

**Sondage en vue de l'évaluation de la
compréhension de la problématique du climat
et du Plan climat lausannois par la population**
Rapport final, mandaté par la Ville de Lausanne

Oriane Sarrasin
Maîtresse d'enseignement et de recherche
Institut de psychologie
Faculté des sciences sociales et politiques
oriane.sarrasin@unil.ch
+41 21 692 37 69

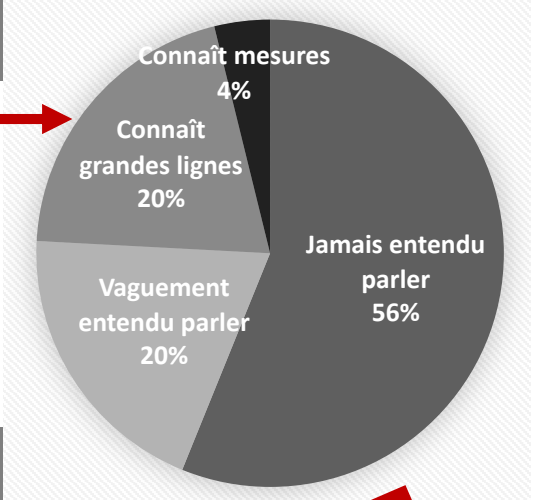
Table des matières

1. Résumé des résultats principaux.....	3
2. Objectif du mandat.....	4
3. Description de l'enquête.....	4
4. Stratégie analytique.....	4
5. Connaissance du et adhésion au Plan climat.....	4
6. Identification de groupes d'habitant·e-s de Lausanne.....	5
6.1. Questions considérées pour la création des groupes.....	5
6.1.1. Compréhension des enjeux climatiques.....	5
6.1.2. Comportements.....	7
6.1.3. Intentions de comportements.....	8
6.2. Résultats des analyses de classes latentes.....	9
6.2.1. Nombre de classes.....	9
6.2.2. Description des classes : Points marquants.....	9
6.3. Caractéristiques des groupes d'habitant·e-s.....	12
6.3.1. Caractéristiques socio-démographiques.....	12
6.3.2. Caractéristiques liées au Plan climat.....	14
6.3.3. Caractéristiques en termes de freins et de facilitateurs au changement.....	15
6.3.4. Caractéristiques liées au rôle souhaité pour Lausanne.....	17
7. Conclusions.....	18
7.1. Conclusions générales.....	18
7.2. Conclusions concernant les groupes d'habitant·es.....	18
7.2.1. Le rôle de la mobilité.....	18
7.2.2. Pratiques (auto-rapportées) de chauffage.....	19
7.3. Recommandations de communication.....	19
8. Annexes.....	21
8.1. Construction des scores.....	21
8.2. Résultats des analyses de classes latentes.....	26

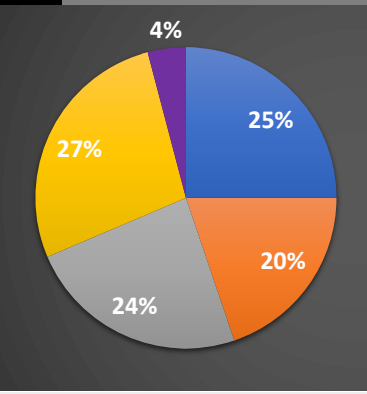
1. Résumé des résultats principaux

PLAN CLIMAT DE LAUSANNE

- Parmi les 807 répondant-es, moins de la moitié affirment avoir entendu parler du Plan climat
- Parmi ces personnes, 57% pensent que les mesures du Plan climat ne vont pas trop loin
- Elle tendent à penser qu'il 'est nécessaire d'avoir un Plan climat pour que Lausanne contribue à la baisse des émissions en Suisse
- Sur tout l'échantillon, seul-es 22% des répondant-es n'est pas prêt à un effort financier supplémentaire pour soutenir le Plan climat



5 groupes de d'habitant-es, qui se distinguent par leurs attitudes et habitudes en matière de durabilité

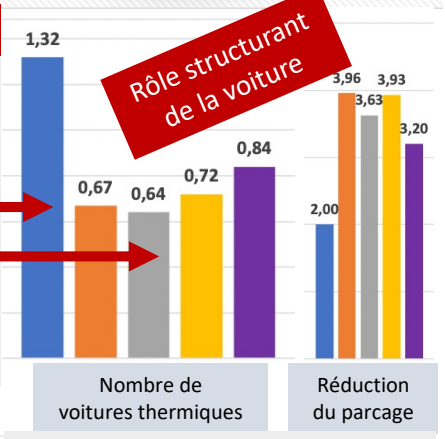


Près de 50% de l'échantillon

2 groupes « moins ou peu durables »:

Les peu durables
Les mobiles peu durables

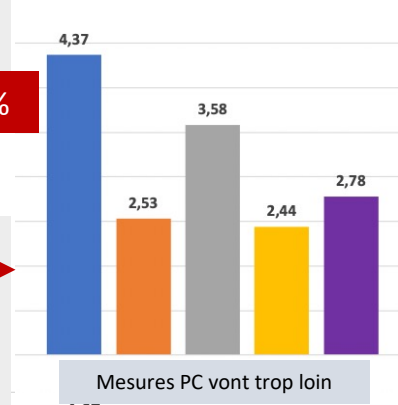
Davantage d'hommes que de femmes dans ces deux classes; ● plus âgé-es que les ●.



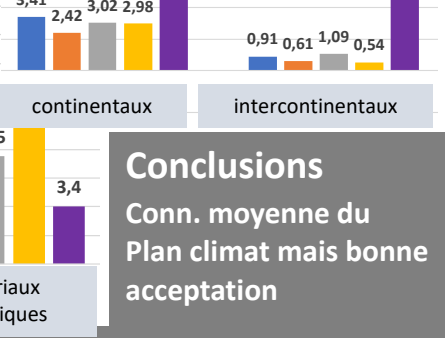
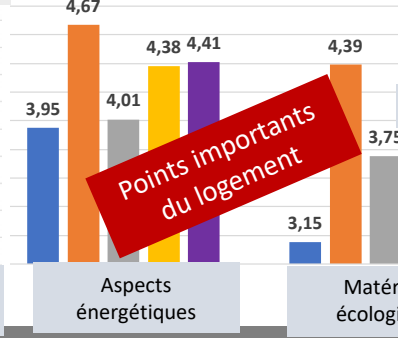
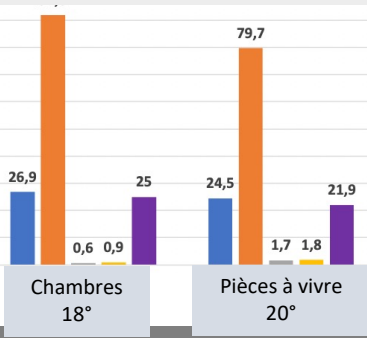
2 groupes « plus durables »: 47%

Les durables
Les apprenti-es durables

Plus grande acceptation du Plan climat que les ● et les ●; ●
Davantage de femmes que d'hommes dans ces deux classes
Nettement plus de comportements durables reportés chez les ●



1 (petit) groupe
Durables mais voyageurs-euses
Groupe le + jeune et le + formé



Attitudes générales positives envers le climat mais résistances avérées ou possibles dans certains groupes par rapport à des points spécifiques, et en particulier liés à la mobilité: par ex., limitation des possibilité de parcage, baisse de fréquentation de l'avion.

2. Objectif du mandat

L'objectif du présent mandat était de développer un sondage représentatif de la population lausannoise concernant sa perception du Plan climat de la Ville de Lausanne et d'en analyser les résultats. L'objectif n'était aucunement de couvrir tous les points du Plan climat, ce qui aurait résulté en un questionnaire extrêmement long. Au contraire, des thématiques-clés ont été sélectionnées lors de discussions entre l'Unité climat de la Ville de Lausanne et la chercheuse qui a été mandatée (voir également la partie « Descriptif de la recherche » du rapport M.I.S. Trend).

Le sondage avait ainsi pour buts d'apporter des réponses aux questions suivantes :

- Question 1 : La population lausannoise connaît-elle le Plan climat ?
- Question 2 : Comprend-elle le besoin d'un tel Plan et ses objectifs ?
- Question 3 : Comprend-elle les enjeux climatiques ?
- Question 4 : Adhère-t-elle aux mesures proposées par le Plan climat ?
- Question 5 : Quels sont ses freins et doutes ?
- Question 6 : Quels sont ses besoins et envies ?

Les sections répondant directement à cette série de questions sont surlignées en gris clair à travers tout le rapport.

3. Description de l'enquête

Voir partie « Méthodologie et échantillon » du rapport M.I.S. Trend.

4. Stratégie analytique

Les analyses effectuées, sur les données pondérées, seront décrites en trois parties distinctes. Premièrement, la partie 5 du présent rapport permet de répondre aux Questions 1 et 2, concernant la connaissance du et l'adhésion au Plan climat par la population lausannoise. Deuxièmement, la partie 6.1. décrit comment des groupes d'habitant·e·s de Lausanne partageant des caractéristiques communes en matière d'attitudes et de comportements durables ont été formés. Les variables considérées ont également permis de répondre à la Question 3, et d'apporter des éclairages sur le soutien aux mesures du Plan climat (Question 4) et sur les freins au dit soutien (Question 5). Finalement, la partie 6.2. décrit les caractéristiques qui distinguent les cinq groupes d'habitant·e·s mis en exergue dans la partie précédente. Cette analyse plus fine permet, entre autres, de répondre de manière plus nuancée à certaines des questions abordées dans les deux points précédents, et d'apporter des réponses à la Question 6.

5. Connaissance du et adhésion au Plan climat

(Question 1) 43.9% des répondant·es affirment avoir entendu parler du Plan climat de la Ville de Lausanne. Ce taux est plus élevé chez les personnes de plus de 45 ans (voir diapositive 20 du rapport M.I.S. Trend). Parmi les personnes qui ont entendu parler du Plan climat, 31 en connaissent les mesures de manière détaillée, 164 en connaissent les grandes lignes, et 159 en ont vaguement entendu parler (voir Figure 1). Parmi les personnes qui connaissent le Plan climat, la première source d'information est la presse écrite (pour 60.7% des répondant·e·s ayant entendu parler du Plan climat ; voir diapositive 31 du rapport M.I.S Trend).

(Question 2) Les répondant·e·s qui connaissaient l'existence du Plan climat étaient ensuite invité·e·s à donner leur avis, via deux questions dont les possibilités de réponses s'échelonnaient de 1 (pas du tout d'accord) à 6 (tout à fait d'accord). Il en ressort qu'un peu plus de la moitié (57.1%) estiment que les mesures du Plan climat ne vont pas trop loin¹. En outre, les personnes qui connaissent le Plan climat tendent à penser qu'il est nécessaire que Lausanne possède un Plan

¹Scores de 1 à 6, avec une moyenne à 3.19 et un écart-type de 1.65

climat pour contribuer à la baisse des émissions en Suisse². Par ailleurs, seul 22% de l'échantillon total ne serait pas prêt à soutenir financièrement le Plan climat communal (voir diapositive 51 du rapport M.I.S. Trend).

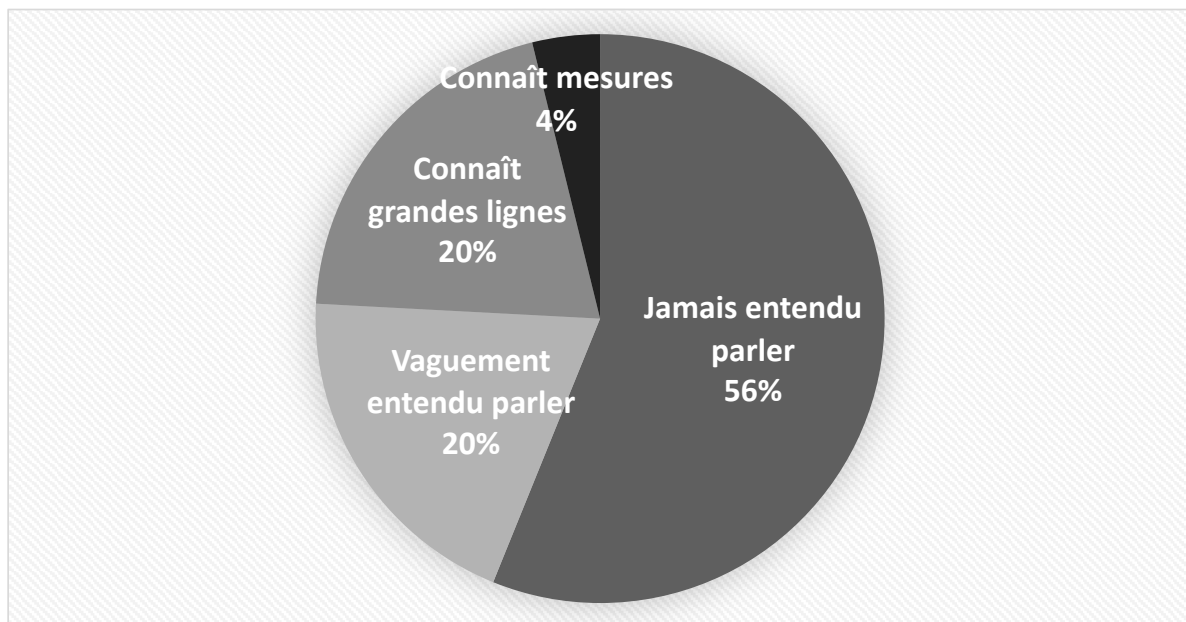


Figure 1. Niveau de connaissance du Plan climat de Lausanne reporté par l'échantillon (pourcentages issus de l'échantillon brut).

6. Identification de groupes d'habitant·e-s de Lausanne

Les classes latentes permettent d'analyser des données via une perspective centrée sur la personne et non sur des variables³. Ainsi, au lieu d'analyser les données d'une enquête par groupe de variables (par ex., comportements de mobilité ou comportements alimentaires), il s'agit ici de mettre en lumière différents profils de personnes existant au sein d'un échantillon donné, en considérant une série de variables (continues ou catégorielles) pertinentes.

6.1. Questions considérées pour la création des groupes

L'analyse en classes latentes permet de créer des groupes de répondant·e-s possédant des caractéristiques similaires. Dans le cas présent, l'objectif est d'estimer si les habitant·e-s de Lausanne ayant répondu au présent sondage se ressemblent en fonction de leurs attitudes générales envers le climat et envers des points plus spécifiques, de leurs habitudes comportementales (y compris la possession de voitures, etc.) et de leurs intentions de comportement. Ont été incluses dans les analyses seulement les questions où tout l'échantillon était invité à répondre (et non, par exemple, celles concernant seulement les propriétaires d'un bien immobilier ou les personnes pratiquant le vélo).

6.1.1. Compréhension des enjeux climatiques

Pour toutes les questions ou scores d'attitudes, les répondant·e-s avaient la possibilité de répondre sur une échelle de 1 à 6, le score maximum indiquant une attitude favorable. A noter que les scores de certaines questions ont été inversés, lorsqu'il s'agissait d'affirmations qui allaient à l'encontre de la protection du climat (par ex., « Le trafic de transit devrait être maintenu à son

²Avec une moyenne à 4.71 et un écart-type de 1.54 ; pour les détails, voir diapositive 22 du rapport M.I.S. Trend

³Osborne, D., & Sibley, C. G. (2017). Identifying "types" of ideologies and intergroup biases: Advancing a person-centred approach to social psychology. *European Review of Social Psychology*, 28(1), 288-332.

niveau actuel »). Ce faisant, tous les scores élevés représentent des attitudes favorables à la protection du climat.

Une première série de quatre items a permis de mesurer les attitudes générales (sans objet spécifique) des répondant-e-s à l'enquête. Trois différents concepts ont été identifiés⁴ (voir Tableau 1 ci-dessous).

Concepts	Questions du sondage correspondantes
Conscience des conséquences du changement climatique (<i>att_conscience</i>)	- Si les choses continuent comme elles sont parties, nous allons bientôt faire face à une catastrophe écologique majeure - Il faut impérativement que l'activité humaine sur Terre produise moins de gaz à effet de serre (dont le CO2)
Attitudes envers la croissance économique (<i>att_croissance</i>)	Une croissance économique rapide ne peut pas provoquer de réels problèmes environnementaux (renversé)
Sentiment d'auto-efficacité (<i>att_efficacité</i>)	Je pense que mes actions n'ont pas d'influence dans la lutte contre les problèmes environnementaux (renversé)

Tableau 1. Attitudes générales envers le climat

(Question 3) Avec une moyenne (ou M) de 4.88 (écart-type ou ET⁵ de 1.24), le niveau général de conscience des conséquences du changement climatique est élevé. La croissance économique est également vue comme vectrice de problèmes environnementaux⁶, et le sentiment d'auto-efficacité se situe légèrement au-dessus du point central de l'échelle⁷, ce qui signifie qu'une courte majorité de répondant-e-s estime avoir une action sur l'environnement au travers de ses propres actions.

Ensuite, trois séries de questions ont permis de mesurer les attitudes envers des objets spécifiques (la mobilité, les possibilités de parcage et la consommation). Dans tous les cas, les réponses des répondant-e-s étaient suffisamment proches entre elles (voir Annexe 1) pour former des scores (par le biais de moyennes). Des nuances sont néanmoins à observer, avec certains points recueillant des attitudes légèrement plus positives que d'autres (pour les détails, voir diapositives 32, 33 et 43 du rapport M.I.S. Trend).

- **Attitudes envers la mobilité (*att_mobilité*)** : 7 questions, par ex. « Davantage d'espace doit être accordé aux pistes cyclables sur la voie publique »
- **Attitudes envers parcage (*att_parcage*)** : 8 questions, par ex., « Les possibilités de parcage sur l'espace public devraient être réduites au centre-ville : pour toutes les voitures, peu importe le lieu de résidence »

⁴Des analyses de fiabilité ont démontré qu'il n'était pas possible de créer un score (voir Annexe 1), les scores des répondant-e-s à ces questions n'étant pas assez proches.

⁵L'écart-type (ou ET ensuite dans le texte) est un indice de dispersion des données. Un ET très faible indique que la plupart des réponses se situent proches de la moyenne ; au contraire, un ET élevé indique que les réponses se situent davantage du côté des extrêmes de l'échelle. Voir https://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89cart_type

⁶M = 4.38, ET = 1.58

⁷M = 4.15, ET = 1.53. A noter que pour *att_croissance* et *att_efficacité* les moyennes diffèrent de celles présentées dans le rapport M.I.S. Trend (diapositive n°16) car, dans le cas présent, les échelles ont été renversées, afin qu'un score élevé indique des attitudes plus durables.

- **Envers la consommation** (*att_conso*) : 4 questions, par ex., « Il est important de lutter contre le gaspillage alimentaire »

(Question 4) Les attitudes envers ces trois objets spécifiques sont plus nuancées que les attitudes générales. La moyenne des attitudes envers la mobilité⁸ et le parcage⁹ se situent proches ou juste en-dessous du point central respectivement. Un examen de la répartition par possibilité de réponse (diapositives 32 et 33 du rapport M.I.S. Trend) montre une répartition relativement homogène au sein des possibilités de réponses avec une légère surreprésentation des voix dans les extrêmes de l'échelle de réponse. A noter néanmoins des attitudes plus négatives en ce qui concerne la réduction de possibilités de parcage pour toutes les voitures peu importe le lieu de résidence. Finalement, les attitudes envers la consommation sont, quant à elles, plus positives¹⁰.

6.1.2. Comportements

Il s'agit ici des comportements qu'ont reportés effectuer les répondant·e·s à l'enquête. Ils touchaient à diverses sphères de la vie quotidienne. Premièrement, trois questions ont permis d'estimer la manière dont les répondant·e·s gèrent leur **consommation d'énergie** à leur domicile. A ces trois questions, les répondant·e·s ont reporté leur volonté, sur une échelle de 1 à 6, de s'engager dans les comportements décrits. L'opportunité de répondre « je le fais déjà » leur a également été donnée.

- **Aérer les pièces** en grand, régulièrement, mais seulement brièvement, lorsque votre logement est chauffé (*cpt_chauff_aerer* ; 35.5% de l'échantillon a reporté le faire). Parmi les personnes qui n'effectuent pas encore ce comportement, on observe une intention moyenne élevée (4.88, ET = 1.41) de le faire.
- **Chauffer à 18°C** maximum les chambres à coucher (*cpt_chauff_chambres* : 25.9% de l'échantillon a reporté le faire). Parmi les personnes qui n'effectuent pas encore ce comportement, on observe également une intention moyenne relativement élevée (4.32, ET = 1.70) de le faire.
- **Chauffer à 20°C** maximum les pièces à vivre comme le salon (*cpt_chauffes_pieces* ; 23.4% de l'échantillon a reporté le faire). Parmi les personnes qui n'effectuent pas encore ce comportement, on observe également une intention moyenne relativement élevée (4.36, ET = 1.56) de le faire.

(Question 4) On constate donc ici un fort potentiel d'amélioration dans le domaine du chauffage à domicile, puisque moins de la moitié des répondant·e·s adopte déjà les comportements adéquats en la matière. L'examen des intentions de comportements suggère cependant que la majorité des répondant·e·s qui ne pratiquent pas ces gestes se déclarent être prêt·e·s à le faire (voir diapositive 26 du rapport M.I.S. Trend). Ces questions sont d'autant plus d'actualité, du fait des problématiques d'approvisionnement énergétique.

Deuxièmement, une série de questions s'est penchée sur les habitudes de mobilité. Les répondant·e·s ont ainsi été invité·e·s à indiquer le nombre de voitures à moteur thermique (y compris les voitures hybrides ; *N_voitures_th*), les deux-roues à moteur thermique (*N_2roues_th*) ainsi que les voitures électriques (*N_voitures_el*) de leur ménage. Un peu moins d'un tiers de l'échantillon (32.4%) reporte que son ménage ne possède pas de voitures du tout (voir Figure 2). Plus de la moitié des ménages reportent posséder une voiture à moteur thermique (51.0%), tandis que 34.3% n'en ont pas du tout et le reste deux ou plus. La grande majorité (84.3%) des ménages ne possèdent pas de deux-roues à moteur thermique, et seuls 4.4% des ménages reportent avoir une voiture électrique.

⁸ M = 3.63, ET = 1.17

⁹ M = 3.34, ET = 1.45

¹⁰ M = 4.47, ET = 1.61

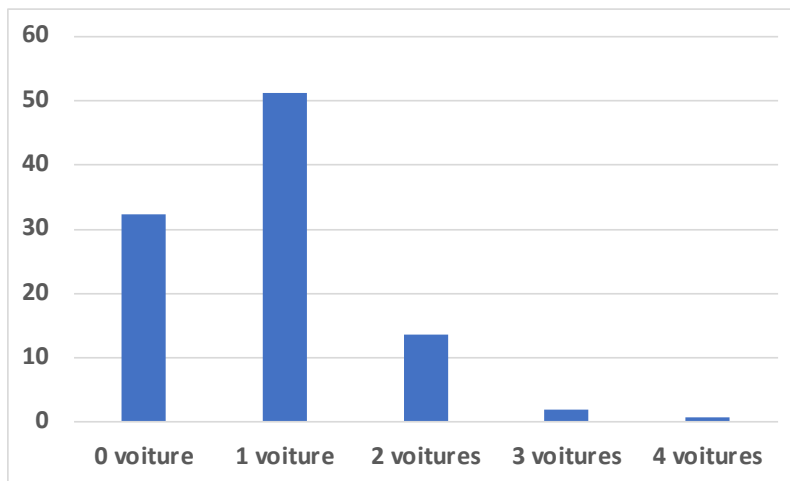


Figure 2. Nombre de voitures par ménage

Deux autres questions ont porté sur une estimation du nombre de vols continentaux (N_vols_cont) et intercontinentaux (N_vols_inter) depuis 2019 (à noter qu'un aller-retour compte pour un). Pour plus de détails, voir diapositive 39 du rapport M.I.S. Trend.

Troisièmement, les répondant-e-s ont déclaré s'ils-elles avaient l'habitude de réparer ou de faire réparer des objets (86.6% l'ont affirmé). Finalement, une série de questions a porté sur les habitudes alimentaires (de 1 = jamais à 5 = tous les jours ou presque), en termes de consommation de viandes et poissons (moyenne de quatre items, voir Annexe 1 : bœuf & agneau, volaille, porc et poisson et/ou fruits de mer ; cpt_conso_anim) et de produits animaux (œufs et produits laitiers, moyenne de deux items, voir Annexe 1 ; $cpt_conso_oe_lt$). La moyenne pour les premiers ($M = 2.50$, $ET = 0.59$) est moins élevée que pour les deuxièmes ($M = 3.63$, $ET = 0.86$). Un très faible pourcentage des répondant-e-s (2.2%) reporte ne consommer strictement aucune viande, poisson et fruits de mer.

6.1.3. Intentions de comportements

Une troisième série de questions, touchant à ce que les répondant-e-s reportent souhaiter faire dans le futur, a été considérée. Dans tous les cas, les répondant-e-s ont été invité-e-s à dire s'ils-elles étaient prêt-e-s à s'engager dans un comportement ou à renoncer à un comportement actuel, sur une échelle de 1 = pas du tout à 6 = tout à fait.

Tout d'abord, deux questions ont permis d'estimer si les répondant-e-s étaient prêt-e-s à renoncer à leur voiture et / ou deux roues (moto, scooter) thermique¹¹ (à noter que le score de 6 a été attribué aux répondant-e-s qui n'ont pas du tout de véhicule thermique). Un score a été créée en moyennant ces deux questions (à noter que les personnes qui n'avaient qu'un des types de véhicules ont le score qui correspond à ce type). La moyenne indique qu'une courte majorité serait prête à se passer de véhicules thermiques¹² (pour plus de détails concernant les réponses à chaque question séparément, voir diapositive 32 du rapport M.I.S. Trend).

Trois questions ont porté sur les voyages en avion. Deux touchaient à la volonté des répondant-e-s à remplacer les vols continentaux (int_vols_cont) par le train ou l'autocar (à noter que les répondant-e-s ont répondu uniquement à l'une des deux questions, en fonction des vols qu'ils-elles ont reporté avoir effectué depuis 2019). Un seul score a donc été formé (avec 6 attribué

¹¹A noter que deux autres questions portaient sur la volonté de remplacer les véhicules thermiques par des équivalents électriques mais le faible nombre de réponses ne permet pas d'inclure ces questions dans les analyses pour créer les classes latentes.

¹² $M = 4.08$, $ET = 2.03$

aux personnes ne prenant pas l'avion), mettant en lumière une volonté moyenne de remplacer ce type de moyen de transport¹³. Une troisième question portait sur le fait de renoncer aux vols intercontinentaux. 9.7% des répondant-e-s ont affirmé déjà le faire, 3.1% ne jamais prendre l'avion et 4.7% ne jamais voyager (ces scores ont été recodés en '6'.) De nouveau, la volonté moyenne qui ressort des réponses se situe au milieu de l'échelle¹⁴ ; cette volonté est plus basse si l'on prend en compte uniquement les personnes qui prennent des vols intercontinentaux (voir diapositive 40 du rapport M.I.S. Trend).

Finalement, les intentions de consommation des répondant-e-s ont été évaluées. Un score a ainsi été créé (voir Annexe 1) à partir de deux questions interrogeant sur l'intention des répondant-e-s de diminuer leur consommation de viande et de poissons / fruits de mer (*int_cons_anim*). La moyenne de 3.80 (ET= 1.65) se trouve proche du point central de l'échelle. La moyenne des intentions de consommer plus de produits locaux (*int_prodlocaux*) est quant à elle plus élevée (M = 4.93, ET = 1.36).

(Question 4) Bien que le Plan climat de Lausanne ne porte pas directement sur certains des points évoqués dans cette section sur les intentions, les scores mis en évidence montrent une certaine motivation des répondant-e-s à évoluer dans leurs pratiques de mobilité et de consommation dans la direction des objectifs du Plan climat. Il sera donc d'autant plus pertinent de voir si ces motivations diffèrent d'un groupe d'habitant-e-s à l'autre (voir section 6.3 du présent rapport).

6.2. Résultats des analyses de classes latentes

6.2.1. Nombre de classes

Les analyses ont révélé la présence de cinq groupes principaux de répondant-e-s¹⁵ à l'enquête (voir Annexe 2 pour les détails des analyses de classes latentes). Les moyennes et pourcentages de « oui » des répondant-e-s sur les questions ayant permis la création des groupes permet d'interpréter ce qui distingue les cinq groupes. La grande majorité des répondant-e-s (85.8%) a pu être attribuée avec une forte certitude à une seule classe (pour le reste, plusieurs classes étaient envisageables et le programme statistique les a attribués à la classe la plus probable).

Comme illustré dans la série de graphiques (Figure 3 à Figure 8) présentés dans les pages suivantes, certaines variables semblent clairement expliquer les différences entre les groupes : les attitudes envers la mobilité (Figure 3, partie de droite), les comportements auto-rapportés en matière de chauffage (Figure 4), le nombre de voitures à moteur thermique (Figure 6, partie de gauche), le nombre de vols en avion (Figure 7) ainsi que les intentions de comportements (Figure 8). Au contraire, les comportements alimentaires (Figure 5) et le nombre de deux-roues thermiques et de voitures électriques (Figure 6) semblent jouer un rôle structurant moindre.

6.2.2. Description des classes : Points marquants

Classe 1 (25%) : « Les peu durables »

- Attitudes les moins durables de toutes les classes, en particulier en ce qui concerne la mobilité (voir Figure 3)
- Nombre moyen de voitures à moteur thermique nettement plus élevé (Figure 6)
- Intentions de comportements durables les plus faibles (Figure 8)

¹³M = 3.82, ET = 1.98

¹⁴M = 3.39, ET = 2.04

¹⁵A noter que les réponses d'une personne aux comportements fortement atypiques (par ex., 60 vols court courrier en avion) et ne pouvant être classée dans aucun des cinq groupes n'ont pas été considérées pour forer les classes latentes.

Classe 2 (19.8%) : « Les durables »

- Attitudes les plus durables, avec la classe **Aspirations durables** (voir Figure 3)
- Très haut taux de comportements auto-rapportés (voir Figure 4)

Classe 3 (23.8%) : « Les mobiles peu durables »

- Attitudes peu durables en comparaison des autres classes, mais attitudes liées à la mobilité plus positives que la classe **Durabilité -, attachement fort à la voiture** (voir Figure 3)
- Nombre moyen de voitures à moteur thermique nettement moins élevé que la classe **Durabilité -, attachement fort à la voiture**
- Forte intention de renoncer à la mobilité thermique (Figure 8)

Classe 4 (27.3%) : « Les apprenti-es durables »

- Attitudes les plus durables, avec la classe **Durabilité +++** (voir Figure 1)
- Comportements durables moins élevés que la classe **Durabilité +++**, mais intentions élevées de changer de comportements (Figures 4 et 8)

Classe 5 (4.1%) : « Les durables mais voyageurs-euses »

- Attitudes moyennement durables, par rapport aux autres groupes (Figure 3), comportements durables auto-rapportés moyennement élevés (Figure 4) et intentions de comportements élevées (Figure 8)
- Forte utilisation de l'avion comme moyen de transports (voir Figure 7)

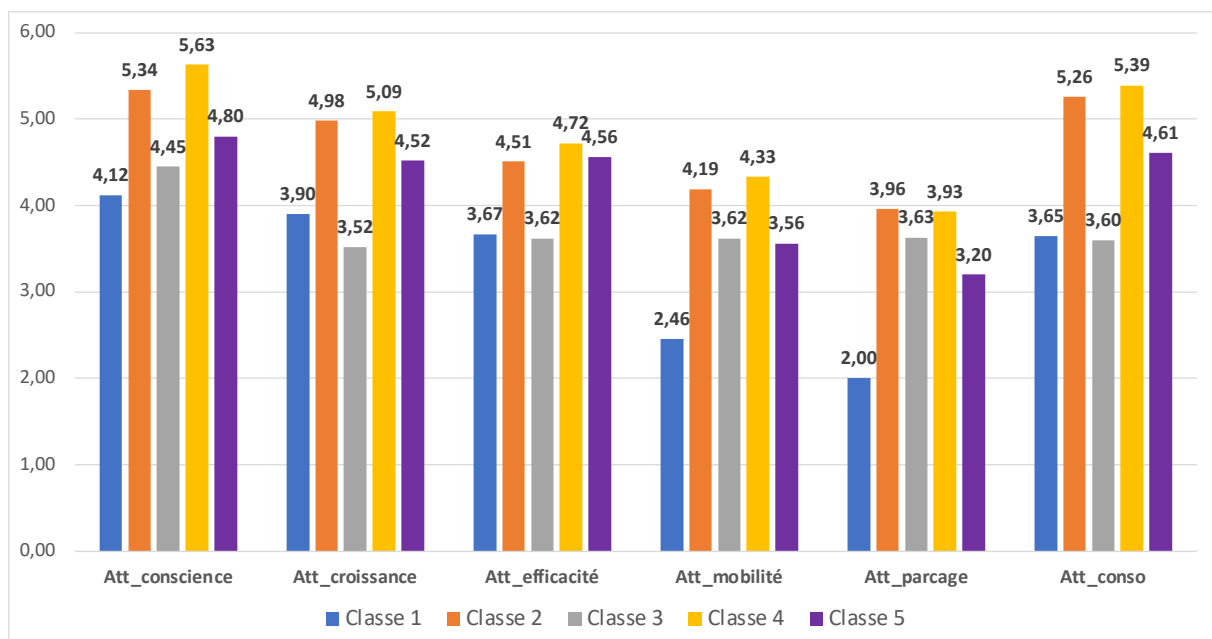


Figure 3. Moyennes d'attitudes, par classe. Plus le score est élevé, plus l'attitude peut être qualifiée de « durable ». (Question 4) On voit ici que les attitudes générales relativement positives envers des réductions mobilités et de parcage masquent en fait de grandes disparités, avec un groupe (la Classe 3) fortement opposé à ces mesures.

Il est intéressant de constater la répartition des répondant-e-s au sein des 5 classes : la classe qui comporte le plus de répondant-e-s est celle des **Apprenti-es durables** (classe 4), suivie de près de celle des **Peu durables** (classe 1), talonnée par celle dite des **mobiles peu durables** (classe 3), suivie de près par celle des **Durables** (classe 2). Ces quatre classes regroupent toutes environ entre 20

et 25% des répondant·e·s. La 5^{ème} classe, celle **des durables voyageurs·euses**, est beaucoup moins représentée dans l'échantillon, avec moins de 5% des répondant·e·s appartenant à cette classe.

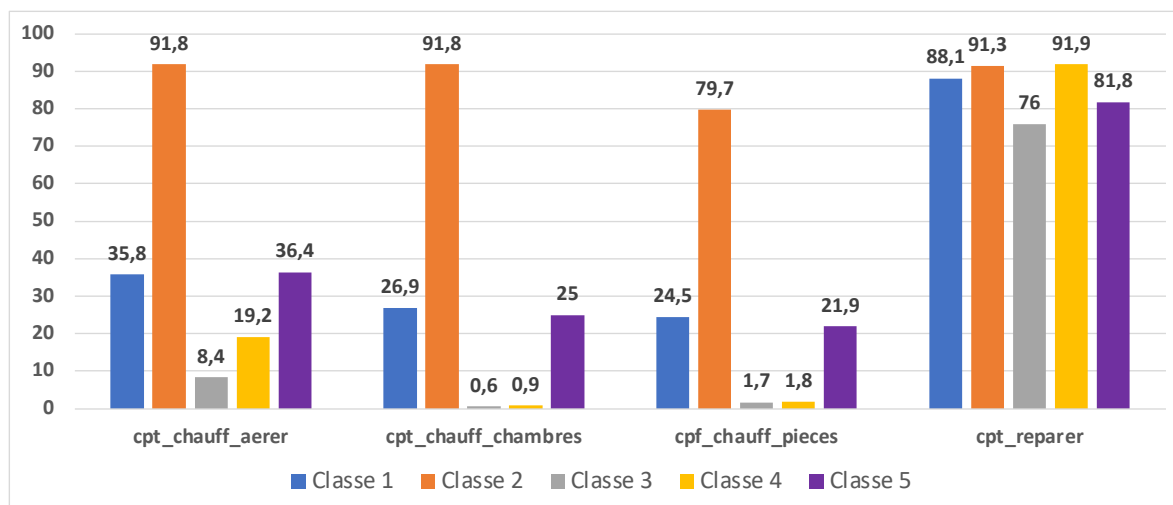


Figure 4. Comportements reportés ; % de répondant·e·s ayant déclaré pratiquer le comportement considéré.

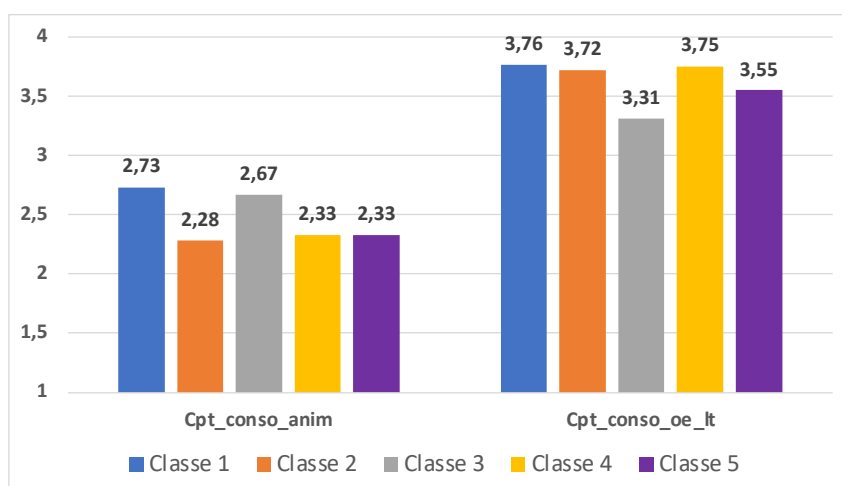


Figure 5. Moyennes de comportements alimentaires, par classe. Plus le score est élevé, plus la consommation d'animaux et de produits animaux est fréquente.

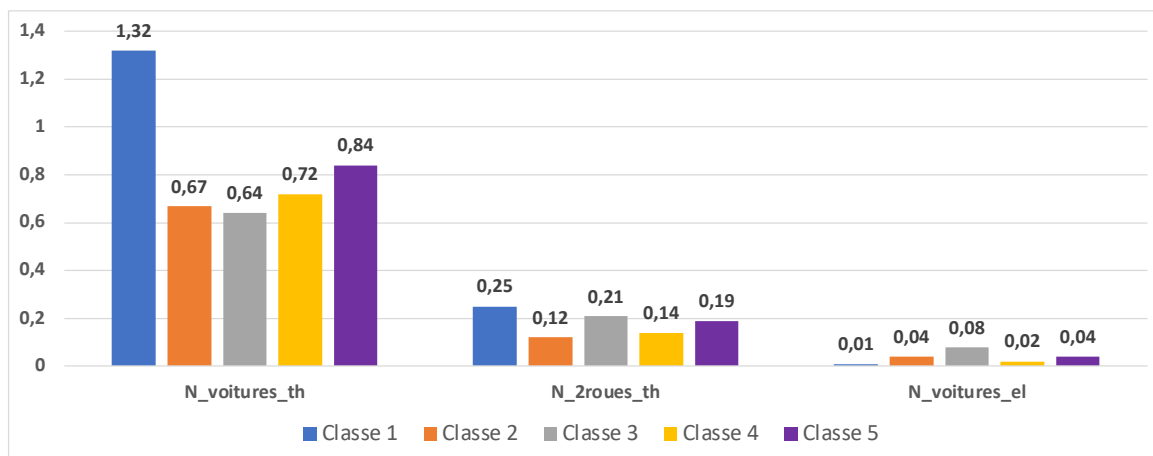


Figure 6. Nombre de véhicules par ménage, par classe

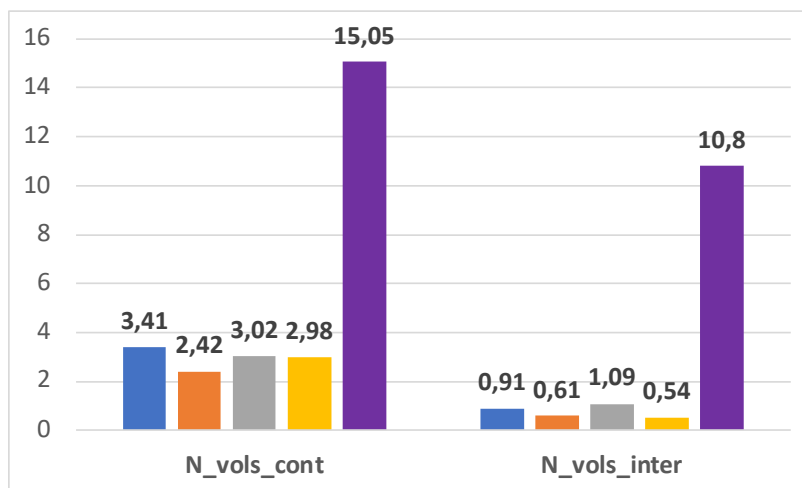


Figure 7. Nombre de vols continentaux et intercontinentaux, par classe.



Figure 8. Moyennes d'intentions de comportements concernant divers objets, par classe

6.3. Caractéristiques des groupes d'habitant·e-s

6.3.1. Caractéristiques socio-démographiques

Ci-dessous sont décrites les variables qui variaient significativement entre plusieurs des classes. Les variables socio-démographiques pour qui, au contraire, aucune différence notable n'a été observée entre les classes sont : le statut de locataire ou de propriétaire et le nombre de personnes vivant dans le ménage¹⁶.

Classe 1 (25%) : Les « peu durables »

- Davantage d'hommes (55%)
- Moyenne d'âge (M = 48.63, ET = 19.19) plus élevée que les classes des **mobiles peu durables** et **des durables voyageurs-euses**
- Zones de Lausanne les plus représentées : Sud (28.6%) et Est (26.1%)
- Niveaux de formation les plus représentés : CFC ou équivalent (34.7%) et uni/HEP/HES/EPFL-Z (33.7%)

¹⁶Hormis une différence significative entre la Classe 1 (M = 2.59, ET = 1.10) et la Classe 2 (M = 2.20, ET = 1.11), qui correspondent aux deux moyennes extrêmes (les moyennes des trois autres classes se situent entre deux).

- Niveaux de revenu du ménage les plus représentés : ne souhaite pas répondre (19.9%) et 6001 à 8000 CHF (18.4%)
- Davantage de Suisse sans autre nationalité (53%)

Classe 2 (19.8%) : Les « durables »

- Davantage de femmes (60.6%)
- Moyenne d'âge (M = 46.74, ET = 17.27) plus élevée que les classes des **mobiles peu durables** et des **durables voyageurs-euses**
- Zones de Lausanne les plus représentées : Ouest (30%) et Centre (25.6%)
- Niveaux de formation les plus représentés : uni/HEP/HES/EPFL-Z (42.1%) et CFC ou équivalent (22.6%)
- Niveaux de revenu du ménage les plus représentés : moins de 4000 CHF (20.8%) et entre 4000 et 6000 CHF (20.1%)
- Davantage de Suisse sans autre nationalité (47.8%)

Classe 3 (23.8%) : Les « mobiles peu durables »

- Davantage d'hommes (63%)
- Moyenne d'âge (M = 38.69, ET = 15.11) plus basse que les classes des « **peu durables** », des « **durables** » et des « **apprenti-es durables** »
- Zones de Lausanne les plus représentées : Centre (27.1%) et Ouest (26%)
- Niveaux de formation les plus représentés : uni/HEP/HES/EPFL-Z (28.6%) et CFC ou équivalent (24.5%) – à noter 17.2% ayant mentionné l'école obligatoire comme plus haut niveau de formation
- Niveaux de revenu du ménage les plus représentés : entre 4000 et 6000 CHF (20.4%) et moins de 4000 CHF (18.8%)
- Davantage de personnes de nationalité étrangère (50.3%)

Classe 4 (27.3%) : Les « apprenti-es durables »

- Davantage de femmes (66.8%)
- Moyenne d'âge (M = 46.11, ET = 18.83) plus élevée que les classes des **mobiles peu durables** et des **durables voyageurs-euses**.
- Zones de Lausanne les plus représentées : Est (28.8%) et Centre (26.5%)
- Niveaux de formation les plus représentés : uni/HEP/HES/EPFL-Z (43.4%) et CFC ou équivalent (29.9%)
- Niveaux de revenu du ménage les plus représentés : entre 4000 et 6000 CHF (24.1%) et moins de 4000 CHF (18.6%)
- Davantage de Suisse sans autre nationalité (51.8%)

Classe 5 (4.1%) : Les « durables voyageurs-euses »

- Davantage d'hommes (57.6%)
- Moyenne d'âge (M = 36.88, ET = 13.42) plus basse que les classes des « **peu durables** », des « **durables** » et des « **apprenti-es durables** »
- Zone de Lausanne la plus représentée : Centre (50%), les autres < 20%
- Niveaux de formation les plus représentés : uni/HEP/HES/EPFL-Z (63.6%), les autres < .20%
- Niveaux de revenu du ménage les plus représentés : entre 120001 et 160000 CHF (32.3%) et moins de 4000 CHF (25.8%)
- Davantage de personnes de nationalité étrangère (66.7%)

6.3.2. Caractéristiques liées au Plan climat

(Question 1) En ce qui concerne la connaissance du Plan climat, on ne dénote pas de différences significatives entre les cinq classes. Le pourcentage de répondant·e-s qui affirment en avoir entendu parler s'échelonne de 42.1% (**peu durables**) à 48.5% (**durables voyageurs-euses**). Parmi ces personnes, on dénote un pourcentage plus élevé de membres de la classe des **durables voyageurs-euses** qui connaissent les grandes lignes du Plan climat, et une proportion plus forte de membres de la classe des **mobiles peu durables** qui en connaissent les mesures de manière détaillée (voir Figure 9).

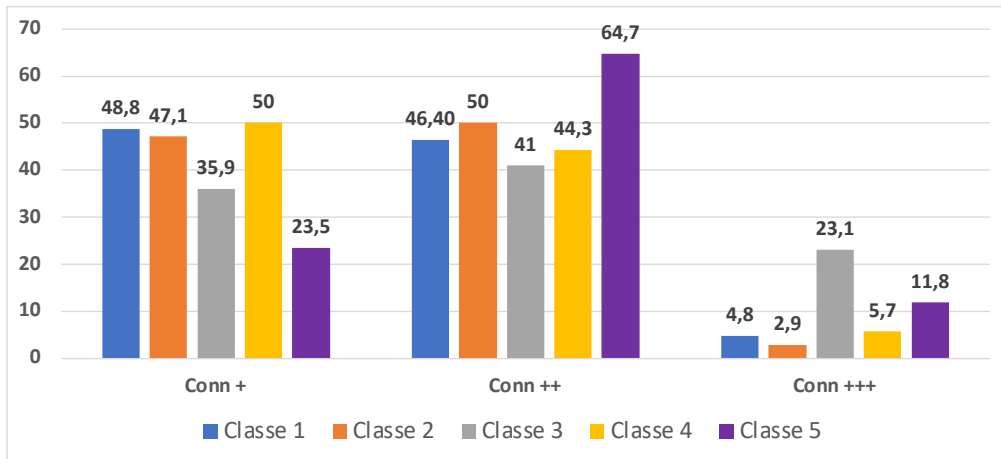


Figure 9. Connaissances du Plan climat, en fonction de la classe.

(Question 2) Les répondant·es de la classe des **peu durables**, et dans une moindre mesure ceux et celles de la classe des **mobiles peu durables**, semblent penser que les mesures du Plan climat vont trop loin. Ce sont également ces deux classes qui estiment le moins fortement qu'un Plan climat est nécessaire. Les attitudes envers le Plan climat sont plus positives dans les trois autres classes (voir Figure 10). Il est intéressant de constater que les attitudes envers le Plan climat sont très similaires entre les personnes appartenant à la classe des **apprenti·es durables** et celles appartenant à la classe des **durables**.

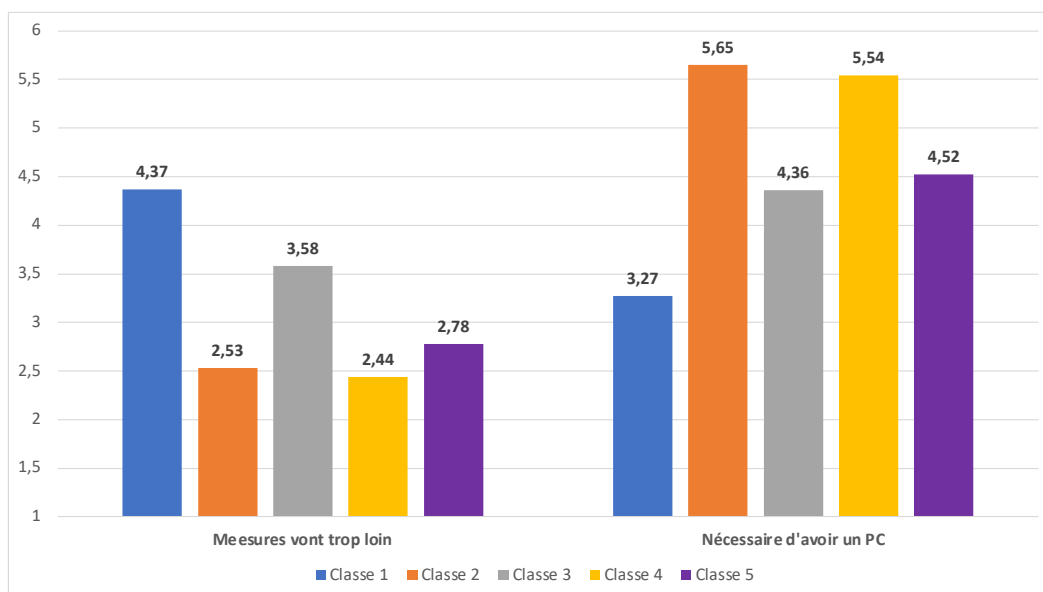


Figure 10. Attitudes envers le Plan climat, en fonction de la classe.

Finalement, le pourcentage de répondant·e·s de chaque classe qui s'estime ne pas être prêt·e·s à faire des efforts financiers pour le Plan climat de Lausanne varie grandement d'une classe à l'autre : seule une minorité de la classe des **durables** (11.3%), de la classe des **mobiles peu durables**(17.6%) et de la classe des **apprenti·es durables** (9.0%) ne souhaite pas contribuer, alors que ce taux grimpe à 35.3% pour la classe des **durables voyageurs·euses** et à 46.3% pour la classe des **peu durables** (pour plus de détails sur les résultats généraux à cette question, voir diapositive 51 du rapport M.I.S. Trend).

6.3.3. Caractéristiques en termes de freins et de facilitateurs au changement

(Question 5) Concernant le logement, il apparaît que, globalement, les locataires¹⁷ tendent à être d'accord que leur logement soit rénové sur le plan énergétique, même si cela provoquait des hausses de loyers : sur une échelle de 1 (pas du tout d'accord) à 6 (tout à fait d'accord), la moyenne générale est de 4.85 (ET = 1.36 ; voir diapositive 9 du rapport M.I.S. Trend).

Cette volonté est significativement plus élevée dans la classe des **durables** que dans la classe des **peu durables**¹⁸ et dans la classe des **mobiles peu durables**¹⁹. Les moyennes des deux dernières classes se situent au milieu. Paradoxalement, parmi les répondant·e·s enclin·e·s à donner leur accord pour de telles rénovations, ce sont ceux et celles de la classe des **mobiles peu durables** qui accepteraient les augmentations de loyer les plus élevées, suivi·e·s de la classe des **apprenti·es durables** (voir Figure 11).

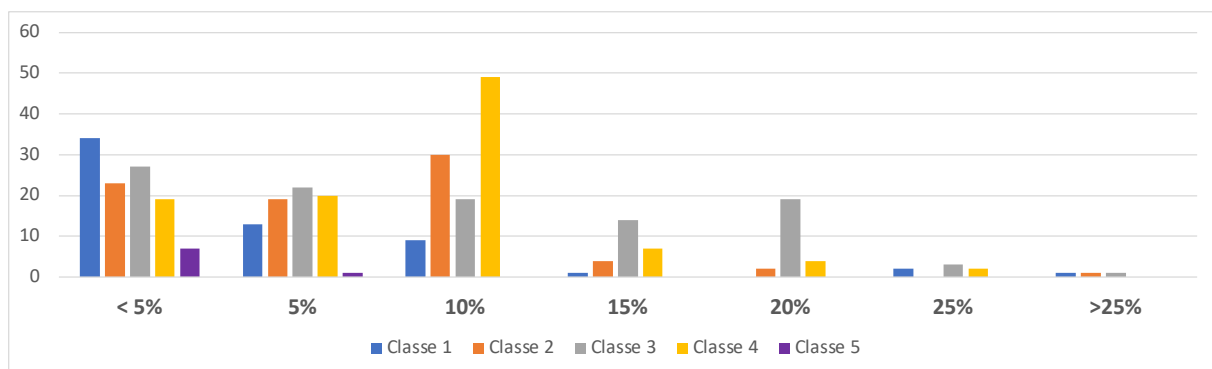


Figure 11. Nombre de personnes par classe qui accepteraient différentes augmentations de loyer

On observe que certaines caractéristiques sont plus importantes²⁰ au sein de chaque classe pour ce qui en est du choix du logement (pour les moyennes générales par caractéristique du logement, voir diapositive 28 du rapport M.I.S. Trend) :

Classe 1 (25%) : Les « peu durables »

- C'est pour cette classe²¹ et la classe des **durables** qu'avoir un balcon joue le rôle le plus important

¹⁷En ce qui concerne les attitudes envers les rénovations énergétiques des propriétaires, voir la diapositive 30 du rapport M.I.S. Trend. Le faible nombre de propriétaire par classe ne permet pas d'effectuer des comparaisons fiables entre elles.

¹⁸M = 4.45, ET = 1.53

¹⁹M = 4.46, ET = 1.30

²⁰On observe très peu de différences significatives entre les groupes en matière d'aspects esthétiques et architecturaux, et en termes d'accessibilité pour personnes à mobilité réduite

²¹ M = 5.06, ET = 1.30

Classe 2 (19.8%) : Les « durables »

- La proximité des transports publics joue un rôle important pour ce groupe²², équivalent à ce que l'on observe dans les **apprenti-es durables** et **durables voyageurs-euses**, et plus forte que dans les classes des **peu durables** et des **mobiles peu durables**
- C'est dans ce groupe que le peu de bruit est le plus important²³
- C'est pour cette classe²⁴ et la classe des **peu durables** qu'avoir un balcon joue le rôle le plus important
- C'est pour cette classe que les caractéristiques énergétiques du bâtiment²⁵ et des matériaux écologiques²⁶ jouent le rôle le plus important
- La proximité avec des espaces verts joue un rôle plus important pour cette classe²⁷ et la classe des **apprenti-es durables**

Classe 3 (23.8%) : Les « mobiles peu durables »

- C'est pour ce groupe que le loyer est le moins important²⁸

Classe 4 (27.3%) : Les « apprenti-es durables »

- La proximité des transports publics joue un rôle important pour ce groupe²⁹, équivalent à ce que l'on observe dans les classes des **durables** et des **durables voyageurs-euses** et plus forte que dans les classes des **peu durables** et des **mobiles peu durables**
- La proximité avec des espaces verts joue un rôle plus important pour cette classe³⁰ et la classe des **durables**

Classe 5 (4.1%) : « Frequent flying »

- La proximité des transports publics joue un rôle important pour ce groupe³¹, équivalent à ce que l'on observe dans les classes des **durables** et des **apprenti-es durables**, et plus forte que dans les classes des **peu durables** et des **mobiles peu durables**.

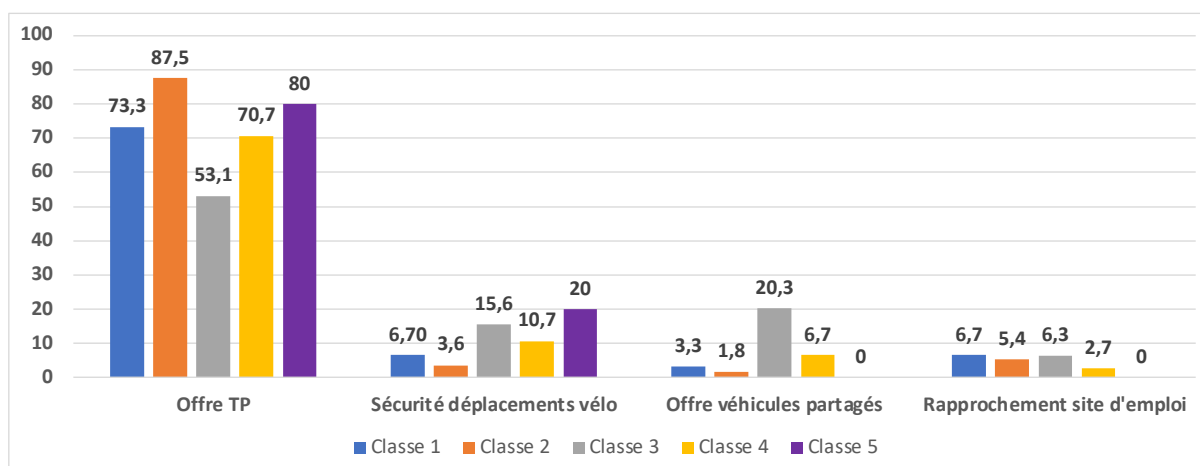


Figure 12. Pourcentage de répondant-e-s qui ont cité certaines conditions comme nécessaires pour renoncer à leur voiture thermique, par classe

²² M = 5.42, ET = 0.90

²³ M = 5.15, ET = 1.06 ; les moyennes de toutes les autres classes sont inférieures à 5

²⁴ M = 5.34, ET = 1.12

²⁵ M = 4.67, ET = 1.25

²⁶ M = 4.39, ET = 1.22

²⁷ M = 5.20, ET = 1.22

²⁸ M = 4.81, ET = 1.44

²⁹ M = 5.27, ET = 1.20

³⁰ M = 5.29, ET = 1.02

³¹ M = 5.41, ET = 0.69

En ce qui concerne la mobilité, une série de question a permis de mettre en lumière à quelles conditions les répondant·e·s étaient prêts à renoncer³² à leur voiture thermique (pour les pourcentages généraux, voir diapositive 35 du rapport M.I.S. Trend). Si l'on compare le pourcentage par classe qui a cité certaines conditions comme la plus importante (voir Figure 12), on constate qu'une meilleure offre en transports publics apparaît comme majoritaire au sein de toutes les classes. On voit cependant que la classe des **mobiles peu durables** se manifeste également par un intérêt pour d'autres types de mobilité (cyclable, partagée).

(Question 6) Une offre plus étendue de transports publics semble être un besoin et / ou une envie partagée par une large partie de l'échantillon interrogé.

6.3.4. Caractéristiques liées au rôle souhaité pour Lausanne

Quatre questions se sont penchées sur le rôle que les répondant·e·s souhaitaient pour Lausanne en matière de durabilité (numériser certains services, moins tailler les arbres, davantage intégrer la thématique du climat dans les activités pour les enfants, et proposer des événements culturels sur nos modes de vie). Sur une échelle de 1 (pas du tout d'accord) à 6 (tout à fait d'accord), des moyennes élevées indiquent des attitudes généralement positives (pour le détail par question, voir diapositive 50 du rapport M.I.S. Trend). Des attitudes positives sont rapportées par les répondant·e·s des classes des **durables** et des **apprenti·es durables**, et très positives par les trois autres classes.

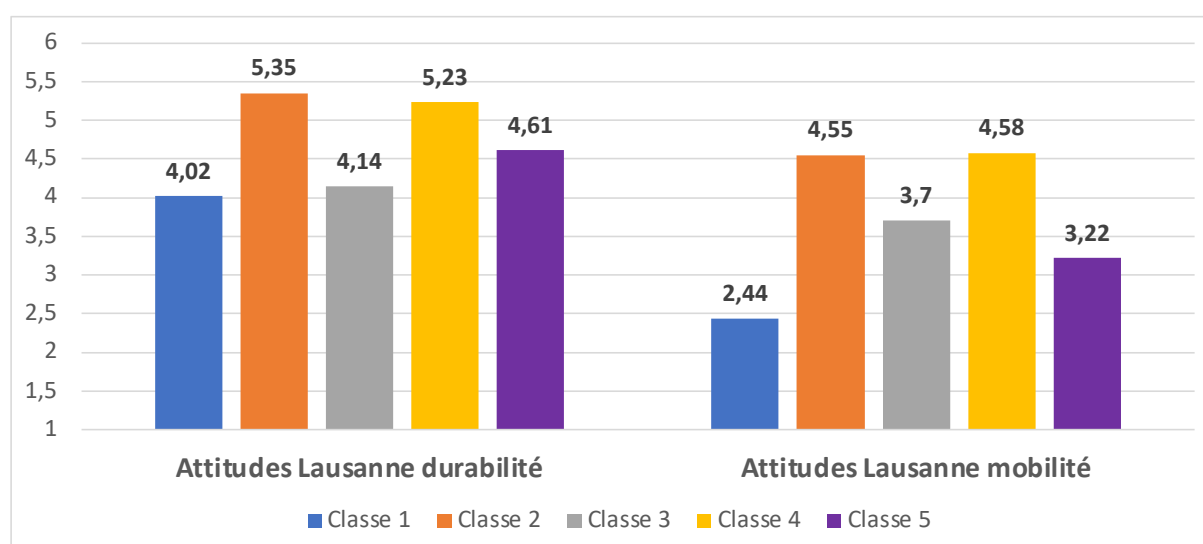


Figure 13. Attitudes envers le rôle que pourrait jouer Lausanne, par classe

Trois autres questions portaient sur le rôle que Lausanne pouvait jouer sur le plan de la mobilité : entreprendre des démarches avec d'autres villes pour favoriser l'interdiction à terme de la voiture thermique (essence, diesel) à Lausanne et en Suisse ; entreprendre des démarches sur la scène fédérale pour supprimer les vols de ligne vers des destinations atteignables en moins de six heures en train ou en voiture ; soutenir les démarches d'autopartage de véhicules (c'est-à-dire des véhicules en libre-service moyennant un abonnement). De nouveau, les scores à chaque question sont suffisamment proches pour qu'une moyenne des trois questions soit créée. Des attitudes particulièrement peu positives sont émises par les répondant·e·s de la classe des **peu durables**, alors que des attitudes « moyennes » sont exprimées au sein des classes des **mobiles peu durables**

³²Une autre question portait sur les raisons évoquées pour ne pas pouvoir ou vouloir renoncer à leur véhicule thermique (voir diapositive 26 du rapport M.I.S. Trend) : la raison généralement la plus souvent invoquée est le désir de rester libre de ces choix. Le nombre de personnes par raison et par classe étant très faible, il n'est cependant pas possible de faire des comparaisons fiables.

et des **durables voyageurs-euses** tandis que les classes des **durables** et des **apprenti-es durables** présentent des attitudes positives (voir Figure 13).

7. Conclusions

7.1. Conclusions générales

Plusieurs conclusions générales peuvent être tirées des analyses effectuées sur les données du sondage concernant le Plan climat de la Ville Lausanne :

- Un peu plus de la moitié des personnes sondées, représentatives de la population de la Ville de Lausanne en âge et en sexe (après pondération des données), reportent ne pas connaître l'existence du Plan climat (Question 1). En moyenne, celles qui le connaissent le connaissent moyennement ou peu, et ne semblent pas penser que ses mesures vont trop loin (Question 2).
- Les attitudes générales envers le climat sont en moyenne positives, voire très positives (Question 3) ; les attitudes envers une plus forte implication de Lausanne en matière de durabilité sont également positives ; par contre, elles le deviennent moins, tout en n'étant pas nettement négatives, lorsqu'il s'agit de mesures plus précises, envers le parage ou les possibilités de mobilité, par exemple.
- Les intentions de se passer de véhicule à moteur thermique ou de consommer moins de viande, de poisson et de fruits de mer se situent, en moyenne, au milieu des échelles.

7.2. Conclusions concernant les groupes d'habitant-e-s

L'analyse de classes latentes a permis de mettre en évidence cinq groupes d'habitant-e-s. Deux facteurs semblent principalement démarquer les groupes moins durables entre eux, et ceux plus durables entre eux : la mobilité et les comportements liés au chauffage dans le logement.

7.2.1. Le rôle de la mobilité

Parmi les deux groupes majeurs pouvant être qualifiés de peu ou moins durables, et composés par une majorité de répondants masculins, l'attachement à la voiture semble être le facteur démarquant. Pour l'un de ces groupes —nommé les **peu durables**—, le nombre reporté de voitures thermiques par ménage est largement supérieur aux autres groupes et l'intention de renoncer à de tels véhicules est faible. Ce groupe, dont la moyenne d'âge est parmi les plus élevées dans les groupes identifiés, pense que les mesures du Plan climat vont trop loin. Le second groupe peu durable —nommé les **mobiles peu durables** (23.8% de l'échantillon)— se démarque des groupes plus durables par des attitudes moins positives envers la durabilité (même si plutôt moyennes que négatives) mais reportent une mobilité moindre et des opinions plutôt moyennes liées à la mobilité. Un troisième groupe « peu durable », de faible taille (4% de l'échantillon – les **durables voyageurs-euses**) et également à majorité masculine, se différencie principalement des quatre autres du fait de sa forte utilisation des transports aériens (courts et longs courriers).

Des études menées en Suisse et dans des pays limitrophes permettent d'apporter un certain éclairage sur ces résultats. L'effet de genre n'est pas une surprise : une analyse de plus de 3'000 résident-e-s de Suisse³³ (données récoltées en 2007) montre que les hommes ont une empreinte carbone globale, et de mobilité, significativement plus élevée que les femmes. Cette différence de genre —les femmes se comportant en moyenne de manière plus écologique— est « un des résultats les plus robustes dans le champ de la psychologie environnementale »³⁴.

³³Enzler, H. B., & Diekmann, A. (2019). All talk and no action? An analysis of environmental concern, income and greenhouse gas emissions in Switzerland. *Energy Research & Social Science*, 51, 12-19.

³⁴Desrochers, J. E., Albert, G., Milfont, T. L., Kelly, B., & Arnocky, S. (2019). Does personality mediate the relationship between sex and environmentalism? *Personality and Individual Differences*, 147, 204-213.

Comment expliquer cette différence de genre, en général et plus particulièrement dans le cadre de la mobilité ? L'enquête de la Confédération sur le comportement de la population en matière de transports³⁵ (basée sur des données de 2015) a mis en évidence que les hommes parcourent en moyenne 10.2 km de plus par jour que les femmes ; on peut faire l'hypothèse que la plus grande présence des hommes sur le marché du travail en Suisse explique en partie cette différence. La tendance des femmes à reporter des attitudes et des comportements plus écologiques que les hommes peut également expliquer les résultats de l'analyse des données du présent sondage, et ceci d'autant plus que les trois groupes dont il est question ici, plus masculins, sont également caractérisés par des attitudes moins durables. Dans la même lignée, une étude menée en Allemagne³⁶ publiée en 2002 avait mis en évidence que l'intention d'utiliser moins la voiture des femmes est expliquée par leurs valeurs plus écologiques ; l'utilisation réelle de la voiture est avant tout déterminée par les habitudes.

7.3.2. Pratiques (auto-rapportées) de chauffage

Parmi les deux groupes pouvant être qualifiés de « plus durables » (les **durables** et les **apprenti-es durables**), la différence majeure apparaît au niveau des comportements auto-rapportés liés au chauffage du domicile (à savoir, aération des pièces, et températures des chambres à coucher et des pièces à vivre). Tout d'abord, il faut noter qu'il s'agit de comportements auto-rapportés, et aucune vérification (en termes de température par exemple) n'a été faite au domicile des répondant-e-s au présent sondage. D'un côté, l'on sait qu'il existe une certaine cohérence entre ce que les personnes reportent faire pour l'environnement et ce qu'elles font réellement, ainsi que démontré par une méta-analyse³⁷. D'un autre côté, cette relation entre comportements rapportés et comportements effectifs est loin d'être parfaite ; il est connu que les individus tendent à surestimer la fréquence et l'amplitude de leurs gestes pour l'environnement³⁸.

Ainsi, dans le cas de la présente analyse, il se peut que la forte démarcation entre les deux groupes « plus durables » puisse tout autant découler d'une réelle différence en matière de pratique de chauffage que d'une partie des répondant-e-s sensibilisé-e-s aux questions de durabilité décrivant leurs pratiques de chauffages comme écologiques sans qu'elles le soient véritablement, ou tout du moins qu'elles le soient toujours. Ce qu'il faut avant tout retenir des analyses décrites dans ce rapport, c'est que plus d'un quart de l'échantillon (27.4%) émet des attitudes générales et spécifiques clairement en faveur du climat, et malgré ceci, ne s'engagent manifestement pas dans des comportements de chauffage adéquats.

7.3. Recommandations de communication

Diverses recommandations de communication pour augmenter l'adhésion au Plan climat, et plus généralement les comportements écologiques, peuvent être extrapolées des analyses décrites dans le présent rapport :

(1) Tel que révélé par les scores relatifs aux mesures d'attitudes générales envers le climat, il semble évident que la majorité de la population résidente de Lausanne est consciente et sensible aux enjeux environnementaux (ou en tout cas se présente comme telle). Certaines résistances

³⁵<https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport/transport-personnes/comportements-transport.html>

³⁶Matthies, E., Kuhn, S., & Klöckner, C. A. (2002). Travel mode choice of women: the result of limitation, ecological norm, or weak habit?. *Environment and behavior*, 34, 163-177.

³⁷Kormos, C., & Gifford, R. (2014). The validity of self-report measures of proenvironmental behavior: A meta-analytic review. *Journal of Environmental Psychology*, 40, 359-371.

³⁸Bergquist, M. (2020). Most people think they are more pro-environmental than others: A demonstration of the better-than-average effect in perceived pro-environmental behavioral engagement. *Basic and Applied Social Psychology*, 42, 50-61.

semblent davantage surgir quand il s'agit de certains objets précis, concernant notamment des enjeux de mobilité. Si des moyens finis sont à investir en termes de communication, il est alors recommandé, à la lumière des résultats, d'investir dans des communications ciblées plutôt que génériques sur le climat.

(2) Sans surprise (notamment au vu des diverses prises de positions qui ont pu être lues dans la presse en 2022), la mobilité thermique apparaît comme une thématique particulièrement sensible pour une partie de la population. Alors qu'il paraît difficile de trouver des stratégies pour convaincre une partie significative du quart de répondant·e·s « peu durable » et attaché à la voiture de renoncer ou de diminuer l'utilisation de ce moyen de transport, diverses stratégies de persuasion et actions à l'attention du second quart « peu durable » sont envisageables, telles que la sécurisation des trajets cyclables et l'augmentation des possibilités de « car sharing », car ce groupe a exprimé des intentions particulièrement élevées de renoncer aux véhicules thermiques.

(3) Alors qu'il est établi que des économies d'énergie (fossiles ou électriques) substantielles peuvent être effectuées si les ménages chauffent moins leur logement, il apparaît comme évident qu'une marge d'amélioration importante est possible. En effet, seul un quart de l'échantillon a reporté chauffer les chambres à coucher à 18° maximum, et les pièces à vivre à 20° maximum, et il faut prendre un compte que les individus tendent à surestimer et non à sous-estimer leurs comportements durables (voir note de bas de page n°39). Alors que les baisses volontaires de chauffage ont largement été discutées après que le présent sondage ait été mené, et continueront à l'être au vu des pénuries probablement croissantes d'énergie dans les années à venir, il serait pertinent d'observer si les comportements de chauffage de la population lausannoise ont évolué durant l'hiver 2022-2023.

8. Annexes

8.1. Construction des scores

Corrélations (deux items) ou alpha de Cronbach (trois items ou plus) entre les items composant les scores présentés dans le rapport.

Att_conscience

Corrélations

		Q4_A_r	Q4_B_r
Q4_A_r	Corrélation de Pearson	1	,568**
	Sig. (bilatérale)		<,001
	N	775	757
Q4_B_r	Corrélation de Pearson	,568**	1
	Sig. (bilatérale)	<,001	
	N	757	777

** . La corrélation est significative au niveau 0.01 (bilatéral).

Att_mobilité

Statistiques de fiabilité

Alpha de Cronbach	Nombre d'éléments
,803	7

Statistiques de total des éléments

	Moyenne de l'échelle en cas de suppression d'élément	Variance de l'échelle en cas de suppression d'élément	Corrélation complète des éléments corrigés	Alpha de Cronbach en cas de suppression d'élément
Q18_A_r	21,5633	51,642	,541	,777
Q18_B_r	22,0673	58,100	,266	,822

Q18_C_r	21,7438	47,247	,671	,751
Q18_D_r	22,2497	52,328	,479	,788
Q18_E_r	21,9700	45,637	,747	,735
Q18_F_r	21,8741	52,655	,451	,793
Q18_G_r	21,2798	50,977	,616	,764

Att_parcage

Statistiques de fiabilité

Alpha de Cronbach	Nombre d'éléments
,936	10

Statistiques de total des éléments

	Moyenne de l'échelle en cas de suppression d'élément	Variance de l'échelle en cas de suppression d'élément	Corrélation complète des éléments corrigés	Alpha de Cronbach en cas de suppression d'élément
Q19a_A_r	30,4474	166,367	,690	,932
Q19a_B_r	29,8887	164,335	,686	,932
Q19a_C_r	29,5528	160,353	,769	,928
Q19a_D_r	29,5760	159,880	,795	,926
Q19b_A_r	30,5630	167,651	,712	,931
Q19b_B_r	30,1481	162,769	,751	,929
Q19b_C_r	29,8016	160,781	,773	,928

Q19b_D_r	29,8252	159,909	,809	,926
Q19b_E_r	29,8102	161,768	,770	,928
Q19a_E_r	29,4683	165,415	,671	,933

Att_conso

Statistiques de fiabilité

Alpha de Cronbach	Nombre d'éléments
,774	4

Statistiques de total des éléments

	Moyenne de l'échelle en cas de suppression d'élément	Variance de l'échelle en cas de suppression d'élément	Corrélation complète des éléments corrigés	Alpha de Cronbach en cas de suppression d'élément
Q31_A_r	12,9468	14,561	,545	,739
Q31_B_r	12,5231	16,209	,443	,783
Q31_C_r	14,1951	10,792	,670	,670
Q31_D_r	14,0284	10,632	,700	,649

Cpt_conso_anim

Statistiques de fiabilité

Alpha de Cronbach	Nombre d'éléments
,668	4

Statistiques de total des éléments

	Moyenne de l'échelle en cas de suppression d'élément	Variance de l'échelle en cas de suppression d'élément	Corrélation complète des éléments corrigés	Alpha de Cronbach en cas de suppression d'élément
Q35. A quelle fréquence consommez-vous généralement : du bœuf et / ou de l'agneau	7,51	3,235	,466	,589
Q35. A quelle fréquence consommez-vous généralement : de la volaille	7,17	3,083	,549	,532
Q35. A quelle fréquence consommez-vous généralement : du porc	7,71	3,230	,440	,608
Q35. A quelle fréquence consommez-vous généralement : du poisson et / ou des fruits de mer	7,48	3,704	,346	,664

Corrélations

		Q35. A quelle fréquence consommez-vous généralement : des produits laitiers (fromage, lait, yoghurts, etc.)	Q35. A quelle fréquence consommez-vous généralement : des œufs
Q35. A quelle fréquence consommez-vous généralement : des produits laitiers (fromage, lait, yoghurts, etc.)	Corrélation de Pearson	1	,362**
	Sig. (bilatérale)		<,001
	N	807	807
Q35. A quelle fréquence consommez-vous généralement : des œufs	Corrélation de Pearson	,362**	1
	Sig. (bilatérale)	<,001	
	N	807	807

** . La corrélation est significative au niveau 0.01 (bilatéral).

Int_cons_anim

Corrélations

		Q36. Etes-vous prêt.e à consommer moins de viande ?	Q36a. Etes-vous prêt.e à consommer moins de poisson et/ou fruits de mer ?
	Corrélation de Pearson	1	,691**

Q36. Etes-vous prêt.e à consommer moins de viande ?	Sig. (bilatérale)		<,001
	N	771	728
Q36a. Etes-vous prêt.e à consommer moins de poisson et/ou fruits de mer ?	Corrélation de Pearson	,691**	1
	Sig. (bilatérale)	<,001	
	N	728	746

** . La corrélation est significative au niveau 0.01 (bilatéral).

8.2. Résultats des analyses de classes latentes

Les chercheuses et chercheurs prennent généralement comme point de départ un nombre de classes latentes correspondant à leurs attentes théoriques. Puis, le programme statistique utilisé leur indique si ce modèle correspond à la réalité de l'échantillon. Le nombre final de classes latentes peut donc être supérieur ou inférieur au nombre attendu. Divers indices permettent de déterminer le nombre de classes à retenir (voir Aflaki et al., 2022 ; Nylund et al., 2007 ; Weller et al., 2020). Premièrement, des valeurs non-significative pour les tests de Vuong-Lo-Mendell-Rubin and Lo-Mendell-Rubin signifient que considérer un nombre k de classes n'apporte rien de plus en termes de pouvoir explicatif qu'un modèle considérant une classe de moins ($k-1$). Deuxièmement, une valeur plus basse pour le Bayesian Information Criteria (ou BIC) indique un nombre de classes qui correspond davantage à la réalité des données. Finalement, l'entropie indique le pourcentage de répondant-es pouvant être attribué-es avec certitude à une classe ; une valeur plus élevée suggère un modèle de meilleure qualité.

Dans le cas présent, il a été difficile de déterminer le nombre de classes à retenir car les indices ne convergeaient pas dans leurs conclusions (ce qui arrive assez fréquemment). Le nombre de cinq classes a été retenu car ce modèle était caractérisé par un BIC plus bas, et des p-valeurs négatives pour les indices VLRM et LMR, en comparaison à la classe 4. Le modèle à six classes n'as pas été retenu car l'une des classes ne comportait que six sujets.

Nombre de classes	BIC	VLMR p-valeur	LMR p-valeur	Entropie
2	48026.83	p < .001	p < .001	.842
3	47659.50	p = .29	p = .29	.897
4	47434.07	p = .004	p = .004	.881
5	47185.42	p = .39	p = .39	.863

Tableau 2. Indices obtenus pour les modèles estimant de 2 à 5 classes latentes.