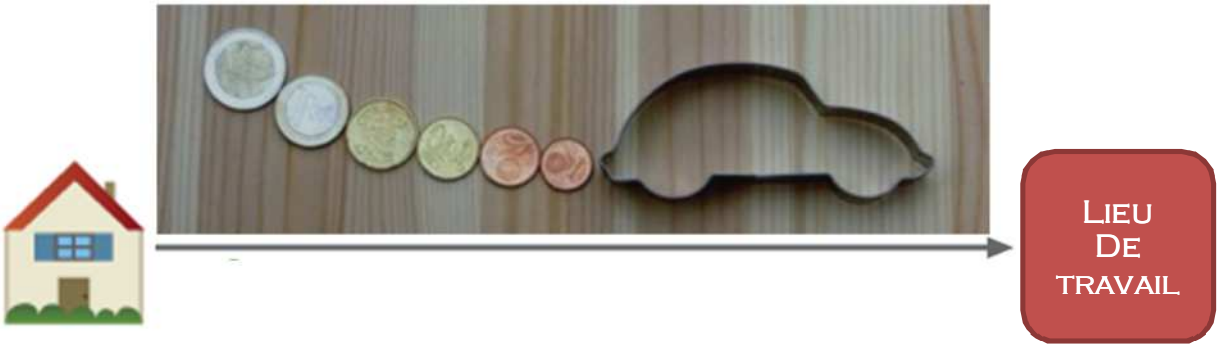
Octobre 2013

VULNERABILITE ENERGETIQUE DES MENAGES EN MATIERE DE **DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL**



Contenu

Sommaire détaillé 4
Synthèse 2
Préambule 9
Méthodologie 10

1. Consommation d'énergie pour les déplacements domicile-travail en voiture entre 1999 et 2008 13
2. Dépense en carburant pour les déplacements domicile-travail entre 1999 et 2008 21
3. Part moyenne du revenu consacrée aux déplacements domicile-travail entre 1999 et 2008 29

Conclusion 39
Bibliographie 39

Agence d'Urbanisme et de Développement de l'agglomération et du pays de Châlons-en-Champagne

Observatoire des Déplacements dans l'Agglomération et le Pays de Châlons-en-Champagne

Sommaire détaillé

Synthèse 4

Préambule 9

Méthodologie 10

1. Consommation d'énergie pour les déplacements domicile-travail en voiture entre 1999 et 2008 13

1.1. Etat des lieux en 1999 13
1.1.1 Consommation en carburant des ménages du Pays châlonnais en 1999 13
1.1.2 Un secteur périurbain et un secteur Nord très touchés 14

1.2. Etat des lieux en 2008 15
1.2.1. Une consommation nettement supérieure à celle de 1999 15
1.2.2. Une couronne péri-urbaine et un secteur Nord qui restent les plus touchés 16

1.3. Evolution de la consommation en carburant, des ménages pour leurs déplacements domicile-travail entre 1999 et 2008 17
1.3.1. Un Pays aux ménages plus énergivores qu'en 1999 en matière de mobilités professionnelles 17
1.3.2. Evolution des communes dont les ménages sont les plus consommateurs du Pays en 1999 17
1.3.3. Evolution des communes les moins énergivores en terme de déplacements domicile-travail de leurs ménages 19

1.4. Caractéristiques des communes ayant une augmentation très élevée de leur consommation en énergie 2020

2. Dépense en carburant pour les déplacements domicile-travail entre 1999 et 2008 21

2.1. Etat des lieux en 1999 21
2.1.1. Dépenses en carburant des ménages du Pays de Châlons en 1999 21
2.1.2. Du fait des caractéristiques de leurs déplacements domicile-travail, les ménages de la couronne péri-urbaine et du secteur Nord globalement plus impactés par rapport au reste du Pays 22

2.2. Etat des lieux en 2008 23
2.2.1. Une dépense qui double entre 1999 et 2008 23
2.2.2. Une couronne et un secteur Nord toujours plus dépensiers en 2008 24

2.3. Evolution de la dépense en carburant, d'un ménage pour ses déplacements domicile-travail depuis 1999 25
2.3.1. Evolution des communes dont les ménages sont globalement les plus impactés par les dépenses de carburant résultant de leurs déplacements domicile-travail en 1999 25

2.3.2. Evolution des communes dont les ménages sont globalement les moins impactés par les dépenses de carburant résultant de leurs déplacements domicile-travail en 1999 27

2.4. Caractéristiques des communes dont les ménages ont ayant significativement augmenté leur dépense en carburant entre 1999 et 2008 du fait de leurs déplacements domicile-travail 28

3. Part moyenne du revenu consacrée aux déplacements domicile-travail entre 1999 et 2008 .. 29

3.1. Etat des lieux en 1999 29
3.1.1. Budget des ménages consacré aux déplacements domicile-travail en 1999 29
3.1.2. Une couronne péri-urbaine et un secteur Nord plus vulnérables que les autres. 30

3.2. Etat des lieux en 2008 32
3.2.1. Situation du Pays en 2008 32
3.2.2. Une couronne et un secteur Nord toujours plus touchés 34

3.3. Evolution de la part de revenu consacrée aux déplacements domicile-travail entre 1999 et 2008 35
3.3.1. Evolution des communes les plus vulnérables en 1999 35
3.3.2. Evolution des 15 communes les moins vulnérables en 1999 37

3.4. Caractéristiques des communes ont globalement augmenté significativement leur part de revenu consacrée aux déplacements domicile travail en 2008 38

Conclusion 39

Bibliographie 39

Synthèse

L'étude qui suit, présente la cartographie de la « vulnérabilité énergétique » des ménages à l'échelle du Pays de Châlons en termes de déplacements domicile-travail et permet d'évaluer l'évolution de ce phénomène sur une dizaine d'années : entre 1999 et 2008. Pour pouvoir comprendre cette évolution, il faut tout d'abord étudier le contexte. Et notamment l'évolution des caractéristiques du parc de voitures mais également l'évolution des performances de celles-ci et le prix des carburants. Tout ceci résumé dans le tableau qui suit.

		1999	2008	Evolution 1999/2008
Essence	consommation	8,25 l / 100km	7,6 l / 100 km	**-7,9%**
	parc	60,45%	44,89%	**-25,7%**
	prix	0,96 €/l soit 1,14 €/l en 2008	1,37 €/l	**+20,2%**
Gazole	consommation	6,65 l / 100 km	6,4 l / 100 km	**-3,8%**
	parc	39,55%	55,11%	**+39,3%**
	prix	0,65 €/l soit 0,77 €/l en 2008	1,27 €/l	**+64,9%**

Source : base de données Pegase 2006 et 2008,
Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie

Au regard de ce tableau, on note qu'entre 1999 et 2008 la consommation moyenne d'une voiture a légèrement diminué. On note notamment, que les voitures roulant à l'essence bénéficient d'une amélioration plus importante. En effet, en 2008, une voiture roulant à l'essence consomme 7,7% moins de litres pour parcourir 100 kilomètres qu'en 1999, contre -3,6% pour une voiture roulant au diesel. Bien que le prix du litre de gazole reste encore moins élevé que celui de l'essence, il subit l'augmentation la plus importante (+65% pour le prix du litre de gazole contre 20% d'augmentation pour celui du litre d'essence). Entre 1999 et 2008, le prix de l'essence domestique a quelque peu augmenté tandis que le prix du gazole domestique à pratiquement doublé[1].

Le prix de l'énergie en constante augmentation et une voiture diesel moins consommatrice qu'une voiture roulant à l'essence, amènent les ménages à acheter davantage de voitures roulant au gazole. D'où une inversion du parc automobile entre 1999 et 2008. En 1999, on possédait davantage des voitures roulant à l'essence, alors qu'en 2008 on possède davantage de voitures roulant au gazole.

[1] Pour des besoins de cohérence, afin de comparer les résultats de 1999 et ceux de 2008, les données monétaires de 1999 ont été converties en euro constant 2008 (1€ de 1999 vaut 1,186 € en 2008).

En ce qui concerne la consommation des ménages du Pays de Châlons-en-Champagne :

La consommation en carburant pour les déplacements domicile-travail, s'accroit en 9 ans pour l'ensemble du Pays. Le nombre de kilomètres augmente également, tous comme l'utilisation de la voiture pour se rendre sur son lieu de travail qui tend à devenir presque systématique.

Si l'on va plus loin en 1999 ou en 2008, les actifs de la couronne péri-urbaine ou bien ceux du secteur Nord sont ceux qui consomment le plus. Ces secteurs se caractérisent par un nombre de kilomètres parcourus par jour plus important que dans le reste du Pays. S'ajoute à cela, un nombre plus important d'actifs résidants au sein de ces communes et notamment un nombre plus important d'actifs par foyer, nécessitant ainsi l'utilisation plus fréquente de la voiture pour se rendre sur son lieu de travail.

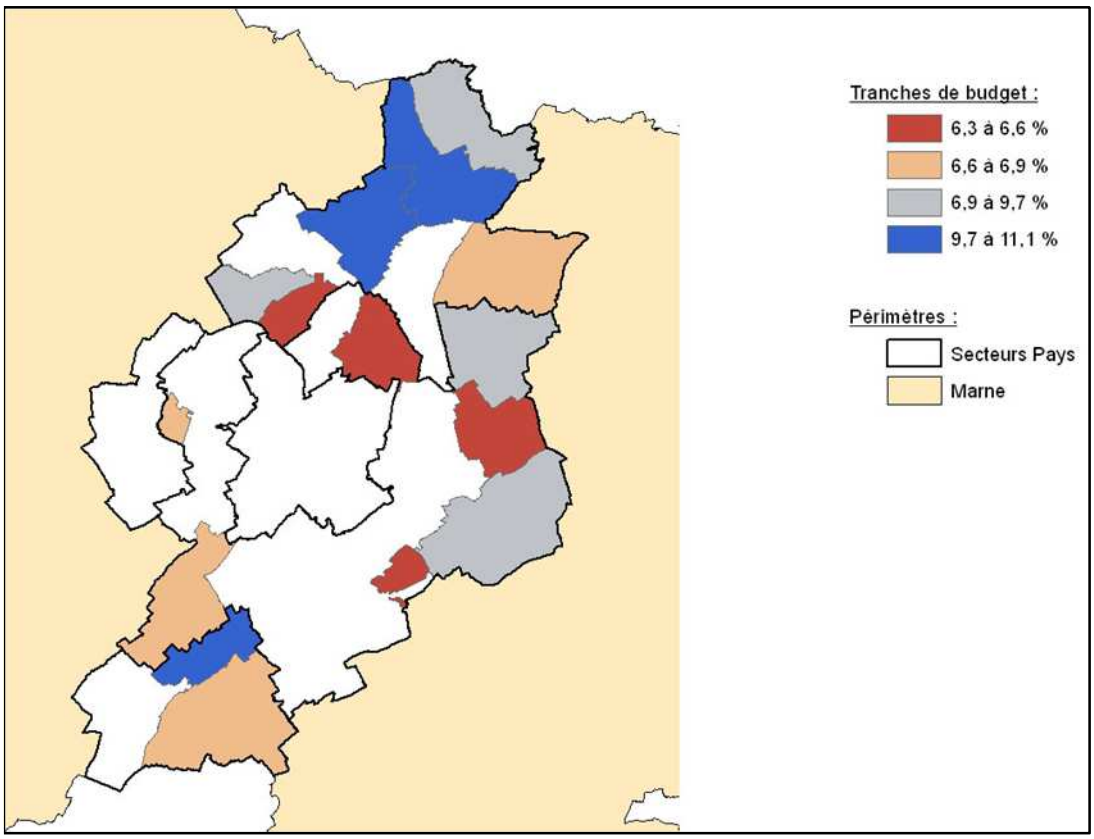
Pour ce qui est de la dépense des ménages :

Tout comme pour la consommation, on constate une dépense qui augmente de façon quasi systématique pour chacune des communes du Pays. On passe d'une dépense de 547 € en 1999 à 1 139 € en 2008. Ceci est dû, à une consommation qui devient plus importante mais également aux prix des énergies qui n'ont cessé de progresser depuis 1999.

En regardant de plus près, on constate que tout comme pour la consommation, les ménages de la couronne péri-urbaine et ceux du secteur Nord restent les plus touchés par cette augmentation des prix des carburants et ont une dépense plus élevée que le reste du Pays, cette facture étant comprise entre 1 300 € et 1 940 € en 2008.

La part moyenne du revenu qu'un ménage du Pays consacre à ses dépenses en carburant pour ses déplacements domicile-travail ait pratiquement doublé par entre 1999 et 2008. Elle passe de 3,5% du revenu en moyenne par ménage en 1999 à 5,7% en 2008.

Budgets les plus élevés en 2008 consacrés aux déplacements domicile-travail
par commune (en % du revenu fiscal médian de 2008)



Source : AUDC 2013

On notera, que les communes de la couronne péri-urbaine et celles du secteur du Nord, sont majoritairement celles, où les ménages consacrent en moyenne une part plus importante de leur budget que le reste du Pays et dépassent les 6% de leur revenu jusqu'à atteindre 11% pour 4 d'entre elles.

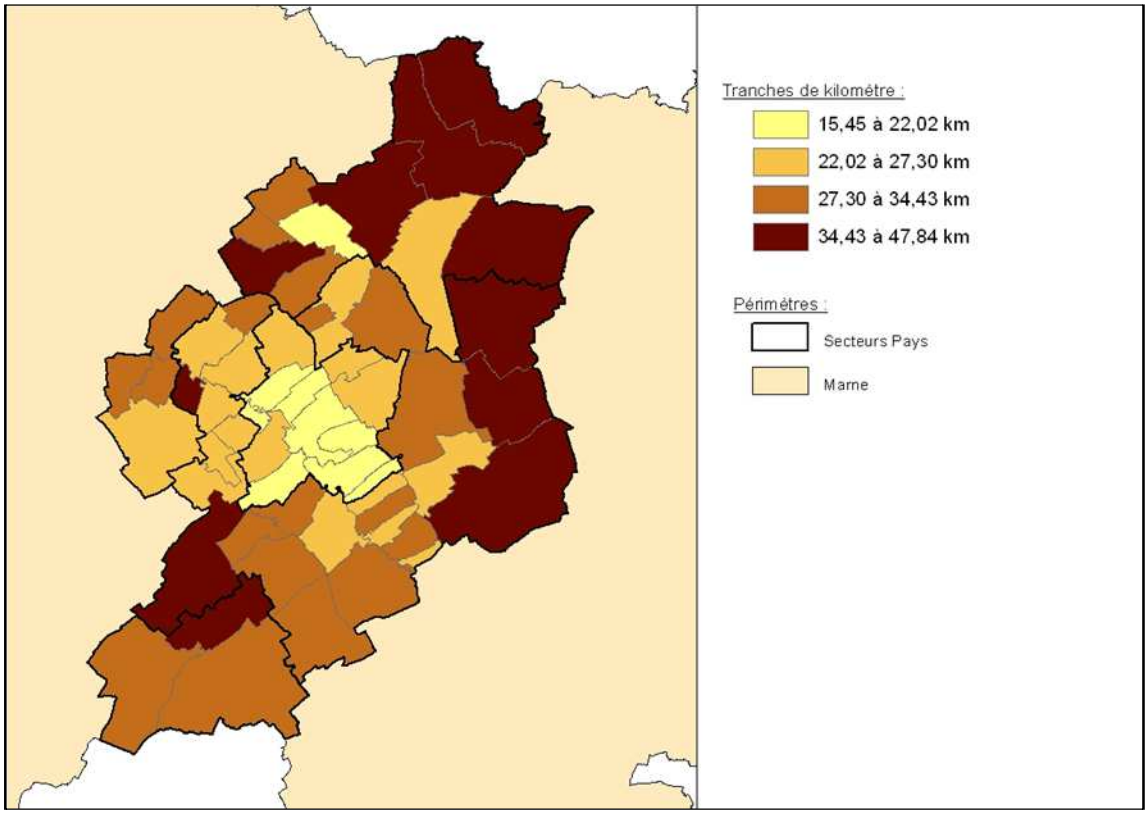
	CAC	Couronne péri-urbaine	Secteur Nord	Secteur Sud	Secteur Ouest
Nombre d'actifs moyen par ménage 1999	1,29	1,22	1,12	0,99	1,20
Nombre d'actifs moyen par ménage 2008	1,92	1,95	1,75	1,95	1,87
Part des actifs utilisant la voiture en 1999	81,44%	76,57%	69,35%	62,10%	74,02%
Part des actifs utilisant la voiture en 2008	82,39%	85,37%	80,47%	89,18%	82,98%

Source : INSEE

Les actifs du secteur Nord utilisent moins la voiture qu'au niveau du Pays ou de la Marne mais ce taux reste élevé. En 2008, 81% des actifs pour le secteur Nord contre 83,6% des actifs au niveau du Pays et 81,58% pour la Marne

Ils parcourent plus de kilomètres que la moyenne du Pays. En 2008, un actif du secteur Nord parcourt en moyenne 41,44 kilomètres contre 31,08 pour un actif du Pays (cf carte ci-dessous).

Distances domicile-travail moyennes parcourues par jour par les ménages en 2008



Source : AUDC 2013

Si on y regarde de plus près, on remarque que les ménages de la CAC parcourent 2 fois moins de kilomètres que les ménages du secteur Nord.

	CAC	Couronne péri-urbaine	Secteur Nord	Secteur Sud	Secteur Ouest
Budget carburant 1999	2,65%	3,74%	3,98%	3,62%	3,69%
Budget carburant 2008	4,03%	5,70%	7,05%	7,85%	5,49%
Revenu médian 1999	16 576,09 €	16 003,74 €	14 051,79 €	14 652,95 €	15 275,05 €
Revenu médian 2008	21 154,50 €	20 940,37 €	18 418,48 €	18 167,88 €	20 883,75 €

Sources : INSEE et AUDC

Avec des revenus inférieurs de 12,8% à ceux du Pays et une part de revenu consacrée aux déplacements de 7,05% en moyenne, les ménages du secteur Nord, semblent être les plus

touchés par la hausse des prix des carburants, et donc, les plus sujets à la vulnérabilité énergétique en termes de carburants.

On voit bien ici, que la vulnérabilité des ménages est dûe essentiellement à des actifs de plus en plus nombreux qui, désirant accéder à la propriété, n'ont pas hésité à parcourir un nombre de kilomètres élevé pour leurs déplacements et ainsi augmenter leur facture énergétique. Ce phénomène est beaucoup plus présent au sein de la couronne péri-urbaine et du secteur Nord. Un secteur Nord qui au regard du niveau de revenu est nettement plus fragile que la couronne.

Préambule

Le contexte énergétique est instable. Entre 2002 et début 2008, le prix du baril de pétrole est passé de 25 à 144 dollars US. Depuis, il est redescendu en dessous de cette valeur plafond. Malgré une baisse relative, le contexte énergétique reste rythmé par des augmentations constantes des coûts des énergies domestiques et des carburants.

Entre le début des années 2000 et aujourd'hui, il y a fort à penser que :

- la conséquence directe de ces augmentations est un accroissement de la facture énergétique des ménages pour le chauffage comme pour les déplacements.
- dans plus en plus de communes, les ménages résidants ont dû faire face à des situations dites de « précarités énergétiques » croissantes et que certains de ces ménages sont davantage en difficulté pour payer leurs factures de consommation des diverses énergies.
- si les ménages ont commencé à ressentir l'effet de cette hausse du prix du pétrole sur leurs dépenses courantes, ils ne semblent néanmoins pas encore avoir pleinement pris conscience de l'impact de leur choix de localisation résidentielle par rapport à leurs dépenses en énergie.

Fort de ces constats et dans le cadre de ses missions de veille territoriale et d'assistance à la mise en œuvre des politiques de développement local, l'Agence d'Urbanisme et de Développement de l'agglomération et du pays de Châlons-en-Champagne (AUDC) a souhaité développer ses connaissances en matière de vulnérabilité énergétique des ménages et des territoires du Pays châlonnais.

La cartographie établie met aussi en évidence les principales évolutions constatées entre 1999 et 2008 pour les communes du Pays de Châlons-en-Champagne. Elle permet de territorialiser la vulnérabilité énergétique et de localiser les communes demandant une attention particulière en raison d'une augmentation de leur niveau de vulnérabilité par rapport aux déplacements domicile-travail. Dans la méthodologie mise en œuvre pour cette analyse, la vulnérabilité d'un ménage a été définie en fonction de la proportion des revenus qu'il utilise pour couvrir ses dépenses induites par ses déplacements domicile-travail.

Méthodologie

Afin de calculer la part moyenne de revenu que consacre un ménage du Pays, il nous faut tout d'abord, pour chaque commune, apprécier la consommation moyenne d'un ménage pour ses déplacements domicile-travail sur une année et son équivalent en termes de dépenses. On ne considère ici, que les déplacements domicile-travail réalisés en voiture, dans la mesure où il s'agit du principal moyen de transport utilisé par les actifs pour se rendre sur leur lieu de travail. Ainsi, les transports en commun et le co-voiturage ne seront pas pris en compte dans notre étude, ceux-ci représentant moins de 26 % des mobilités professionnelles totales.

De plus, considérant qu'il n'est pas possible de réaliser un trajet aussi long quotidiennement les distances domicile-travail supérieures à 300 kilomètres aller-retour ne seront pas prises en compte.

En ce qui concerne la consommation moyenne d'un ménage, nous l'exprimerons en tonne équivalent pétrole (tep) ; ce qui nous permettra de ramener le litre de gazole et le litre d'essence à la même unité. De même que pour le choix de n'étudier que les trajets réalisés en voiture, nous ne prendrons en compte que les deux principaux types de carburant : gazole et essence qui représentent plus de 90% du parc automobile en France. A titre d'information, il convient de rappeler que :

- 1 000 litres de gazole équivalent à 0,85 tep,
- 1 000 litres d'essence équivalent à 0,79 tep.

Nos estimations sont basées sur :

Des fichiers détails fournis par :

L'INSEE

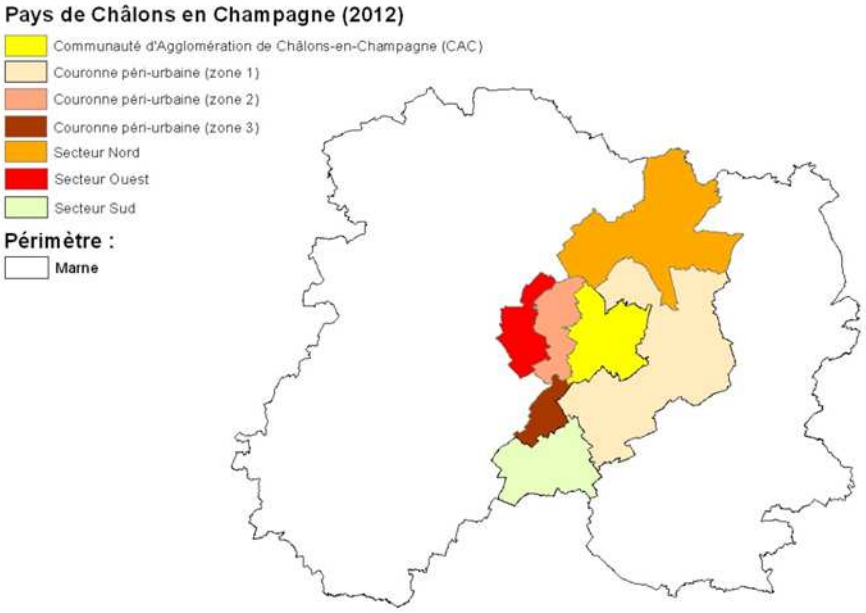
- Fichiers détails MOBPRO08 qui rassemblent toutes les informations sur les déplacements domicile-travail des individus du territoire français : notamment leur lieu de résidence et leur lieu de travail, les actifs utilisant leur voiture pour se rendre au travail, le nombre moyen d'actifs ayant un emploi par ménage. Il s'agit de données issues du recensement de la population millésimées 2008.
- RP99 navettes lieux résidence-travail : on y retrouve la commune de résidence et celle du lieu de travail pour les actifs en 1999 et les actifs utilisant la voiture pour leurs déplacements domicile-travail. Il s'agit de données issues du recensement de la population datant de 1999.
- DGFIP 2009 et DGI 2000 : Il s'agit de fichiers d'origine fiscale renseignant notamment, le revenu médian[2] des ménages par unité de consommation[3] pour chaque commune de France.

[2] En euro constant 2008

[3] L'INSEE définit l'Unité de consommation comme un « système de pondération attribuant un coefficient à chaque membre du ménage et permettant de comparer les niveaux de vie de ménages de tailles ou de compositions différentes. Avec cette pondération, le nombre de personnes est ramené à un nombre d'unités de consommation »

Le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie

Il s'agit de données provenant de la base Pégase (acronyme de Pétrole, Électricité, Gaz et Autres Statistiques de l'Énergie) produite par les services du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie. Pégase contient des données sur le parc automobile en 1999 et en 2008, le prix des énergies domestiques en 1999 et 2008, et la consommation d'un véhicule selon qu'il roule au gazole ou à l'essence pour les années 1999 et 2008.



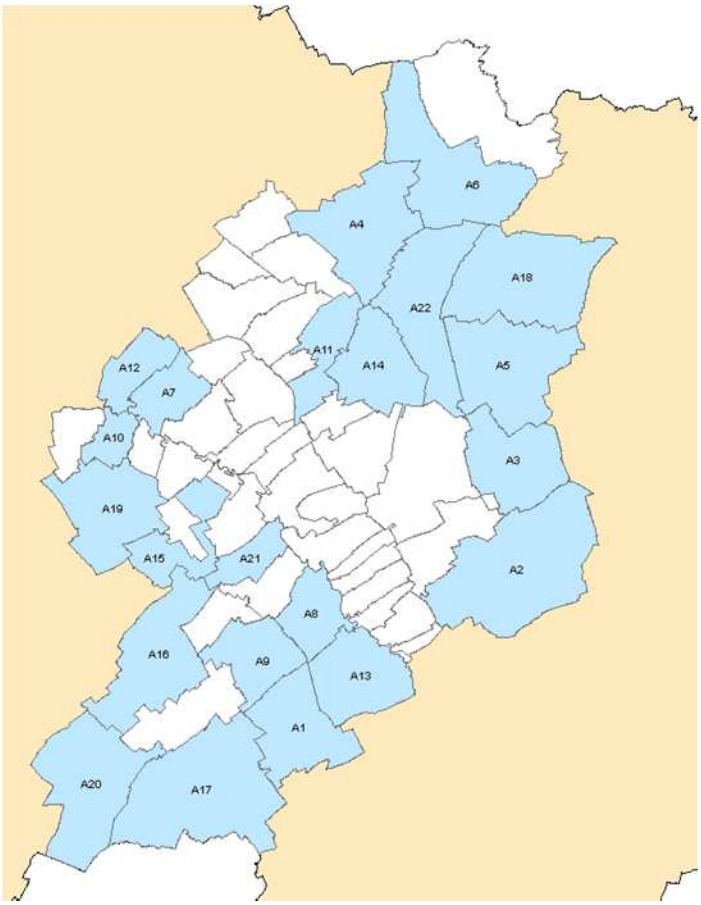
Les territoires d'étude

Le Pays de Châlons-en-Champagne compte 92 communes et a été partagé en différents secteurs :

- Communauté d'Agglomération de Châlons-en-Champagne (CAC),
- Couronne péri-urbaine elle-même partagée en 3 zones (1, 2, 3),
- Secteur Nord (comprenant les camps militaires de Mourmelon et Suippes),
- Secteur Sud (zone essentiellement rurale),
- Secteur Ouest.

Pour des raisons de fiabilité/pertinence des calculs/résultats[4], il a été nécessaire de réaliser des agrégats de communes (22). Nos territoires d'études se sont donc réduits de 92 communes du pays à 56 communes ou groupes de communes. Dans la suite de l'étude, on considérera un agrégat de communes comme une seule et même commune.

[4] Afin de respecter le seuil de 100 actifs au minimum utilisant la voiture pour leur trajet domicile travail par commune.



A1: Coupetz, Faux-Vésigneul
A2: Moivre, Le Fresne, Coupéville, St-Jean-sur-Moivre, Dampierre-sur-Moivre, Francheville
A3: Poix, Somme-Vesle
A4: St-Hilaire-le-Grand, Jonchery-sur-Suippe
A5: St-Remy-sur-Bussy, La-Croix-en-Champagne, Tilloy-et-Bellay
A6: Ste-Marie-à-Py, Souain-Perthes-lès-Hurlus
A7: Aigny, Vraux
A8: Sogny-aux-Moulins, Mairy-sur-Marne
A9 : Breuvery-sur-Coole, St-Quentin-sur-Coole, Cernon
A10: Cherville, Jâlons
A11 : Vadenay, Dampierre-au-Temple
A12 : Condé-sur-Marne, Isse
A13 : Togny-aux-Boeufs, Vitry-la-Ville, Cheppes-la-Prairie, St-Martin-aux-Champs
A14 : Cuperly, La-Cheppe
A15 : Villers-le-Château, Thibie
A16: Soudron, Vatry, Cheniers
A17: Sommesous, Dommartin-Lettrée, Soudé
A18: Somme-Suippe, Somme-Tourbe, St-Jean-sur-Tourbe, Laval-sur-Tourbe
A19 : Champigneul Champagne, Pocancy
A20: Lenharrée, Vassimont-et-Chapelaine, Haussimont, Montépreux
A21: Coolus, Compertrix
A22 : Suippes, Bussy-le-Château

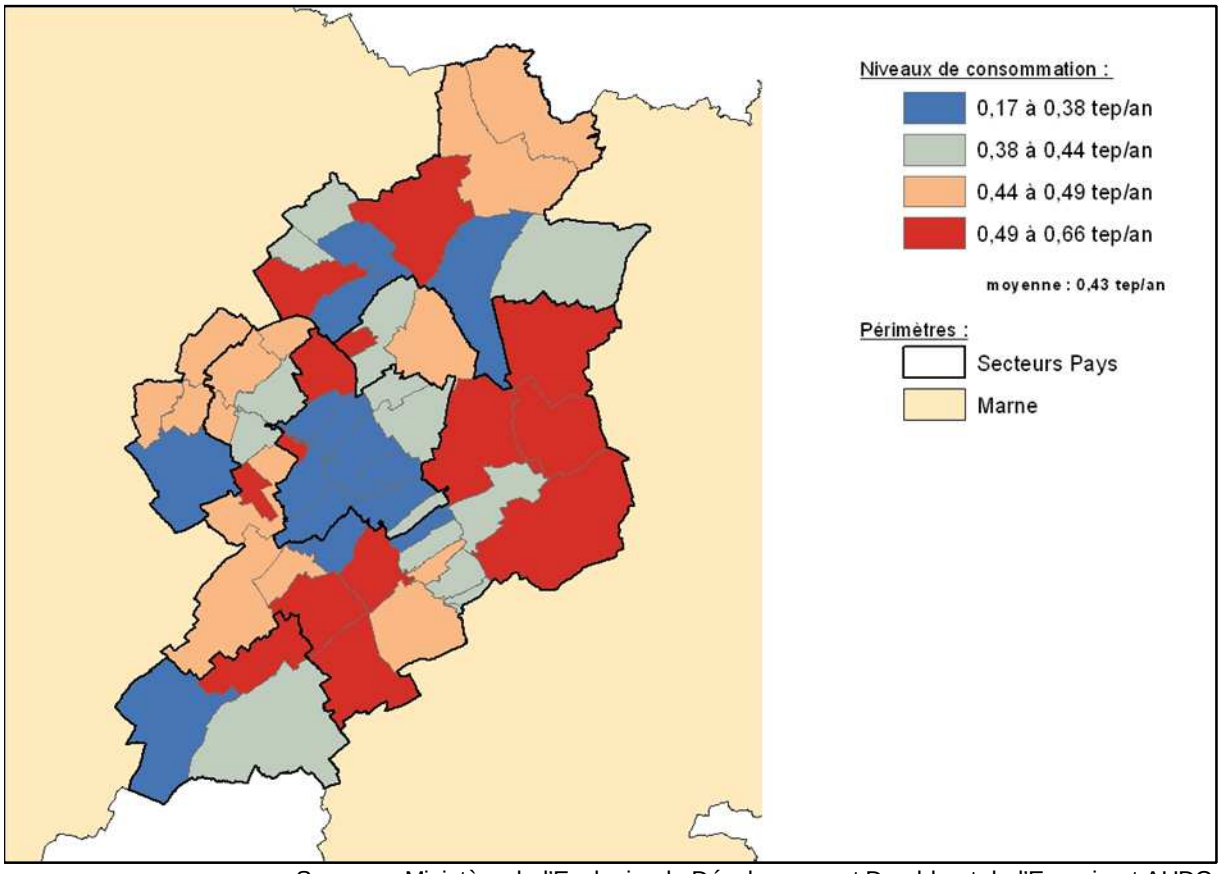
1. Consommation d'énergie pour les déplacements domicile-travail en voiture entre 1999 et 2008

En 2008, les voitures roulant au gazole représentent 55% du parc automobile contre 39% en 1999. Elles consomment également moins pour parcourir 100 km, que celles roulant à l'essence (6,4 l / 100 km pour une voiture de type gazole contre 7,6 l / 100 km pour une voiture de type essence). Alors que l'on pourrait s'attendre à une baisse de la consommation moyenne par ménage en 2008, on constate que cette consommation s'est accrue en 9 ans.

1.1. Etat des lieux en 1999

1.1.1 Consommation en carburant des ménages du Pays châlonnais en 1999

Consommation moyenne d'énergie consacrée aux déplacements domicile-travail par commune (en tep/ménage/an) en 1999

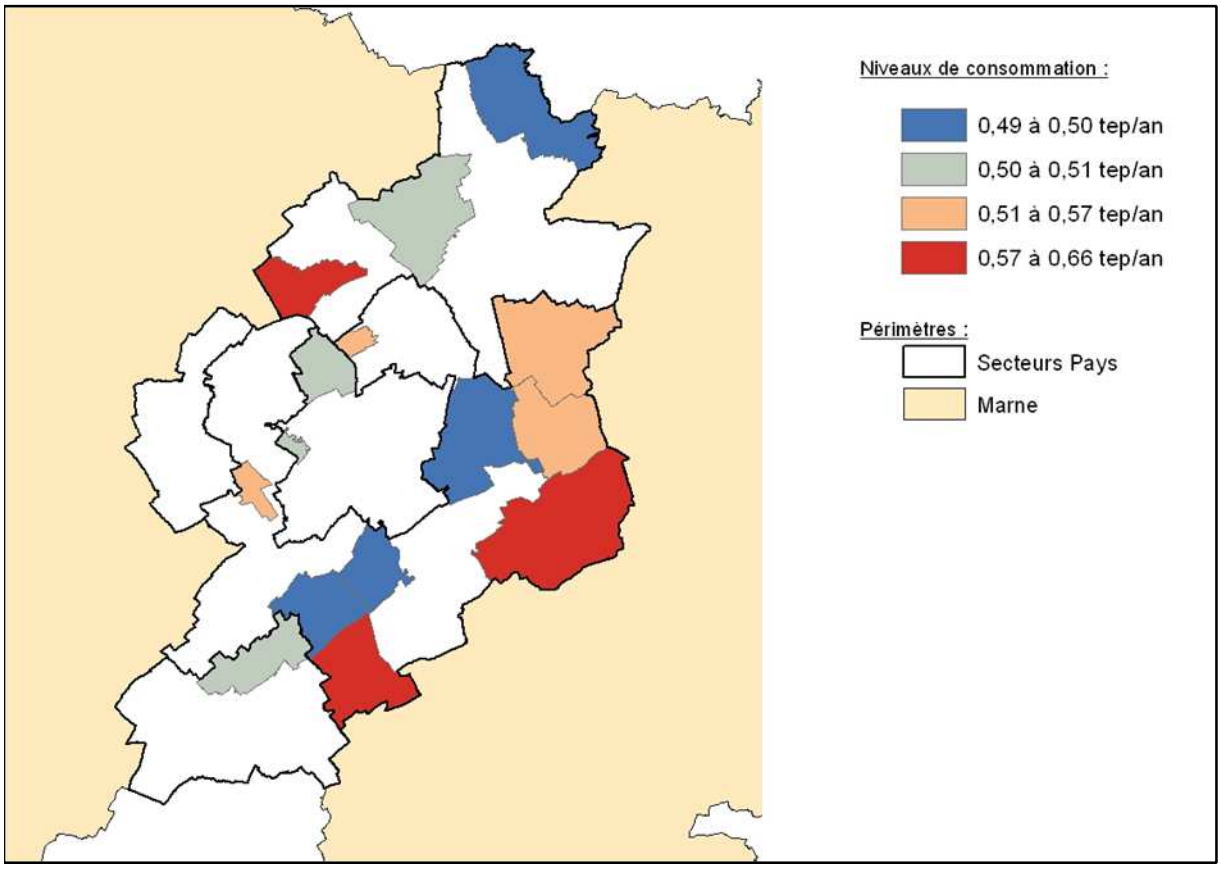


Sources : Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie et AUDC

En 1999, dans 31 communes (ou agrégat), les ménages consomment en moyenne plus de 0,43 tep/an pour leurs déplacements domicile-travail. Cela s'explique en partie par une distance moyenne parcourue par ménage pour les déplacements domicile-travail élevée ; comprise entre 13,15 km et 39 km et un taux de recours à la voiture très important (75,5% des actifs du Pays utilisent la voiture pour aller travailler).

1.1.2 Un secteur périurbain et un secteur Nord très touchés

Consommations les plus élevées en 1999 consacrées aux déplacements domicile-travail en voiture, par commune (en tep/ménage/an)



Sources : Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie et AUDC

Les communes aux ménages les plus énergivores en termes de déplacements domicile-travail, présentent une consommation supérieure à 0,49 tep par an et par ménage. Ces communes sont concentrées dans des zones périphériques, plus particulièrement au niveau de la couronne périurbaine.

60 % de ces communes se situent en couronne périurbaine ; notamment en zone 1 et 20% se situent dans le secteur Nord.

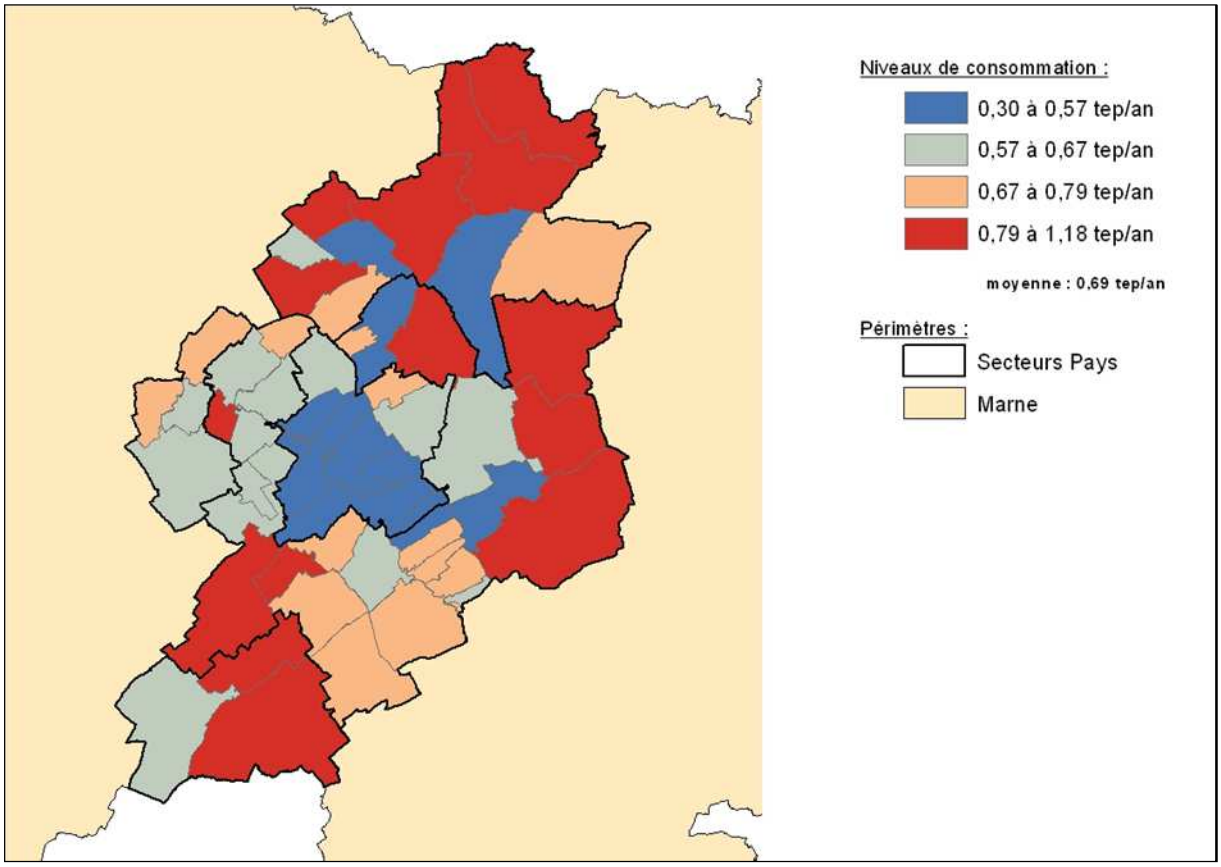
Le plus souvent, il s'agit de communes se caractérisant par :

- Un certain éloignement par rapport aux principaux pôles d'activités du Pays châlonnais et en particulier celui de Châlons-en-Champagne.
- Une proportion d'actifs un peu plus marquée. En 1999, on comptait en moyenne pour ces communes 1,18 actifs par ménage contre 1,1 à l'échelle marnaise, ces actifs utilisant très majoritairement leur voiture pour leurs déplacements professionnels.

1.2. Etat des lieux en 2008

1.2.1. Une consommation nettement supérieure à celle de 1999

Consommation moyenne d'énergie consacrée aux déplacements domicile-travail par commune (en tep/ménage/an en 2008)

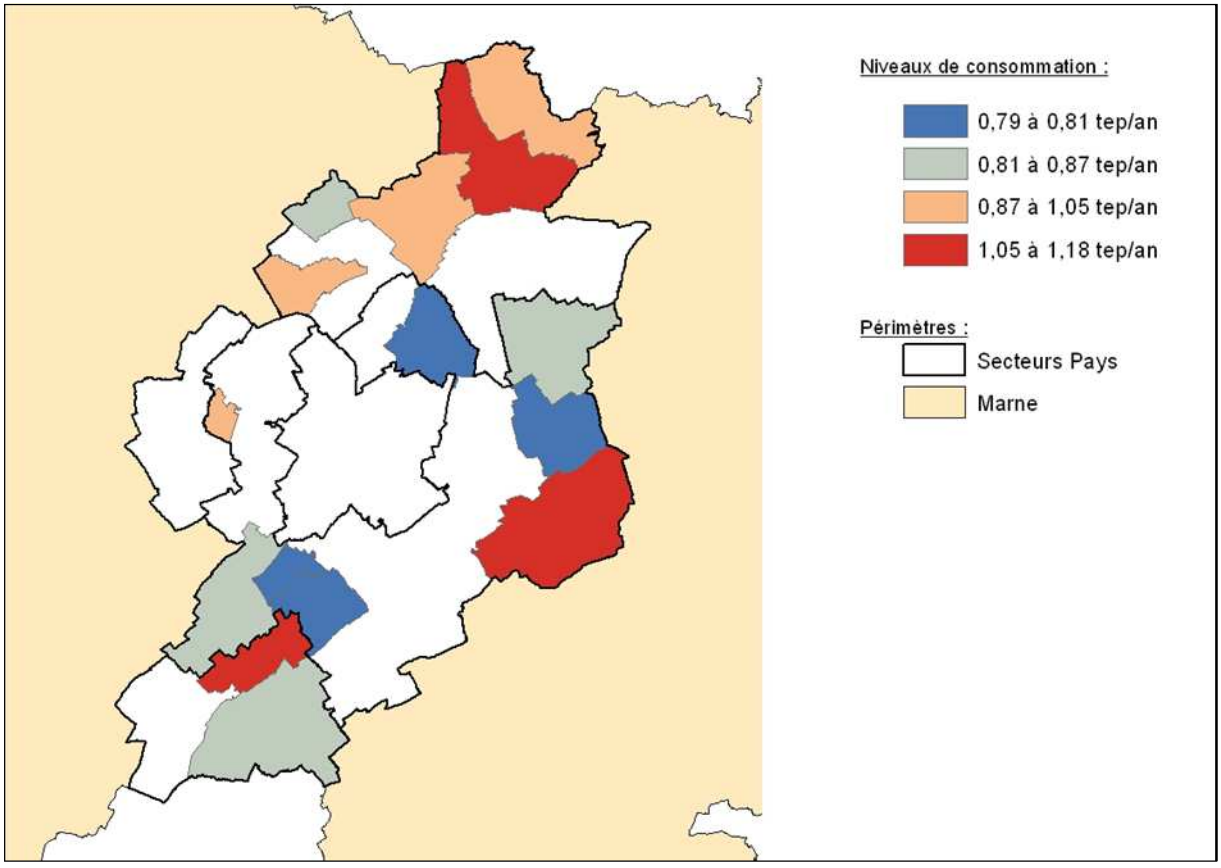


Sources : Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie et AUDC

En 2008, dans 27 communes (ou agrégats) les ménages consomment maintenant 1,6 fois plus de carburant qu'en 1999 (0,69 tep/an en 2008 contre 0,43 tep/an en 1999), ce qui représente 47,4% des ménages du Pays. Cette consommation varie entre 0,30 et 1,18 tep/an/ménage. On constate une augmentation de la consommation alors que les actifs du Pays parcourent en moyenne autant de kilomètres pour se rendre au travail qu'en 1999 ; distance comprise entre 15,45 km et 47,83 km. Ceci s'explique donc en grande partie par un taux de recours à la voiture qui devient plus important (+10%).

1.2.2. Une couronne péri-urbaine et un secteur Nord qui restent les plus touchés

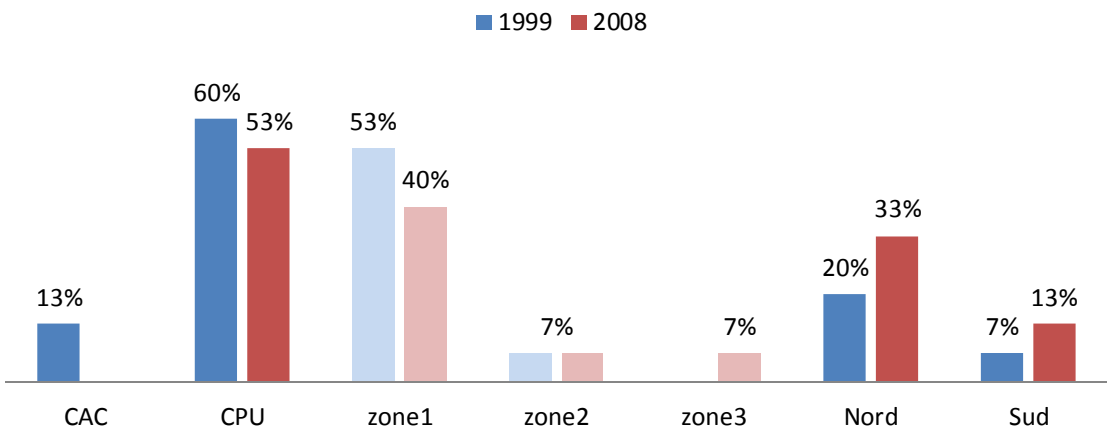
Consommation les plus élevées en 2008, consacrées aux déplacements domicile-travail en voiture, par commune (en tep/ménage/an)



Sources : Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie et AUDC

On retrouve en 2008, les ménages les plus énergivores au sein des mêmes zones périphériques qu'il y a 9 ans. Leur consommation y est supérieure à 0,79 tep/an/par ménage.

Répartition des communes présentant les consommations de carburant les plus élevées



Sources : Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie et AUDC

53% de ces communes (ou agrégats) concernées se trouvent en couronne périurbaine (notamment dans la zone 1) et un tiers d'entre elles dans le secteur Nord.

Le plus souvent, il s'agit, tout comme pour celles de 1999, de communes (ou agrégats) se caractérisant par :

- Un certain éloignement par rapport aux principaux pôles d'activités du Pays châlonnais et en particulier celui de Châlons-en-Champagne.
- Une proportion d'actifs un peu plus marquée. En 2008, on comptait en moyenne pour ces communes 1,9 actifs par ménages contre 1,87 à l'échelle marnaise, ces actifs utilisant très majoritairement leur voiture pour leurs déplacements professionnels. En 2008, 84% des actifs de ces communes utilisaient leur voiture pour se rendre au travail.

1.3. Evolution de la consommation en carburant des ménages pour leurs déplacements domicile-travail entre 1999 et 2008

1.3.1. Un Pays aux ménages plus énergivores qu'en 1999 en matière de mobilités professionnelles

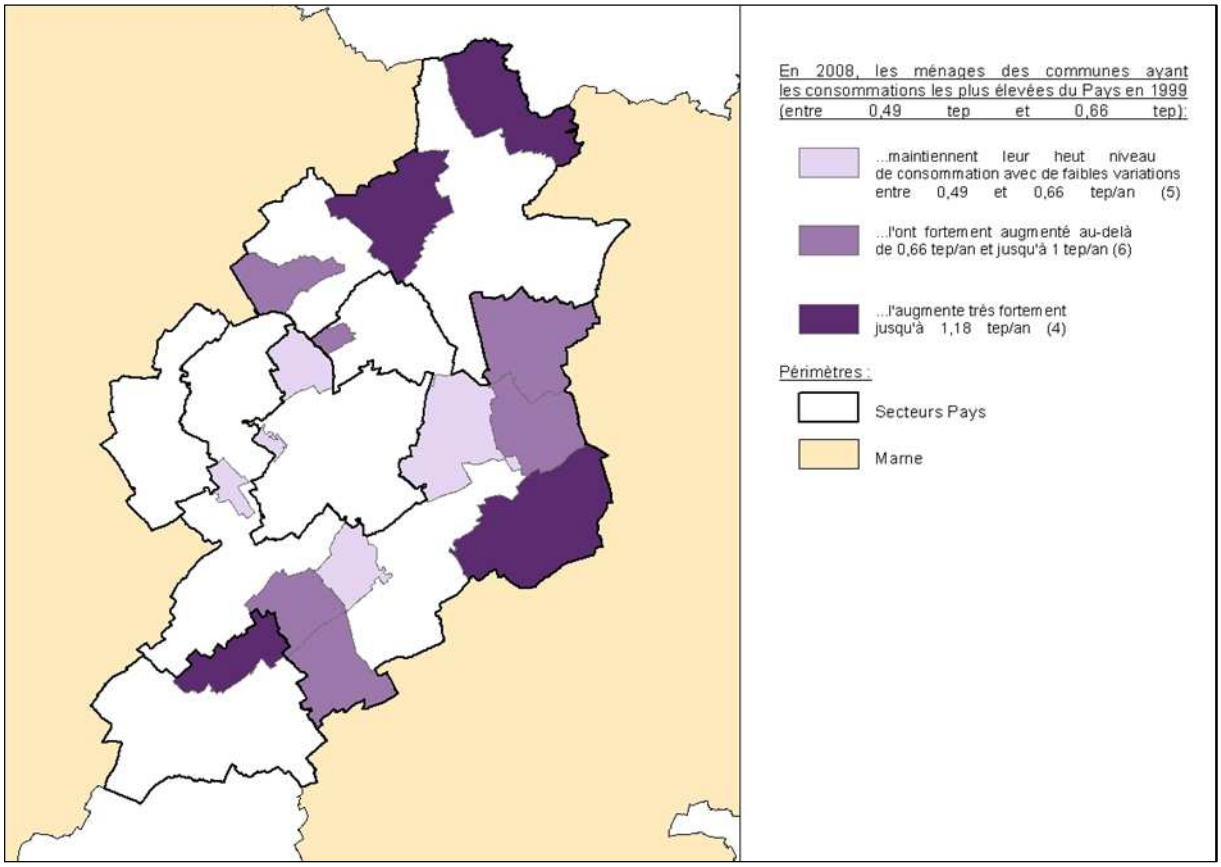
En 2008, les actifs du Pays consomment beaucoup plus de carburant. On peut imputer cette hausse, à une distance domicile-travail qui s'allonge, une utilisation de la voiture qui devient plus importante ainsi qu'à une tendance à l'usage d'un véhicule par chacun des actifs du ménage.

Des écarts se creusent également entre les ménages ayant la plus faible consommation de carburant et ceux ayant la plus forte. Alors que l'on constate un écart de 0,5 tep entre les plus consommateurs et les moins consommateurs en 1999, cet écart est pratiquement multiplié par 2 en 2008 (0,88 tep d'écart).

1.3.2. Evolution des communes dont les ménages sont les plus consommateurs du Pays en 1999

En 1999, dans ces communes les plus touchées, un ménage consommait en moyenne entre 0,49 et 0,66 tep/an/ménage. En 2008, un tiers des communes (ou agrégats) dont les ménages présentaient une consommation de carburant élevée en 1999, s'est maintenu à ce niveau, aucune ne l'a diminué et 2 de ces communes sur 3 l'ont augmenté significativement, dont 40% ayant une consommation supérieure à 1 tep/an/ménage.

Situation des communes en 2008 comparée à l'évolution de la consommation de carburant consacrée aux déplacements domicile-travail en 1999 (en tep/ménage/an)



Sources : Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie et AUDC

Parmi celles-ci :

- Dans 5 communes (ou agrégats)[5], les ménages ont maintenu leur haut niveau de consommation de carburant avec de faibles variations, entre 0,49 et 0,66 tep/an/ménage (+33.7% d'augmentation en moyenne)

- Dans 6 communes (ou agrégats)[6], les ménages ont vu leur consommation en carburant fortement augmenter dépassant le maximum de 1999. En 2008 cette consommation est maintenant comprise entre 0,66 tep/an et 1 tep/an/ménage (+66% d'augmentation en moyenne pour ces communes).

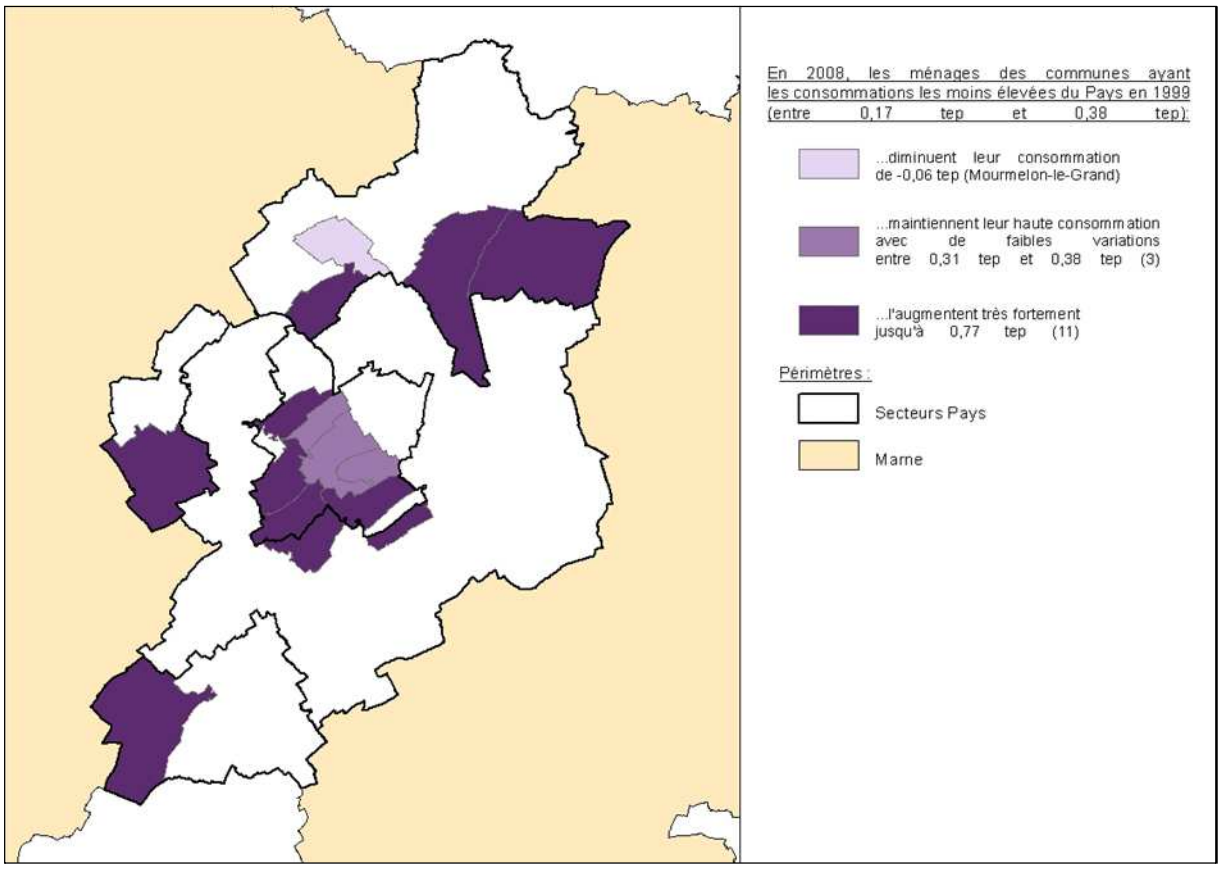
- Dans 4 communes (ou agrégats)[7], les ménages dépassent 1 tep/an de consommation en carburant. De plus, pour un agrégat de communes, les ménages atteignent une consommation de carburant de 1,18 tep/an. C'est pratiquement le double de la consommation maximum d'un ménage en 1999 (+82,7% en moyenne pour ces communes). Bussy-Lettrée atteint jusqu'à 121% d'augmentation entre 1999 et 2008.

[5] Il s'agit des territoires coloriés en violet clair dans la carte de la page 18.
[6] Il s'agit des territoires coloriés en violet moyen dans la carte de la page 18.
[7] Il s'agit des territoires coloriés en violet foncé dans la carte de la page 18.

1.3.3. Evolution des communes les moins énergivores en terme de déplacements domicile-travail de leurs ménages

En 1999, dans les 15 communes (ou agrégats) les moins touchées, les ménages ont une consommation moyenne faible, comprise entre 0,17 tep et 0,38 tep/an. En 2008, ces ménages ont néanmoins pratiquement tous augmenté leur consommation en carburant pour leurs déplacements domicile-travail.

Situation des communes en 2008 comparée à l'évolution de la consommation de carburant consacrée aux déplacements domicile-travail en 1999 (en tep/ménage/an)



Sources : Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie et AUDC

Parmi ces communes (ou agrégats) :

- Les ménages de Châlons-en-Champagne, Saint-Martin-sur-le-Pré et Saint-Memmie ont en moyenne maintenu leur faible consommation (+ 69% d'augmentation en moyenne pour ces communes), Châlons-en-Champagne ayant la plus forte, avec 90% d'augmentation. Pour cette ville, la consommation des ménages passe de 0,17 tep/an en 1999 à 0,33tep/an en 2008.
- Les ménages de Mourmelon-le-Grand ont en moyenne diminué leur consommation : avec 0,30 tep/an/ménage (-0.06 tep par rapport à 1999).
- Dans 11 communes (ou agrégats)[8], les ménages ont augmenté leur consommation, jusqu'à dépasser le maximum de 1999 (+ 76,5% d'augmentation en moyenne pour ces communes). La plus forte augmentation est subie par Bouy (+0,40 tep en 9 ans).

[8] Il s'agit des territoires coloriés en violet foncé dans la carte de la page 20.

1.4. Caractéristiques des communes ayant une augmentation très élevée de leur consommation en énergie

En 2008, dans 35 communes (ou agrégats), les ménages ont tous accru leur consommation au-delà de 50%. Parmi ces territoires, 38% viennent de la couronne périurbaine, 23% de la CAC et 20% du secteur Nord.

La distance moyenne parcourue par ces ménages est de 30,6 km/jour en 2008 et a augmenté de 17,6% par rapport à 1999. On peut également noter que, ces territoires ce caractérisent par un nombre d'actifs par ménage moyen de 1,94. Il s'agit d'un nombre qui est 1,7 fois plus important qu'en 1999. Par ailleurs, la part d'actifs utilisant la voiture pour aller travailler de 82,9% qui augmente de 12,5%.

Parmi 5 de ces communes (ou agrégats), les ménages ont plus que doublé leur consommation moyenne, au-delà de 1 tep/an et atteignent la valeur maximale de 2008.

Cette augmentation s'explique par :

- une distance moyenne parcourue, par un ménage pour se rendre sur son lieu de travail qui s'accroît de 22%,
- un doublement nombre du d'actifs moyen par ménage dans ces communes ; ce qui favorise ainsi un recours à la voiture plus important (+39% entre 1999 et 2008).

Les ménages de Bussy Lettrée, Aulnay-sur-Marne, St-Hilaire-le-Grand, Jonchery-sur-Suippe, Baconnes, Sommepy-Tahure et Bouy, ont vu leur consommation plus que doubler entre 1999 et 2008.

Les ménages de ces territoires ont eux aussi augmenté leur distance domicile-travail moyenne de 24% entre 1999 et 2008. Il en est de même concernant la part d'actifs utilisant la voiture (+28.8%). Ste-Mary-à-Py, Souain-Perthes-lès-Hurlus constituent le groupe de communes, qui subit la plus forte augmentation (+125%).

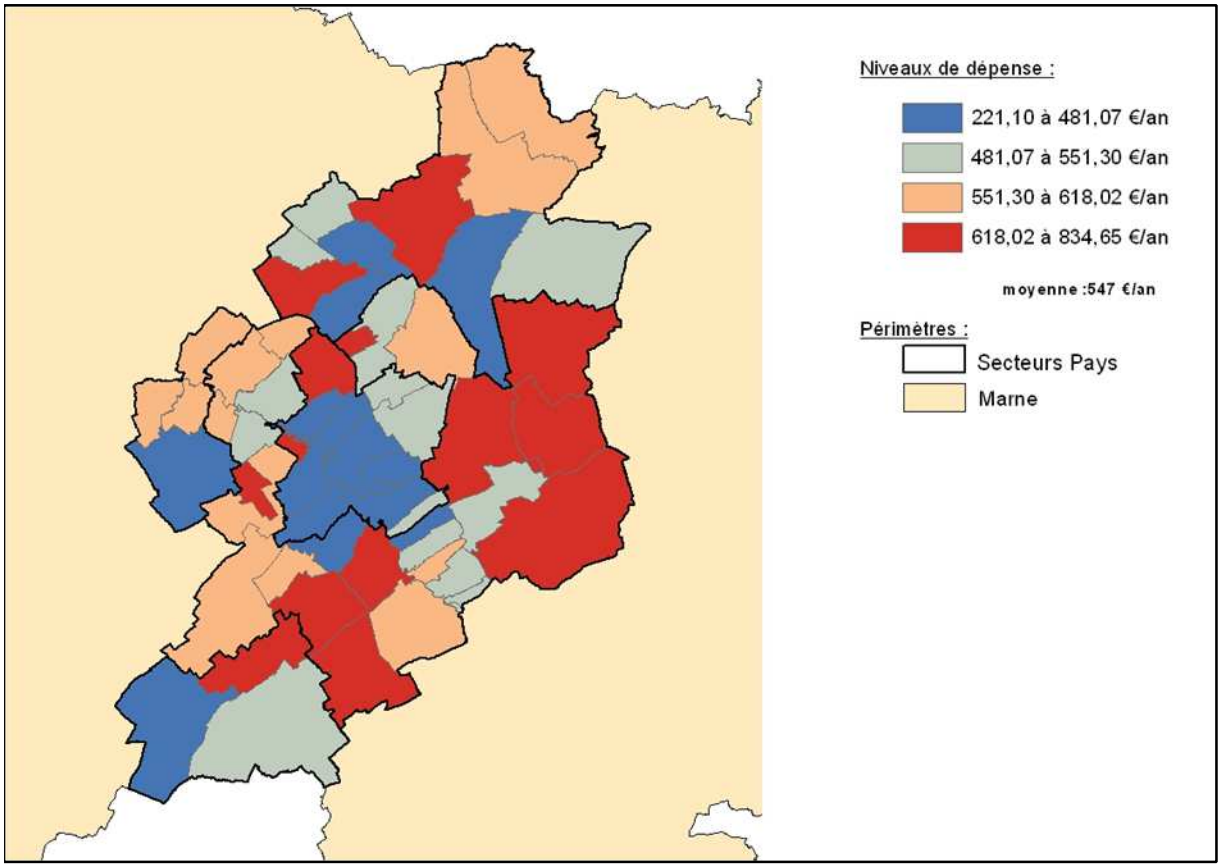
Bien que, le parc national ait évolué en faveur de voitures moins consommatrices, la distance moyenne a quant à elle augmenté, tout comme le nombre d'actifs utilisant la voiture pour aller travailler, ce qui n'a fait qu'accroître la consommation moyenne du Pays. Cette évolution est plus marquée dans les secteurs péri-urbain et Nord.

2. Dépense en carburant pour les déplacements domicile-travail entre 1999 et 2008

2.1. Etat des lieux en 1999

2.1.1. Dépenses en carburant des ménages du Pays de Châlons en 1999

Dépense moyenne d'énergie consacrée aux déplacements domicile-travail par commune (en tep/ménage/an) en 1999



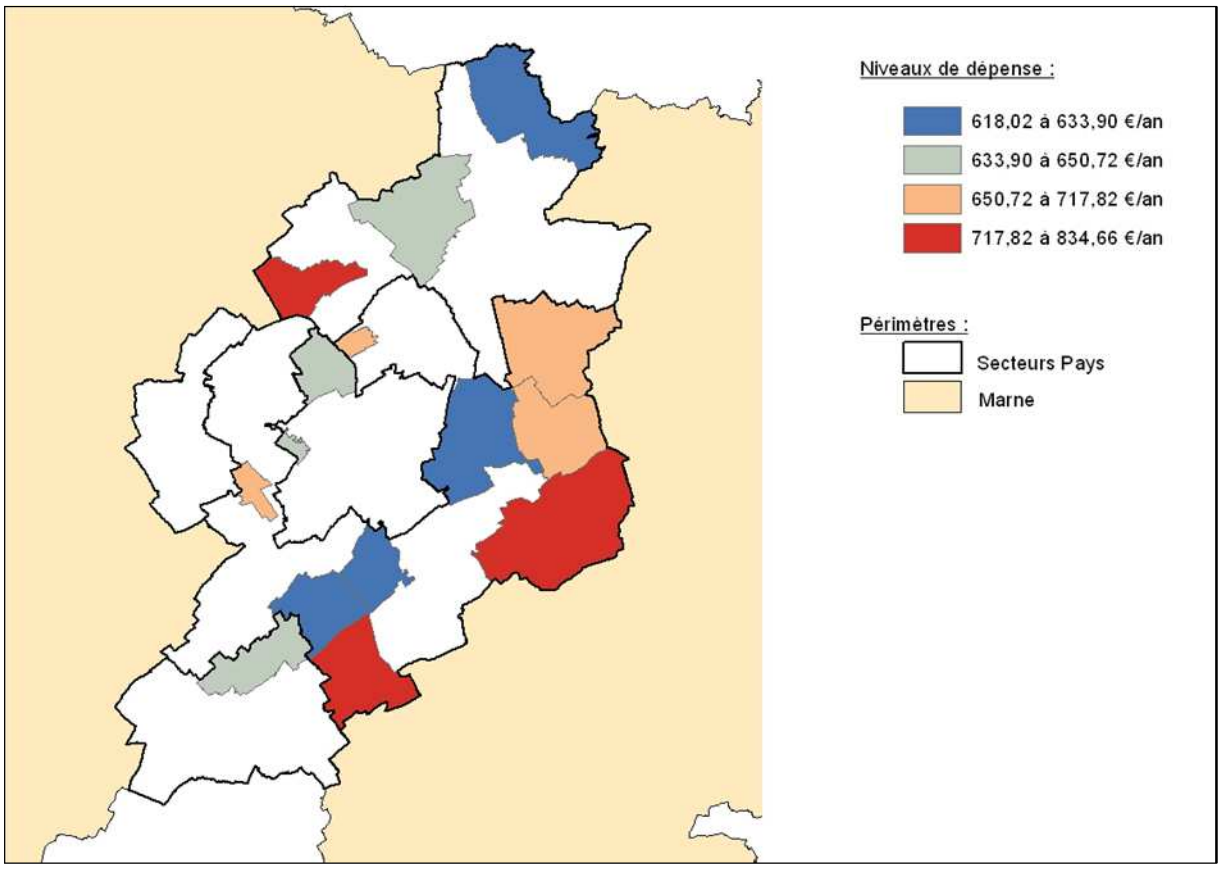
Sources : Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie et AUDC

En 1999, 30 communes (ou agrégats) ont une dépense moyenne supérieure à 547 €/an, ce phénomène concernant 53,6% des ménages du Pays. On note ici, qu'il s'agit de territoires dont les ménages ont également les plus haut niveaux de consommation de carburant et où l'utilisation de la voiture pour se rendre au travail est la plus importante, tout comme le nombre de kilomètres qu'un actif de ces communes parcourt en moyenne pour ses déplacements domicile-travail.

Ce phénomène s'observe essentiellement au niveau de la zone péri-urbaine et du secteur Nord.

2.1.2. Du fait des caractéristiques de leurs déplacements domicile-travail, les ménages de la couronne péri-urbaine et du secteur Nord globalement plus impactés par rapport au reste du Pays

Dépense les plus élevées en 1999 consacrées aux déplacements domicile-travail par commune (en tep/ménage/an)



Sources : Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie et AUDC

En moyenne, un ménage de la couronne péri-urbaine (53% des ménages) ou du secteur Nord (20 % des ménages) dépense entre 618 € et 834 € par an pour ses déplacements domicile-travail.

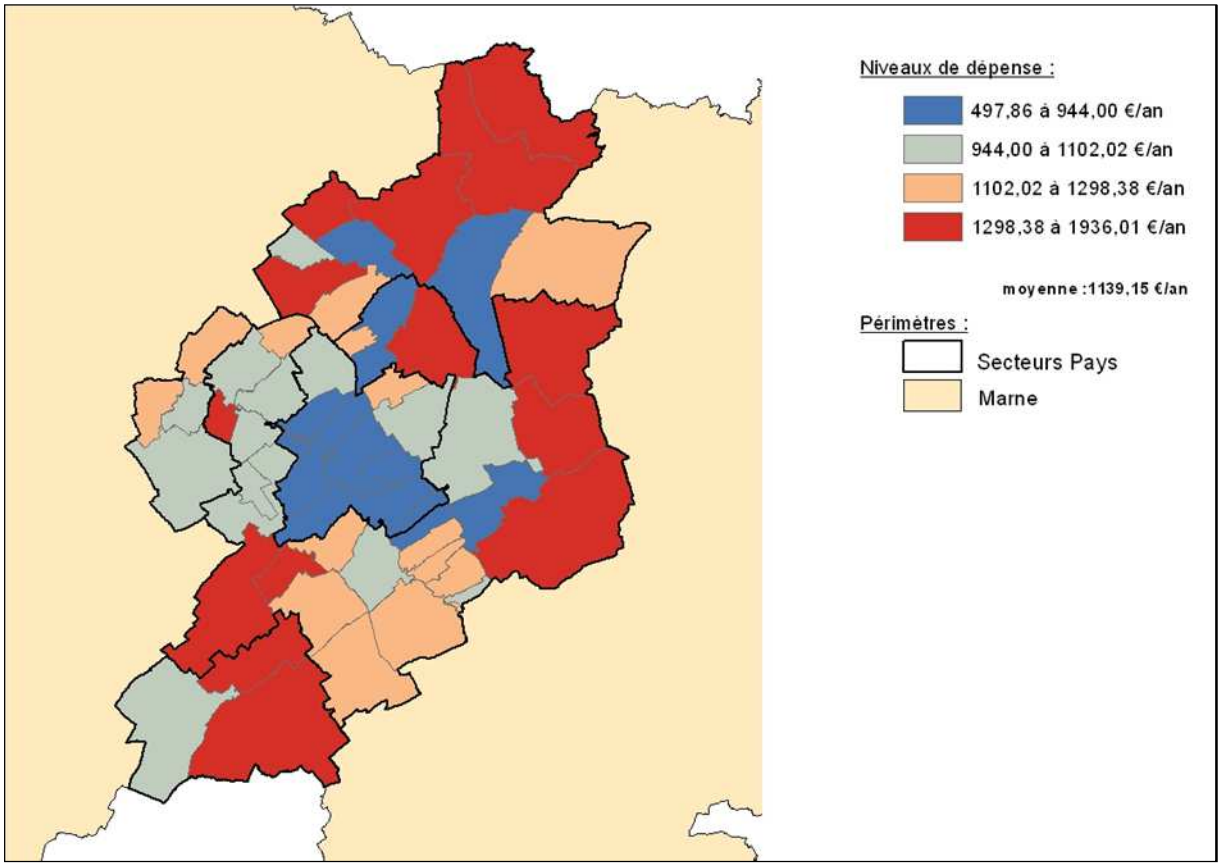
Le plus souvent, il s'agit de communes (ou agrégats) dont les ménages se caractérisent plutôt par :

- un kilométrage moyen élevé (la distance moyenne (34,5 km) est 1,3 fois plus élevée que celle dans le Pays).
- un taux d'actifs utilisant la voiture pour aller travailler un peu plus marqué. En 1999, 69% de ces actifs utilisent la voiture pour se rendre au travail contre 70% pour le Pays et 70% pour la Marne.

2.2. Etat des lieux en 2008

2.2.1. Une dépense qui double entre 1999 et 2008

Dépense moyenne d'énergie consacrée aux déplacements domicile-travail par commune (en tep/ménage/an)



Sources : Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie et AUDC

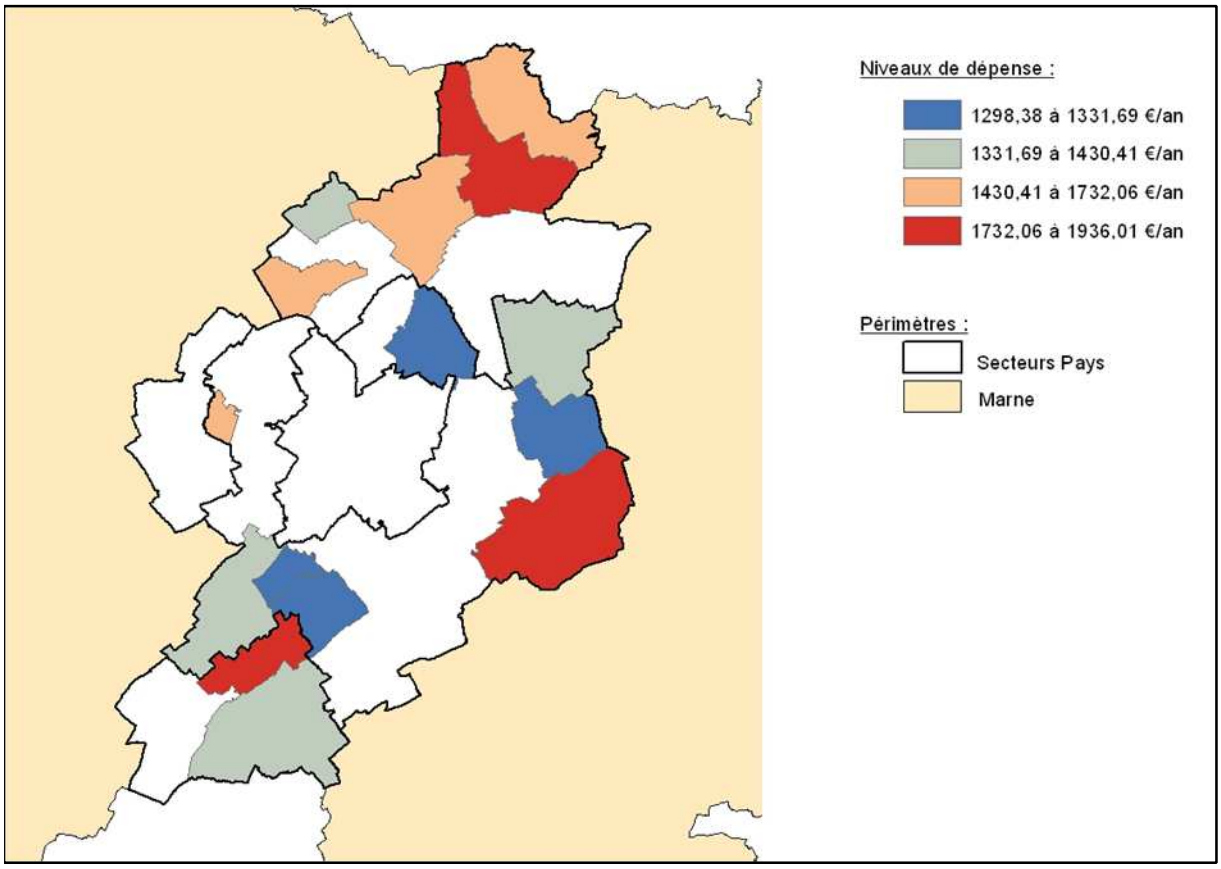
En 2008, 27 communes (ou agrégats) dépensent plus de 1139,15 € par an pour aller travailler en voiture, 48% des ménages du Pays sont concernés par ces dépenses élevées. Il s'agit d'une dépense 2 fois plus élevée qu'il y a 9 ans. Cette hausse de la dépense des ménages globalisée à l'échelle communale s'explique par :

- des ménages utilisant majoritairement la voiture pour se rendre au travail,
- un augmentation de la distance entre les lieux de résidence et d'emploi,
- un accroissement du nombre d'actifs par ménage concernés.

On continue d'observer ce phénomène au niveau de la couronne péri-urbaine et du Secteur Nord.

2.2.2. Une couronne et un secteur Nord toujours plus dépensiers en 2008

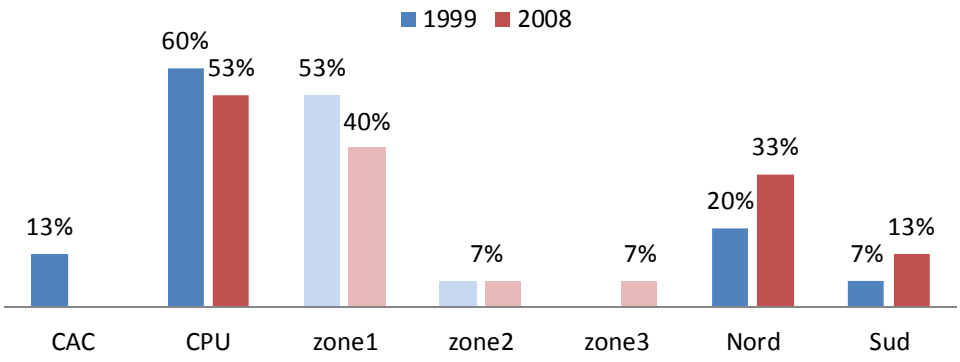
Dépenses les plus élevées en 2008 consacrées aux déplacements domicile-travail par commune (en €/ménage/an)



Sources : Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie et AUDC

Les communes, dont les ménages sont les plus dépensiers, sont le plus souvent situées au niveau de la couronne péri-urbaine (60% des ménages) et du secteur Nord (33% des ménages). En moyenne, un ménage au sein de ces zones a une facture se situant entre 1 300 € et 1 936 € par an/par ménage concernant ses déplacements domicile-travail.

Répartition par secteur des communes présentant les dépenses de carburant les plus élevées



Sources : Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie et AUDC

Il s'agit le plus souvent de territoires :

- éloignés du pôle urbain qui regroupe la plus importante zone d'emploi du Pays châlonnais. Plus on s'éloigne des pôles d'activités, plus le nombre de kilomètres entre le domicile et le lieu de travail devient important ; ce qui rend la dépense en carburant plus importante.
- où le taux d'actifs utilisant la voiture est plus élevé qu'en 1999. En 2008, 78% d'entre eux utilisent la voiture pour aller travailler contre 69% en 1999.

2.3. Evolution de la dépense en carburant, d'un ménage pour ses déplacements domicile-travail depuis 1999

Les dépenses moyennes qu'un ménage du Pays consacre à ses déplacements domicile-travail ont été multipliées par 2 entre 1999 et 2008. Elles sont passées de 547 € en 1999[9] à 1139,15 € en 2008. Ces dépenses passent du simple au double alors que le revenu médian ne s'est accru que de 30% en moyenne, en 9 ans.

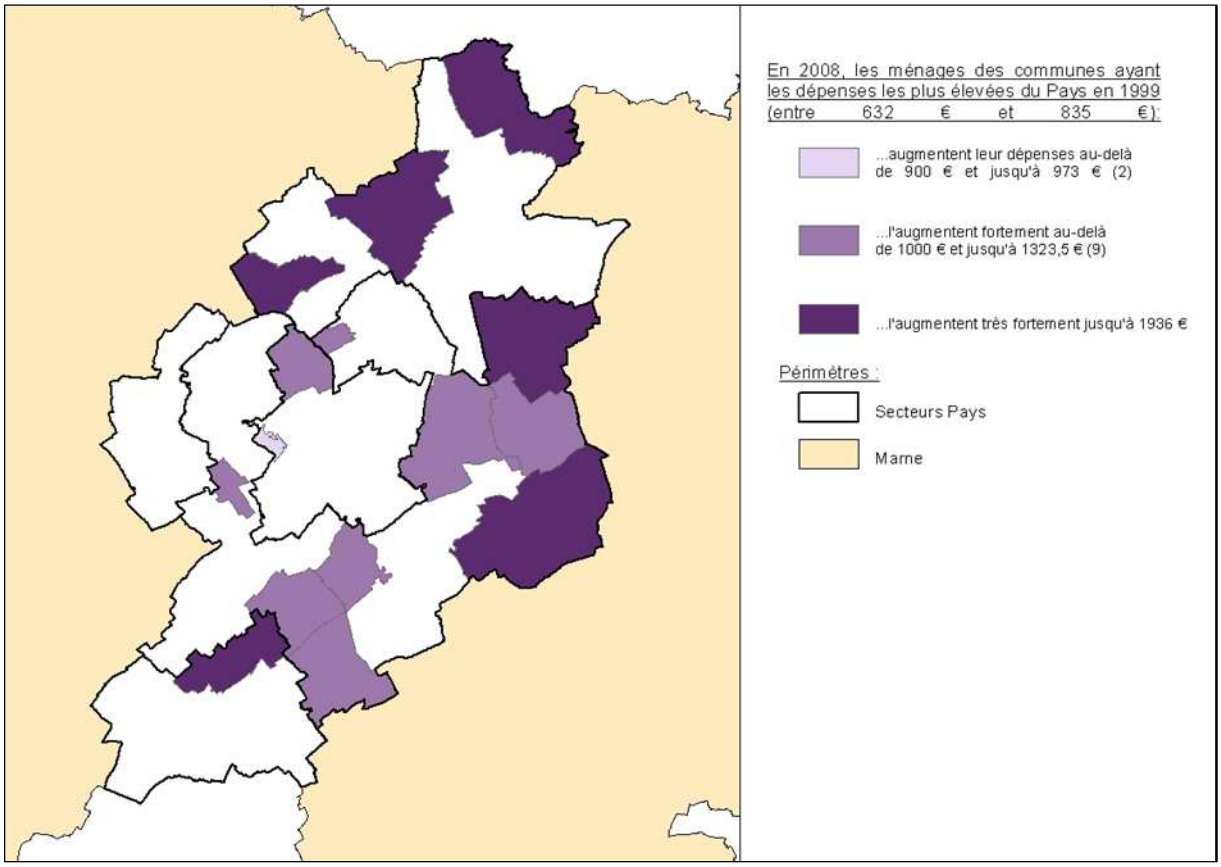
Des écarts se creusent entre les ménages ayant la plus faible dépense en carburant et ceux ayant la plus forte. Alors que l'on constate en 1999, un écart de 614 € entre les plus consommateurs et les moins consommateurs, en 2008 cet écart a plus que doublé (1406 € d'écart).

2.3.1. Evolution des communes dont les ménages sont globalement les plus impactés par les dépenses de carburant résultant de leurs déplacements domicile-travail en 1999

En 1999, les ménages de ces territoires dépensaient en moyenne 680 € par an. Cette dépense a été multipliée par 2 entre 1999 et 2008. On retrouve ces communes les plus dépensières le plus souvent dans des zones éloignées de la CAC, notamment en zone péri-urbaine et au niveau du secteur Nord.

[9] Données formulées en euro constant

Situation des communes en 2008 par rapport à l'évolution des dépenses consacrées aux déplacements domicile-travail en 1999 (en tep/ménage/an)



Sources : Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie et AUDC

Parmi ces territoires :

- Les ménages de St-Gibrien et St-Pierre ont élevé leur dépense entre 899 € et 973 € par an pour aller travailler (+ 65,4% d'augmentation en moyenne pour ces communes).

- Dans 6 d'entre eux[10], les ménages dépensent entre 1 050,97 € et 1323,48 € en plus par an pour leurs trajets domicile-travail (+ 78.9% d'augmentation en moyenne).

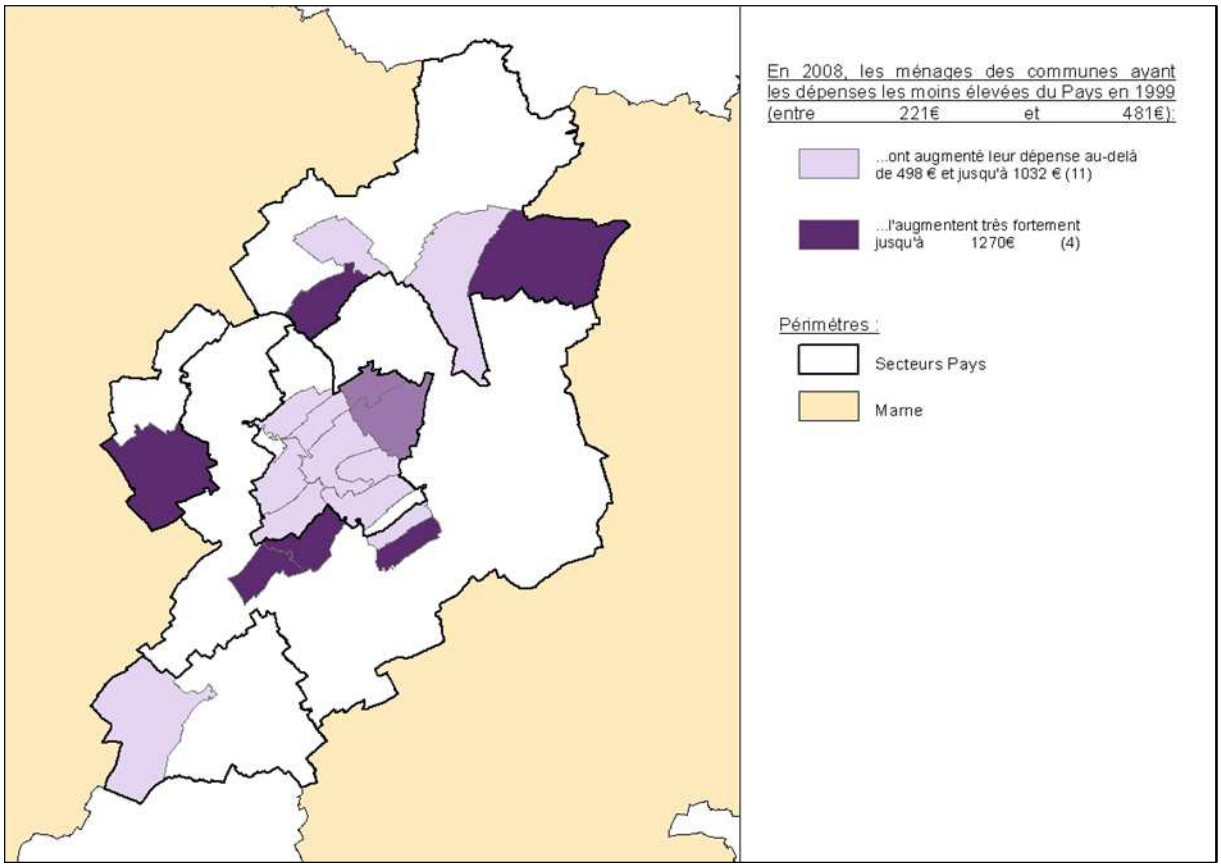
- Dans les 7 autres[11], les ménages ont augmenté leur dépense jusqu'à 1 936 € par an (+125% d'augmentation en moyenne). Les ménages de Suippes et Bussy-le-Château atteignent le maximum d'augmentation. (+168% en 9 ans).

[10] Il s'agit des territoires coloriés en violet moyen dans la carte de la page 26.
[11] Il s'agit des territoires coloriés en violet foncé dans la carte de la page 26.

2.3.2. Evolution des communes dont les ménages sont globalement les moins impactés par les dépenses de carburant résultant de leurs déplacements domicile-travail en 1999

Les 15 communes (ou agrégats) dont les ménages sont les moins dispendieux en 1999, dépensent elles aussi beaucoup plus en 2008 pour l'achat de carburants. En 1999, les déplacements domicile-travail coûtaient aux ménages de ces communes entre 221 € et 481 €. En 2008, leur dépense est comprise entre 497,86 € et 1 270,17 € et a en moyenne été multipliée par 2,14. On retrouve ces communes les moins dépensières le plus souvent dans le périmètre de la CAC.

Situation des communes en 2008 comparée à l'évolution des dépenses consacrées aux déplacements domicile-travail en 1999 (en €/ménage/an)



Sources : Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie et AUDC

Parmi ces 15 communes (ou agrégats) :

- 11 ont fortement augmenté leur dépense en carburant et dépensent désormais entre 497,86 € et 1031,64 € par an (+107% d'augmentation en moyenne pour ces communes). Les ménages de Châlons-en-Champagne sont concernés par l'augmentation la plus importante pour ces territoires (+149%).

- 4 ont très fortement accru leur dépense en carburant, située entre 1 031,64 € et 1236,14 € par an (+ 148% d'augmentation).

2.4. Caractéristiques des communes dont les ménages ont ayant significativement augmenté leur dépense en carburant entre 1999 et 2008 du fait de leurs déplacements domicile-travail

En 2008, les ménages de 33 communes (ou agrégats), soit 59% des ménages du Pays châlonnais, ont vu leur dépense doubler par rapport à celles de 1999. Parmi ces ménages, 40% se trouvent dans la couronne péri-urbaine, 24,2% au niveau du secteur de la CAC et 21,2% au niveau du secteur Nord.

Ces dépenses de plus en plus élevées sont essentiellement dues à des ménages qui :

- parcourent des distances plus importantes pour se rendre sur leur lieu de travail (+10,13% en 9 ans), des ménages,
- utilisent également plus souvent la voiture pour s'y rendre (+ 10,68%),
- généralement, ont besoin de disposer de plusieurs voitures par foyer, le nombre d'actifs par ménages devenant plus important pour ces communes (+ 58,5%).

Parmi ces 33 communes (ou agrégats) quelques une sortent du lot :

- Dans 6 d'entre elles, situées essentiellement dans la zone péri-urbaine et dans le secteur Nord, les ménages dépassent les 1 500 €/an de dépense en carburant.
  L'augmentation de leur dépense s'explique par :
  - Un allongement de la distance parcourue en moyenne par ces actifs pour se rendre sur leur lieu de travail (+ 21.6%).
  - 2 fois plus d'actifs par ménage qu'en 1999 qui, par conséquent, ont besoin de posséder plusieurs voitures, ce qui explique l'augmentation du nombre d'actifs utilisant la voiture pour se rendre au travail dans ces communes (+34.5%).

- Dans 7 d'entre elles, situées essentiellement dans le secteur Nord, les ménages ont augmenté leur dépense au-delà de 160% entre 1999 et 2008. Parmi ces territoires, les ménages de Bussy-Lettrée atteignent la plus forte augmentation (+188% d'augmentation en 9 ans). Tout comme dans le cas précédent, l'augmentation de la dépense en carburant s'explique par l'allongement de la distance moyenne que parcourent ces ménages (+22%), un nombre d'actifs moyen par ménage qui ne cesse de s'accroître (+77,2% en 9 ans) et un recours à la voiture pour se rendre au travail quasi systématique pour ces ménages (+24%).

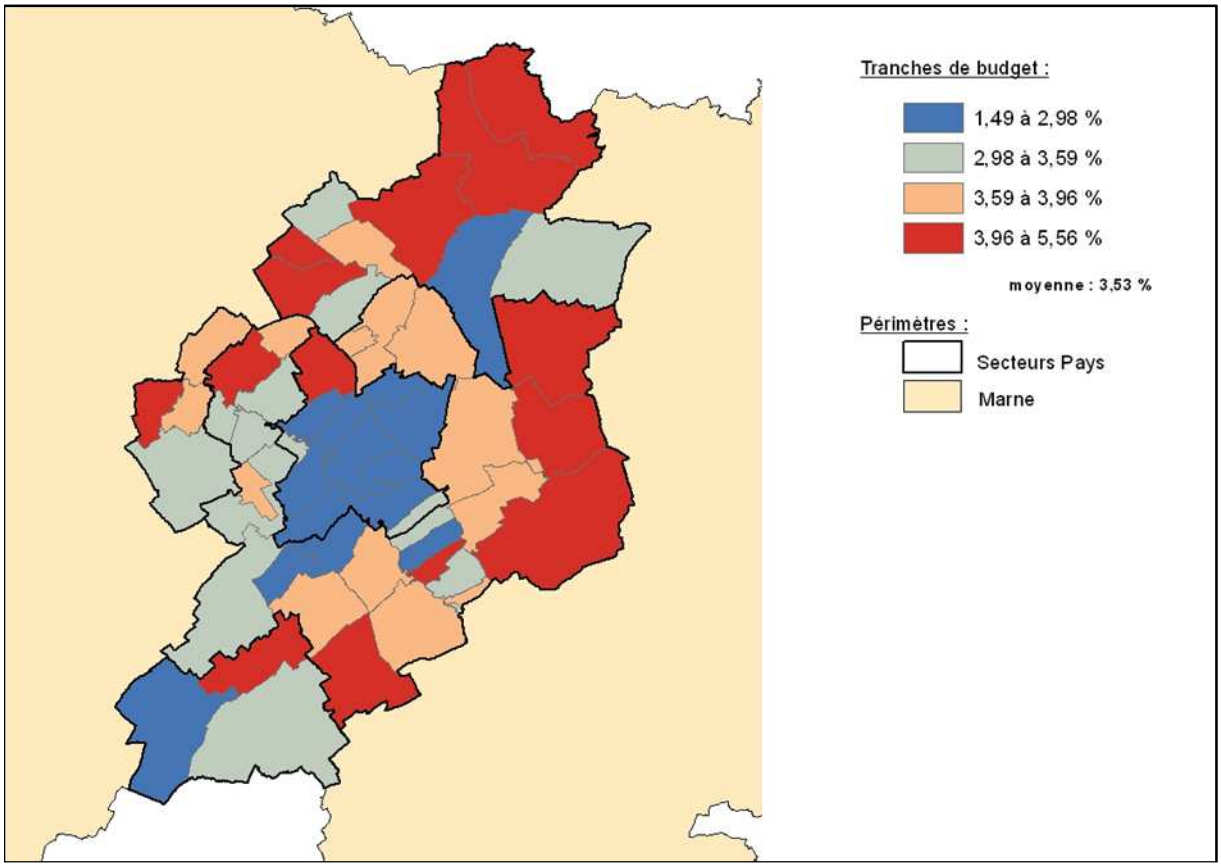
On est en présence ici, de ménages résidant dans des territoires éloignés de leur lieu de travail ; ce qui contribue à l'augmentation de leurs dépenses en carburant. De plus le nombre d'actifs par ménage dans ces communes devenant plus important, la nécessité d'avoir plusieurs voitures par foyer le devient également. Tout ceci combiné à une augmentation marquée du prix du carburant entre 1999 et 2008 oblige les ménages à accroître leur dépense en carburant pour se rendre sur leur lieu de travail.

3. Part moyenne du revenu consacrée aux déplacements domicile-travail entre 1999 et 2008

3.1. Etat des lieux en 1999

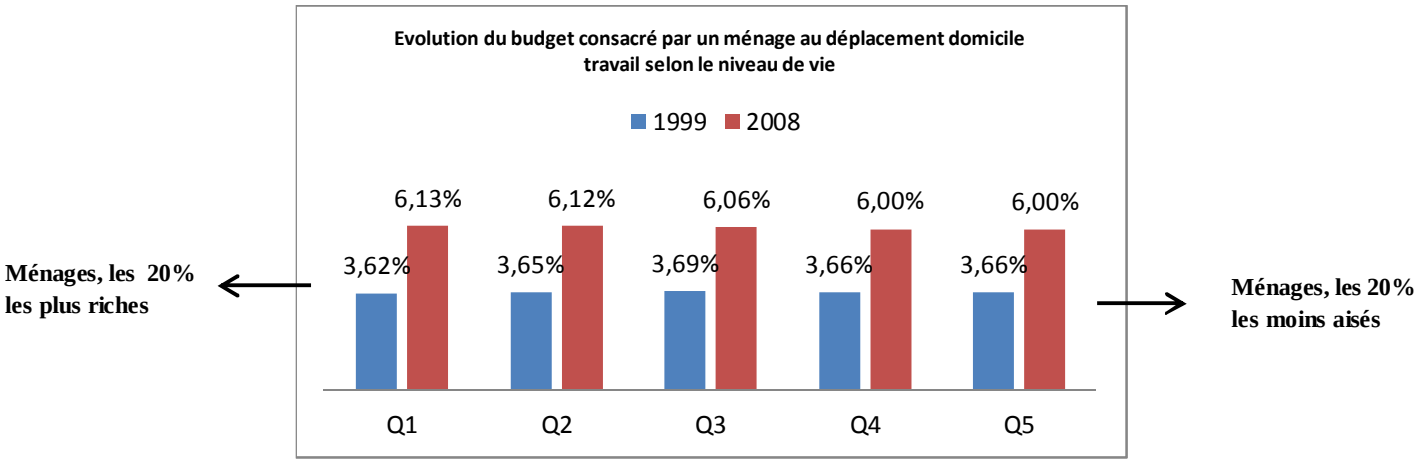
3.1.1. Budget des ménages consacré aux déplacements domicile-travail en 1999

Part du revenu d'un ménage consacrée à ses déplacements domicile-travail
(en % du revenu fiscal médian en 2000)



Sources : INSEE et AUDC

En 1999, les ménages de 32 communes (ou agrégats) soit 52,6% des ménages du Pays, consacrent plus de 3,53% de leur revenu pour leurs déplacements domicile-travail.



Sources : INSEE et AUDC

En 1999, la part de revenu consacrée aux déplacements domicile-travail des 20% des ménages du Pays les moins aisés est à peine plus élevée que celle des 20% des ménages les plus riches (+0,04%). Si on considère le lieu d'habitation, un différentiel s'observe entre l'agglomération et le reste du Pays châlonnais. En effet, un ménage qui vit au sein de la CAC consacre une part de son revenu pour ses déplacements domicile-travail moins importante que ceux résidant dans le reste du Pays châlonnais[12].

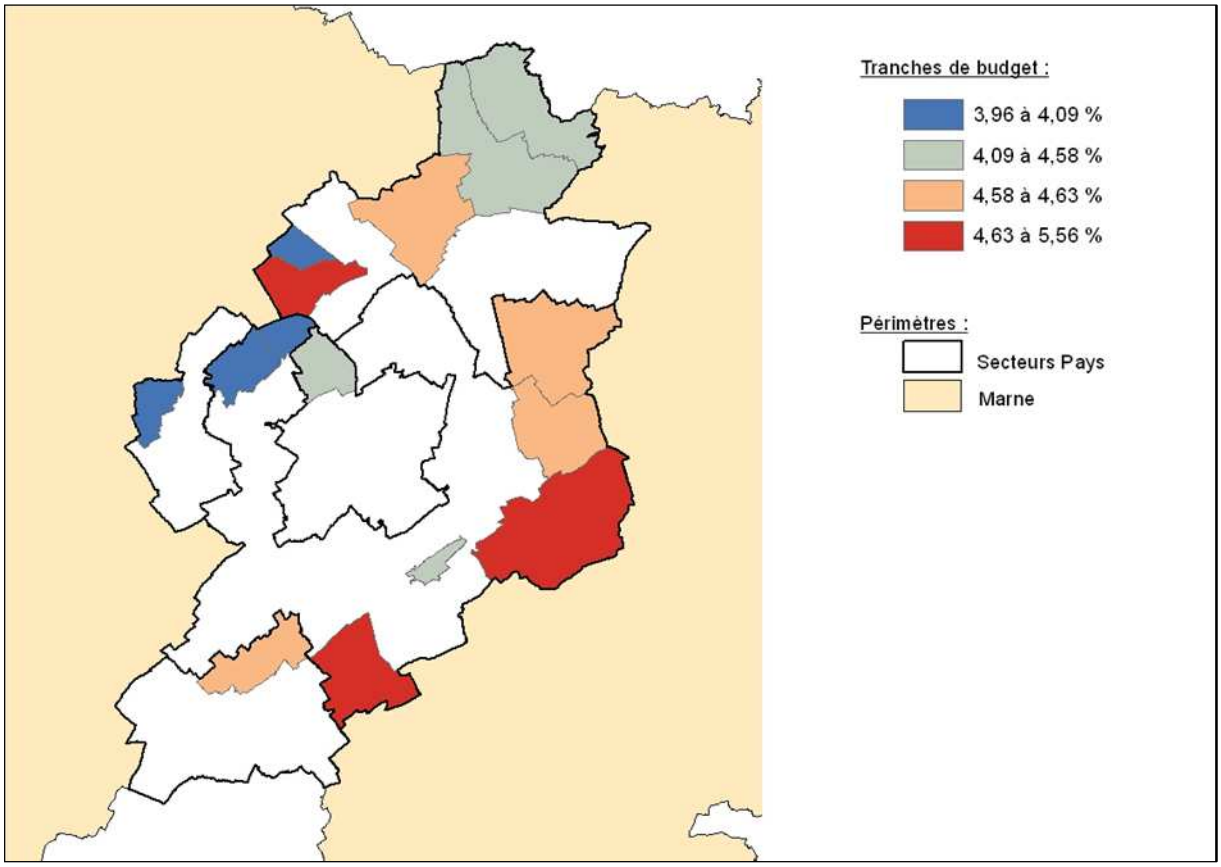
3.1.2. Une couronne péri-urbaine et un secteur Nord plus vulnérables que les autres.

On entend ici par vulnérable, les communes dont les ménages consacrent la part la plus importante de leur revenu pour leur déplacements domicile-travail en comparaison aux autres communes du Pays. On qualifiera ainsi de vulnérable, un ménage qui consacre plus de 4,40% [13] de son revenu pour l'achat de carburant pour se rendre sur son lieu de travail.

[12] Cf. graphique de la page 33.

[13] On considère ici qu'un ménage est vulnérable s'il se situe dans le 3ème quartile (25% des ménages qui ont la part la plus élevée). Pour notre étude, le 3ème quartile se situe à partir de 4,4% du revenu.

Budgets les plus élevés en 1999, consacrés aux déplacements domicile-travail par commune (en % du revenu fiscal médian de 2000)



Sources : INSEE et AUDC

On retrouve ces ménages qualifiés de vulnérables au sein de la couronne péri-urbaine (47% des ménages vulnérables) et au sein du secteur Nord (33% des ménages les plus vulnérables).

Dans ces territoires, si on y utilise moins la voiture pour aller travailler que la moyenne du Pays, (68,15% des actifs de ces communes utilisent la voiture pour se rendre au travail contre 70,51% pour la Marne) on y parcourt beaucoup plus de kilomètres. Ainsi, un actif résidant en couronne péri-urbaine parcourt en moyenne 35,6 km pour aller travailler et un actif du secteur Nord, 36,07 km contre 28 km pour la moyenne du Pays.

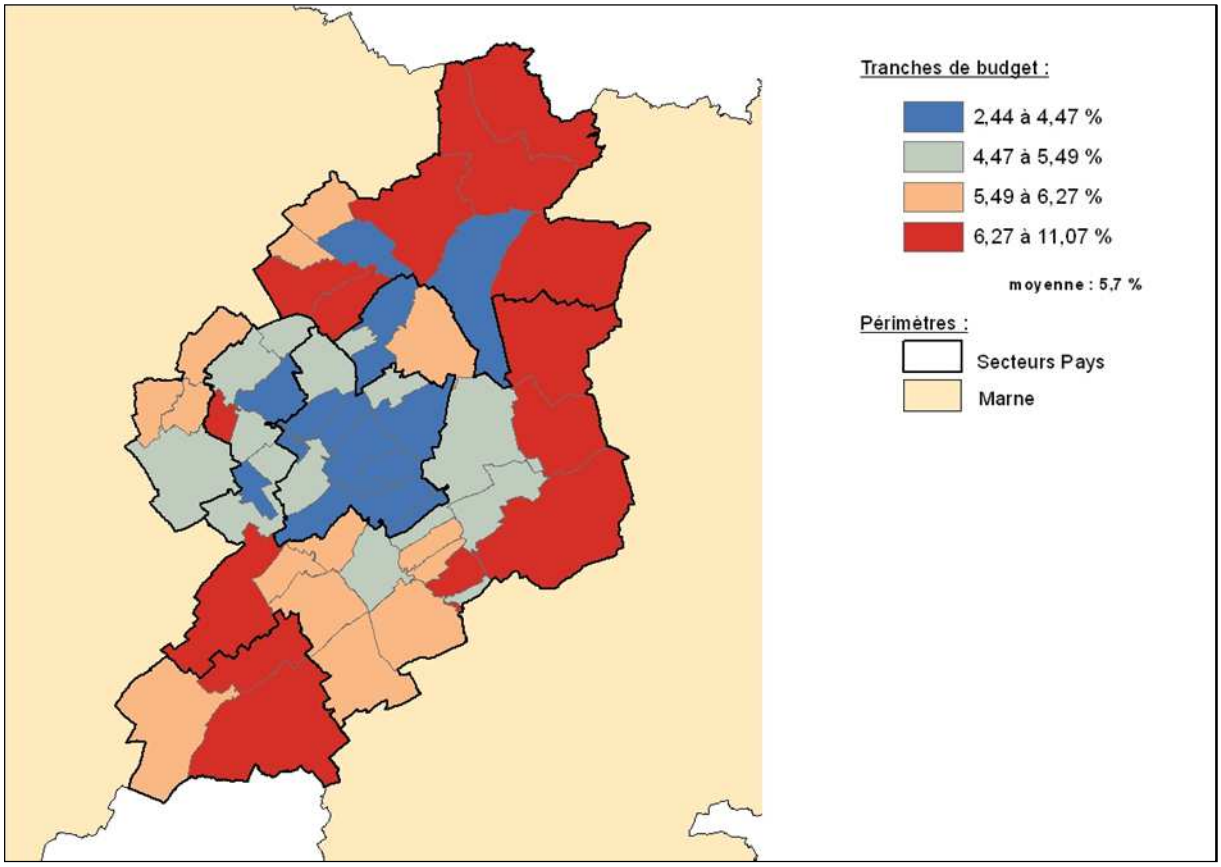
Le plus souvent, il s'agit de communes (ou agrégats) dont les ménages se caractérisent plutôt par :

- un kilométrage moyen élevé (34,5 km, distance moyenne 1,3 fois plus élevée que celle du Pays châlonnais).
- un taux d'actifs utilisant la voiture pour aller travailler un peu plus marqué. En 1999, 69% de ces actifs utilisent la voiture pour se rendre au travail en voiture contre 69,97% pour le Pays et 70,5% pour la Marne.

3.2. Etat des lieux en 2008

3.2.1. Situation du Pays en 2008

Part du revenu d'un ménage consacrée à ses déplacements domicile-travail
(en % du revenu fiscal médian de 2009)

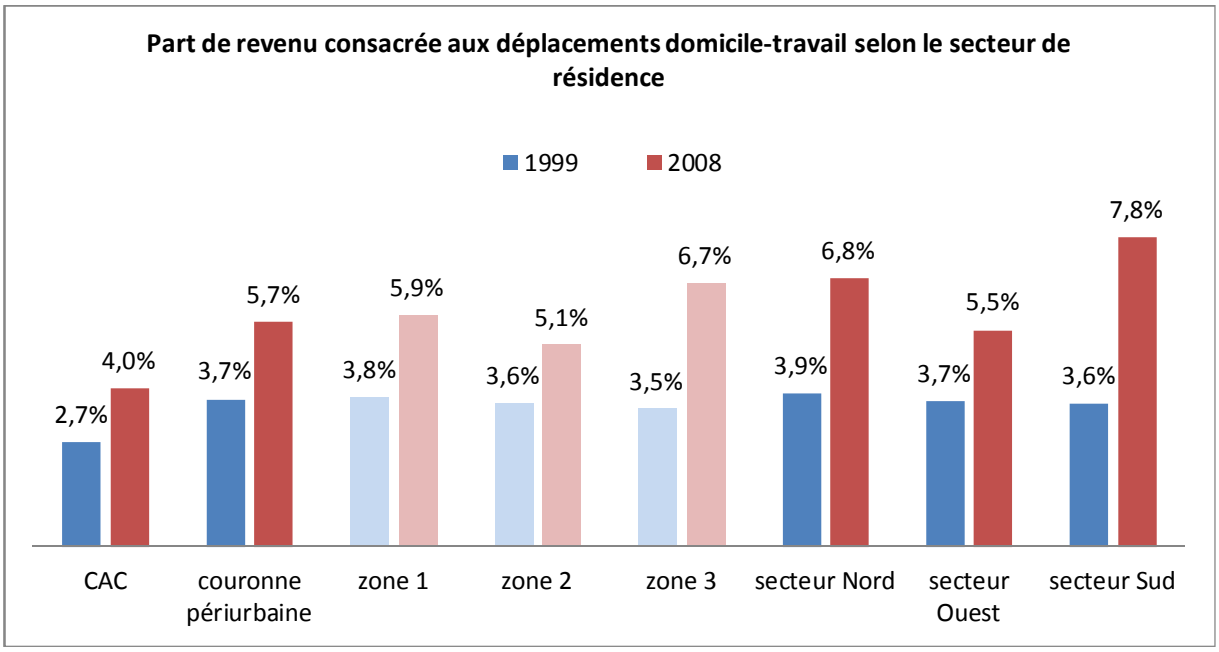


Sources : INSEE et AUDC

En 2008, un ménage consacre en moyenne 5,7% de son budget pour ses déplacements domicile-travail. C'est 1,5 fois plus qu'en 1999 (3,53%). Les ménages de 24 communes, autrement dit, 42% des ménages du Pays, dépassent cette moyenne. C'est un peu moins qu'en 1999 (52%).

Bien qu'ils aient un revenu supérieur, les ménages les plus aisés du Pays, consacrent une part de leur revenu quasi identique à celle des ménages les plus pauvres pour leurs déplacements domicile-travail. De plus, bien que l'écart augmente entre 1999 et 2008, il n'est pas significatif.

Des variations s'observent par contre selon les secteurs de résidence.

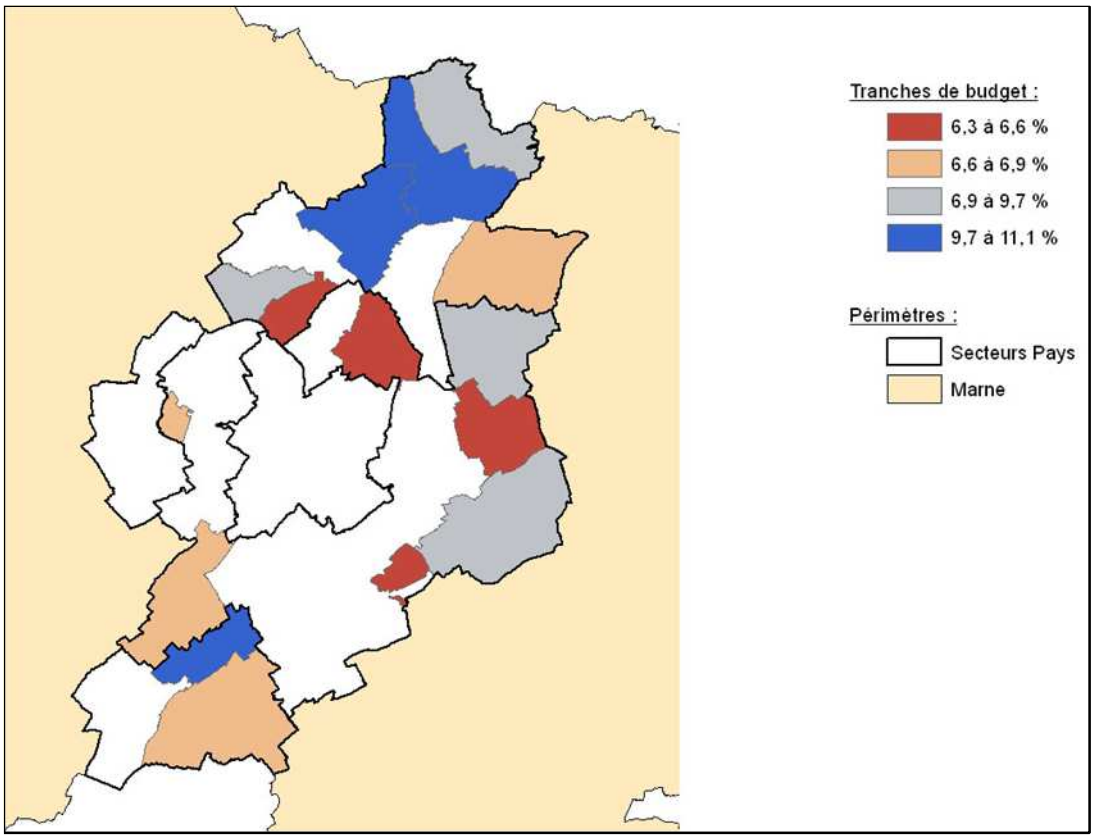


Sources : INSEE et AUDC

En 2008, les ménages du secteur Sud et ceux du secteur Nord consacrent une part de leur revenu 2 fois plus importante, pour leurs déplacements domicile-travail que les ménages de la CAC. Alors qu'en 1999, cet écart entre la CAC et ces secteurs n'était que de 1 point en moyenne.

3.2.2. Une couronne et un secteur Nord toujours plus touchés

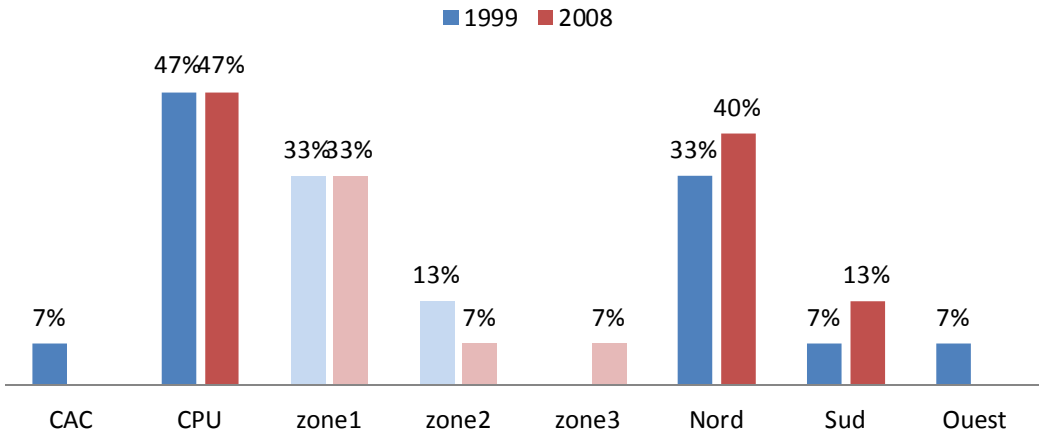
Budgets les plus élevés en 2008 consacrés aux déplacements domicile-travail par commune (en % du revenu fiscal médian de 2008)



Sources : INSEE et AUDC

Les 15 territoires aux ménages les plus vulnérables se situent en couronne périurbaine (46.67% des ménages) et dans le Secteur Nord (40% des ménages).

Répartition par secteur des communes ayant la part de revenu la plus importante du Pays châlonnais



Sources : INSEE et AUDC

Il s'agit essentiellement de communes (ou agrégats) où les actifs :

- utilisent autant la voiture qu'au niveau du Pays ou de la Marne (en moyenne 81% des actifs utilisent leur voiture pour se rendre au travail).
- mais parcourent plus de kilomètres. En 2008, un actif de la couronne péri-urbaine parcourt en moyenne 39,14 km pour aller travailler et un actif du secteur Nord parcourt en moyenne 41,44 km contre 31,08 km en moyenne pour un actif du Pays.

Contrairement à la couronne périurbaine, où la situation reste stable, on assiste à une détérioration de la situation des ménages au niveau du secteur Nord (40% des ménages vulnérables se trouvent au sein du secteur Nord en 2008 contre seulement 33% en 1999). Le secteur Nord a également un revenu nettement inférieur à la moyenne du Pays (-12.8%), alors que les ménages au sein de la couronne ont des revenus égaux à ceux du Pays. Les ménages les plus vulnérables du Pays se situent donc majoritairement au niveau du secteur Nord.

3.3. Evolution de la part de revenu consacrée aux déplacements domicile-travail entre 1999 et 2008

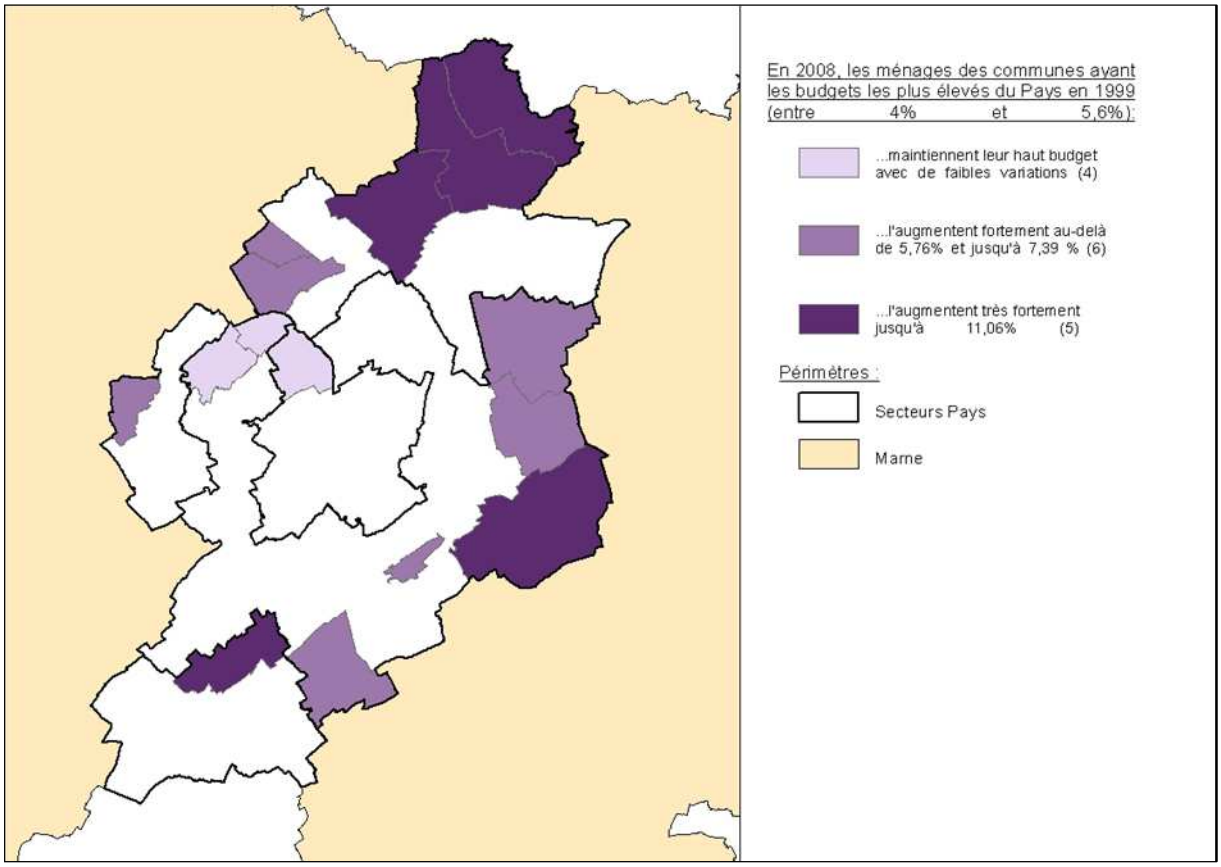
En 1999, un ménage consacrait en moyenne 3,53% de son revenu pour aller travailler alors qu'en 2008, il en consacre en moyenne 5,66%, avec un budget maximal et minimum supérieur à celui de 1999.

En 2008 les ménages du Pays ont pratiquement tous augmenté leur budget pour leurs déplacements domicile-lieu de travail. De manière générale, très peu de communes ont vu leurs ménages maintenir ou diminuer leur consommation entre 1999 et 2008.

3.3.1. Evolution des communes les plus vulnérables en 1999

Entre 1999 et 2008, les ménages les plus touchés ont tous accru leur budget consacré aux déplacements domicile-travail. En 1999, parmi ces communes, un ménage consacrait au maximum 5,56% de son revenu pour ses déplacements alors qu'en 2008, le budget consacré aux déplacements domicile-travail par ménage est 1,74 fois plus important qu'en 1999.

Situation des communes en 2008, comparée à celle de 1999 concernant
l'évolution du budget consacré aux déplacements domicile-travail (en % du revenu médian de 2000)



Sources : INSEE et AUDC

Parmi ces communes (ou agrégats) :

- Les ménages de 4 d'entre elles[14], ont faiblement augmenté leur part de revenu. En 2008 les ménages de ces communes consacrent entre 4,68% et 5,53% de leur revenu (+42,6% d'augmentation en moyenne).

- Dans 6 de ces territoires[15], les ménages ont fortement accru leur budget carburant pour aller travailler. En 2008, parmi ces communes, un ménage consacre entre 5,76% et 7,39% par an de son revenu pour aller travailler en voiture (+68% d'augmentation), les ménages de St-Remy-sur-Bussy étant ceux qui subissent la plus forte augmentation (+61% en 9 ans).

- Les ménages de 5 de ces communes (ou agrégats)[16] ont significativement augmenté leur part de revenu: En 2008 un ménage consacre en moyenne entre 9,29% et 11,06% de son revenu pour aller travailler en voiture (+ 82.4% en moyenne

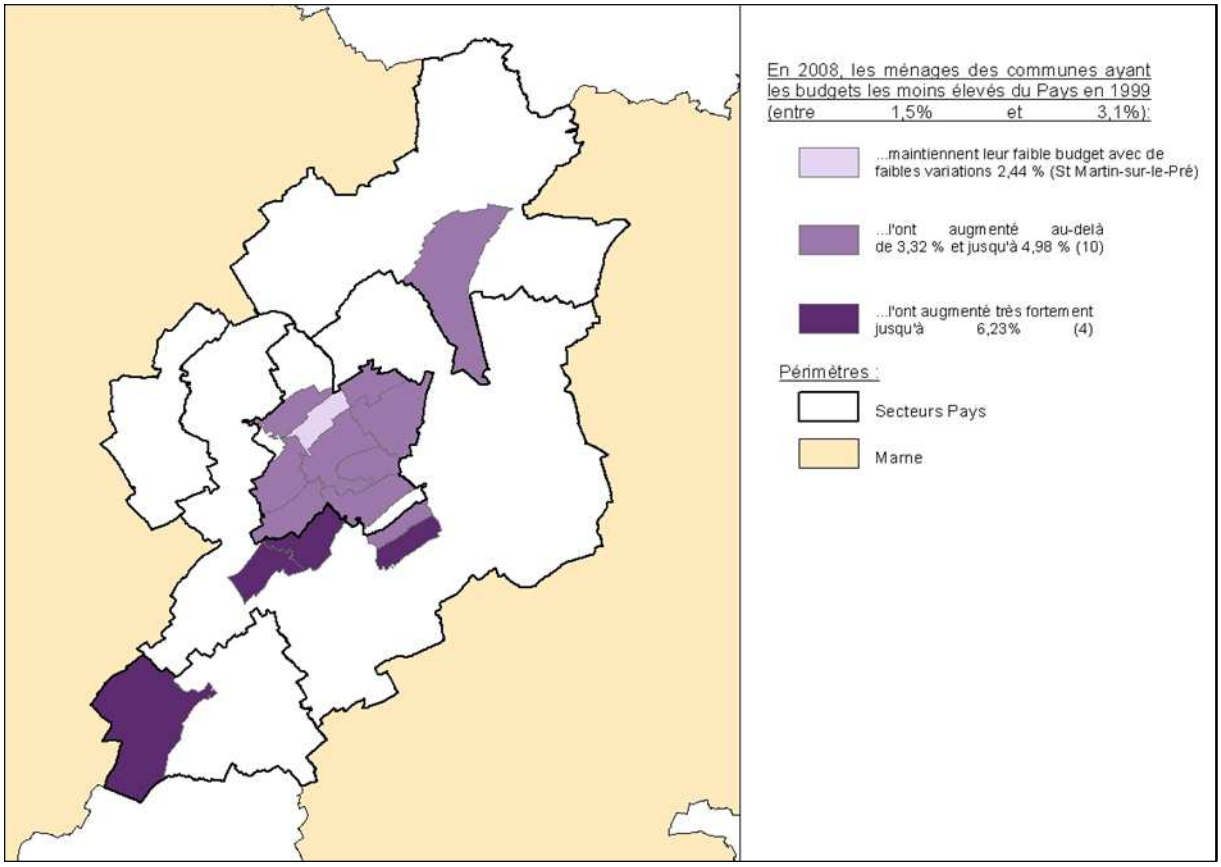
[14] Il s'agit des territoires coloriés en violet clair dans la carte de la page 36.
[15] Il s'agit des communes (ou agrégats) coloriés en violet moyen dans la carte de la page 36.
[16] Il s'agit de ceux coloriés en violet foncé dans la carte de la page 36.

d'augmentation). Les ménages de Bussy-Lettrée et Sommepy-Tahure se distinguent avec une augmentation respective de 140% et 121%.

3.3.2. Evolution des 15 communes les moins vulnérables en 1999

Entre 1999 et 2008, les ménages les moins vulnérables ont tous augmenté leur part de revenu annuel consacrée à leurs déplacements domicile-travail. En 1999, parmi ces communes, un ménage consacrait au maximum 2,98% de son revenu pour aller travailler. Et en 2008, la part du revenu d'un ménage consacrée aux déplacements domicile travail est 1,76 fois plus élevée qu'en 1999.

Situation des communes en 2008, comparée à celle de 1999 concernant l'évolution du budget consacré aux déplacements domicile-travail (en % du revenu médian de 2000)



Sources : INSEE et AUDC

Parmi les 15 territoires les moins vulnérables :

- Seuls les ménages de Saint-Martin-sur-le-Pré, ont maintenu leur faible part de revenu consacrée aux dépenses en carburant avec 2,44% en 2008.

- Dans 10 d'entre eux[17], les ménages ont peu accru leur part. En 2008, un ménage consacre entre 3,32% et 4.98% de son revenu pour aller travailler (+ 75,7% d'augmentation). Les ménages de Châlons-en-Champagne, Coolus et Compertrix ont quant à eux, doublé leur budget consacré à leurs déplacements domicile-travail en 9 ans.

- Les ménages de 4 d'entre eux[18] ont significativement augmenté leur part de revenu. En 2008 un ménage consacre désormais entre 5,54% et 6,23% de son budget pour ces déplacements domicile travail (+88% d'augmentation en moyenne pour ces ménages).

3.4. Caractéristiques des communes dont les ménages ont globalement augmenté significativement leur part de revenu consacrée aux déplacements domicile travail en 2008

Entre 2008 et 1999, les ménages de 34 communes (ou agrégats) ont vu leur budget moyen consacré aux déplacements domicile-travail augmenter de plus de 50%.

Ces ménages proviennent essentiellement :

- de la couronne péri-urbaine à 26,5%,
- du secteur Nord à 23,5%
- de la CAC à 20,6%.

Leurs dépenses, de plus en plus élevées, sont essentiellement dues à des ménages qui parcourent des distances plus importantes pour se rendre sur leur lieu de travail (+9,5% par rapport à 1999), des ménages qui utilisent également plus souvent la voiture pour s'y rendre (+10,2%) et qui, généralement, ont besoin de plusieurs voitures par foyer, le nombre d'actifs par ménages devenant plus important pour ces communes (+58%).

Parmi ces communes, les ménages de Bussy-Lettrée, Ste-Marie-à-Py, Souain-Perthes-lès-Hurlus, St-Hilaire-le-Grand et Jonchery-sur-Suippe, consacrent plus de 10% de leur revenu pour leurs déplacements domicile travail. En 2008, dans ces communes, un ménage consacre au maximum 11% de son revenu.

L'augmentation de leur dépense s'explique par :

- Un allongement de la distance parcourue en moyenne par ces actifs pour se rendre sur leur lieu de travail (+ 21%).
- 2 fois plus d'actifs par ménage qu'en 1999 qui, par conséquent, ont besoin de posséder plusieurs voitures d'où une augmentation du nombre d'actifs utilisant la voiture pour se rendre au travail dans ces communes (+37%).

[17] Il s'agit des territoires coloriés en violet moyen dans la carte de la page 37.
[18] Il s'agit des territoires coloriés en violet foncé dans la carte de la page 37.

Conclusion

D'après cette étude, les ménages du Pays de Châlons ont tous augmenté leur budget en carburant et dépendent davantage de la voiture qu'auparavant. Les plus touchés par ces constantes augmentations du prix du pétrole et donc de celles des carburants sont plutôt les ménages présents dans le secteur Nord et ceux de la couronne péri-urbaine. En étudiant de plus près ces secteurs, on se rend compte que ces ménages, en plus d'utiliser beaucoup plus la voiture en 2008, ont un taux de motorisation plus marqué et font plus de kilomètres pour se rendre au travail que la moyenne du Pays. Ceci indique que de plus en plus de ménages se sont installés dans des zones périphériques éloignées des pôles d'emploi (et de leur emploi), afin sans doute de bénéficier d'un prix du foncier plus avantageux et ainsi se permettre d'accéder à la propriété.

Cela est à nuancer avec le niveau de revenu moyen de ces ménages. En effet, lorsque l'on regarde bien, on se rend compte que la couronne, contrairement au secteur Nord, s'en sort plutôt bien avec un niveau de revenu moyen assez élevé. On en déduit donc que les ménages les plus vulnérables en ce qui concerne les frais de déplacements domicile-travail sont ceux résidant au sein du secteur Nord.

Les ménages résidant dans ce territoire se retrouvent avec un budget très élevé pour les déplacements domicile-travail et un revenu moyen faible qui permet de moins en moins de compenser cette dépense. Bien que les ménages de la couronne péri-urbaine aient un budget très élevé en matière de dépense en carburant comme ceux du secteur Nord, ils disposent en moyenne d'un revenu supérieur. A budget identique, un ménage du secteur Nord sera donc plus affecté par une hausse des prix des carburants qu'un ménage de la couronne péri-urbaine.

Bibligraphie

- Aurelia MAXIMIN et Rosales MONTANO, *Vulnérabilités énergétiques des ménages et des territoires : aire métropolitaine de Lyon, Comparaison des données 1999-2006*, publié par l'Agence d'Urbanisme pour le Développement de l'agglomération Lyonnaise, août 2010.

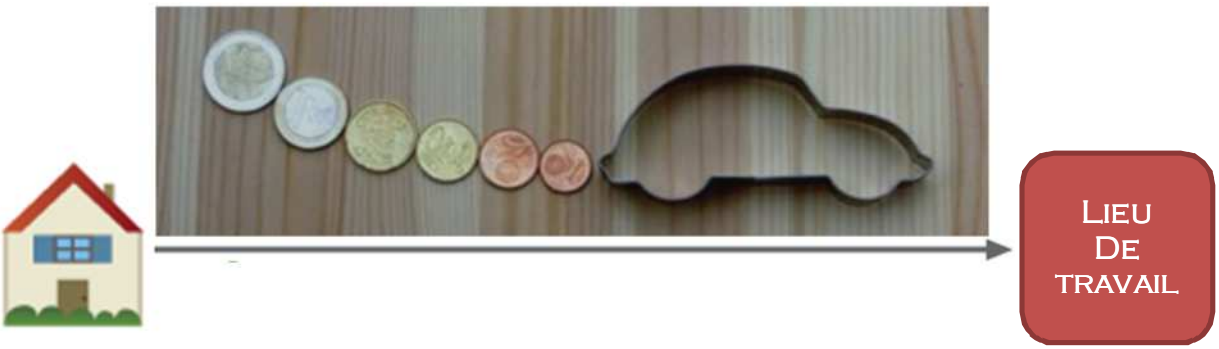
- Audrey RETOURNAT, rapport de stage : *Energie, dépenses des ménages habitat/énergie et mobilité, quels rapports ?,* publié par l'Agence d'Urbanisme pour le Développement de l'agglomération Lyonnaise, juillet 2008.

- DREAL Rhône-Alpes, *Vulnérabilité et précarité énergétiques des ménages périurbains, à l'épreuve des comportements résidentiels et de mobilité*, décembre 2009.

- *Budget énergétique des ménages : Atlas des territoires vulnérables*, édité par le CERTU, novembre 2011.

Octobre 2013

VULNERABILITE ENERGETIQUE DES MENAGES EN MATIERE DE **DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL**



Dans la mesure où le contexte énergétique actuel est rythmé par des augmentations constantes des coûts des énergies domestiques et des carburants, il y a fort à penser que :

- *la conséquence directe de ces augmentations est un accroissement de la facture énergétique des ménages pour les déplacements.*
- *dans plus en plus de communes, les ménages résidants sont davantage en difficulté pour payer leurs factures de consommation des diverses énergies.*
- *si les ménages ont commencé à ressentir l'effet de cette hausse du prix du pétrole sur leurs dépenses courantes, ils ne semblent néanmoins pas encore avoir pleinement pris conscience de l'impact de leur choix de localisation résidentielle par rapport à leurs dépenses en énergie.*

Fort de ces constats et dans le cadre de ses missions de veille territoriale et d'assistance à la mise en œuvre des politiques de développement local, l'AUDC a souhaité développer ses connaissances en matière de vulnérabilité énergétique des ménages et des territoires du Pays châlonnais. Dans la méthodologie mise en œuvre, la vulnérabilité d'un ménage a été définie en fonction de la proportion des revenus utilisée pour couvrir les dépenses induites par les déplacements domicile-travail.

Cette démarche a abouti, pour les années 1999 et 2008, à l'élaboration d'une cartographie des territoires demandant une attention particulière en raison d'une augmentation de leur niveau de vulnérabilité par rapport aux déplacements domicile-travail.

Juillet 2013

Directrice de publication : Sophie PURON
Rédacteurs : Vincent ANCE et Graziella DA SILVA
Cartographie : AUDC

Agence d'Urbanisme et de Développement
de l'agglomération et du pays de Châlons-en-Champagne (AUDC)
13 rue des Augustins – CS 60013 – 51005 CHALONS-EN-CHAMPAGNE CEDEX
Tél : 03 26 64 60 98
Mail : accueil@audc51.org

Observatoire des Déplacements dans l'Agglomération et le Pays de Châlons-en-Champagne