

# De la mobilité résidentielle à la mobilité quotidienne : un double fardeau ?



# La mobilité résidentielle devient-elle un risque pour les ménages ?

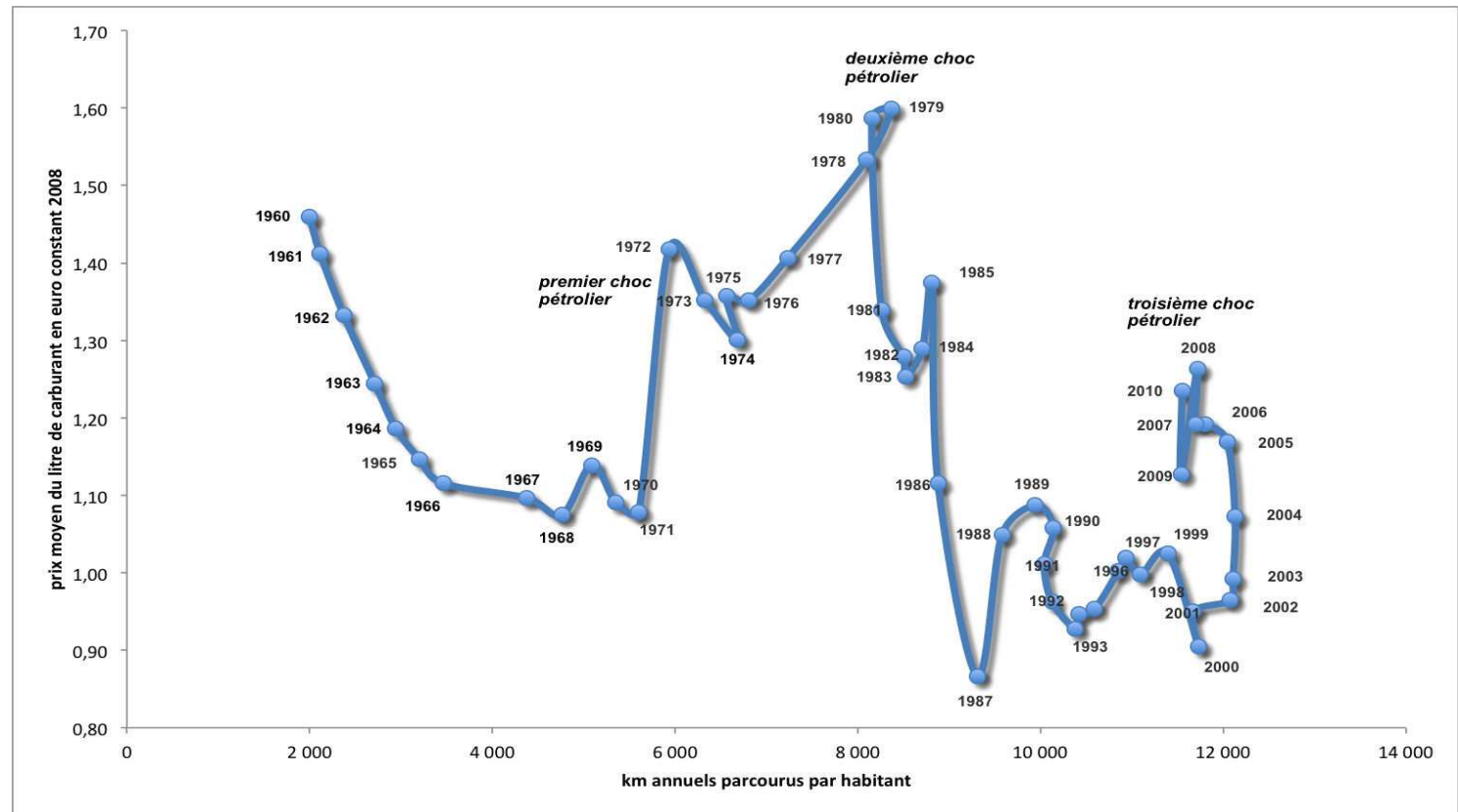
- La dépense relative au logement représente près de 19 % des revenus pour un ménage sur 2
- Entre 2005 et 2010 le coût d'un logement a augmenté en moyenne de 17 % (4 points de plus que la hausse du niveau de vie moyen). Il a augmenté de 26 % pour les propriétaires accédants
- Le taux d'effort médian a peu progressé sauf pour les ménages les plus modestes et les locataires du secteur privé
- Pour les propriétaires accédants, les remboursements s'évaluent dans le temps

	Taux d'effort médian <sup>1</sup> en 2010 (%)	Evolution du taux d'effort (points) <sup>2</sup>	
		1996-2006	2008-2010
<b>Ensemble</b>	<b>18,5</b>	<b>0,8</b>	<b>0,1</b>
Locataires du secteur privé	<b>26,9</b>	<b>3,1</b>	<b>1,0</b>
Locataires du secteur social	20,1	1,0	-0,3
Accédants à la propriété	<b>27,2</b>	0,6	<b>0,8</b>
Propriétaires non accédants	9,5	-0,5	0,5
<b>1<sup>er</sup> quartile de niveau de vie<sup>3</sup></b>	<b>23,6</b>	<b>2,8</b>	<b>0,6</b>
Locataires du secteur privé	<b>33,6</b>	<b>7,6</b>	1,9
Locataires du secteur social	20,2	1,8	-1,3
Accédants à la propriété	n.s.	3,4	n.s.
Propriétaires non accédants	15,4	1,4	1,3

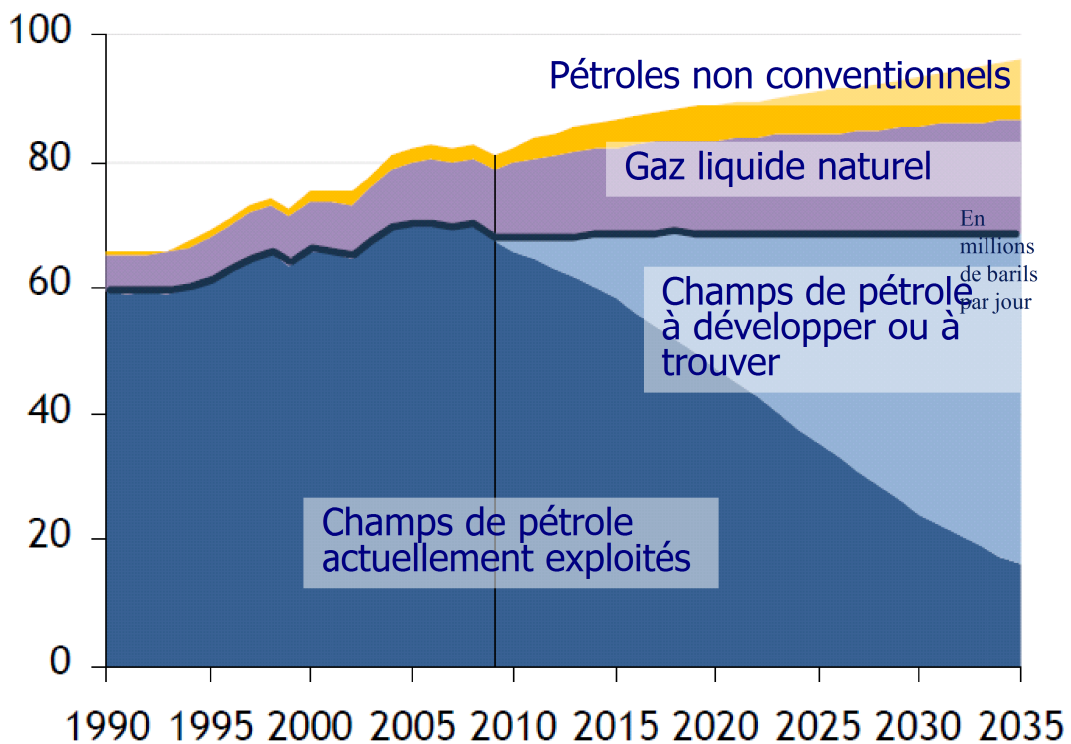
La part du logement dans le budget des ménages en 2010, INSEE Première n°1395, 2012

# La question de la mobilité mise à l'agenda... ... sous l'effet de la volatilité du prix des carburants ?

- Va-t-on vers une inversion de la tendance à toujours plus de mobilité ?
- Baisse de la mobilité dans la plupart des pays développés
- Plafonnement du kilométrage moyen par ménage
- Baisse du taux de possession du permis de conduire chez les jeunes des zones urbanisées denses
- Diffusion sociale de la voiture atteint un seuil
- Mais des différences de plus en plus notables entre agglomérations et territoires peu denses



# La fin de l'énergie « peu chère » ?



Source : AIE, World energy outlook (2010)

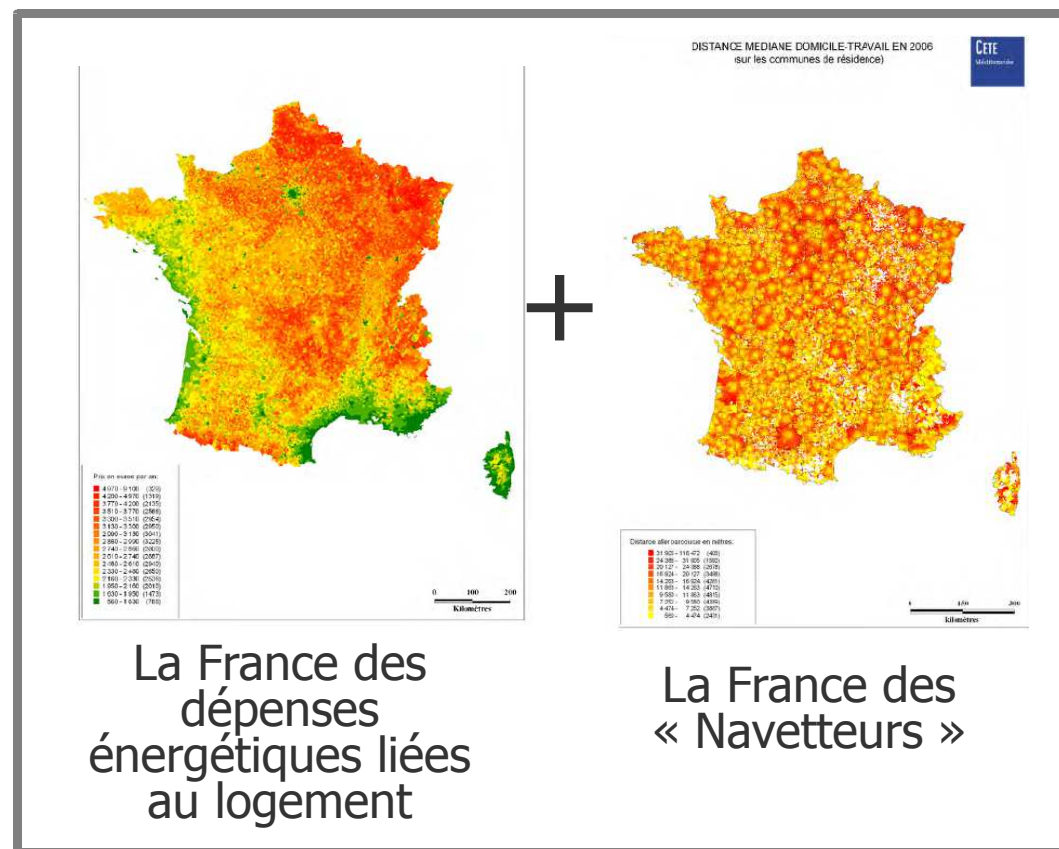
La demande mondiale en pétrole selon un des scénarios optimistes l'AIEA

- Stockage
- Reste monde
- Inde
- Chine
- OCDE
- Demande mondiale

Source: AIEA, WEO 2010

# De la vulnérabilité des territoires à la vulnérabilité des ménages

- Développement d'approches territorialisées à partir de données à la commune sur le logement, les navettes DT et l'équipement des communes
- Une enquête nationale en cours sur la consommation énergétique PHEBUS : Performance de l'Habitat, Équipements, Besoins et USages de l'énergie
- Une approche de la vulnérabilité des ménages pour comprendre les facteurs socio-économiques et géographiques, en utilisant
  - l'Enquête Budget des Familles conduite par l'Insee (2005)
  - Les Enquêtes ménages Déplacements conduites par les collectivités avec l'assistance du Cerema et du MEDDE

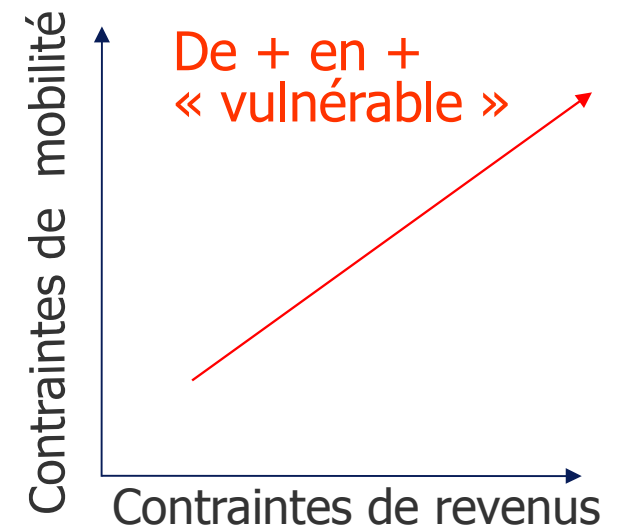
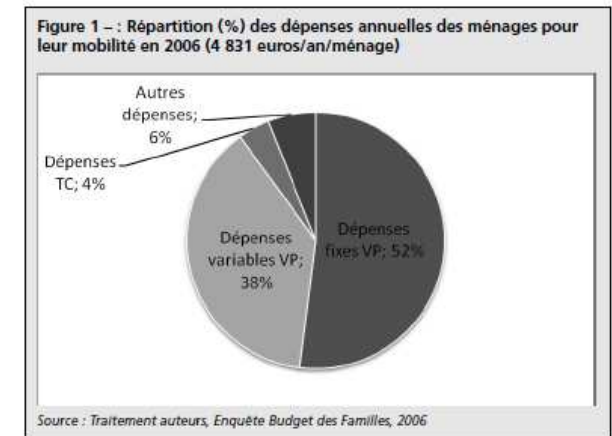


Budget énergétique des ménages : Bertrand Leroux , Tarek Yaïche, Cerema, 2010

# Approcher la notion de vulnérabilité par le taux d'effort

- Estimer les dépenses liées à la mobilité quotidienne
  - Dépenses en transports collectifs
  - Dépenses automobiles en carburant
  - Autres dépenses : fixes (assurances, etc.) et variables (entretien, etc.)
- Estimer les revenus en croisant les éléments issus des EMD et ceux de l'EBF
  - Intégrant les revenus d'activité, les revenus sociaux et les impôts
  - Approche par décile
  - Ramenés par unité de consommation

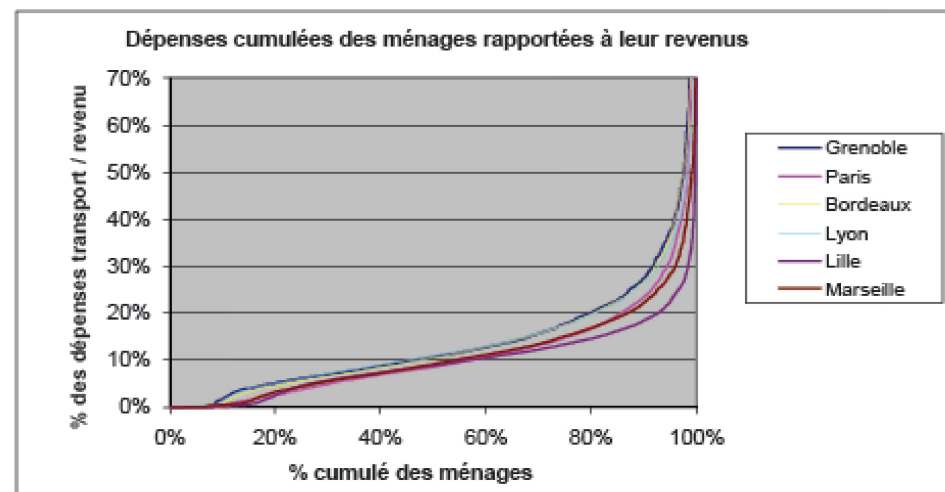
*Utiliser la voiture pour se déplacer au quotidien : taux d'effort et vulnérabilité des ménages face à l'augmentation des prix des carburants, Nicolas JP, Vanco F., Verry D., Reru, 2012.*





# Un seuil de vulnérabilité potentielle autour de 18 % des revenus consacré à la mobilité

- En moyenne, les ménages consacrent 9 à 10% de leur revenu aux dépenses de transport. Mais à partir d'un certain seuil, la part des dépenses consacrées aux transports croît très fortement
- Cela signifie qu'au delà d'un certain seuil de dépenses les ménages doivent adapter leur stratégie et leur comportement de mobilité, et qu'il existe par ailleurs des différences de contraintes suivant les agglomérations.
- Les ménages sont considérés comme potentiellement vulnérables s'ils dépensent plus de 18% de leurs revenus pour se déplacer.



Source : Vanco, Verry (2009) à partir des E.M.D de Grenoble (2002), Paris (2001), Bordeaux (1998), Lyon (1005), Lille (1008) et Marseille (1007)

Dépenses au seuil 80% de la population cumulée	
Ville	% dépenses / revenus
Paris	16,6
Bordeaux	19,7
Grenoble	19,8
Lyon	19,5
Marseille	16,8
Lille	14,5

Source : Vanco Verry 2009

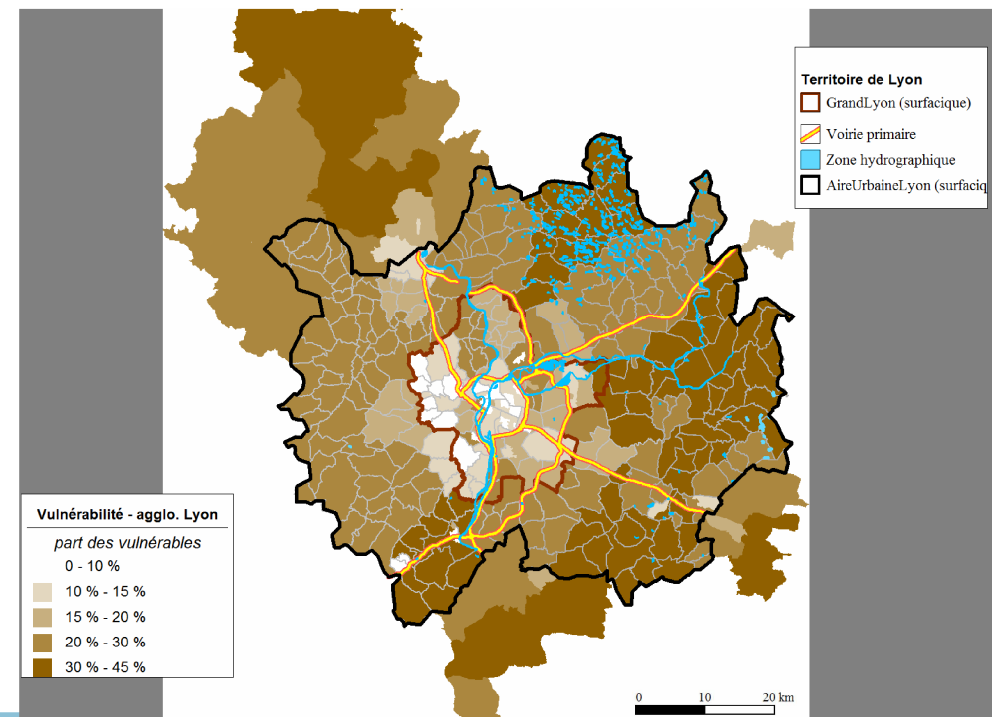
# L'éloignement du centre renforce le risque de vulnérabilité

Tableau 1 – : Caractéristiques des ménages vulnérables sur l'agglomération de Lyon

		Centre	1 <sup>ère</sup> couronne	2 <sup>ème</sup> couronne	Périurbain	Ensemble
Répartition de la population (%)	Pop. vulnérable	22	13	36	29	100%
	Pop. totale	36	15	30	19	100%
Revenu par UC (euros 2006/an)	Pop. vulnérable	13 401	14 110	16 212	15 925	15 248
	Pop. totale	21 592	18 729	21 327	19 503	20 682
Taille du ménage	Pop. vulnérable	2,1	2,8	3,0	3,0	2,8
	Pop. totale	2,1	2,4	2,6	2,6	2,4
Taux de motorisation (veh/men)	Pop. vulnérable	1,35	1,60	2,03	2,06	1,86
	Pop. totale	0,95	1,16	1,61	1,59	1,30
Nb de déplacements (depl)/men	Pop. vulnérable	8,8	10,8	11,7	12,4	11,2
	Pop. totale	7,0	7,9	9,4	9,3	8,3
Part modale de l'automobile (%)	Pop. vulnérable	57 %	61 %	78 %	79 %	72 %
	Pop. totale	37 %	52 %	70 %	73 %	58 %
Distance VP Cond. (km/jour/men)	Pop. vulnérable	36,1	48,4	83	87,3	69,6
	Pop. totale	15,8	24,6	57,7	68,8	39,7
Budget carburant (% revenu)	Pop. vulnérable	5,3 %	5,4 %	7,1 %	7 %	6,5%
	Pop. totale	1,3 %	2,1 %	3,2 %	3,3 %	2,3 %
Budget auto hors carburant (% revenu)	Pop. vulnérable	19,2%	16,2%	15,7%	16,2%	16,7%
	Pop. totale	6,1%	7,4%	8,7%	10,0%	7,6%
Budget autres modes (% revenu)	Pop. vulnérable	2,1%	2,7%	2,4%	1,5%	2,1%
	Pop. totale	0,9%	0,9%	0,6%	0,6%	0,8%

Source : Traitement auteurs à partir de l'EMD Lyon 2006

- 65 % des ménages vulnérables se situent en 2ème couronne ou dans le périurbain
- Ils possèdent des revenus moins élevés que la moyenne
- Un mobilité automobile et un kilométrage élevés





# Les plus concernés : les ménages d'actifs avec enfants à revenus modestes

- Les actifs sont davantage touchés car ils sont soumis à une mobilité contrainte
  - 11,3 % des ménages sans actifs
  - 15,6 % des ménages à un actif
  - 20,1 % des ménages à deux actifs ou plus
  - CSP les plus concernés : ouvriers 29,9 % alors qu'ils représentent sur Lyon 22,5 %, mais aussi les agriculteurs
- La taille des ménages joue très fortement. Au sein des ménages modestes (1<sup>er</sup> tercile de revenu) de deuxième couronne et du périurbain, le risque d'être vulnérable est de
  - 12,9 % pour les ménages d'une personne
  - 31,7 % pour les couples avec 1 enfant
  - 25,3 % pour les couples avec 2 enfants ou plus
- 144 000 ménages vulnérables sur l'agglomération lyonnaise (17,3%) dont 77 000 ménages modestes

**Tableau 2 – : Répartition (%) des ménages vulnérables sur Lyon en fonction de la PCS de la personne de référence parmi les ménages avec au moins un actif**

PCS de personne référence	Population globale	Population vulnérable
Agriculteurs	1,2 %	2,2 %
Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	5,5 %	6,9 %
Prof. libérales, cadres	24,7 %	14,0 %
Prof. intermédiaires, techniciens	25,1 %	24,9 %
Employés	19,5 %	20,4 %
Ouvriers	22,5 %	29,9 %
Autres cas	1,4 %	1,7 %
Ensemble	100,0 %	100,0 %

Source : Traitement auteurs à partir de l'EMD Lyon 2006

**Tableau 3 – : Répartition (%) de la population vulnérable sur Lyon en fonction de la composition du ménage**

Type de ménage	Population totale	Population vulnérable
Personne seule	30,3 %	15,8 %
Famille monoparentale	7,2 %	7,5 %
Couple sans enfant	29,5 %	28,5 %
Couple avec un enfant	11,5 %	17,8 %
Couple avec 2 enfants et plus	19,8 %	28,7 %
Autres types de ménages	1,7 %	1,7 %
Ensemble	100,0 %	100,0 %

Source : Traitement auteurs à partir de l'EMD Lyon 2006

# Trois échelles pour agir ?

- A l'échelle des **ménages** : favoriser une meilleure appréhension des coûts de la mobilité
  - Mobilisation des acteurs du logement
  - Les PDE peuvent-ils jouer un rôle ?
- À l'échelle de la **proximité** : développer la ville des courtes distances et les opportunités de ne pas utiliser systématiquement sa voiture
  - Un enjeu sur la localisation de certains services (quid des groupes scolaires éclatés?)
  - Un enjeu sur les services de transport de proximité
- À l'échelle du **fonctionnement** « **métropolitain** » : encourager les solidarités entre le centre et les périphéries :
  - Fluidifier le marché du logement
  - Dans les territoires dynamiques, organiser un développement polycentrique intégrant des activités.
  - Dans les territoires qui le sont moins : ne faut-il pas penser en terme de résilience ? Organiser le « repli urbain » ?

# Merci

Tristan GUILLOUX  
Déplacements durables

+33 (0)4 72 74 58 21  
tristan.guilloux@cerema.fr