



Les cahiers
de l'Observatoire Régional
de l'Habitat et du Logement
N°17 • DÉCEMBRE 2010

Dossier

De la vulnérabilité à la précarité énergétique

Précarité énergétique et fragmentations socio-spatiales à l'échelle métropolitaine

EN RÉSUMÉ

La vulnérabilité énergétique globale des ménages peut être définie comme l'exposition des ménages à une hausse durable du coût de l'énergie et du poids de celle-ci dans les budgets de la vie quotidienne et d'activité. Pour les ménages les plus vulnérables, ce type de hausse pourrait se traduire par une situation de précarité énergétique structurelle ou ponctuelle. Bien qu'ils ne soient pas considérés comme pauvres au sens de la définition de l'Insee, les ménages conjuguant des revenus moyens, une forte dépendance à l'automobile et un éloignement domicile-travail /activités peuvent être « vulnérables ». En effet, ils consacrent une part importante de leur budget en dépenses de carburant, qui ajoutées aux dépenses en logement, peuvent représenter jusqu'à 40% de leur revenu.

L'Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise a conduit pour le compte de la DREAL, au travers d'un partenariat avec le Laboratoire d'Économie des Transports (LET), le Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports et l'Urbanisme (CERTU) et l'Observatoire social de Lyon (OSL), des analyses portant sur la vulnérabilité énergétique globale des ménages périurbains, sous l'angle croisé « déplacements » et « habitat ». Parallèlement, l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise étudie depuis 2008 la question des fragmentations-socio spatiales dans la région grenobloise et dans l'Isère et ce à la demande de ses partenaires (Etat, Conseil général, Etablissement public du Scot).

La restitution synthétique dans ce cahier de ces travaux témoigne des impacts forts des problématiques énergétiques à la fois sur la précarisation des ménages périurbains et à la fois sur les dynamiques de territoires où s'accroissent les disparités socio-spatiales.

A l'image de la tendance nationale, les ménages « métropolitains » dépensent en moyenne autant en carburant qu'en énergie domestique. Cette double vulnérabilité peut être considérée comme un nouveau révélateur des segmentations socio spatiales structurelles : près d'un quart des communes de l'aire métropolitaine de Lyon accueilleraient des ménages « doublement vulnérables ». Les vulnérabilités énergétiques affectent les territoires éloignés des centralités à forte dissociation habitat-emploi et concernent davantage les ménages modestes.

Chiffres et définition extraits du rapport de la Fondation Abbé Pierre et de l'Anah¹

En France, **3,4 M de ménages** (13%) sont en situation de précarité énergétique c'est-à-dire qu'ils consacrent 10% de leurs revenus à leur facture énergétique pour le logement.

87% d'entre eux sont logés dans le parc privé

70% appartiennent au premier quartile² de niveau de vie

62% sont propriétaires

55% ont plus de 60 ans

En région Rhône-Alpes, 15 000 ménages ont été aidés en 2006 pour des impayés de factures énergétiques

La précarité énergétique résulte de la combinaison de trois facteurs principaux :

- > Des ménages vulnérables de par la faiblesse de leurs revenus
- > La mauvaise qualité thermique des logements occupés
- > Le coût de l'énergie

Définition retenue par la loi : « Est en précarité énergétique une personne qui éprouve dans son logement des difficultés particulières à disposer de la fourniture d'énergie nécessaire à la satisfaction de ses besoins élémentaires, en raison notamment de l'inadaptation de ses ressources et de ses conditions d'habitat ».

Le périurbain : un « choix » résidentiel pérenne ?

Depuis la fin des années soixante, les choix résidentiels des ménages français appartenant aux classes moyennes et modestes se caractérisent par l'installation dans des espaces périurbains toujours plus lointains. La logique qui sous-tend ce mouvement de périurbanisation est bien connue (M.Wiel – 1999) : le fait de s'éloigner de la ville permet aux ménages d'accéder à la propriété en maison individuelle dans des zones où le foncier est moins cher. Cette aspiration s'accompagne d'une forte mobilité automobile, la voiture restant indispensable pour pouvoir accéder aux ressources du centre (emploi, services, loisirs). Mais au fil des années ces choix résidentiels se sont révélés porteurs d'un risque de précarisation pour certains ménages, l'importance des coûts de transport, souvent sous-estimés, venant grever des budgets déjà mis à mal par l'endettement lié à l'acquisition du logement.

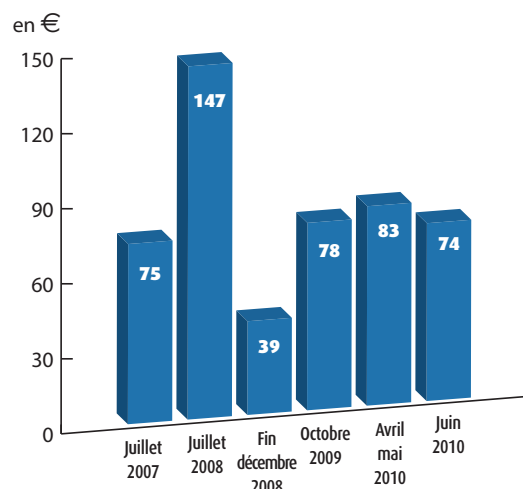
Aujourd'hui, ces choix résidentiels et les comportements de mobilité qui y sont associés, semblent remis en cause par deux évolutions majeures :

- > le changement climatique qui se traduit en France par un objectif de diminution par quatre des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050, notamment les secteurs de l'Habitat et des Transports, particulièrement énergivores,
- > la raréfaction des ressources en pétrole facilement exploitables, qui en l'absence de solutions alternatives compromet le mode de vie des ménages périurbains, mais qui peut se manifester de manière plus immédiate par des épisodes de forte hausse du prix du carburant en raison des évolutions de la demande et du contexte géopolitique. Les ménages périurbains risquent d'être confrontés à des augmentations ponctuelles des coûts de chauffage et de carburant.

Face à ces changements, les stratégies d'adaptation des ménages apparaissent limitées, notamment pour les plus modestes.

- > Sur le court terme, ils ne pourront pas indéfiniment absorber ces augmentations des coûts de transports et du logement, d'autant que comme le démontre l'analyse sociologique présentée ultérieurement les ménages périurbains ont de réelles difficultés à évaluer ces coûts et de fait à les anticiper.
- > Sur le moyen terme ils ne disposent pas de réelles solutions alternatives pour se chauffer ou se déplacer. Et au delà des incertitudes concernant les progrès technologiques dans ces domaines, se pose le problème de l'accès à ces solutions alternatives (coût de l'isolation du logement, coût d'un véhicule hybride...).
- > Sur le long terme, et au-delà des aspirations des ménages, un retour au centre apparaît difficile en raison des prix des logements pratiqués dans les zones denses, mais aussi de la dépréciation qui risque de toucher les logements périurbains au moment de la revente.

Évolution du prix du baril de pétrole sur une période courte



Source : Agence d'Urbanisme pour le développement de l'agglomération Lyonnaise

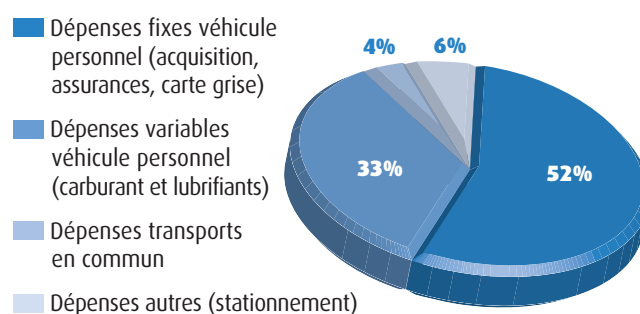
¹ Anah, FONDATION ABBE PIERRE, Rapport du groupe de travail sur la précarité énergétique, Plan Bâtiment du Grenelle, décembre 2009.

² Le 1^{er} quartile de niveau de vie correspond à 25% des ménages français dont les revenus sont les plus faibles.

L'objectif de l'analyse réalisée par le LET et le CERTU sur le territoire de l'Aire métropolitaine lyonnaise était d'identifier les ménages vulnérables face aux coûts de l'énergie, dans le champ des mobilités quotidiennes. L'analyse de la vulnérabilité des ménages face aux coûts de transport passe par la définition d'un seuil de dépense à partir duquel la situation est jugée sensible pour les ménages. Ce seuil, défini par rapport aux revenus disponibles des ménages, s'appuie sur l'analyse globale des dépenses de mobilité urbaine sur plusieurs villes françaises qui montre qu'en moyenne les ménages consacrent entre 9 et 10% de leur revenu pour se déplacer dans leur agglomération.

L'INSEE considère qu'un ménage a atteint le seuil de pauvreté lorsque ses revenus sont inférieurs ou égaux à 50% du revenu médian de la population française. Par analogie, il a été choisi de fixer un seuil de « dépense transport » égal au double de ce que les ménages dépensent en moyenne dans leur mobilité quotidienne par rapport à leurs revenus. **Le seuil ainsi fixé correspond à une dépense de l'ordre de 18 à 20% du revenu.** Cependant ce seuil ne peut à lui seul décrire un véritable état de vulnérabilité, en effet certains ménages disposant de hauts revenus peuvent tout à fait consacrer plus de 18% à la mobilité urbaine. C'est la raison pour laquelle le travail cartographique d'identification a essentiellement ciblé le 1^{er} tercile de revenus.

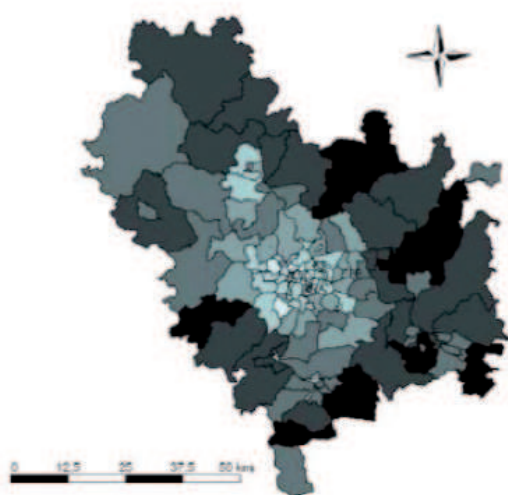
Répartition (%) des dépenses annuelles des ménages pour leur mobilité en 2006 : 4 831 euros



À titre d'exemple, les chiffres de l'Enquête Budget des Familles de 2006 aboutissent à une dépense annuelle de 4 830 € par ménage, dont 90% est affecté à l'automobilité. Le recours aux enquêtes déplacements permet d'estimer que 3/4 de cette somme concerne la mobilité locale quotidienne.

Source : traitement LET

Où sont ces ménages vulnérables ?



Part des vulnérables %



Sur le périmètre de l'Enquête Ménage Déplacement 2006 de Lyon, les ménages vulnérables, dépensant au moins 18% de leur budget, représentent entre 22% et 23% soit entre 184 000 et 195 000 ménages.

Source : traitement LET

Qui sont-les ménages vulnérables ?

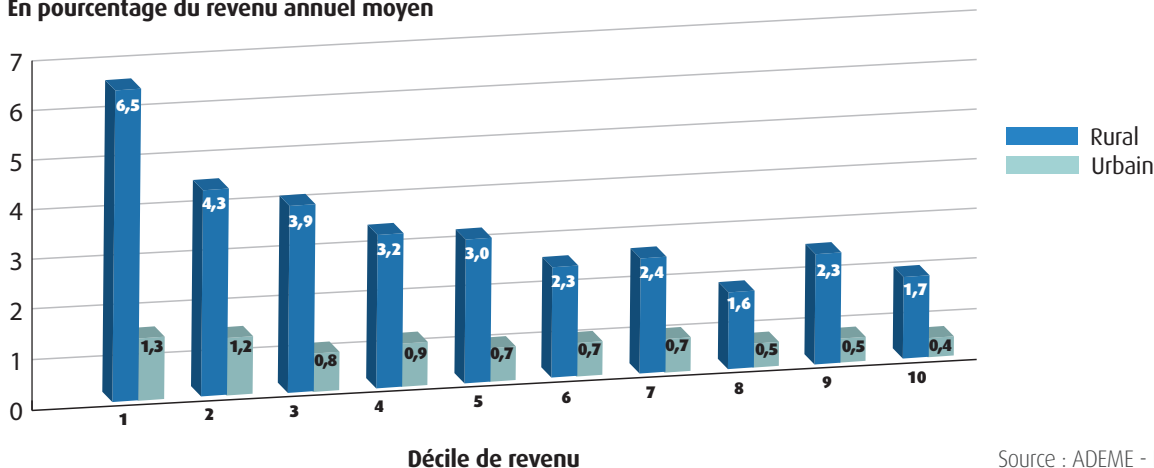
En moyenne, en comparant les données pour les agglomérations de Lyon et Grenoble, il s'agit de ménages qui :

- > peuvent plus facilement basculer de la vulnérabilité à la précarité du fait des coûts supplémentaires liés aux déplacements (bien que non considérés comme des « pauvres » par l'INSEE),
- > ont un revenu par unité de consommation environ 16% moins important que le revenu moyen sur l'agglomération,
- > parcourent plus de 2.5 fois plus de kms que le reste de la population,
- > sont souvent des familles de plus de deux enfants (30.8% contre 19.8% en moyenne),
- > sont majoritairement des ouvriers (chef du ménage – 36.4% contre 23.8% en moyenne),
- > dépensent deux fois plus de carburant que la que la population moyenne : 8% de leur revenus contre 4%.

Part des revenus consacrée au chauffage : disparités territoriales

Aux dépenses liées au carburant s'ajoutent les dépenses liées à l'habitat, on considère qu'il y a précarité énergétique lorsque 10% ou plus du budget d'un ménage est affecté à la consommation énergétique du logement (chauffage, appareils électro-ménagers...). Selon la localisation des logements et en fonction des déciles de revenus on observe une forte disparité de la part des revenus consacrés à la dépense de chauffage comme l'illustre le graphique suivant.

En pourcentage du revenu annuel moyen



Source : ADEME - INSEE 2006

En 2008, la hausse des prix a été en moyenne de près de 10% pour l'énergie domestique et de 12% pour les carburants et lubrifiants. À consommation égale, cela représentait pour un ménage une dépense supplémentaire de 140€ pour la maison et 156€ pour les carburants.

Conclusion

La forme urbaine conjuguée à une offre de transport adaptée peut favoriser l'usage de modes alternatifs et ainsi réduire la vulnérabilité. Il est nécessaire d'appréhender l'aménagement de nos territoires au regard de ces contraintes énergétiques de plus en plus prégnantes :

Favoriser la densité, construire autour des gares ou à proximité de pôles multimodaux, maîtriser les coûts du foncier pour permettre aux ménages les plus modestes de vivre à proximité des services, équipements et emplois,... sont autant de stratégies à mettre en œuvre à l'échelle des communes et des intercommunalités pour un meilleur équilibre des territoires.

> Vous pouvez consulter l'ensemble des données de cette analyse en consultant le site internet de l'ORHL à l'adresse suivante : http://www.orhl.org/IMG/pdf/vulnerabilite_energetique_des_menages.pdf

Synthèse : Céline GUICHARD - DREAL / LCV
celine.guichard@developpement-durable.gouv.fr

Source : Silvia ROSALES MONTANO - Agence d'Urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise
 Damien VERRY et Florian VANCO (CERTU), Nathalie ORTAR et Stéphanie VINCENT (LET)

Dépenses énergétiques et choix résidentiels dans le périurbain

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

L'observatoire social de Lyon (OSL) a mené une enquête exploratoire et qualitative visant à analyser l'impact d'une hausse durable du prix des carburants sur les stratégies résidentielles et les pratiques de déplacement des ménages vulnérables dans le périurbain lyonnais éloigné.

Le profil des ménages

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. Toutefois, 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.

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.

La voiture particulière est presque le seul mode de déplacement et beaucoup sont seuls dans leur habitacle. L'éloignement géographique des pôles multimodaux rend l'usage des transports collectifs inadapté.

Mais malgré tous ces éléments, les ménages ne se préoccupent pas vraiment de la hausse des prix de l'énergie 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 ».

Et si l'essence était à 2€ le litre ?

Pour comprendre les arbitrages des ménages, le coût de leurs trajets a été recalculé dans un scénario de forte hausse du prix du carburant où l'essence est à 2€ le litre. Les réactions oscillent entre l'inquiétude, et la résignation.

À 2€ le litre d'essence, et à 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, en fonction de l'intégration de l'enjeu des déplacements dans les préoccupations des ménages et de leurs ressources tant cognitives qu'économiques. 4 idéaux-types se dégagent :

Les types idéaux des logiques d'actions des ménages face à la vulnérabilité.

Ressources mobilisables	Intégration de l'enjeu des déplacements	
	Faible	Fort
Faibles	Insouciant	Dépassé
Fortes	Confiant	Stratège

Les idéaux types des logiques d'action

Le **type idéal Confiant** correspond à une vulnérabilité énergétique potentielle : les pratiques de déplacements ne sont ni limitées ni rationalisées.

Le **type idéal Insouciant** correspond à une vulnérabilité niée : les difficultés sont occultées, les pratiques de déplacement ne sont ni limitées ni rationalisées, et parfois même intensifiées.

Le **type idéal Stratège** fait de la vulnérabilité énergétique un moteur pour l'optimisation : les déplacements sont mutualisés et le recours au véhicule pour des déplacements individuels est minimal.

Le **type idéal Dépassé** correspond à l'expérience non anticipée de la précarité énergétique : le projet périurbain est compromis et les déplacements sont réduits au minimum, par nécessité.

De la vulnérabilité énergétique à la précarité énergétique

La possibilité d'une prise de conscience dépend à la fois des ressources cognitives et de l'intégration de l'enjeu, c'est-à-dire à la capacité de maîtriser et comprendre mentalement une nouvelle situation pour y adapter son comportement. Or, 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.

Avec la simulation de la hausse, les ménages ayant faiblement intégré l'enjeu des déplacements (les « insouciantes ») 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 aiguës leurs difficultés.

Quelles solutions ?

Le projet périurbain des ménages vulnérables est souvent précipité et peu maîtrisé. Désirant la propriété à tout prix, un retour vers le centre apparaît comme une impasse de vie, comme un déclassement social. Le covoiturage, qui dispose d'une image favorable auprès des ménages, peut faire partie des solutions visant à aider les foyers à équilibrer leur budget mais demeure insuffisant.

Pour le profil « confiant », la pédagogie et la sensibilisation peuvent suffire à intégrer l'enjeu des déplacements. Pour le profil « insouciant », il est nécessaire d'augmenter les ressources cognitives afin qu'il saisisse les possibilités existantes.

Les ménages dépassés relèvent eux directement de l'action sociale, mais leur repérage est difficile.

La puissance publique peut donc intervenir sur la communication de la hausse des prix inévitables, afin de faciliter l'intégration de l'enjeu dans les préoccupations des ménages. Elle peut également soutenir le développement des alter mobilités, notamment par l'usage des diagnostics personnalisés de mobilité.

Synthèse : Magalie Santamaria - Conseil Régional
msantamaria@rhonealpes.fr

Source : « Étude prospective sur la raréfaction du carburant et les stratégies résidentielles des ménages vulnérables »
 OSL – C Harzo, S Perret, J Bernède.