

# Vulnérabilité et inégalité face à la transition énergétique : le cas de la mobilité

Mathieu Saujot

*3<sup>e</sup> Journée CNRS de Dialogue  
sur la Transition Énergétique  
Jeudi 20 mars 2014*

# Introduction

---

Quelle durabilité des modes de développement urbain ?

*Qui est vulnérable ? Quelle ampleur ?*

Vulnérabilité face à une montée du prix du pétrole ?

**Comment modifier les comportements et réorienter les choix des ménages sans toutefois fragiliser les plus vulnérables ?**

Comment concilier social et environnemental ?  
Quel rôle pour les politiques urbaines ?

Acceptabilité de mesures environnementales ?

*Réduire la vulnérabilité future sans aggraver la situation présente ?*

# Vulnérabilité énergétique : Définition et diagnostic

---

**Vulnérabilité = précarité potentielle, sensibilité aux aléas**  
**Ménages périurbains avec longues distances quotidiennes**

Seuil retenu : budget **mobilité quotidienne double** de la moyenne: **+ de 18% du revenu**  
*(Nicolas et al, 2013)*

A Lyon, **17% des ménages** (144 000 ménag)

**Revenu modeste ou moyen** (16 000€/UC contre 20 000 en moyenne).

**Distances parcourues:** +75% par rapport à la moyenne des ménages.

**Accédants** : contrainte Logement +Transport  
*(Adeus, 2012)*

*Une mobilité résidentielle dans le périurbain **mal anticipée***

*Eloignement **subi** : prix du foncier en première couronne*

***Attachement** à ce parcours résidentiel.*

# Le rôle des modes de développement urbain

---

Pas la conséquence directe d'une hausse des prix du carburant :  
*encore devant nous...*

- Sur la période 1984-2006: hausse des prix de l'énergie inférieure à la hausse des prix à la consommation
- On peut faire de plus en plus de km pour un même coût grâce à l'efficacité technique (environ +30% entre 82 et 2004)
- *MAIS* depuis début 2000, hausse plus forte du prix du carburant que Smic et salaire médian
- Dans le futur tendance à la hausse, volatilité et incertitude: rend plus complexe les stratégie d'adaptation, et renforce la vulnérabilité.

> si prix 2008 au lieu de 2006: 24 000 ménages en plus dans le cas Lyonnais

# Le rôle des modes de développement urbain

Le développement urbain générateur de vulnérabilité, *mais quelle alternative ?*

- > 12 derniers mois: 50% des lgts commencés sont des maisons individuelles
- > Évolution pop 1999-2008: +9% Grands pôles urbains, +40% couronne périurbaine

**Budget du logement:**  
*hausse globale légère mais..*

Polarisation croissante entre locataire et accédants par le revenu

Inéquité croissante entre ceux qui accèdent aux logts sociaux et les autres : effet de seuil

Faiblesse des politiques foncières...

Distance dom-travail: 9km en 1982, 14.7km en 2008

Double contrainte budgétaire: logement & transport

Les accédants 2-3-4-5<sup>ème</sup> décile : contrainte très élevée

## Quels dispositifs de soutien ?

---

Les ménages déjà en situation de vulnérabilité et ceux qui pourraient les y rejoindre...

Soutenir les premiers et réorienter les trajectoires des seconds.



Quels dispositifs pour compenser les situations de vulnérabilité et lutter contre l'émergence de ces situations ?

Illustration avec le dispositif fiscal des « frais réels »

Planification - **politiques foncières et de logements**

Réinterroger l'existant et en particulier la fiscalité

# Analyse des frais réels

---

**Si dépense pour le travail  $>$  10% du revenu fiscal**, possibilité de déduction au-delà (différentes natures de dépenses)

*> 5 millions de personnes l'utilisent pour un coût de 2.1 Md€/an (dont env 1.2Md€ pour le transport selon une première approximation)*

- > Subvention aux longs déplacements domicile-travail*
- > Proportionnel à la puissance du véhicule (plafond à 7CV depuis le dernier PLF)*

Quelle cohérence ?

**Les classes moyennes en bénéficient moins que les ménages les plus aisés** *Respectivement 400 € et 1 000 € par an et par ménage, soit 1,9 % contre 2,4 % du revenu.*

*> Les ménages plus aisés (20 % des déclarants) touchent 40 % des 2,1 Md€.*

## La nécessaire réforme des frais réels

---

Entre incitation à l'étalement et réduction de la contrainte...

>> Dispositif statique: ne va pas dans le sens d'une amélioration de la situation.

>> Les frais réels ne sont pas au service des plus contraints (*principe de revenu net à redéfinir ?*).

Remettre à plat le financement de la mobilité : qui paie quoi pour qui ?

- ➡ Importance des collectivités (planification, TC, taxes locales...)
- ➡ Concevoir des solutions de mobilité alternatives ? Covoiturage...

# Conclusion

---

Une simple illustration ... Intérêt d'interroger l'existant, il y a toujours des dispositifs qui perdurent, mais qui ne sont plus pilotés ni évalués.

Enjeu du périurbain: surmonter les oppositions dense/étalé et la polarisation sur les ménages périurbains.

➡ Mieux comprendre les mécanismes en jeu et être capable de développer des modes d'interventions spécifiques pour ces territoires.

➡ Agir sur les politiques foncières et produire les logements aux bons endroits (*ordonnance sur les logements intermédiaires*)

Pas de solution isolée pour la vulnérabilité: relier politiques sociales, environnementales et urbaines (*logement+transport*).

Besoin d'articulation avec des dispositifs adéquats de soutien pour gérer la transition (*bouclier social énergétique*)

# Conclusion

---

## En termes de recherches

- Affiner les indicateurs
- Améliorer les approches désagrégés, en particulier mieux croiser poids du logement et poids de la mobilité
- Coupler approches quantitatives et qualitatives : mieux comprendre la notion de « contrainte »
- Identifier en prospective les impacts potentiels d'une hausse des prix du carburant
- Mieux comprendre les enjeux liés aux données, clés pour les politiques publiques à mettre en place