

Atelier de l'ORHL

Observatoire Régional de l'Habitat
et du Logement Rhône-Alpes

Territoires Métropolitains

Vendredi 18 juin 2010

8h30-13h

Ecole nationale du Trésor Public,

21, montée de la Butte

Fort Saint-Jean

69001 LYON

vulnérabilité énergétique vulnérabilité énergétique vulnérabilité énergétique vulnérabilité énergétique vulnérabilité énergétique vulnérabilité énergétique vulnérabilité énergétique vulnérabilité énergétique vulnérabilité énergétique vulnérabilité énergétique

Double vulnérabilité énergétique des territoires : habitat et transports

De la vulnérabilité à la
précarité énergétique des
ménages en Rhône-Alpes,
une prise de conscience
nécessaire pour assurer
l'équilibre social des
territoires



Observatoire Régional
de l'Habitat et du Logement
Rhône-Alpes



Réseau des Agences d'urbanisme

Dépenses énergétiques et choix résidentiels dans le périurbain

Etude prospective sur la raréfaction du carburant et les stratégies résidentielles des ménages vulnérables

Christian Harzo, Stéphanie Perret, Josselin Bernède

Observatoire Social de Lyon (OSL)

Mobilité résidentielle et quotidienne des ménages exposés à la vulnérabilité énergétique

Une enquête exploratoire et qualitative analysant l'impact d'une hausse durable du prix des carburants sur les stratégies résidentielle et les pratiques de déplacements des ménages vulnérables dans le périurbain lyonnais éloigné.

La maison comme lieu d'épanouissement familial

Les ménages enquêtés se sont installés récemment, avec leurs enfants, dans le périurbain éloigné (soit plus de 40 km de Lyon) pour pouvoir réaliser leur projet résidentiel. Cet éloignement est le plus souvent subi et l'installation aurait été plus proche si l'opportunité s'était présentée : « *On voulait sortir du locatif, faire construire, et les terrains de la première couronne étaient inabordables* », « *Ca aurait été idéal à Beynost mais le budget ne suivait pas* ».

Ce sacrifice est fait volontiers par les ménages qui placent la possession d'un terrain, d'une maison et d'un jardin comme un objectif absolu. Cette aspiration à une « *qualité de vie campagnarde* » se réalise, malgré quelques réserves, dans des lotissements : « *Il y a le jardin, la tranquillité et on paye pour nous* ». Ce sentiment est d'autant plus vif lorsqu'ils sont originaires de banlieues plus denses : « *C'est calme, les enfants peuvent jouer et il n'y a pas de voitures qui brûlent* ».

Les pratiques de déplacements et leur place dans les préoccupations des ménages vulnérables

Les trajets domicile – travail font en moyenne 30 km, soit 120 km par jour par ménage, réalisés en 2h10. Les dépenses en carburant reviennent en moyenne à 175 € par mois. Une dépense peu, voire pas, anticipée. Pour plusieurs ménages, l'enquête a été l'occasion de prendre conscience de ces dépenses : « *Tant que ça ! Je pensais que c'était bien moins !* » s'exclame spontanément un enquêté découvrant que sa femme dépensait 180 € par mois en gasoil...

La voiture particulière est presque le seul mode de déplacement et beaucoup sont seuls dans leur habitacle. Les rares ayant essayé les transports collectifs en sont revenus : « *Je ne sais pas si vous avez regardé mais c'est impossible de savoir combien on doit payer, il y a plusieurs zones, c'est un vrai capharnaüm !* ».

Cependant, les ménages ont dû s'adapter à ces nouvelles dépenses, notamment par le passage au diesel, quitte à prendre une vieille voiture peu fiable. Nous avons aussi observé la mise en place du covoiturage informel et ponctuel.

Mais malgré tous ces éléments, les ménages ne se préoccupent pas vraiment de la hausse des prix et estiment que l'évolution au fil de l'eau ne leur sera pas trop défavorable. Le coût du carburant est « *une variable non maîtrisable* ». La résignation prévaut : « *il faut bien aller travailler, on n'a pas le choix* ».

Les réactions à la hausse des prix du carburant.

A 2 euros le litre d'essence, et 1,75 € le litre de gasoil, le taux d'effort des ménages vulnérables passe de plus de 8 % à près de 14 %.

Déjà mis sous pression par le mode de vie périurbain, les ménages manquent de leviers pour s'adapter à cette nouvelle donne.

Passé le choc de la simulation de la hausse des prix, plusieurs réactions ont été observées qui peuvent se lire grâce à quatre types idéaux.

Et si l'essence était à 2 € le litre ? « une baffa » pour les ménages...

L'énergie domestique n'a pas fait l'objet d'une simulation de hausse de prix. Les maisons étant récentes et conformes aux normes énergétiques, les ménages ne connaissaient pas de difficultés pour se chauffer, certains dépensaient même moins dans leur nouvelle maison que dans leur ancien appartement.

Il en va autrement pour les déplacements. Pour comprendre les arbitrages des ménages, le coût de leurs trajets ont été recalculés dans un scénario de forte hausse du prix du carburant où l'essence est à 2 € le litre. Les réactions oscillent entre l'inquiétude, « *vous voulez nous déprimer ou quoi !* », et la résignation, « *ça fera exploser le budget mais on fera avec... on n'a pas le choix* ».

De 175 €, les dépenses en carburant pour les trajets domicile – travail passent à plus de 300 €, représentant un taux d'effort de près de 14 %. Passé le choc de l'explosion du budget, les ménages tentent de lister les économies possibles. Celles-ci consistent surtout en une réduction des mobilités non professionnelles et un abandon des produits de marques au profit des sous-marques.

Le plus saisissant est la résignation presque totale des ménages. Leur installation dans le périurbain est récente et le budget est déjà très contraint, notamment par les travaux de finition et les frais de garde des enfants qui n'avaient pas été bien anticipés eux non plus. Faire des économies dans ce contexte est très difficile car la situation actuelle les met déjà sous pression. Cet ouvrier constate amer : « *L'essence il n'y a pas de raison que ça baisse et c'est pas la paye qui va augmenter, avec la crise j'ai perdu 300€ par mois* »

Cependant, tous les ménages ne réagissent pas de la même façon à cette simulation de hausse des prix et quatre logiques d'action de la vulnérabilité émergent de l'exercice. Elles dépendent à la fois de l'intégration de l'enjeu des déplacements dans les préoccupations des ménages et de leurs ressources tant cognitives qu'économiques. Le graphique suivant récapitule leur distribution en fonction de ces deux dimensions.

Les types idéaux des logiques d'actions des ménages face à la vulnérabilité.		Intégration de l'enjeu des déplacements	
		Faible	Fort
Ressources mobilisables	Faible	Insouciant	Dépassé
	Fort	Confiant	Stratège

La nécessité de la prise de conscience du coût réel des déplacements

Dans un scénario de hausse importante et durable des prix du carburant, beaucoup de ménages vulnérables seraient plongés dans la précarité énergétique.

Plus l'enjeu des déplacements est intégré tôt dans les préoccupations des ménages, plus ceux-ci ont de chance de réagir à temps pour éviter la précarité.

Une fois cet enjeu intégré, les ressources cognitives des ménages peuvent être mobilisées pour leur permettre de réorganiser leurs déplacements, afin de ne pas mettre en péril leur projet périurbain.

Les ménages vulnérables face à la hausse des prix du carburant

Les idéaux types des logiques d'action avant la hausse des prix

Le type idéal **Confiant** correspond à une vulnérabilité énergétique potentielle. L'enjeu des déplacements est peu intégré mais les ménages disposent d'une ressource économique relativement confortable. Etant à la limite de la vulnérabilité, les pratiques de déplacements ne sont ni limitées ni rationalisées

Le type idéal **Insouciant** correspond à une vulnérabilité niée. L'enjeu des déplacements n'est pas intégré alors que les ménages sont déjà dans le rouge. Le « rêve périurbain » occulte les difficultés qu'il génère, les ménages ne se concentrent que sur leur maison et leurs enfants, refusant de voir que leur budget ne pourra pas suivre leur train de vie. Leurs pratiques de déplacements ne sont ni limitées ni rationalisées, et elles sont parfois intensifiées.

Le type idéal **Stratège** fait de la vulnérabilité énergétique un moteur pour l'optimisation. Ici l'enjeu des déplacements est très bien perçu et devient structurant au quotidien « *On est fataliste, il y a de moins en moins d'énergie fossile alors il faut bien se préparer* ». La mobilité est optimisée au maximum : les déplacements sont mutualisés et le recours à l'autosolisme est minimal.

Le type idéal **Dépassé** correspond à l'expérience non anticipée de la précarité énergétique. Avant même la hausse du prix des carburants, les ménages sont déjà incapables d'équilibrer leur budget. Le projet périurbain est compromis et les déplacements sont réduits au minimum, par nécessité.

De la vulnérabilité énergétique à la précarité énergétique

Avec la simulation de la hausse, les ménages ayant faiblement intégré l'enjeu des déplacements se retrouvent rapidement en situation de précarité énergétique. Pour la logique **Dépassée**, ces ménages sont déjà dans la précarité et une hausse des prix ne fait que rendre plus aigües leurs difficultés.

Pour les ménages mobilisant la logique d'action **Insouciant**, le risque de se retrouver dépassés par les événements est d'autant plus fort que l'enjeu des déplacements n'est pas intégré. Le déni entretenu par l'espoir que la situation ne s'aggravera pas les empêche de se projeter pleinement dans ce futur, et par là de se préparer à modifier leurs habitudes.

Pour les ménages relevant de la logique **Confiant**, la prise de conscience sera plus aisée. Contrairement au type précédent, ils ne sont pas dans le déni et sont capables d'intégrer l'enjeu de la hausse des prix pour modifier leurs pratiques.

La prise de conscience du coût réel des déplacements

La possibilité d'une prise de conscience dépend à la fois des ressources cognitives et de l'intégration de l'enjeu. Est appelée ressource cognitive la capacité à maîtriser et comprendre mentalement une nouvelle situation pour y adapter son comportement, et celle-ci est loin d'être systématiquement présente.

L'intégration de l'enjeu est nécessaire, car sans elle, les ménages se retrouveront forcément dépassés par les événements. Cela suppose que la question des déplacements soit placée au centre des préoccupations afin de pouvoir anticiper sur les futurs besoins et les moyens envisageables pour y répondre.

Les ménages mobilisant le type idéal **Stratège** sont déjà dans cette démarche et la hausse des prix du carburant les conforte dans leurs pratiques. Mobilisant leurs ressources cognitives pour protéger leur projet périurbain, ils cherchent des solutions en repensant complètement l'organisation de leurs déplacements, notamment par le développement de l'alternativité.

Quelles solutions ?

*Le projet périurbain des ménages vulnérables est souvent précipité et peu maîtrisé. Désirant la propriété à tout prix, le **déménagement** apparaît comme une impasse de vie, comme un déclassé social.*

*Le **covoiturage** peut faire partie des solutions visant à aider les foyers à équilibrer leur budget. L'usage partagé de la voiture dispose d'une image favorable auprès des ménages vulnérables.*

*La **puissance publique** peut intervenir sur deux tableaux pour lutter contre la précarité énergétique. D'abord en communiquant sur la hausse des prix inévitables pour faciliter l'intégration de l'enjeu dans les préoccupations des ménages. Puis en soutenant le développement des **alternatives**, notamment par l'usage des diagnostics personnalisés de mobilité.*

La vulnérabilité énergétique : quelles solutions ?

Le tabou du déménagement pour les ménages en difficulté

Le déménagement pour se rapprocher du lieu de travail, est une possibilité largement ignorée par les enquêtés. Sujet véritablement tabou, il représente l'échec total du projet résidentiel dans lequel ils se sont lancés corps et âme.

La vulnérabilité énergétique est souvent le fruit d'un projet résidentiel mal maîtrisé. Cela se traduit par un achat impulsif de terrain, sans prendre le temps de vérifier si les frais de construction de la maison et les coûts de déplacement seront dimensionnés au budget du ménage.

Les seules exceptions se trouvent chez les ménages qui ont le plus de maîtrise de leur projet périurbain ; pour ces derniers, le déménagement est une étape désagréable mais envisageable en cas de grosses difficultés. Pour la première catégorie, le déménagement est le symbole d'un déclassé social qui risque fort d'être permanent. Ainsi ce sont les personnes qui auront le plus besoin de déménager rapidement qui attendront au maximum avant de le faire.

L'alternativité : une solution contre la vulnérabilité énergétique ?

La forme actuelle des transports collectifs est peu adaptée aux besoins des ménages dans le périurbain éloigné. Ces derniers n'accepteraient de les utiliser qu'à la condition de réaliser une très grosse économie par rapport aux coûts de leurs déplacements en voiture.

Mais les enquêtés ne sont pas pour autant fermés à toute idée de mode partagé de déplacement. Le covoiturage, en particulier, semble être, pour la majorité d'entre eux, une solution pertinente. Certains le pratiquent déjà et beaucoup pensent qu'ils ne pourraient pas s'en passer si les prix du carburant atteignaient ceux de la simulation. Les ménages qui mobilisent une logique « stratégique » pendant la simulation de la hausse sont les plus motivés par cette solution.

Cependant, le covoiturage ne correspond pas à tous les profils et s'il peut aider les ménages en situation de vulnérabilité à équilibrer leur budget, il est peu probable qu'il suffise pour redresser la situation des ménages faisant l'expérience de la précarité énergétique.

Quelle place pour l'intervention de la puissance publique ?

Trois types d'intervention peuvent être envisagés, chacun correspondant à une logique d'action. La pédagogie et la sensibilisation peuvent suffire pour aider le profil « confiant » à intégrer l'enjeu des déplacements. Ils ne sont pas fermés à cette problématique, ils la jugent simplement secondaire pour l'instant.

Pour le profil « Insouciant », en plus de la pédagogie, il est nécessaire d'augmenter ses ressources cognitives pour l'aider à se saisir des possibilités existantes. Le diagnostic personnalisé de mobilité s'est révélé être un bon outil pour montrer comment les frais de déplacements pouvaient être réduits.

Les ménages « dépassés » relèvent directement de l'action sociale, mais leur repérage est difficile. Les cas sont dispersés dans le périurbain et ils ne savent pas vers qui se tourner : « *Ca va tellement vite qu'on n'a pas d'horizon à 5 ans, on ne sait même pas ce qu'on va faire dans 5 jours (...) avant d'emménager j'avais des projets sur 10 ans mais maintenant c'est fini, je n'en ai plus...* ».

Pour toute information complémentaire contacter :

Christian Harzo, Josselin Bernède

Observatoire Social de Lyon (OSL)

osl@observatoire-social.org

04 78 38 52 05