

ÉTUDES et RÉSULTATS

juillet 2023
n° 1274

Mesures environnementales : une plus grande acceptabilité au sein des catégories socialement favorisées et des ménages franciliens

En 2022, le Baromètre d'opinion de la DREES montre que plus de huit Français sur dix sont « beaucoup » ou « assez » préoccupés par les problèmes environnementaux, et à peine 3 % pas du tout. Ces chiffres diffèrent peu selon l'âge. Avec le niveau des salaires et le pouvoir d'achat ainsi qu'avec la pauvreté, l'environnement fait partie des sujets majeurs de préoccupation des Français. La sensibilité environnementale va de pair avec une attention plus large prêtée aux enjeux socioéconomiques de la société française en général : parmi les individus se déclarant très préoccupés par l'environnement, 38 % disent l'être également par la majorité des enjeux abordés dans le Baromètre ; c'est trois fois plus que parmi le reste de la population.

Quatre personnes enquêtées sur cinq se disent pessimistes quant à l'avenir de la planète et du climat. Cette inquiétude est encore plus prégnante parmi celles qui ont une vision négative de leur avenir et de celui de leurs enfants ou des générations futures.

Les enquêtés considèrent que le lieu d'habitation et, dans une moindre mesure, le revenu sont déterminants dans l'exposition aux pollutions environnementales et dans l'accès à une alimentation de qualité.

Les personnes fortement inquiètes en raison des problèmes environnementaux ou des conséquences du dérèglement climatique déclarent un degré d'acceptation plus élevé des mesures de politique environnementale. C'est aussi le cas des enquêtés résidant dans l'agglomération parisienne et de ceux détenant des revenus du patrimoine, c'est-à-dire percevant des revenus d'actifs financiers ou de location. Une politique environnementale emporte d'autant moins l'adhésion qu'elle implique des contraintes ou des effets directs sur le mode de vie des ménages.

Claudine Pirus et Nicolas Paliot (DREES)

La question du dérèglement climatique et de son impact futur sur les conditions de vie prend de plus en plus d'ampleur dans le quotidien des Français et dans le débat public. Selon Météo France (2023), l'année 2022 est la plus chaude jamais enregistrée en France depuis le début du XX^e siècle, et les mois de mai et juillet de cette année-là ont été les plus secs depuis 1959. La synthèse

du sixième et dernier rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) [IPCC, 2023], réunissant des experts internationaux en matière d'environnement, et qui est largement relayé par les médias, alerte sur les conséquences du dérèglement climatique, dommageables à l'homme et aux écosystèmes. Parallèlement, la France a défini une stratégie nationale « bas-carbone »



Retrouvez toutes nos données sur [data.drees](https://data.drees.fr)

- consécutive à l'accord signé en 2015 lors de la 21^e Conférence des parties (COP21), à la convention cadre des Nations unies sur les changements climatiques. Celle-ci vise notamment à atteindre la neutralité carbone de la France en 2050 (Stratégie nationale bas-carbone, 2020). Les problématiques environnementales, qu'il s'agisse du réchauffement climatique, de la pollution des milieux, de l'épuisement des ressources ou de la biodiversité, occupent ainsi une place importante dans le débat public. Dès lors, la question de la préoccupation de la population vis-à-vis de l'environnement se pose, en lien avec celle de son adhésion à des politiques publiques visant à limiter l'impact du réchauffement climatique.
- Le Baromètre d'opinion de la DREES, enquête annuelle portant sur l'opinion des résidents de France métropolitaine sur les politiques sociales et de santé ainsi que sur les inégalités sociales, permet de recueillir leur perception des problèmes et risques

liés à l'environnement (effets du dérèglement climatique, inégalités d'exposition aux pollutions et d'accès à une alimentation de qualité, etc.)¹. Par ailleurs, l'enrichissement de l'enquête, lors de la vague 2022, avec des questions centrées sur l'acceptabilité sociale de mesures environnementales, donne un éclairage sur le degré d'adhésion de ces personnes à la mise en œuvre d'une politique environnementale (**encadré 1**).

Les problèmes liés à l'environnement, une des préoccupations majeures des Français

En 2022, après le niveau de salaire et le pouvoir d'achat, l'environnement et la pauvreté sont les sujets qui inquiètent le plus les personnes résidant en France métropolitaine (**graphique 1**). Plus de huit sur dix (84 %) se disent « beaucoup » ou « assez » préoccupées par les problèmes liés à l'environnement², et à peine 3 % d'entre elles se

Encadré 1 Le Baromètre d'opinion de la DREES

Le Baromètre d'opinion de la DREES est une enquête annuelle sur la perception des inégalités et l'opinion des individus sur les politiques sociales et de santé. Mise en place en 2000, l'enquête se déroule en face à face auprès d'un échantillon de 4 000 personnes représentatif de la population française résidant en France métropolitaine âgée de 18 ans ou plus. Cet échantillon est construit selon la méthode des quotas, qui prend en compte différents critères (sexe, âge, profession de la personne de référence, après stratification par catégorie d'agglomération et de région).

Chaque année, le questionnaire du Baromètre est enrichi d'un module complémentaire constitué de questions sur un sujet d'actualité. En 2022, il porte sur l'acceptabilité sociale de politiques environnementales et comporte, entre autres, un jeu de cinq questions sur l'acceptabilité de potentielles mesures environnementales, centrées sur l'introduction ou l'augmentation de taxes, sur l'obligation de travaux de rénovation ou sur l'obligation de produire uniquement des voitures électriques ou à hydrogène.

Chacune de ces cinq questions est introduite par : « En matière de politique environnementale, seriez-vous favorable aux mesures suivantes ? », avec, comme modalités de réponse : « Oui, tout à fait », « Oui, plutôt », « Indifférent », « Non, plutôt pas », « Non, pas du tout/ Ne sait pas ». Les questions sont posées dans un ordre aléatoire.

Les questions :

Q1 : « Une taxe sur les billets d'avion » ;

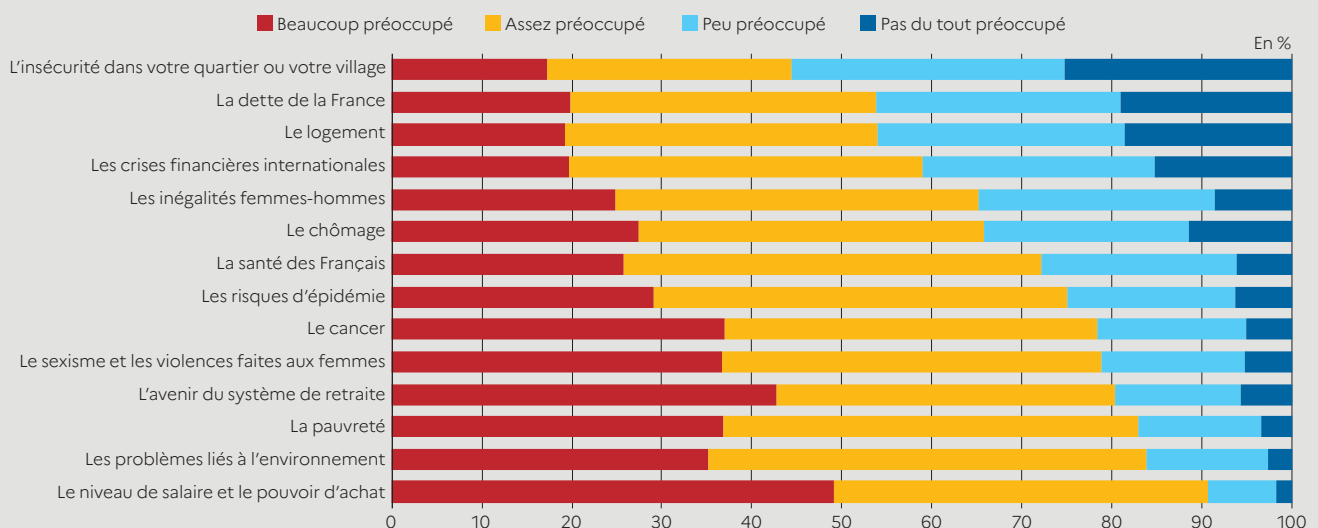
Q2 : « Une augmentation de la taxe carbone sur les combustibles fossiles (comme l'essence, le diesel, le fioul, le gaz) » ;

Q3 : « L'obligation de faire des travaux de rénovation thermique pour les propriétaires de logements ou d'immeubles de bureaux » ;

Q4 : « L'obligation pour les constructeurs automobiles de ne produire que des véhicules électriques ou à hydrogène » ;

Q5 : « Une taxe sur les produits importés fortement émetteurs de gaz à effet de serre ».

Graphique 1 Préoccupations des résidents de France métropolitaine en 2022



Lecture > En 2022, 35 % des personnes résidant en France métropolitaine se disent beaucoup préoccupées par les problèmes liés à l'environnement, et 49 % assez préoccupées.

Champ > Personnes âgées de 18 ans ou plus résidant en France métropolitaine.

Source > DREES, Baromètre d'opinion 2022.

> Études et Résultats n° 1274 © DREES

1. D'autres enquêtes traitent des préoccupations environnementales, par exemple celle du Service des données et études statistiques (SDES) du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, plateforme « environnement » de l'enquête de conjoncture auprès des ménages (Camme) réalisée par l'Insee, 2008-2022.

2. La question posée est : « Les problèmes liés à l'environnement vous préoccupent-ils vous personnellement beaucoup, assez, peu ou pas du tout ? »

déclarent « pas du tout » préoccupées par ce sujet. Cette part d'inquiétude est relativement stable depuis 2018 alors que la proportion de la population déclarant être beaucoup préoccupée par les problèmes environnementaux est passée de 41 % en 2018 à 35 % en 2022. Le fait d'être préoccupé par l'environnement dépend peu des caractéristiques sociodémographiques, au contraire du degré de préoccupation, qui varie avec l'âge, le genre, le statut d'activité ou la taille de la commune de résidence. Ainsi, alors que la part de personnes préoccupées par l'environnement est stable selon la catégorie d'âge, seules trois personnes sur dix, âgées de 65 ans ou plus, se disent beaucoup préoccupées par l'environnement (contre quatre sur dix chez les 18-24 ans). Les femmes (37 %)³, les diplômés du supérieur (41 %), les cadres et les professions libérales (39 %), ainsi que les unités urbaines de moins de 100 000 habitants hors communes rurales (39 %), sont surreprésentés parmi les personnes se déclarant beaucoup préoccupées.

De fortes préoccupations envers l'environnement vont de pair avec des préoccupations d'ordre économique et social

Être beaucoup préoccupé par l'environnement s'inscrit dans une préoccupation plus globale vis-à-vis d'autres sujets de société. Parmi les 13 sujets sur lesquels sont interrogés les enquêtés du Baromètre (graphique 1), seules 5 % des personnes beaucoup préoccupées par l'environnement ne se disent beaucoup préoccupées par aucun autre sujet (contre 23 % pour le reste de la population). En revanche, 38 % des individus « très » préoccupés par l'environnement le sont également beaucoup pour au moins la moitié des sujets de société abordés dans le Baromètre (contre 13 % pour le reste de la population).

Ils sont aussi deux fois moins nombreux que les enquêtés se déclarant assez, peu ou pas du tout préoccupés (6 % contre 12 %) à avoir une vision plus libérale du rôle des pouvoirs publics et à être en faveur d'une maîtrise du coût de la protection sociale (encadré 2).

Plus de huit Français sur dix sont pessimistes quant à l'avenir de la planète et du climat

Les enquêtés ont également été interrogés sur leur perception des effets du dérèglement climatique et de l'avenir de la planète. Concernant les questions liées au climat, sept sur dix s'accordent à dire que le dérèglement climatique va entraîner des changements importants dans leur mode de vie, et plus d'un sur deux (56 %) qu'il les rend plus anxieux au quotidien. En outre, huit enquêtés sur dix considèrent que la croissance économique finit toujours par dégrader l'environnement. Ces opinions sur le climat sont d'autant plus amplifiées que les personnes se disent préoccupées par l'environnement. Ainsi, parmi les individus beaucoup préoccupés par l'environnement, près de neuf sur dix considèrent que le dérèglement climatique va modifier leur mode de vie, et près de huit sur dix qu'il les rend plus anxieux au quotidien (graphique 2).

Une part importante (82 %) de personnes se disent pessimistes quant à l'avenir de la planète et du climat. Cette inquiétude est encore plus prégnante parmi celles qui ont une vision négative de leur avenir (45 % parmi l'ensemble des enquêtés) et de celui de leurs enfants ou des générations futures (71 % parmi l'ensemble des personnes interrogées). La quasi-totalité des enquêtés pessimistes pour leur propre avenir et pour celui de leurs enfants ou des générations futures le sont également pour l'avenir de la planète et du climat. Ces inquiétudes

Encadré 2 Méthodologie

Indicateur d'attachement à l'intervention de l'État

Le degré d'attachement au modèle social est mesuré selon les réponses apportées à trois questions posées dans le Baromètre d'opinion sur le rôle de l'État dans le domaine social et économique, et sur la protection sociale.

Les questions :

Q1 : Pensez-vous qu'il y a trop d'intervention de l'État en matière économique et sociale, juste ce qu'il faut ou pas assez ?

Q2 : La France consacre environ le tiers du revenu national au financement de la protection sociale. Considérez-vous que c'est excessif, normal ou insuffisant ?

Q3 : Estimez-vous que, pour les plus démunis, les pouvoirs publics en font trop, font ce qu'ils doivent ou n'en font pas assez ?

À partir de ces trois questions, un indicateur est construit, avec trois modalités allant de 1 à 3 qui permettent de distinguer trois groupes.

La modalité 1 (27 % des enquêtés) est attribuée lorsque les enquêtés ont répondu les modalités suivantes aux questions Q1, Q2 et Q3 : « Pas assez », « Insuffisant » et « N'en font pas assez », ou au moins deux de ces trois modalités et soit la modalité « Ce qu'il faut » (Q1), soit « Normal » (Q2), soit « Font ce qu'ils doivent » (Q3). Dans ce groupe appelé « Attentes à l'égard de l'intervention de l'État fortes » se retrouvent les répondants fortement attachés à une intervention de l'État en matière économique, sociale et sanitaire.

À l'inverse, **la modalité 3** (10 % des enquêtés) est attribuée lorsque les enquêtés ont répondu les modalités suivantes aux questions Q1, Q2 et Q3 : « Trop », « Excessif » et « En font trop » ou au moins deux de ces trois modalités et soit la modalité « Ce qu'il faut » (Q1),

soit « Normal » (Q2), soit « Font ce qu'ils doivent » (Q3). Ce groupe « Attentes à l'égard de l'intervention de l'État limitées » est composé d'individus critiques à l'égard du rôle de l'État, ayant des opinions économiquement libérales en matière économique et sociale, et préoccupés par le coût du système de Sécurité sociale.

La modalité 2 correspond au groupe intermédiaire « Attentes à l'égard de l'intervention de l'État modérées » (63 % des enquêtés), et inclut toutes les autres combinaisons possibles de réponses. Elle correspond aux individus jugeant que le financement de la protection sociale est « Normal » et qu'il y a « Ce qu'il faut » en termes d'intervention de l'État dans le domaine économique et social.

Modèles de régression logistique

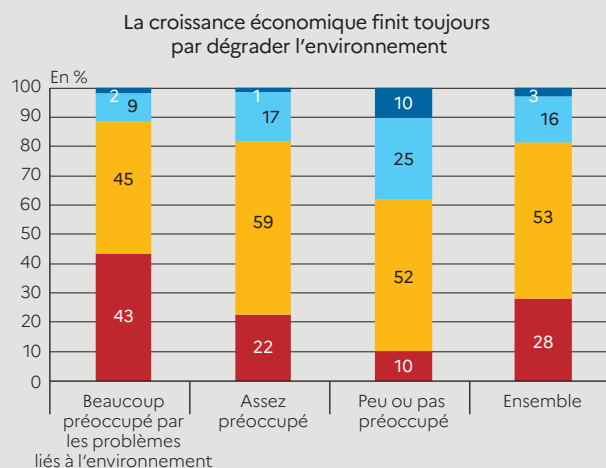
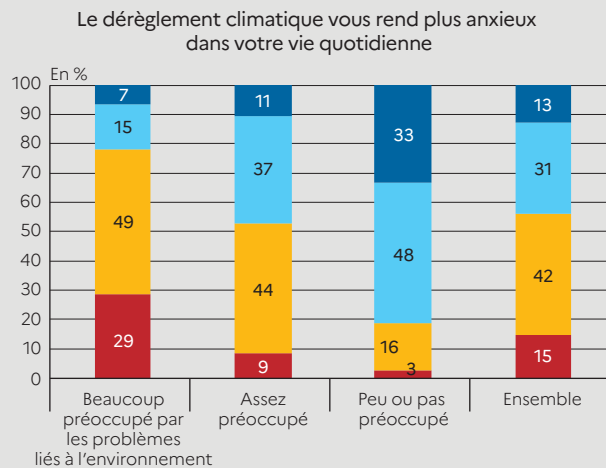
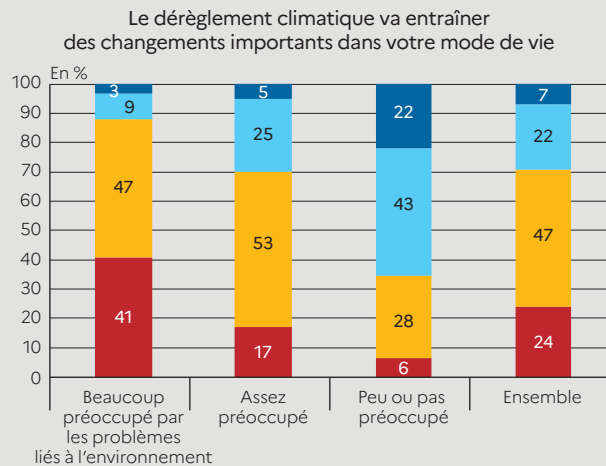
Afin d'évaluer l'effet des caractéristiques sociodémographiques des répondants et leur inquiétude à l'égard des problèmes environnementaux et du dérèglement climatique (changement dans leur mode de vie, anxiété au quotidien) sur la probabilité d'être favorable à chacune des cinq mesures environnementales proposées (par exemple l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion), un modèle logistique qui permet d'exprimer l'effet propre de chacune de ces caractéristiques explicatives a été estimé. On en déduit les effets marginaux de ces différents facteurs sur la probabilité d'être « favorable » à chacune des mesures environnementales : l'effet marginal d'un facteur sur la probabilité d'être favorable à une mesure se calcule par l'amplitude de variation de la probabilité estimée lorsque ce facteur varie, les autres facteurs restant constants (Afsa, 2016). Chaque effet marginal calculé et présenté dans les tableaux est la moyenne pour l'ensemble de la population.

Ce même modèle est utilisé pour calculer la probabilité d'être favorable à chacune des cinq mesures proposées.

3. Les années précédentes, parmi les « beaucoup préoccupés », l'écart entre les femmes et les hommes était plus marqué, de l'ordre de 7 points (en 2021, 43 % contre 36 %).

Graphique 2 Opinion des résidents de France métropolitaine sur le dérèglement climatique et la croissance économique

Tout à fait d'accord Plutôt d'accord
Plutôt pas d'accord Pas de tout d'accord



Lecture > En 2022, parmi les résidents de France métropolitaine beaucoup préoccupés par l'environnement, 41 % sont tout à fait d'accord avec l'idée que le dérèglement climatique va entraîner des changements importants dans leur mode de vie.

Champ > Personnes âgées de 18 ans ou plus résidant en France métropolitaine.

Source > DREES, Baromètre d'opinion 2022.

> Études et Résultats n° 1274 © DREES

s'observent quelles que soient les caractéristiques sociodémographiques des personnes interrogées.

Pour une majorité des enquêtés (72 %), la lutte contre le réchauffement climatique doit être prise en charge au niveau mondial. Ils sont 13 % à considérer que cette lutte est de la responsabilité des individus par un changement dans leurs comportements et 8 % de la responsabilité de l'Europe. Très peu considèrent qu'elle peut être endossée au niveau national ou localement. Les enquêtés qui considèrent que le réchauffement climatique doit être pris en charge au niveau mondial sont plus pessimistes (85 %) que ceux qui considèrent qu'il doit être géré au niveau national (78 %) ou individuel, avec un changement des comportements (77 %).

Environnement et santé : selon les Français, le lieu de résidence et, dans une moindre mesure, le revenu déterminent l'exposition aux pollutions et l'accès à une alimentation de qualité

L'environnement a un impact sur la santé, en raison des facteurs de risque associés à l'exposition aux pollutions des milieux (air, sols et eau), dont les conséquences sont différenciées selon leur propre état de santé mais aussi selon leur degré de vulnérabilité sociale (Crifo, Laurent, 2013). En outre, sur l'ensemble du territoire métropolitain, les niveaux d'exposition présentent une grande hétérogénéité, avec une concentration des pollutions dans les grandes villes et les zones industrielles (hormis les pollutions d'origine agricole, qui se retrouvent majoritairement dans les communes rurales) [Fosse, et al., 2022]⁴.

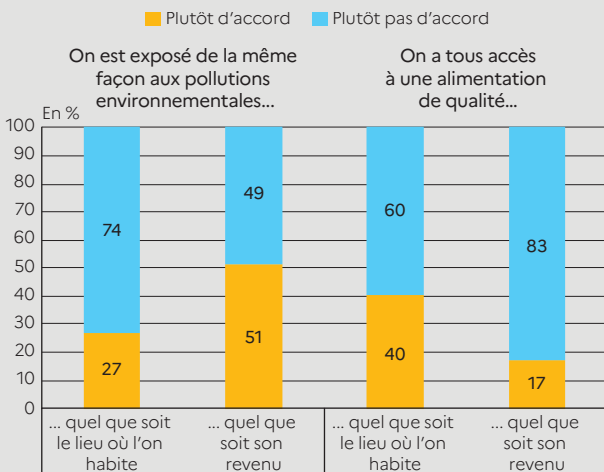
Les personnes interrogées dans l'enquête du Baromètre estiment que le lieu d'habitation est déterminant dans l'exposition aux pollutions environnementales et dans l'accès à une alimentation de qualité : respectivement 74 % et 60 % se disent « plutôt pas d'accord » avec l'idée que, quel que soit le lieu de résidence, on est exposé de la même façon aux pollutions environnementales et on a tous accès à une alimentation de qualité (graphique 3). Le revenu est également perçu comme un facteur discriminant d'accès à une alimentation de qualité : les enquêtés ne sont que 17 % à considérer qu'on y a tous accès quel que soit son revenu. En revanche, un sur deux juge que l'exposition aux polluants touche toutes les populations quel que soit leur revenu. Les personnes percevant leur état de santé comme moyen ou mauvais répondent plus fréquemment que « selon le lieu où l'on habite ou selon le revenu, on n'est pas exposé de la même façon à la pollution et on n'a pas tous accès à la même qualité alimentaire ». Le lieu de résidence a aussi une incidence sur la perception de l'égalité face à une alimentation de qualité : 56 % des individus vivant en zone rurale ou dans une agglomération de moins de 20 000 habitants estiment que la qualité de l'alimentation dépend du lieu de vie (contre 62 % pour les individus vivant dans une agglomération de plus de 20 000 habitants).

L'acceptabilité de mesures environnementales à l'aune de leur coût financier et du lieu de résidence

Plusieurs paramètres sont à prendre en compte pour appréhender le degré d'acceptabilité de mesures environnementales par les citoyens. Certaines d'entre elles demeurent impopulaires ou sont peu appréciées en raison de leurs conséquences. De façon générale, les taxes environnementales pèsent davantage sur les ménages précaires, notamment car elles ont tendance à peser principalement sur la consommation, qui représente une part plus élevée de leurs revenus, et qu'elles visent à inciter à des ajustements

4. L'étude montre que les grandes villes, où se concentre une population jeune, sont très exposées aux pollutions de l'air et des sols (l'indice d'exposition multiple [IEM] y est très élevé), tandis que les zones rurales (moins de 5 000 habitants) ayant un taux de pauvreté plus élevé et une population plus âgée que la moyenne sont fortement exposées aux pollutions des sols. Dans les zones industrielles et notamment anciennement industrielles, les ouvriers et employés sont surexposés aux pollutions multiples.

Graphique 3 Opinion sur l'exposition aux pollutions environnementales et sur l'accès à une alimentation de qualité



Lecture > En 2022, 27 % des résidents français considèrent qu'on est exposé de la même façon aux pollutions environnementales quel que soit le lieu où l'on habite.

Champ > Personnes âgées de 18 ans ou plus résidant en France métropolitaine.

Source > DREES, Baromètre d'opinion 2022.

> *Études et Résultats* n° 1274 © DREES

de comportement qui peuvent paraître plus coûteux pour les plus modestes. De plus, elles sont également susceptibles d'entraîner des inégalités « horizontales » (Laurent, 2020), en ce sens qu'elles affectent de manière différenciée les ménages à niveau de vie comparable selon, par exemple, le territoire de résidence. L'impact de la hausse d'une taxe sur les énergies fossiles affectera davantage les personnes résidant dans une commune rurale, moins équipée en transports en commun, avec des dépenses contraintes afférentes aux déplacements en voiture. Les politiques environnementales sont aussi mieux acceptées si elles sont comprises et si les citoyens sont informés des enjeux et des bénéfices pour l'environnement (Dechezleprêtre, et al., 2022). Les enquêtés du Baromètre ont été interrogés sur des mesures qui permettraient de lutter contre le réchauffement climatique, en réduisant notamment la consommation d'énergies émettrices de gaz à effet de serre. Les mesures évoquées dans le questionnaire reposent sur l'introduction ou l'augmentation de taxes, ou sur l'obligation réglementaire de travaux de rénovation thermique ou de construction de véhicules non polluants (électriques ou à hydrogène) [encadré 1].

Les mesures qui visent à adopter collectivement des modes de vie « décarbonés » (moins usage de la voiture, obligation de produire uniquement des véhicules à moteur électrique ou à hydrogène), mais qui ont des effets immédiats sur le pouvoir d'achat et qui affectent le quotidien, présentent un faible degré d'acceptabilité. Parmi les personnes interrogées, 56 % ne sont « pas favorables » (dont 29 % pas du tout) à l'augmentation de la taxe carbone sur les combustibles fossiles et 49 % (26 % pas du tout) à l'obligation pour les constructeurs automobiles de ne produire que des véhicules électriques ou à hydrogène (graphique 4). Le niveau de vie des enquêtés et surtout leur lieu de vie sont deux facteurs qui jouent sensiblement sur l'acceptabilité déclarée de ces deux mesures. Parmi les personnes appartenant aux 40 % des ménages les plus modestes, six sur dix ne sont pas favorables à une hausse de la taxe carbone sur les combustibles fossiles (tableau complémentaire A⁵), contre près de 45 % des individus appartenant aux

20 % des ménages les plus aisés. Par ailleurs, dans cette catégorie, ils sont également 43 % à y adhérer et un peu plus de 10 % d'entre eux se disent indifférents à sa mise en œuvre.

Le lieu de résidence est un facteur encore plus discriminant que le niveau de vie. Les résidents d'une commune rurale se démarquent nettement, avec une part importante d'enquêtés s'opposant à une hausse de la taxe carbone (72 %) ou à l'obligation de construire des véhicules électriques ou à hydrogène (66 %) [tableau complémentaire A]. Concernant l'augmentation de la taxe carbone, ils sont un peu moins nombreux à ne pas soutenir cette mesure dans les autres aires urbaines (moins de 20 000 habitants, de 20 000 à moins de 100 000, 100 000 ou plus) mais ils restent largement majoritaires. C'est l'inverse pour les habitants de l'agglomération parisienne : 55 % d'entre eux soutiennent ces deux mesures environnementales et seuls 30 % y sont défavorables (15 % sont indifférents).

Une forte adhésion à une taxe sur les produits importés à haut contenu carboné

L'introduction d'une taxe sur les produits importés fortement émetteurs de gaz à effet de serre, perçue comme une contrainte moins forte qu'une interdiction, rencontre une forte adhésion : les trois quarts des résidents de France métropolitaine y sont « favorables » et 10 % se disent « indifférents » à la mise en œuvre d'une telle mesure (graphique 4). Néanmoins, la perception de cette mesure et son accueil favorable sont à nuancer : une taxe de ce type serait très vraisemblablement répercutée sur les prix de vente et abaisserait donc le pouvoir d'achat des ménages (Emlinger, Fontagné, 2013).

Concernant l'obligation de réaliser des travaux de rénovation thermique pour les propriétaires de logements ou d'immeubles de bureaux, les deux tiers des enquêtés déclarent soutenir cette mesure. Quand bien même les propriétaires (accédants ou non) sont moins souvent favorables à sa mise en œuvre que les locataires, ils le restent majoritairement : près de six propriétaires sur dix (59 %) adhèrent à l'obligation de rénovation (contre 72 % des locataires du secteur social et 69 % du secteur privé). Cette adhésion relativement forte de la part des propriétaires peut s'expliquer en partie par les aides et crédits d'impôt proposés par l'État pour la rénovation énergétique de son logement⁶ (« MaPrimeRénov' », « Éco-prêt à taux zéro », etc.).

Quant à l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion, plus d'une personne sur deux (52 %) y est favorable et 14 % d'entre elles sont indifférentes à sa mise en œuvre.

Une forte adhésion à la mise en œuvre d'une politique environnementale parmi les plus soucieux des questions environnementales

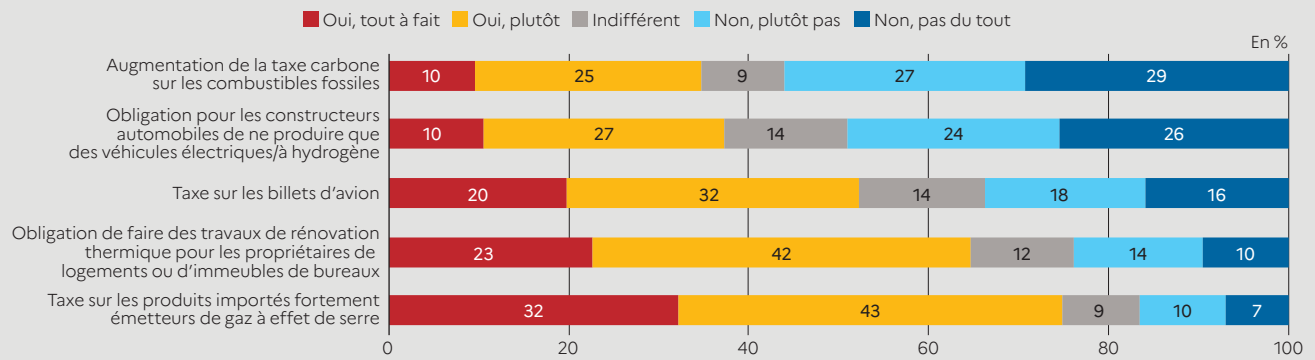
Plus les enquêtés se sentent concernés par les problèmes environnementaux, plus ils déclarent un fort degré d'adhésion aux mesures proposées. Toutefois, ce degré d'adhésion reste différencié selon la mesure : les taxes sur les produits importés suscitent une plus grande adhésion que les travaux de rénovation thermique, qui eux-mêmes sont préférés à une taxe sur les billets d'avion. L'augmentation de la taxe carbone et l'obligation de construire des véhicules non thermiques sont les deux mesures les moins soutenues. Des travaux du Service des données et études statistiques (SDES) du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion de territoires ont montré que la question des mobilités est la seule pour laquelle les convictions environnementales se heurtent à la réalité (Pautard, 2017). Elles n'obtiennent pas un soutien majoritaire, même parmi les enquêtés fortement inquiets

5. Les tableaux complémentaires sont disponibles avec les données associées à cette étude (lien en fin de document).

6. Voir l'article [Rénovation énergétique : les aides auxquelles vous pouvez prétendre](#).

Graphique 4 Perception des résidents de France métropolitaine sur la mise en œuvre potentielle de mesures environnementales

En matière de politique environnementale, seriez-vous favorable aux mesures suivantes ?



Lecture > En 2022, 10 % des résidents de France métropolitaine seraient tout à fait favorables à l'augmentation de la taxe carbone sur les combustibles fossiles.
Champ > Personnes âgées de 18 ans ou plus résidant en France métropolitaine.
Source > DREES, Baromètre d'opinion 2022.

> Études et Résultats n° 1274 © DREES

quant aux problèmes liés à l'environnement ou aux conséquences du dérèglement climatique sur leur mode de vie et leur degré d'anxiété (tableau complémentaire B). Que ce soit parmi les personnes « très » ou « plutôt » inquiètes (problèmes liés à l'environnement ou effets du dérèglement climatique), près de huit sur dix sont favorables à une taxe sur les produits importés fortement émetteurs de gaz à effet de serre, et près de sept sur dix à l'obligation de réaliser des travaux de rénovation thermique pour les propriétaires. Concernant l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion, l'adhésion diffère selon le degré d'inquiétude quant aux problèmes liés à l'environnement ou aux effets du dérèglement climatique : ils sont six sur dix parmi les très inquiets et un peu moins nombreux parmi les plutôt inquiets. En revanche, 45 % des personnes très inquiètes au sujet de l'environnement ou du dérèglement climatique soutiennent une augmentation de la taxe carbone ou l'obligation de construire des véhicules non thermiques (contre 35 % parmi l'ensemble des résidents français). Parmi les personnes plutôt inquiètes, cette part est comprise entre 33 % et 42 %. À l'inverse, celles qui se disent « peu » ou « pas » inquiètes au sujet de l'environnement ont un taux d'adhésion bien plus faible que le reste de la population à l'ensemble des mesures.

Une fois ces réponses corrigées des effets de structures, c'est-à-dire à revenu et caractéristiques sociodémographiques contrôlés, l'inquiétude face aux problèmes liés à l'environnement ainsi que les effets que peut produire le dérèglement climatique (anxiété, changements de mode de vie dans le futur) restent, avec le territoire de résidence, les facteurs les plus discriminants dans l'acceptation de ces pistes de mesure (encadré 2). À caractéristiques sociodémographiques comparables (âge, sexe, profession, niveau de vie, diplôme, etc.), le fait de ne pas se sentir préoccupé par les problèmes liés à l'environnement abaisse d'au moins 8 points la probabilité d'être favorable aux différentes mesures présentées (tableau 1, modèles 1 à 5). De même, déclarer que le dérèglement climatique ne va pas entraîner de changements importants dans son mode de vie réduit de 4 points la probabilité d'être favorable à une taxe sur les billets d'avion et de près de 6 points la probabilité d'être favorable aux quatre autres mesures.

Les Franciliens soutiennent davantage des mesures en soutien à l'environnement

Le territoire de résidence des répondants à l'enquête du Baromètre d'opinion de la DREES est aussi un critère déterminant dans le degré d'appréciation des cinq mesures proposées, avec une opposition

très marquée entre les communes rurales et l'agglomération de Paris. Les résidents de l'agglomération parisienne sont dans l'ensemble davantage favorables à ces cinq mesures (tableau complémentaire A). L'augmentation de la taxe carbone et l'obligation de produire des véhicules non thermiques sont les deux mesures où l'agglomération parisienne se démarque nettement, avec un taux d'acceptation bien plus élevé (voir *infra*) : 57 % des Franciliens sont favorables à l'augmentation de la taxe carbone (contre 20 % des résidents des communes rurales et près d'un tiers des résidents des trois autres tranches d'unités urbaines). Une fois contrôlé des effets de structure (âge, sexe, profession, degré d'inquiétude pour l'environnement, etc.), cet écart persiste de manière très significative et met d'autant plus en évidence l'impact direct sur le pouvoir d'achat et le quotidien des ménages habitant dans des aires urbaines où la voiture est le moyen de déplacement privilégié. Ainsi, à caractéristiques sociodémographiques comparables et comparativement aux résidents des unités urbaines de 20 000 à moins de 100 000 habitants, résider dans l'agglomération parisienne augmente respectivement de 21 et 12 points la probabilité d'être favorable à l'augmentation de la taxe carbone et à l'obligation de ne produire que des véhicules électriques ou à hydrogène (tableau 1, modèles 1 et 2). À l'inverse, toujours comparativement aux unités urbaines de 20 000 à moins de 100 000 habitants, résider dans une commune rurale fait baisser respectivement de 9 et 14 points la probabilité d'être favorable à ces deux mesures (tableau 1, modèles 1 et 2). Cette différence entre l'agglomération parisienne et le reste du territoire s'explique vraisemblablement en partie par le réseau de transports en commun très développé en Île-de-France.

L'agglomération parisienne se distingue également, mais de manière moins marquée, par son adhésion plus forte aux trois autres mesures : l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion ou sur les produits importés fortement émetteurs de gaz à effet de serre, et de 9 points la probabilité d'être favorable à l'obligation de réaliser des travaux de rénovation thermique pour les propriétaires. À caractéristiques comparables (même sexe, âge, niveau de vie, type de famille, etc.), l'effet du territoire subsiste : comparativement aux résidents des unités urbaines de 20 000 à moins de 100 000 habitants, résider dans l'agglomération parisienne augmente de près de 6 points la probabilité d'être favorable à l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion ou sur les produits importés fortement émetteurs de gaz à effet de serre, et de 9 points la probabilité d'être favorable à l'obligation de réaliser des travaux de rénovation thermique pour les propriétaires (de logements ou d'immeubles de bureaux) [tableau 1, modèles 3, 4 et 5].

Tableau 1 Effet des caractéristiques sociodémographiques et du degré de perception des problèmes liés à l'environnement et du dérèglement climatique sur l'acceptabilité de mesures environnementales

Probabilité d'être tout à fait ou plutôt favorable aux différentes mesures environnementales proposées versus y être indifférent ou n'y être plutôt pas ou pas du tout favorable

		Augmentation de la taxe carbone sur les combustibles fossiles	Obligation de ne produire que des véhicules électriques/à hydrogène	Taxe sur les billets d'avion	Obligation de faire des travaux de rénovation thermique pour les propriétaires de logements ou d'immeubles de bureaux	Taxe sur les produits importés fortement émetteurs de gaz à effet de serre
		Modèle 1	Modèle 2	Modèle 3	Modèle 4	Modèle 5
Référence		Effet marginal ¹	Effet marginal ¹	Effet marginal ¹	Effet marginal ¹	Effet marginal ¹
Homme	Femme	-0,9	0,8	-1,0	-2,5	-1,8
35-49 ans	18-24 ans	4,3	-1,1	-4,4	-3,6	0,5
	25-34 ans	-1,4	-0,2	-3,7	-0,3	-2,0
	50-64 ans	0,4	-0,5	1,7	1,7	0,5
	65 ans ou plus	2,5	1,4	1,3	4,4*	-0,2
Couple avec enfant(s)	Seul	4,3*	-1,0	2,8	-1,8	4,5**
	En couple sans enfant	0,9	2,5	5,8**	-0,5	2,4
	Famille monoparentale	1,9	-1,6	0,1	-5,4	-3,1
	Autre	6,9*	4,2	1,0	1,9	4,2
CAP/BEP	Sans diplôme/certificat d'études/brevet des collèges	1,5	-2,3	-0,3	0,3	-1,8
	Bac général, technologique ou professionnel	1,2	0,2	3,3	3,9	0,9
	Études supérieures, 2 ans ou plus après le bac	6,8***	2,1	1,3	4,7*	-0,8
3 ^e cinquième de niveau de vie	1 ^{er} cinquième	-0,3	-4,8*	2,4	2,1	-1,6
	2 ^e cinquième	0,0	-2,7	-1,0	6,2***	0,9
	4 ^e cinquième	3,9	1,9	3,9	3,1	5,9***
	Dernier cinquième	4,6*	3,9	-0,1	4,4	3,3
Revenus d'actifs financiers ou de location au cours de l'année : non	Oui	7,5***	5,7**	7,8***	2,9	5,9***
	Non					
Employé	Agricultrice/commerçante/artisan	-2,8	-6,1*	0,8	-3,9	0,4
	Profession libérale/cadre	5,9**	-2,1	5,9*	3,2	4,6*
	Profession intermédiaire	-1,1	-4,1*	1,5	1,3	3,1
	Ouvrière	-1,6	-3,2	1,6	0,4	-2,2
	Inactive	0,8	0,6	4,1	1,0	2,0
Unités urbaines de 20 000 à 99 999 habitants	Commune rurale	-9,0***	-13,5***	-0,9	2,0	3,8
	< 20 000 habitants	3,3	-1,4	-2,5	2,4	7,1***
	100 000 habitants ou plus	4,6*	0,0	0,5	12,0***	6,4***
	Agglomération parisienne	20,9***	12,0***	5,7*	8,6***	5,4**
Propriétaire accédant ou non	Locataire du parc social	5,1**	5,6**	-1,2	15,0***	1,2
	Locataire du parc privé	-2,3	0,1	2,1	11,1***	0,5
	Autre	0,5	6,8*	0,2	10,0***	0,3
Usage de la voiture, jamais ou rarement ²	Autre	4,6	4,7	3,2	1,1	3,3
Beaucoup ou assez préoccupé par les problèmes liés à l'environnement	Plutôt pas ou pas du tout	-8,7***	-10,9***	-8,4***	-8,7***	-14,4***
Tout à fait ou plutôt d'accord que le dérèglement climatique va entraîner des changements importants dans le mode de vie au quotidien	Plutôt pas ou pas du tout	-6,0***	-7,5***	-4,2**	-6,3***	-6,7***
Tout à fait ou plutôt d'accord que le dérèglement climatique rend plus anxieux dans la vie quotidienne	Plutôt pas ou pas du tout	-8,4***	-5,8***	-7,3***	-2,6	0,3
Tout à fait ou plutôt d'accord que la croissance économique finit toujours par dégrader l'environnement	Plutôt pas ou pas du tout	-3,8*	-1,2	-5,6**	-1,0	-7,8***
Positionnement politique au centre	Très à gauche	5,1*	1,1	5,0*	-3,4	3,8
	Gauche	5,3**	3,9	7,6***	0,3	8,6***
	Droite	-2,4	-4,0	0,0	-4,9*	1,8
	Très à droite	-6,5**	-2,3	-0,2	-10,5***	2,2
	Ne se prononce pas	-15,5***	-3,6	-1,0	-8,7**	-3,8
	Ne se positionne pas sur l'échelle politique	-9,9***	-7,5***	-7,7***	-8,8***	-4,6*
Attentes à l'égard de l'intervention de l'État fortes ou modérées	Attentes à l'égard de l'intervention de l'État limitées	-8,2***	-5,7**	-12,0***	-5,6**	1,8

1. L'effet marginal indique la variation moyenne de la probabilité de déclarer être tout à fait ou plutôt favorable aux différentes mesures lorsqu'un facteur passe de la valeur de référence (être un homme, avoir entre 35 et 49 ans, etc.) à la caractéristique étudiée (être une femme, avoir entre 18 et 24 ans, avoir entre 25 et 34 ans, etc.) [encadré 1].

2. Information issue de la question « Pour contribuer à la réduction des émissions de gaz à effets de serre, seriez-vous prêt à limiter vos trajets en voiture ? »

Significativité : * au seuil de 10 % ; ** au seuil de 5 % ; *** au seuil de 1 %.

Lecture > À caractéristiques comparables (âge, niveau de vie, profession, etc. équivalents), être en couple sans enfant augmente de 5,8 % la probabilité d'être tout à fait ou plutôt favorable à l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion, par rapport aux couples avec enfants. Cette hausse est significative au seuil de 5 %.

Champ > Personnes âgées de 18 ans ou plus résidant en France métropolitaine.

Source > DREES, Baromètre d'opinion 2022.

> Études et Résultats n° 1274 © DREES

Une plus grande acceptation des mesures environnementales parmi les catégories socialement favorisées, notamment parmi les bénéficiaires de revenus du patrimoine

De manière générale, les diplômés du supérieur, les cadres et professions libérales, les personnes appartenant aux deux derniers cinquièmes de niveau de vie (les 40 % des ménages les plus aisés) et celles bénéficiaires de revenus du patrimoine, c'est-à-dire percevant des revenus d'actifs financiers ou de location, soutiennent davantage les mesures proposées. Les disparités d'acceptation entre ces enquêtés appartenant aux catégories socialement aisées et ceux d'autres groupes sociaux concernent essentiellement les deux mesures liées à l'usage de véhicules. Plus de quatre enquêtés sur dix des catégories socialement aisées se déclarent favorables à la hausse de la taxe carbone (47 % parmi les cadres et professions libérales et 43 % parmi les diplômés du supérieur ou les 20 % des ménages les plus aisés, contre 35 % parmi l'ensemble des personnes interrogées) ou à l'obligation de ne produire que des véhicules non thermiques (42 % parmi les 40 % des ménages les plus aisés, les diplômés du supérieur, les enquêtés déclarant toucher des revenus de location ou d'actifs financiers, contre 35 % parmi l'ensemble des personnes interrogées) [tableau complémentaire A]. Au contraire, les enquêtés appartenant aux 20 % des ménages les plus modestes sont bien moins nombreux (trois sur dix) à soutenir la hausse de la taxe carbone ou l'obligation de produire uniquement des véhicules électriques ou à hydrogène. C'est également le cas, dans des proportions comparables, des indépendants, des ouvriers et des diplômés d'un CAP ou d'un BEP ou des titulaires du certificat d'études ou du brevet des collèges (tableau complémentaire A). Toutefois, une fois corrigé des effets de structure (tableau 1),

beaucoup de ces disparités ne sont plus significatives. À caractéristiques sociodémographiques comparables (sexe, âge, niveau de vie, type de famille, etc.), il reste que le fait d'avoir suivi des études supérieures (comparativement à être diplômé d'un CAP ou d'un BEP) ou d'être cadre ou de profession libérale (comparativement à être employé) augmente respectivement de 7 et de 6 points la probabilité d'être favorable à la hausse de la taxe carbone (tableau 1, modèle 1). L'acceptabilité de cette hausse subsiste aussi, mais dans une moindre mesure, parmi les personnes vivant seules – parmi lesquelles l'utilisation de la voiture est moins fréquente⁷ – et celles appartenant au dernier cinquième de niveau de vie.

En fait, à caractéristiques sociodémographiques contrôlées, ce sont les individus interrogés déclarant avoir perçu des revenus du patrimoine, c'est-à-dire des revenus d'actifs financiers ou de location, qui soutiennent davantage une large palette de mesures environnementales, que ce soit la hausse de la taxe carbone, l'obligation de produire uniquement des véhicules non thermiques (tableau 1, modèles 1 et 2) ou l'introduction de nouvelles taxes (billets d'avion et produits importés). Seule l'obligation de faire des travaux de rénovation du logement fait exception à ce soutien plus affirmé de leur part. Il est d'ailleurs notable que ces travaux immobiliers recueillent significativement moins d'assentiment parmi les individus qui sont propriétaires.

Pour finir, toutes choses égales par ailleurs, les mesures environnementales considérées ici sont également significativement moins soutenues par les personnes qui ont des attentes limitées à l'égard de l'intervention de l'État dans les domaines économiques et sociaux. ●



Télécharger les données associées à l'étude

7. La part de revenu disponible consacrée aux dépenses de transport (tous modes de transport confondus), est plus faible pour les personnes seules que pour les autres catégories de ménages (Mainaud, 2021). Les deux tiers des ménages composés d'une personne seule sont dotés d'une voiture, tandis que les couples avec ou sans enfant en sont quasiment tous équipés (Insee, 2022).

Mots clés : **Disparités et inégalités territoriales** **Aménagement territorial** **Conditions de vie** **Niveau de vie** **Opinion de la population**

Pour en savoir plus

- > **Bourgeois, A., Briand, A.** (2019, juin). Le « made in France » : 81 % de la consommation totale des ménages, mais 36 % seulement de celle de biens manufacturés. Insee, *Insee Première*, 1756.
- > **Conseil national des politiques de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale (CNLE)** (2021-2023). *Impact social de la transition écologique*. Séminaires du CNLE de novembre 2021 à janvier 2023.
- > **Crifo, P., Laurent, É.** (2013). Enjeux environnementaux et question sociale. Pourquoi et comment lier justice sociale et écologie ? CEDD, *Références économiques pour le développement durable*, 23.
- > **Dechezleprêtre, A., Fabre, A., Stantcheva, S.** (2022, juillet). Les Français et les politiques climatiques. Conseil d'analyse économique, *Les notes du conseil d'analyse économique*, 73.
- > **Emlinger, C., Fontagné, L.** (2013, juin). (Not) Made in France. CEPII, *La lettre du CEPII*, 333.
- > **Fosse, J., Salesse, C., Viennot, M.** (2022, septembre). Inégalités environnementales et sociales se superposent-elles ? France Stratégie, *Note d'analyse*, 112.
- > **Insee** (2022). Équipement des ménages en biens durables selon différentes caractéristiques. Insee, *Chiffres-clés*.
- > **IPCC** (2023). Synthesis Report of the IPCC Sixth Assessment Report (AR6).
- > **Laurent, É.** (2020). Les inégalités environnementales en Europe. Dans *L'économie européenne en 2020* (OFCE), La Découverte.
- > **Mainaud, T.** (2021, avril). En 2017, les ménages consacrent 11 % de leur revenu disponible à la voiture. Insee, *Insee Première*, 1855.
- > **Météo France** (2023). *Bilan climatique de l'année 2022*.
- > **Pautard, E.** (2017, décembre). L'inégale capacité des ménages à agir en faveur de l'environnement. Insee, *Insee Références*.
- > **Quirion, P.** (2022, février). Les outils économiques pour favoriser la transition écologique et leurs effets distributifs. *Informations sociales*, 206, pp. 22-29.
- > **SDES** (2023, février). *Opinions des Français sur l'environnement en 2022*.
- > **Stratégie nationale bas-carbone** (2020, mars). *La transition écologique et solidaire vers la neutralité carbone*. Ministère de la Transition écologique et solidaire.

> **Publications**
drees.solidarites-sante.gouv.fr

> **Open Data**
data.drees.solidarites-sante.gouv.fr

> **Nous contacter**
DREES-INFO@san.te.gouv.fr

> **Contact presse**
DREES-PRESSE@san.te.gouv.fr

Directeur de la publication : Fabrice Lenglard
Responsable d'édition : Valérie Bauer-Eubriet
Rédactrice en chef technique : Céline Roux
Chargées d'édition : Elisabeth Castaing, Laurence Lefebvre
Composition et mise en pages : Drapeau Blanc
Conception graphique : DREES
 Reproduction autorisée sous réserve de la mention des sources
 ISSN électronique 1146-9129 • AJP 0001384

Les destinataires de cette publication sont informés de l'existence à la DREES d'un traitement de données à caractère personnel les concernant. Ce traitement, sous la responsabilité du directeur de la publication, a pour objet la diffusion de la publication de la DREES. Les données utilisées sont l'identité, la profession, l'adresse postale personnelle ou professionnelle. Conformément aux dispositions de la loi du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, les destinataires disposent d'un droit d'accès et de rectification aux données les concernant ainsi qu'un droit d'opposition à figurer dans ce traitement. Ils peuvent exercer ces droits en écrivant à : DREES - Bureau des Publications et de la Communication - 14, avenue Duquesne - 75350 Paris 07 SP ou en envoyant un courriel à : drees-infos@san.te.gouv.fr