

Croiser transport et logement : enjeux et chantiers

Yves Jouffe

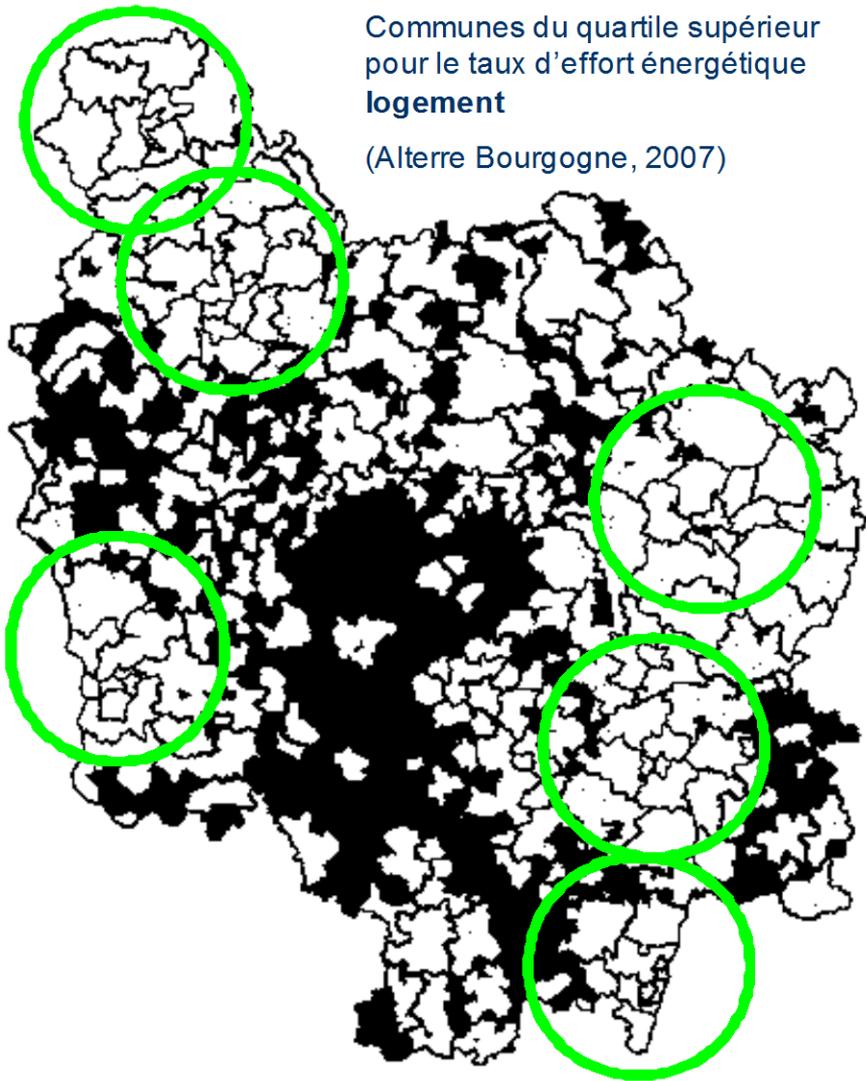
LVMT, Laboratoire Ville Mobilité Transport, Ecole des Ponts ParisTech
Membre du Consortium d'étude de l'ONPE

Atelier de l'ONPE
22 mars 2013

1. **Quel phénomène** dessine le croisement des précarités énergétiques ?
2. **Quelle précarité** éclaire chaque dispositif d'observation ?
3. **Quels enjeux** d'action publique surgissent de ce croisement ?
4. **Quels chantiers** s'ouvrent pour l'ONPE ?

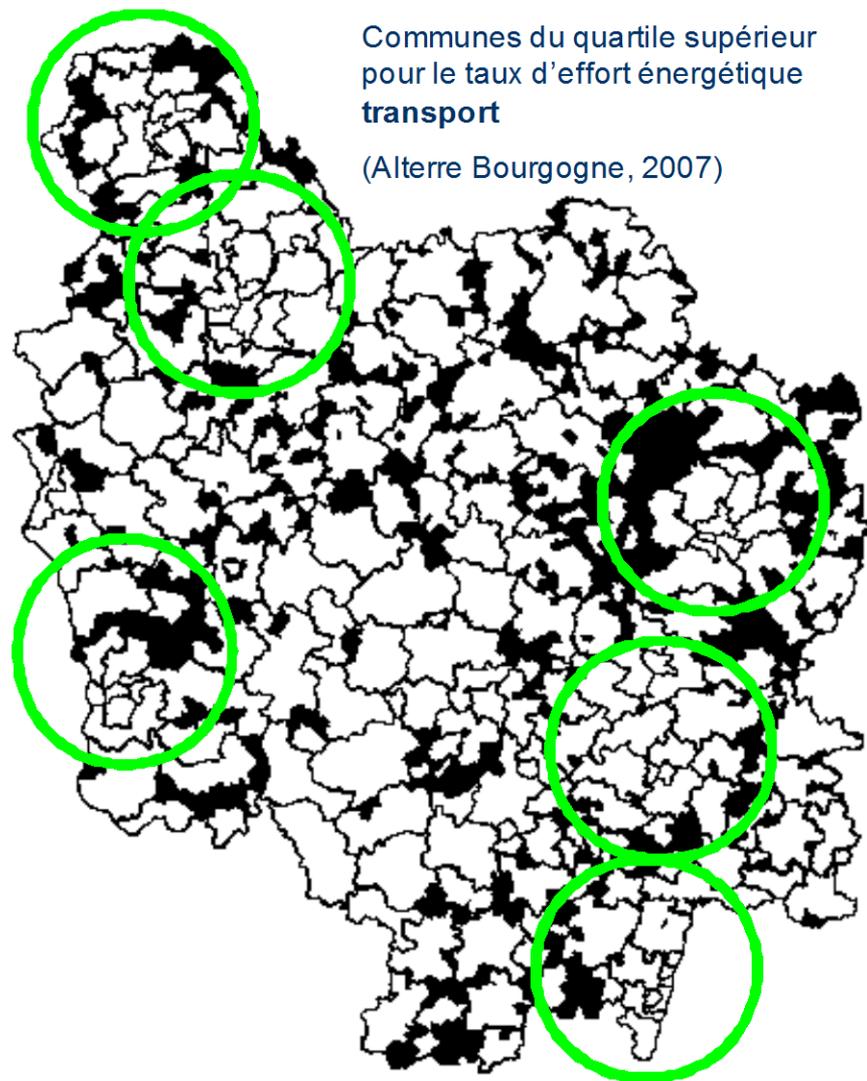
Communes du quartile supérieur pour le taux d'effort énergétique logement

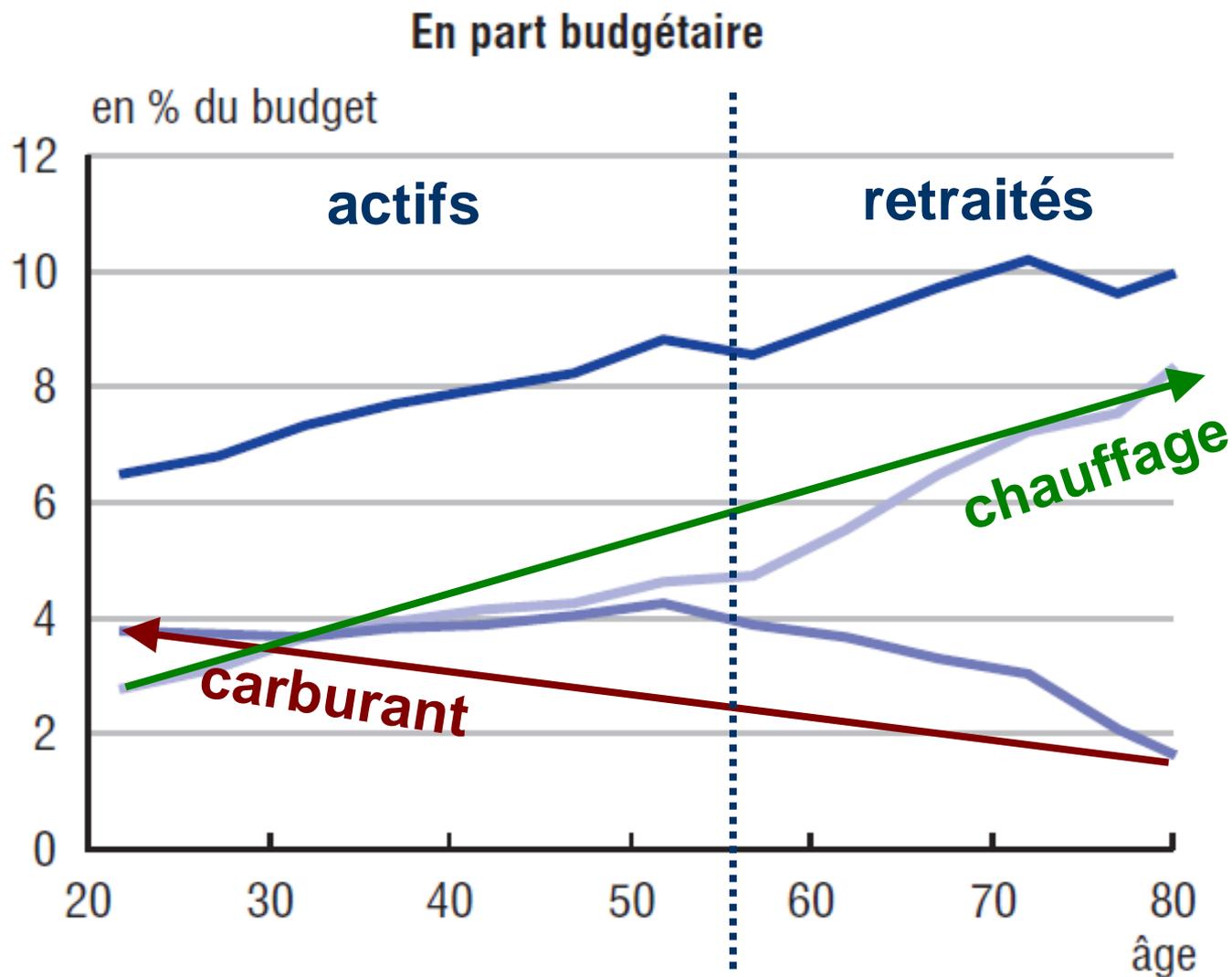
(Alterre Bourgogne, 2007)



Communes du quartile supérieur pour le taux d'effort énergétique transport

(Alterre Bourgogne, 2007)





BDF 2006
(Calvet et al., 2010)

1. Vulnérabilités simple ou double

1. Efforts budgétaires:

- L: âgé et rural, ou pauvre et urbain
- T: (bi)actif modeste périurbain
- L+T: (bi)actif mal-logé périurbain

2. Dépenses budgétaires (CREDOC, BDF 2006):

- L: fioul, grande, maison, ancienne, famille, riche, rural, propriétaire, inactif
- T: deux voitures, riche, aller travailler en voiture, rural, actif, famille, voiture récente

1. Vulnérabilités budgétaires

2. Autres vulnérabilités

1. Restrictions d'usages de l'énergie:

- L: jeune, locataire, appartement
- T: 18% sans voiture, sans emploi, isolé, aidant, handicapé, ...

2. Interactions multiples:

- appauvrissement, arbitrage, substitution, compensation, fuite, inhibition, expulsion...

Combiner indicateurs et populations cibles

1. Observation statistique:

1. Regard partiel: effort normal, restriction invisible
2. Limites: revenus faibles, norme locale, adaptabilité
3. Facteurs non déterminants: précarité probable
4. Données agrégées: vulnérabilité d'une population

2. Observation qualitative:

1. Compréhension intégrale: précarité effective
2. Facteurs déterminants: vulnérabilité d'un ménage

3. Simulation prospective:

1. Risque face à un aléa futur: précarité potentielle
2. Fonctions: vulnérabilité des acteurs territoriaux (collectivités, opérateurs, collectifs d'habitants)

Offrir une boîte à outils d'indicateurs aux acteurs locaux

1. Vulnérabilité énergétique

Précarité probable ou potentielle

1. Soutenir la lutte contre la précarité avérée
2. Articuler les échelles:
ménage précaire et population vulnérable

2. Coût résidentiel L+T

Effort budgétaire global

1. Contre le mal-habitat
2. Pour la transition énergétique

3. Vulnérabilité énergétique globale

Contrainte globale

1. Améliorer l'observation
2. Coordonner l'action

4. Prospective

Effets transversaux: énergie, facteurs de localisation...

1. Envisager la vulnérabilité / capacité des acteurs territoriaux
2. Nourrir le débat politique sur la transition énergétique: économique, environnemental, social

1. Intégration de la mobilité

- Éviter des effets pervers sur le mal-habitat

2. Intégration a minima

- Éviter une observation brouillée du mal-logement des plus pauvres

3. Exploration de la mobilité

- Quantitative et qualitative
- Impact sur la précarité énergétique
- Synergies

- 1. Exploiter les bases de données nationales**
 1. Impact de la dépense de mobilité? (BDF)
 2. Indicateurs de mobilité? (ENTD...)
 3. Croiser logement, mobilité, revenus (PHEBUS)
- 2. Rencontrer les acteurs locaux**
(Hérault, Seine-et-Marne)
 1. Prise en compte de la mobilité?
 2. Partenaires acteurs de la mobilité?
 3. Données existantes?
 4. Attentes locales?
- 3. Rencontrer les ménages en précarité énergétique**
 1. Impact de la mobilité
 2. Synergies possibles

- 1. Par les budgets: enquête Budget Des Familles**
 - Dépenses détaillées + type de territoire + kilométrage domicile-travail en voiture
 - Vers un panorama des efforts transport et une typologie des familles
- 2. Par les déplacements: Enquête Nationale Transport modèle ETHEL**
 - Modèle Logement/Transport/Ville + Typologie de déplacements-individus + Modèles fins de consommation énergétique
- 3. Par le Recensement: Alterre Bourgogne**
 - Cartographies de l'effort carburant pour le déplacement domicile-travail
 - Seuil: les 25% ou 50% de ménages qui dépendent le plus
- 4. A partir d'une Enquête Ménages Déplacements: DREAL Lyon**
 - Cartographies de l'effort transport
 - Seuil: 18% (2x médiane) car 80% des ménages dépendent moins
- 5. Approche normative à partir d'une EMD: étiquettes énergétiques territorialisées**
 - Population simulée + Ménage standard + Panier d'activités standard
 - Seuil: pauvreté et/ou transport cher

Diversité des données, des dépenses prises en compte, des seuils, et des finalités :
utilité d'un panier d'indicateurs standard à disposition des études locales pour satisfaire les différentes finalités avec les données locales disponibles

1. Indicateur synthétique: Taux d'effort transport normatif

- Revenu – coût normatif du transport < reste-à-vivre min. standard (/UC)
- *Difficultés : Norme de mobilité contrainte ? Reste-à-vivre standard?*

2. Indicateur approché: Taux d'effort carburant effectif

- Revenu – coût effectif du carburant < 60% médiane de revenu (/UC)
- Plus simple: Coût effectif du carburant / revenu
- *Manques: 18% sans voiture? Restrictions de mobilité? Pénibilité? Sans emploi?*

3. Chantiers

- Indicateurs de mobilité restreinte
 - Non-accès à la voiture + Inactivité + Immobilité
- Indicateurs de non-adaptabilité
 - Territoire de dépendance automobile + Capacité à localiser son logement
- Indicateurs avec normes de mobilité et d'accessibilité
 - Données + Modèles + Typologie de ménages + Normes + Recensement
- Indicateurs transport + logement
 - Efforts cumulés, Reste-à-vivre après logement+énergie+transport
 - Agrégats d'indicateurs, Cartographies superposées

4. Points durs

- Comment réduire la diversité des pratiques par des types de ménages?
- Quels données pour des indicateurs qualitatifs?
 - Pénibilité déclarée + Temps de déplacement

1. **Base transport** à exploiter: ENT D
2. **Bases transport+logement**: PHEBUS, Recensement et BDF
3. **Bases annuelles de cadrage national**: Comptes Transport, SRCV/EU-SILC (INSEE), Conditions de vie et aspirations des Français (CREDOC), Parc Auto (SOFRES via CCFA)
4. **Enquêtes complémentaires accessibles**: Emploi du temps (INSEE), Perceptions sociales et pratiques environnementales des ménages (CGDD), Attitudes et comportements des Français en matière d'environnement (CREDOC 2010), Comportement des ménages et environnement (OCDE), enquêtes pour travaux de recherche
5. **Enquêtes complémentaires inaccessibles**: Comportement des ménages et environnement (OCDE)
6. **Bases et outils de modélisation**: Enquêtes ménages déplacements (différentes aires urbaines) et diverses données de modélisation (dont indicateurs territoriaux ADEME), à mobiliser selon le modèle qui sera développé
7. **Etudes** existantes: diverses, pas à compiler en une base
8. **Méthodologies**: laboratoires, ARE, CETE, CERTU, DTT, DREAL, bureaux d'études...

Facteurs de la facture de carburant (analyse CREDOC pour ONPE)

NB: facture moyenne: **1650** €/an de carburant et **2400** €/an avec entretien (énergie domestique: **1450** €/an) (Maresca, 2013)

1. Variables influençant la facture de carburant (BDF 2006)

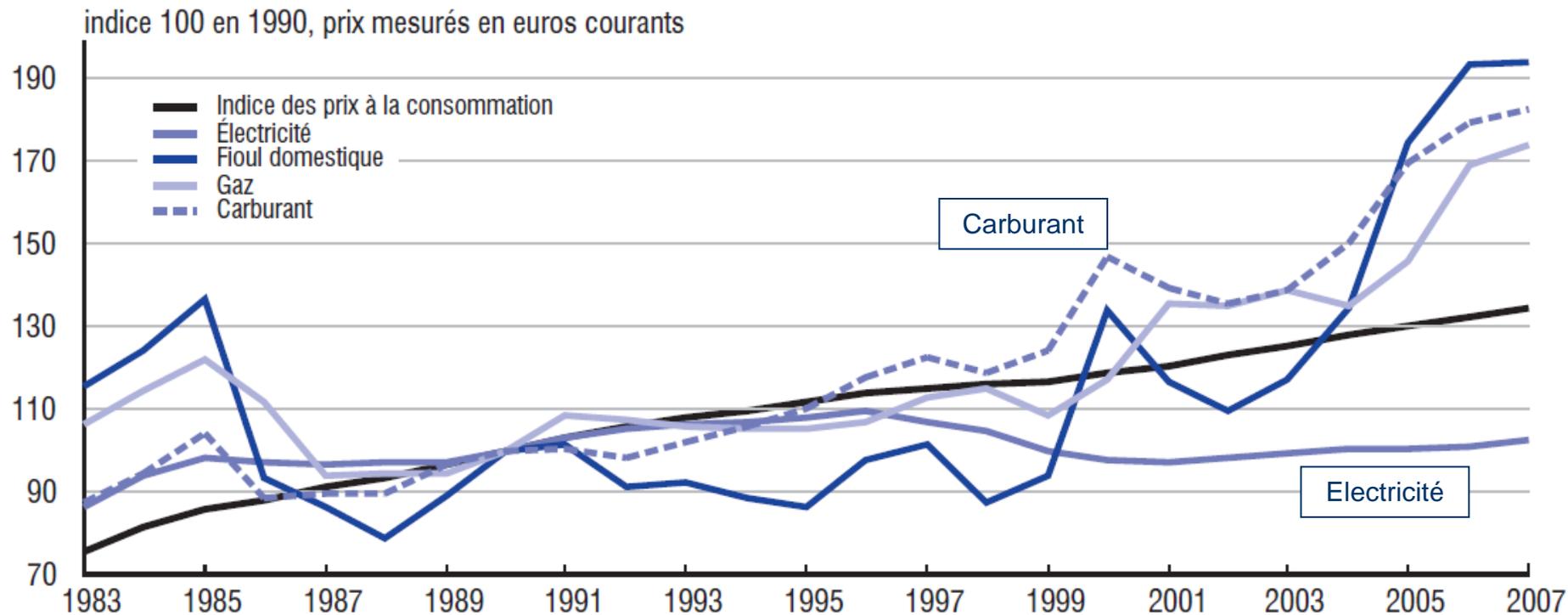
1. 2 véhicules (+642€/an d'effet propre de la variable)
2. 10^e décile de revenu (+573)
3. Utilisation du véhicule pour aller travailler (+243)
4. Communes rurales vs petites villes vs grandes villes vs agglo parisienne (+303)
5. Actif: actif occupé vs retraité (+165)
6. Grand ménage: 5+ vs 1-2 personnes dans le ménage (+257)
7. Voiture récente d'après 1994 (+146)

2. Variables n'influencent pas la facture de carburant (BDF 2006)

1. Zone d'Etudes et d'Aménagement du Territoire (8 grandes régions)
2. Type de logement (maison, appartement)
3. Utilisation du véhicule pour les déplacements professionnels
4. Utilisation du véhicule pour d'autres déplacements
5. Carburant

1. Populations sensibles: pauvre

- Les prix des énergies fossiles évoluent de conserve et menacent les pauvres
- Epargnés par les chauffages électriques



Champ : France métropolitaine.
Sources : Insee et SOeS, calculs des auteurs.

(Calvet et al., 2010)

1. Populations sensibles: pauvre

- Automobilistes contraints: classes modestes et moyennes

Figure 13 : Part budgétaire des dépenses de carburant - ensemble des ménages -

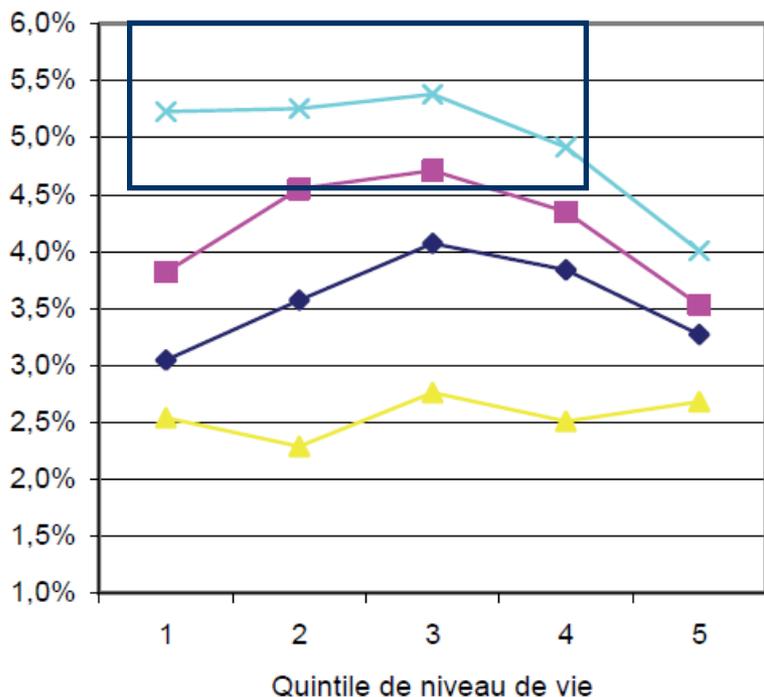
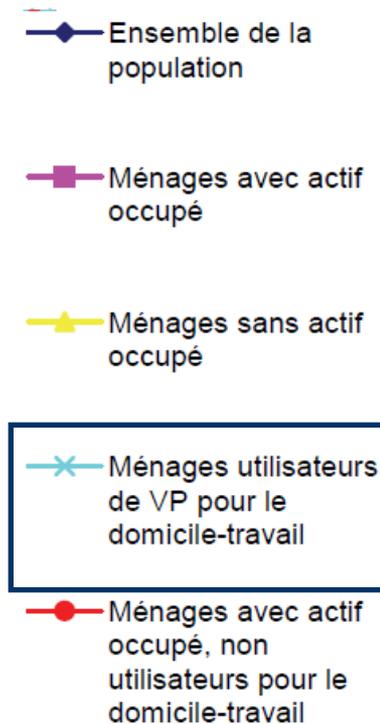
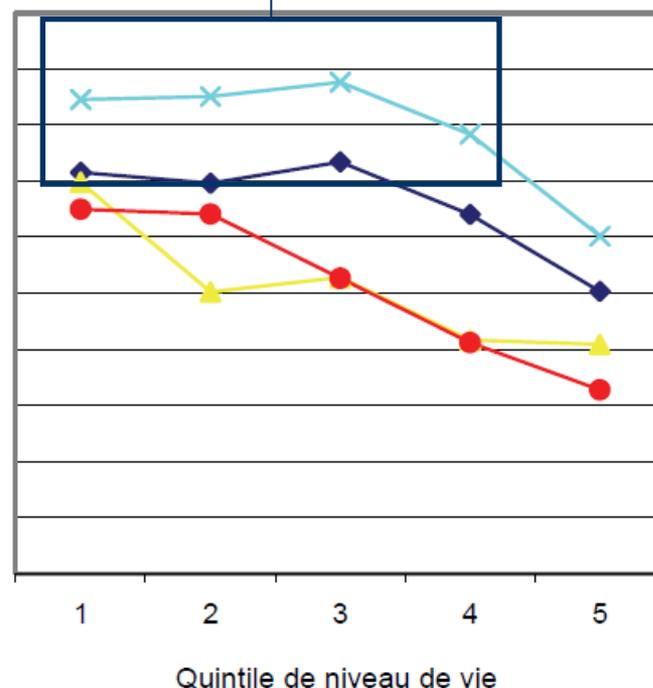


Figure 14 : Part budgétaire des dépenses de carburant - ménages équipés en VP -

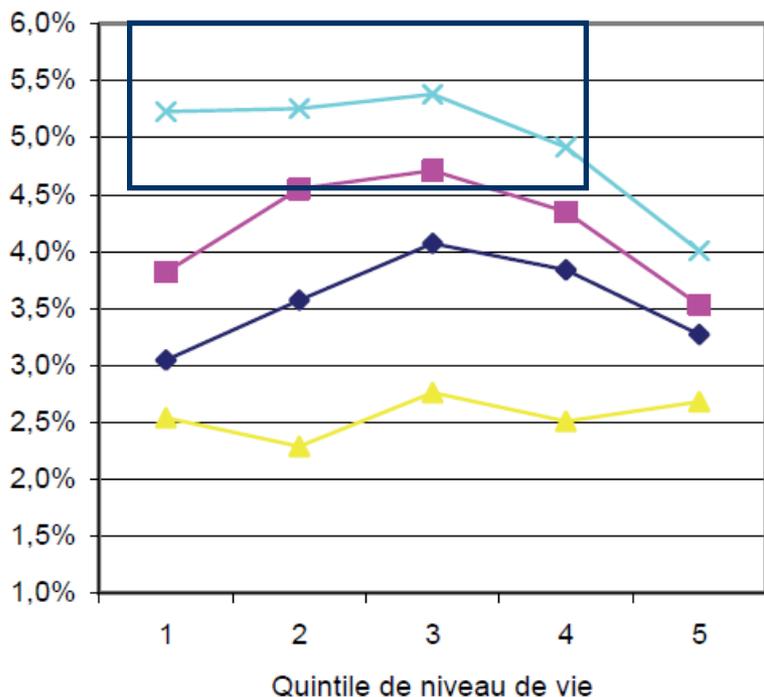


(Lemaitre et Kleinpeter, 2009)

1. Populations sensibles: pauvre

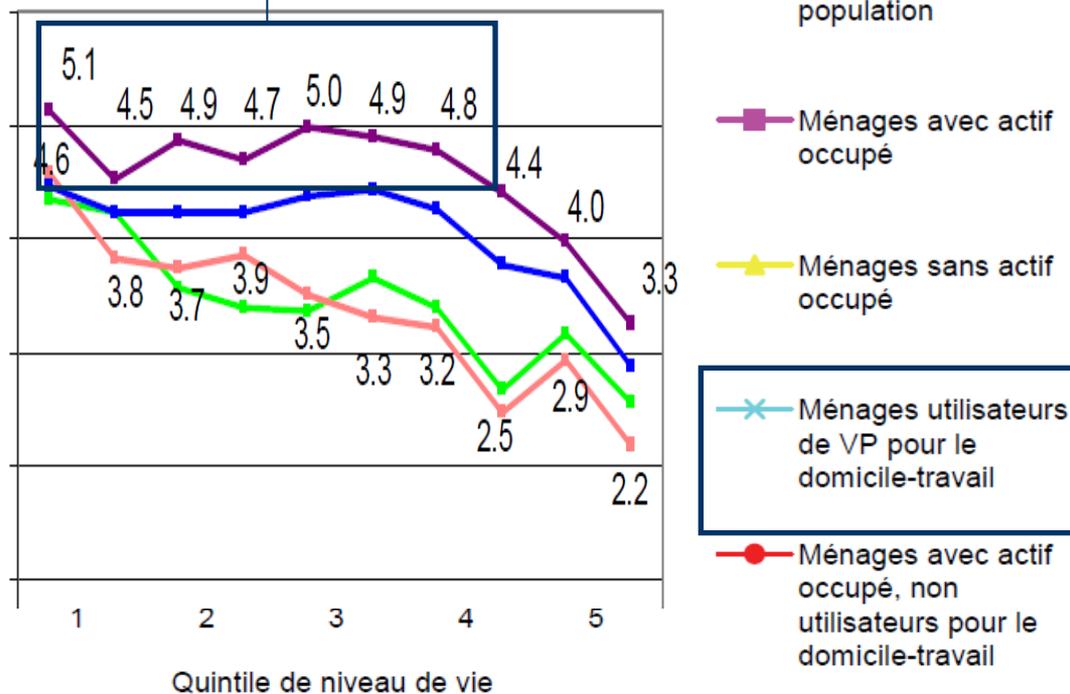
- Automobilistes contraints: classes modestes et moyennes

Figure 13 : Part budgétaire des dépenses de carburant - ensemble des ménages -



70% des automobilistes

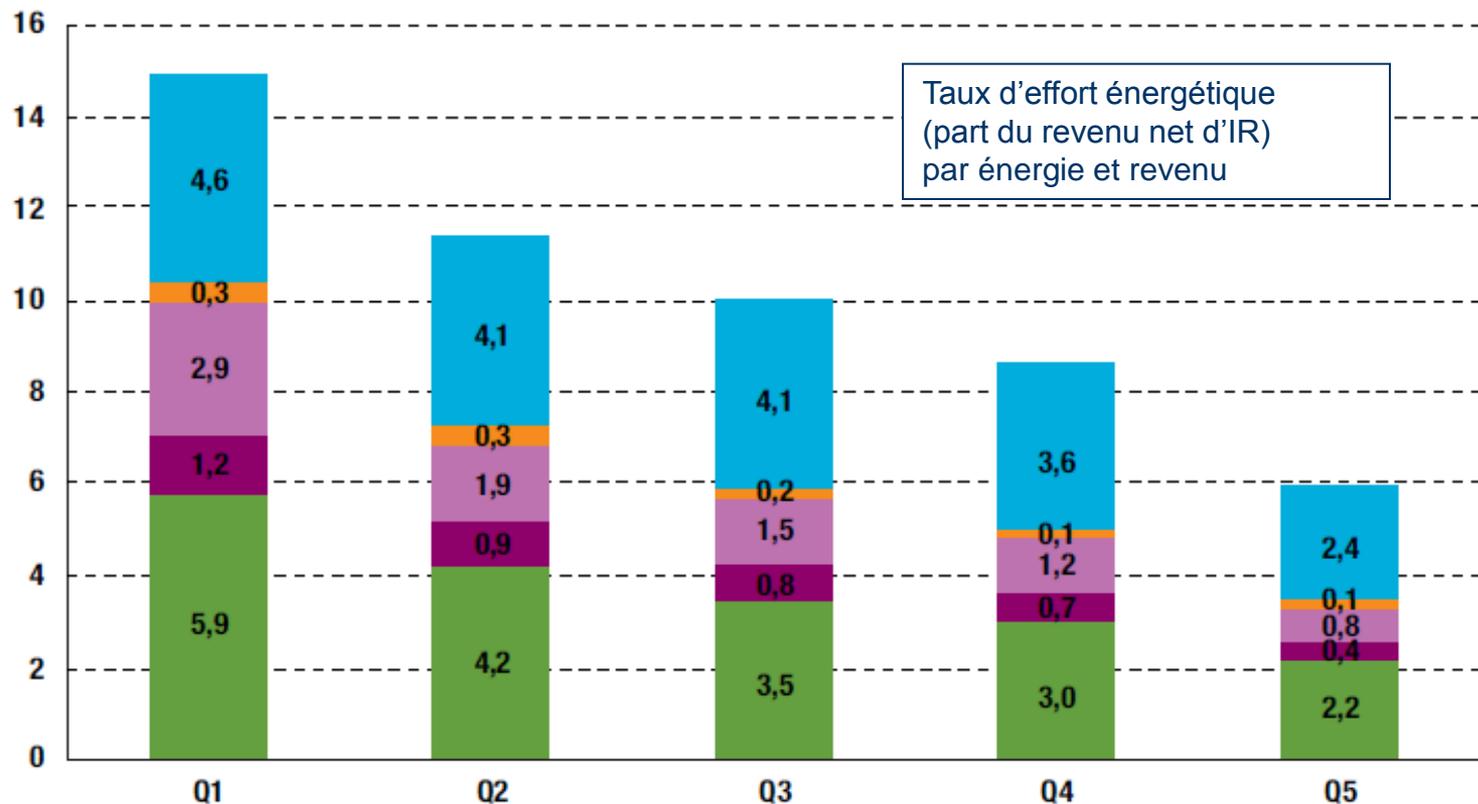
Figure 14 : Part budgétaire des dépenses de carburant - ménages équipés en VP -



(Lemaitre et Kleinpeter, 2009)

1. Populations sensibles: pauvre

- Effort budgétaire dans la mobilité comme dans le logement
- Le déplacement vers le travail avant le chauffage

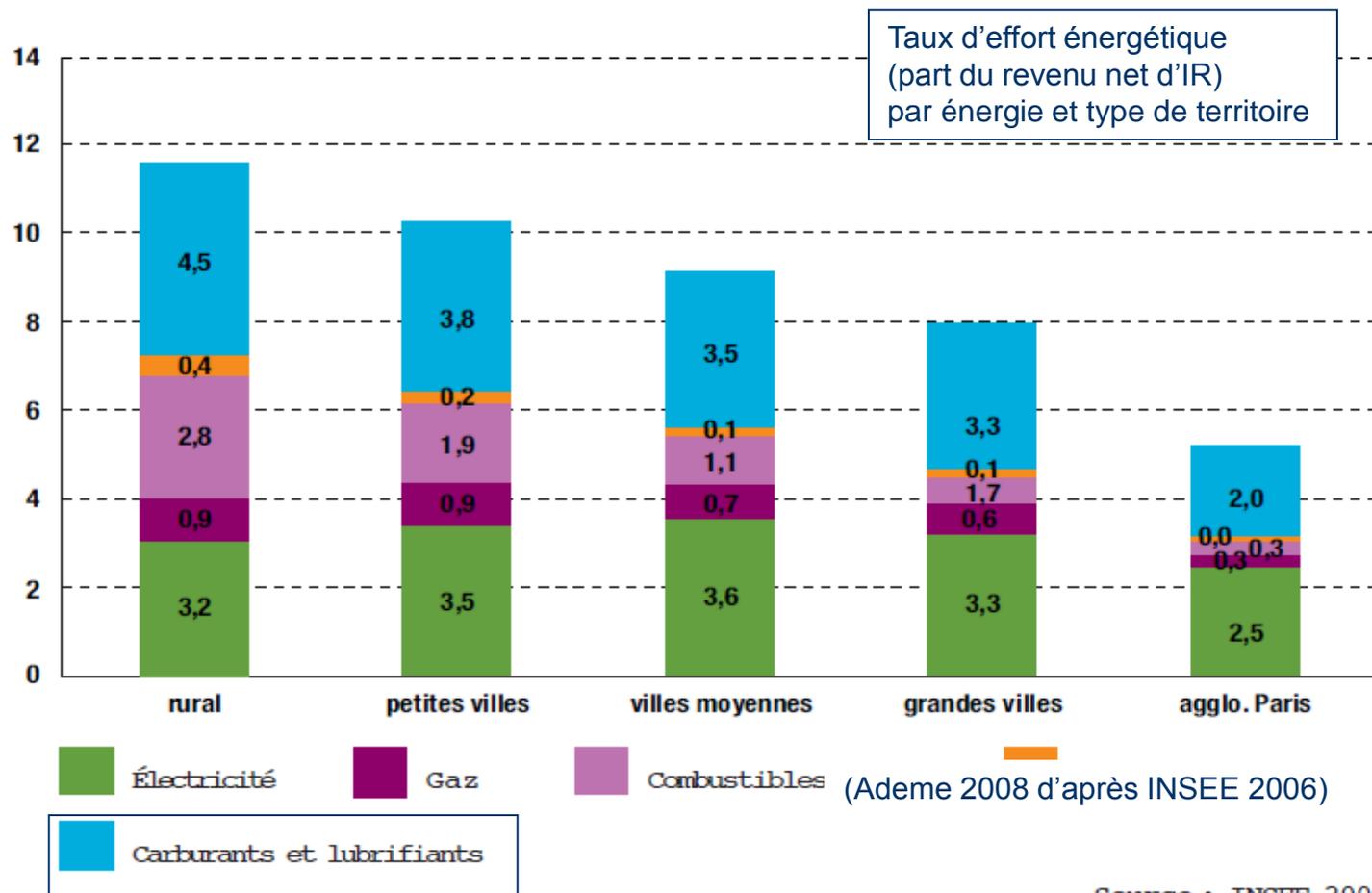


Électricité
 Gaz
 Combustibles
 Carburants et lubrifiants (Ademe 2008 d'après INSEE 2006)

Carburants et lubrifiants

2. Territoires sensibles: périurbain et rural

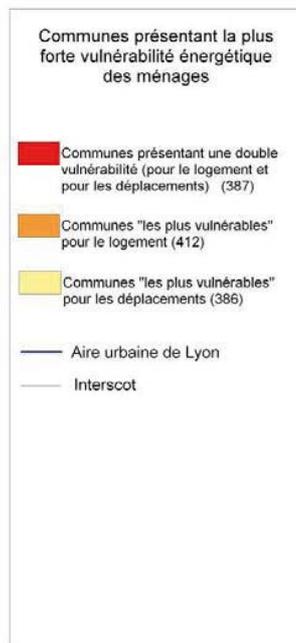
- Superposition avec l'effort budgétaire dans le logement
- Un même rapport au logement et au territoire



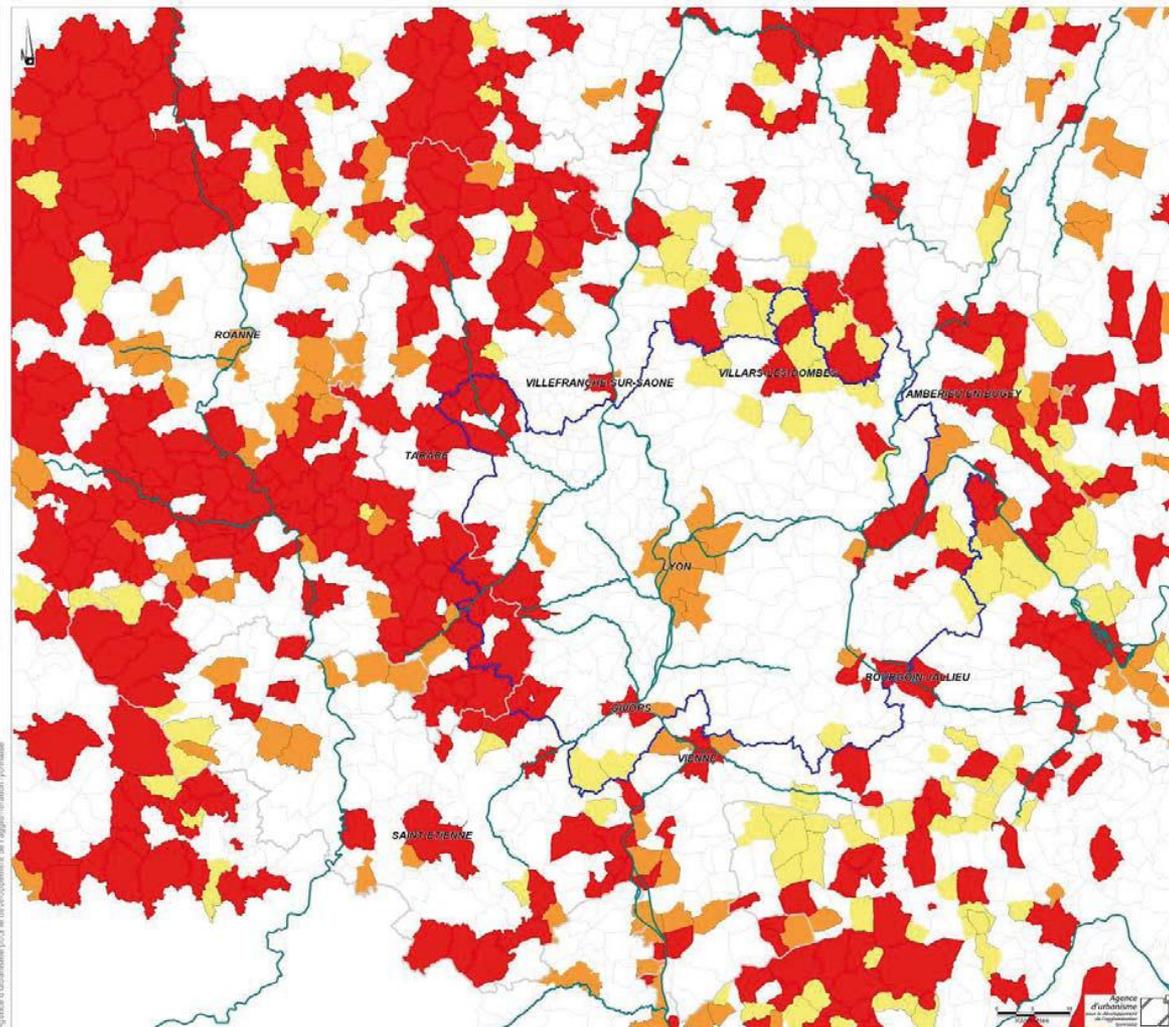
2. Territoires sensibles: périurbain et rural

- Superposition avec l'effort budgétaire dans le logement
- Un même rapport au logement et au territoire

22%
de la population
de l'aire lyonnaise
est **doublement**
vulnérable



Sources : Insee - DGI 2001
Ministère de l'écologie - Pegaze
Ceren (consommations unitaires 1999)



(DREAL Rhône-Alpes 2009)

3. Situations sensibles: actif périurbain ou inactif rural

- Un décalage parfois important des communes
- Ménages distincts dans les mêmes communes

