

## SYNTHÈSE DE L'ENQUÊTE :

### « La perception de la transition énergétique sur le territoire de Nantes Métropole »

Enquête réalisée en 2016 par le groupe de travail « transition énergétique » de l'Institut Kervégan composé de : Gino Baudry, Jean-François Blot, Jean-Michel Bourge, Éric Bureau, Bernard Daurensan, Michel Gellard, Louis Savary

#### Objectifs de l'enquête :

Il s'agit de mesurer la sensibilité des habitants de Nantes métropole à la transition énergétique en étudiant :

- leur perception de l'évolution climatique et de ses causes ;
- leur implication dans les économies d'énergies
- leur connaissance des remèdes possibles
- leur connaissance de l'actualité (COP 21) ;
- leur propension à investir dans des projets locaux de substitution énergétique.

L'échantillon représentatif est constitué de 603 résidents des communes de Nantes, Rezé, Saint Herblain et Saint Sébastien âgés de 18 à 80 ans.

Cette enquête a été conduite par les étudiants de l'IEMN IAE de Nantes sous la direction de leur professeur Pierre-Yves Denniel à la demande de l'Institut Kervégan. Le questionnaire ainsi que la rédaction de la synthèse ont été élaborés par les membres du groupe de travail « transition énergétique » de l'Institut Kervégan.

#### I. Connaissance et sensibilité quant au réchauffement climatique

##### 1. Représentation de la situation climatique

Un constat, le "changement climatique" est largement relié à une cause, les « émissions de CO2 » et assimilé trois conséquences :

- *"l'impact sur la planète"* ;
- *"la fonte des glaciers"* ;
- *"l'avenir des générations futures"*.

Ces thèmes de nature globale et écologique sont souvent associés. A peine un quart des habitants ont une vision plus technique :

- *"transition énergétique"* ;
- *"consommation d'énergies fossiles"* ;
- *"limites du modèle économique"* ;
- *"biodiversité"*.

La quasi-unanimité des personnes interrogées pensent qu'il est possible d'agir.

Parmi les solutions, le recours aux instances internationales est peu cité, contrairement à la responsabilité des entreprises et au comportement des ménages. Pour ces derniers, un changement du mode de transport est mis en avant ainsi que sur les actions liées au recyclage, aux modes de consommation...

Les personnes sont donc globalement sensibles à l'évolution climatique, et envisagent d'adopter une attitude responsable.

## 2. Comportement d'économie d'énergie : Mode de transport

Comme mode de transport individuel, « voiture » et « transport en commun » font part égales dans l'agglomération. Toutefois les déplacements sont souvent multimodaux, les transports en commun étant associés à chacun des autres modes.

Le choix du mode de transport répond à des considérations pratiques : la durée du déplacement, le prix, les conditions météo, l'accessibilité, le confort et la flexibilité, plus qu'à des considérations écologiques.

L'utilisation de la voiture n'apparaît pas significativement associée au lieu de résidence. Elle est, plus souvent que les autres modes de transport, associée au « confort » et aux « enfants ».

Quant à leur propension « à payer le carburant 10% plus cher si l'on vous garantissait une part d'énergie d'origine renouvelable produite localement », les sondés sont partagés. La moitié d'entre eux est dubitative ou pourrait être convaincue par une campagne de communication.

Par ailleurs, Il apparaît que les motifs qui amèneraient à délaisser la voiture seraient : « les transports en commun gratuits », suivi de « l'interdiction de la voiture en centre ville » et du « développement du réseau de transport en commun ».

Le coût monétaire des transports en commun étant faible par rapport au coût de l'automobile, cette gratuité est peut-être demandée à titre symbolique en dédommagement d'un moindre confort global. Une autre possibilité est que le coût de l'automobile n'est évalué que marginalement (coût du carburant), l'investissement dans un véhicule étant considéré comme incontournable.

Il est également intéressant d'observer que « l'augmentation du nombre de parkings relais » est moins choisie, sans doute parce qu'elle n'intéresse que ceux qui habitent en périphérie et travaillent au centre. Quant aux « indemnités kilométriques des déplacements à vélo », cette réponse a aussi été moins choisie, sans doute en raison de l'éloignement ou de la perte de confort. Ces deux mesures permettraient toutefois des gains marginaux. Cette étude montre que même si la voiture reste une nécessité pour certains, plusieurs leviers d'actions existent et seraient tolérés par la population.

## 3. Comportement d'économie d'énergie : Aspect domestique

Très majoritairement 65% des personnes interrogées sont attentives à l'extinction de l'éclairage. On constate qu'elles sont équipées majoritairement d'un chauffage individuel à l'électricité ou au gaz et interviennent sur le réglage de la température de leur logement, plus pour des raisons d'économie ou de confort que d'écologie. La moitié d'entre elles a investi dans l'isolation du logement, ou dans des énergies renouvelables.

Naturellement, les locataires ou occupants à titre gratuit ont moins souvent engagé des dépenses que les propriétaires ; toutefois une part non négligeable des premiers a investi dans l'isolation ou les énergies renouvelables, quelque soit leur type d'habitat.

Les investissements concernent surtout les maisons, mais pas seulement. En effet plus d'un quart des propriétaires a un appartement. Il est également intéressant de noter que les locataires d'appartements investissent eux aussi.

En ce qui concerne la maîtrise énergétique, les investissements sont majoritairement réalisés dans : l'isolation, le double vitrage, le remplacement de chaudière, le thermostat et pour quelques uns par l'installation de technologie ENR (chauffe-eau solaire, photovoltaïque, éolien, puits canadien...)

Toutefois lorsqu'on demande si les sondés seraient *"prêts à payer 10% plus cher la facture d'électricité si on vous garantissait une part d'énergie d'origine renouvelable produite localement"*, résistance à cette évolution est forte. Elle l'est davantage (+ de 40%) que celle relative au surcoût des carburants.

#### 4. Tri des déchets

Le tri des déchets est cité comme un remède au réchauffement climatique, cette pratique a été très majoritairement adoptée.

On constate donc globalement un bon engagement des personnes. Ceci peut correspondre à une prise de conscience de leur responsabilité, évoquée plus haut, mais peut aussi simplement répondre à volonté de réaliser des économies. L'augmentation des prix de l'énergie reste donc un levier puissant.

## II. La vision de la transition énergétique

### 1. Connaissance de la COP 21

Malgré la couverture médiatique de la COP 21, la moitié des répondants est peu ou pas informée. L'image qui ressort est celle d'une tentative de coopération internationale, visant à limiter les émissions de GES et la hausse de température. Ceux qui sont mieux informés citent plus souvent les objectifs chiffrés (2°/1.5°C).

Interrogée, post-conférence, la moitié de ces personnes n'avait pas d'informations sur les résultats obtenus.

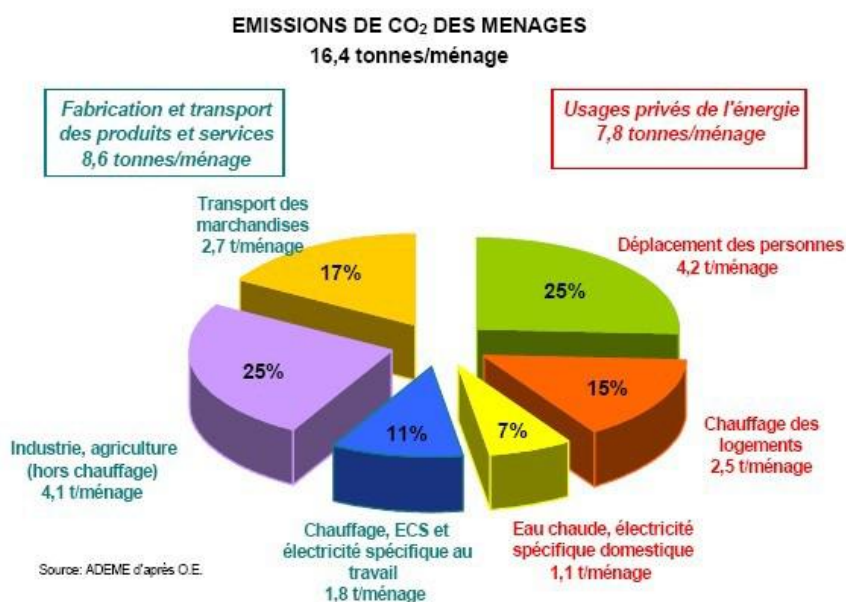
Cependant, environ un tiers d'entre elles ont une opinion positive des résultats. En particulier celles qui citent des objectifs chiffrés considèrent plus souvent les résultats comme *"pas parfaits mais en progrès"*. Cette relative insatisfaction peut les inciter déclarent-elles à prendre des initiatives plus locales.

## 2. Notion de Transition énergétique et moyens d'actions

L'expression « *transition énergétique* » est majoritairement comprise, mais plus souvent dans le sens restreint d'un changement des sources d'énergie, plutôt que comme une réduction de la consommation ou un changement de modèle économique.

Compte tenu des résultats précédents, ce sont sans doute les termes employés ici qui orientent la représentation. Cette image n'est pas liée significativement au degré de connaissance des enjeux de la COP 21.

Concernant les émissions de GES, si les personnes sont réalistes quant aux transports et déplacements, elles surestiment sans doute la responsabilité de l'industrie, et se trompent concernant la production d'électricité (au 3/4 d'origine nucléaire). Deux sur trois ne citent pas les ménages, minimisant probablement le rôle du chauffage des logements.



De façon spontanée ou assistée, les interviewés ordonnent correctement « *transports* » et « *chauffage* » comme principales causes d'émission de GES par les ménages. Par contre ils négligent l'alimentation (ou ne l'associent pas suffisamment à l'agriculture), et n'intègrent sans doute pas le processus de fabrication des appareils électriques et électroménagers, mais seulement leur consommation énergétique.

Finalement, les « *remèdes au réchauffement climatique* » exprimés se traduisent par « *moins de transports* » et « *de meilleures performances de l'industrie* », souvent cités conjointement en première ou deuxième position. En revanche, l'isolation des bâtiments est négligée par rapport à l'impact qu'il peut avoir.

Concernant le financement de la transition, les répondants ont tendance à rejeter l'idée d'un impôt sur les ménages au profit d'incitations différenciées (bonus/malus) ou d'impôt sur les entreprises. Remarquons que la moitié d'entre eux admettent l'idée d'un « *investissement personnel dans les projets innovants* ».

### 3. *Caractérisation des personnes mieux informées, plus sensibles et prêtes à s'investir*

L'enquête au travers du questionnaire a examiné les réponses faisant apparaître une sensibilité ou une connaissance accrue vis-à-vis de la situation climatique ou de la notion de transition énergétique. Mais aussi les réponses faisant apparaître une conscience de la responsabilité des ménages et un désir de s'engager personnellement.

Il ressort qu'un quart des répondants serait prêt à prendre des initiatives, et une sur quinze serait susceptible de s'investir plus fortement.

Les classes d'âge se différencient assez peu quant au degré de sensibilité, en dehors des extrêmes : les moins de 40 ans sont peu sensibles en comparaison, on constate que chez les seniors la sensibilité est forte.

Les professions libérales et cadres supérieurs auraient un degré de sensibilité plus élevé, à l'inverse des ouvriers/employés et personnes au chômage.

## III. Initiatives locales et financement participatif

Les initiatives de l'agglomération nantaise en faveur du développement durable semblent plutôt bien connues (3/4 des réponses pour les « *pistes cyclables* » ou « *bus hybride* » et presque la moitié pour les « *composteurs collectifs* », « *chaufferie collective* », « *Greenweek* », « *écoquartiers* », « *Fête du vélo* » ; dans la mesure où les résidents ne sont pas tous concernés directement par ces projets, cela dénote une bonne communication.

En ce qui concerne la question des « *financements participatifs de parcs éoliens comme ceux près de Redon, ou en Vendée* », la moitié des sondés s'avère intéressé.

Toutefois les deux tiers n'ont pas d'idée définie quant au mode de participation. Les autres s'orientent plus fréquemment vers des dons de l'ordre de la centaine d'euros, plutôt que vers un investissement de leur épargne de l'ordre du millier d'euros.

Finalement, si les personnes interrogées sont sensibles aux initiatives locales et semblent généreuses, l'idée d'un véritable financement participatif reste à développer.

### *Caractérisation des personnes favorables à un financement participatif*

Les répondants se déclarant intéressés par le financement participatif ne se distinguent pas fortement de ceux qui ne le sont pas.

Ils associent plus souvent que les autres le changement climatique à : « *la consommation d'énergies fossiles* » et à « *la COP 21* ».

Ils s'opposent moins souvent que les autres à payer l'énergie plus chère, ont une meilleure connaissance de la COP 21 et sont moins souvent ignorant des résultats. On constate également qu'ils sont plus nombreux à avoir installé un thermostat, qu'ils sont en majoritairement propriétaires ou habitant une maison. Les personnes favorables au financement participatif font majoritairement partie des CSP professions libérales et cadres supérieurs et ont moins de 40 ans.

Ces personnes semblent mieux informées et financièrement à l'aise cependant, toutes les catégories restent susceptibles de s'intéresser au financement participatif.

Pour conclure, l'intérêt pour un financement participatif augmente significativement avec le degré de sensibilité.

### **Les perspectives d'actions :**

Les résultats détaillés de cette étude sont disponibles sur le site de l'Institut Kervegan <http://www.institut-kervegan.com/ateliers/transition-energetique/>

A la suite de cette enquête qui révèle des incompréhensions encore importantes des citoyens, l'Institut Kervegan a décidé de poursuivre ce travail tout au long de l'année 2017.

Nous viserons en particulier à enrichir le dialogue et le débat entre les élus et les populations dans les territoires sur les thématiques de la transition énergétique.

Nous souhaitons contribuer à une vulgarisation non réductrice du vocabulaire, des concepts, des processus et des enjeux afin que le dialogue élus-citoyens puisse s'établir sereinement et que les décisions engageant l'avenir puissent être prises et partagées.