

VULNERABILITE ENERGETIQUE GLOBALE : REPERAGE ET ACCOMPAGNEMENT DES MENAGES DANS LA LUTTE CONTRE LA DOUBLE PRECARITE ENERGETIQUE

Résumé

RECHERCHE-ACTION MENEÉ POUR :



Dans le cadre du programme « *Précarité énergétique : nouveaux enjeux publics, nouvelles questions de recherche* »

PROBLEMATIQUE ET METHODOLOGIE DE LA RECHERCHE-ACTION

L'appel à propositions dans lequel s'inscrit cette recherche invitait à explorer la **notion de vulnérabilité énergétique globale**, intégrant les dépenses énergétiques liées au **logement** et à la **mobilité**. Sous l'effet conjugué de l'augmentation tendancielle du prix des énergies fossiles et de l'étalement urbain, cette problématique devient de plus en plus prégnante, ce qui a conduit l'Observatoire National de la Précarité Énergétique à intégrer à son objet la précarité énergétique liée aux transports.

Mais **qui sont les « double vulnérables » au coût de l'énergie** ? Différentes approches statistiques basées sur les taux d'efforts énergétiques des ménages ont tenté ces dernières années d'évaluer quantitativement et de territorialiser l'ampleur du phénomène. Il demeure cependant difficile **d'identifier concrètement les ménages exposés à une double vulnérabilité énergétique**, opération pourtant nécessaire pour permettre aux pouvoirs publics de concevoir et cibler des mesures visant à prévenir le passage de la vulnérabilité (risque potentiel) à la précarité énergétique (difficulté avérée des ménages à faire face à leurs dépenses d'énergie, avec les conséquences que cela implique).

« LA RELATIVE MAITRISE DES DEPENSES EN CHAUFFAGE EST SOUVENT OBTENUE AU MOYEN DE PRATIQUES RESTRICTIVES OU/ET AU PRIX D'UN INCONFORT »

Pour tenter d'apporter des éléments de réponse à cette question, cette recherche-action associant **l'expérience technique d'opérateurs de terrain** intervenant dans le champ de l'efficacité énergétique et dans celui de la mobilité et les **compétences sociologiques** de l'OSL se proposait de vérifier les hypothèses suivantes :

- certains territoires peu denses présentent une plus grande vulnérabilité énergétique potentielle que d'autres, mais celle-ci n'est pas uniformément répartie. L'hétérogénéité des situations des ménages est telle que **la vulnérabilité énergétique globale est très dispersée**, ce qui la rend d'autant plus difficilement détectable.
- la maîtrise par les ménages de leur projet résidentiel est déterminante** dans leur capacité à résister à la précarité énergétique. Ce paramètre fait partie des modalités empiriques qui favorisent ou préservent du basculement dans la précarité énergétique.
- un **accompagnement** des ménages, sous la forme d'un double diagnostic énergétique et de mobilité, peut leur permettre d'**augmenter leurs ressources** mobilisables pour faire face à la précarité énergétique

- il est possible de mettre à jour des **variables sociodémographiques** permettant de **repérer concrètement les ménages les plus vulnérables**, en couplant une approche statistico-géographique et sociologique du territoire.

Le **dispositif méthodologique**, déployé sur les territoires peu denses du département de l'Ardèche et du Parc Naturel Régional du Pilat (sud Loire et sud Rhône), se compose :

- d'une **phase qualitative** comprenant pour un même ménage un diagnostic thermique du logement, un diagnostic mobilité personnalisé et un entretien semi-directif
- d'une **phase quantitative**, constituée d'une approche statistico-cartographique de la vulnérabilité énergétique sur les territoires concernés et d'une enquête téléphonique auprès de 400 ménages (réalisée par Enov Research).

LA VULNERABILITE / PRECARITE ENERGETIQUE LIEE AU LOGEMENT : DES DEPENSES ELEVEES MAIS ASSUMÉES, SOUVENT AU PRIX DE PRATIQUES RESTRICTIVES

Alors que tous les ménages interrogés lors de l'enquête téléphonique estiment que leurs **dépenses de chauffage pèsent lourdement sur leur budget** (car il s'agissait d'un critère de recrutement), la majorité d'entre eux déclarent qu'ils n'ont pas de difficulté pour payer leurs factures énergétiques. Mais l'enquête téléphonique aussi bien que les entretiens qualitatifs confirment que **cette relative maîtrise des dépenses est souvent obtenue au moyen de pratiques restrictives** (température, périodes ou horaires de chauffage, surface chauffée) ou/et au prix d'un inconfort (supporter d'avoir froid chez soi).

« Pendant 10 ans j'ai calculé la consommation de la voiture... j'ai fini par arrêter parce qu'on ne peut rien y faire... On subit... On n'a pas le choix, il faut bien y aller au boulot... Pour moins consommer on lève la pédale mais de toute façon il faut y aller... »

Ainsi près d'un quart des ménages interrogés par téléphone déclarent avoir froid dans leur logement l'hiver ; et une majorité parmi ces ménages attribuent cet inconfort aux restrictions volontaires de chauffage qu'ils s'imposent pour des raisons financières. Interrogés d'autre part sur leurs éventuelles difficultés à payer leurs factures d'énergie, 17% des ménages déclarent avoir souvent ou très souvent des difficultés de ce type ; on observe parmi ces ménages une surreprésentation des **familles monoparentales, des personnes seules et des locataires**. Mais le fait notable est que 75% des ménages qui ont froid dans leur logement n'ont jamais ou rarement de difficultés pour payer leurs factures d'énergie. Ce constat confirme que ces restrictions de chauffage sont bien des **pratiques d'évitement de la précarité énergétique**.

LA VULNERABILITE / PRECARITE ENERGETIQUE LIEE A LA MOBILITE : D'UNE DEPENDANCE A LA VOITURE INTEGREE AU MODE DE VIE A LA SOUS-MOBILITE CONTRAINT

Tous les indicateurs – taux d'équipement, kilométrages parcourus, dépenses en carburant – confirment sur le territoire d'étude une **forte dépendance à la voiture** et donc une vulnérabilité potentielle de la population enquêtée.

Cependant, la **propension des ménages à agir pour réduire leurs dépenses de déplacements est moins élevée** que dans le cas du chauffage. Alors que le chauffage est un élément de confort que l'on perçoit comme relativement modulable, la mobilité domicile – travail avant d'être un poids est ce qui rend possible le travail, donc l'équilibre du budget familial. Aussi le budget carburant domicile – travail n'est-il pas toujours perçu comme un poste sur lequel il est possible de faire des économies autres que marginales (« lever le pied »).

« Le problème c'est le fioul qui a beaucoup augmenté depuis que je suis dans cette maison... Ça coûte très cher et avec en plus des gros problèmes d'isolation, la maison est inchauffable... Donc je suis obligée de sous-chauffer, la température est toujours basse... Les enfants ne s'en plaignent pas, ils n'ont jamais froid, mais il faut quand même leur dire de bien se couvrir... C'est moi qui mets deux pulls... »

Lorsque le budget déplacement devient trop lourd, les **recours** sont le plus souvent de l'ordre des **arbitrages**, plus que de la recherche d'alternatives à la voiture : arbitrage entre déplacements par réduction ou réorganisation de la mobilité non contrainte, arbitrages entre postes de dépenses (acheter peu de vêtements, faire attention aux loisirs...). Les transports collectifs ont peu de succès – mais il faut reconnaître leur faible efficacité sur les territoires d'étude ; le covoiturage qui resterait l'alternative la plus pertinente sur ces territoires, se limite le plus souvent à des pratiques conviviales de voisinage excluant les trajets domicile – travail pour lesquels il reste perçu comme trop contraignant.

L'approche cartographique a mis en évidence le fait que **la double vulnérabilité énergétique se concentre sur les petites communes rurales**. Cette variable cependant n'est pas déterminante, puisque des communes affichant une faible vulnérabilité peuvent aussi être de petite taille.

La double vulnérabilité énergétique touche plus particulièrement des communes dont le revenu fiscal par unité de consommation est inférieur à la moyenne. Si l'on compare les communes où la vulnérabilité énergétique des ménages est apparemment la plus faible à celles où elle est la plus forte, le taux d'effort énergétique consacré au logement est le même dans les deux cas. **C'est le taux d'effort lié aux déplacements domicile – travail qui fait la différence entre les deux catégories de communes**, donnée à relier au taux de population active élevé.

Le **profil des ménages plus particulièrement exposés** à une double vulnérabilité énergétique tel qu'il ressort l'enquête téléphonique indique qu'il s'agit plutôt :

- de propriétaires, relativement récents
- chauffés au fuel ou à l'électricité
- supportant des dépenses en carburant supérieures à la moyenne
- disposant de revenus faibles ou modestes

'LES MENAGES CONCERNES SE RETROUVENT A CHOISIR ENTRE DEUX SOURCES DE PRECARITE ENERGETIQUE : DANS LA QUASI-TOTALITE DES CAS, C'EST LA MOBILITE QUI EST ABANDONNEE OU DRASTIQUEMENT RESTREINTE'

Les **entretiens qualitatifs ont confirmé l'hypothèse selon laquelle un parcours résidentiel mal ou insuffisamment maîtrisé** (volonté de devenir propriétaire à tout prix, viabilité économique insuffisante du projet, excès de précipitation...) peut expliquer le **passage d'une vulnérabilité latente à une précarité énergétique** bien réelle, et au –delà, mettre en cause le mode de vie et l'équilibre économique d'une famille. Mais plusieurs cas rencontrés illustrent aussi le fait que les aléas de la vie (séparation, veuvage, perte d'emploi...) peuvent révéler la vulnérabilité socio-économique de nombreux ménages.

Les difficultés rencontrées sur le terrain pour identifier des ménages en double précarité ou vulnérabilité énergétique, ne peuvent s'expliquer qu'en **distinguant précarité et vulnérabilité**. Il semble en effet que la double précarité énergétique soit de fait relativement rare, en raison du caractère « intenable » de ces situations. Les ménages concernés se trouvant acculés à **choisir entre deux sources de précarité énergétique** vont « résoudre » la situation **en renonçant** à l'une des deux ; dans la quasi-totalité des cas, c'est la **mobilité** qui est abandonnée ou drastiquement restreinte : **on se sort ainsi de la double précarité énergétique (ou on l'évite) par de la sous-mobilité**.

Il en va autrement de la vulnérabilité, qui ne définit pas un état mais un risque, dépendant de facteurs exogènes au ménage. L'approche statistique par les taux d'effort combinés logement et mobilité indique que les **ménages potentiellement exposés à une double vulnérabilité énergétique sont relativement nombreux**. La **projection cartographique** de cette approche montre que les communes les plus exposées à une double vulnérabilité énergétique sont dispersées. Cette dispersion peut être en soi une première explication du difficile repérage des ménages vulnérables ou potentiellement vulnérables. Un autre obstacle à l'identification des ménages vulnérables est qu'ils ne sont pas connus des circuits habituels de l'aide sociale. On ne dispose pas, de ce fait de relais institutionnels pour les repérer.

Une autre raison pour laquelle les ménages exposés à une double vulnérabilité énergétique sont identifiables comme catégorie statistique, mais difficilement « visibles » dans la réalité, est qu'ils **ne se perçoivent pas comme doublement vulnérables au prix de l'énergie**. Le budget chauffage (ou plus largement la dépense d'énergie liée au logement) et le budget carburant sont **vécus comme deux catégories distinctes** et même jusqu'à un certain point indépendantes.



La recherche-action entendait également valider l'impact positif que pouvait avoir la pratique d'un double diagnostic (logement et mobilité) en tant qu'outil de prévention de la double précarité énergétique. L'impact du principe est difficile à mesurer sur un nombre de cas trop limité. Ce qui ressort des entretiens est que **le concept de double précarité ou vulnérabilité énergétique n'est pas pensé comme tel par les ménages**. La consommation d'énergie domestique est une chose, les dépenses de carburant en sont une autre. **La dépense énergétique dédiée au logement est plus élastique**, l'enquête l'a montré ; on peut la réduire, la « bricoler », se priver de confort thermique, moduler le chauffage selon les pièces du logement, jongler entre différents appareils de chauffage... **La dépense liée aux déplacements domicile - travail relève d'une autre sphère**; elle est **associée au travail**, à « aller travailler », donc vécue comme incompressible. Elle est aussi marquée par des **habitudes de déplacement** difficiles à bousculer et par un autosolisme solidement ancré.

En ce qui concerne les **diagnostics thermiques**, ils semblent logiquement avoir davantage d'impact sur les ménages vulnérables (confrontés à d'importantes dépenses d'énergie, mais qui « s'en sortent » encore) que sur les précaires, déjà dépassés par la situation. Deux facteurs sont ici en jeu : la dimension subjective ou degré de réceptivité aux conclusions du diagnostic et l'objectivité de la situation financière du ménage, qui rend inenvisageable la réalisation des investissements préconisés, même avec des aides publiques. Il semblerait pertinent à ce sujet de **proposer que tout diagnostic intègre un minimum d'approche socio-économique**, afin d'adapter les propositions (d'investissements ou de pratiques de consommation) aux capacités objectives des ménages à le mettre en œuvre.

« LE CONCEPT DE DOUBLE PRECARITE OU VULNERABILITE ENERGETIQUE N'EST PAS PENSE COMME TEL PAR LES MENAGES »

Enfin, plus que le double diagnostic en soi, ce qui semble intéressant dans cette expérience est le **décloisonnement entre les professionnels**. Si les ménages ne pensent pas « dépense énergétique globale », les techniciens sont en mesure de le faire. Chacun restant dans sa compétence peut avoir la préoccupation de « l'autre volet » de la dépense énergétique : le thermicien peut interroger un ménage sur ses dépenses en carburant, le cas échéant l'adresser à un confrère spécialisé en mobilité, et vice-versa. Partager d'abord une culture technique, pour ensuite la diffuser auprès des ménages et faciliter une appréhension plus intégrée de la problématique énergétique.

