

# Commission Particulière du Débat Public sur le Réseau Express Grand Lille

Présentation de la démarche exploratoire sur la précarité  
énergétique liée au transport et à la mobilité à l'échelle de l'Aire  
Métropolitaine de Lille et de ses principaux résultats

*Mission Bassin Minier – Audition du mardi 21 avril 2015*

# Déroulé de l'intervention

## ❖ 1 – La démarche

- Constat
- Objectifs
- Méthodologie
- Mises en garde

## ❖ 2 – Les principaux résultats au regard du coût global de la mobilité et des revenus

# 1 – La démarche

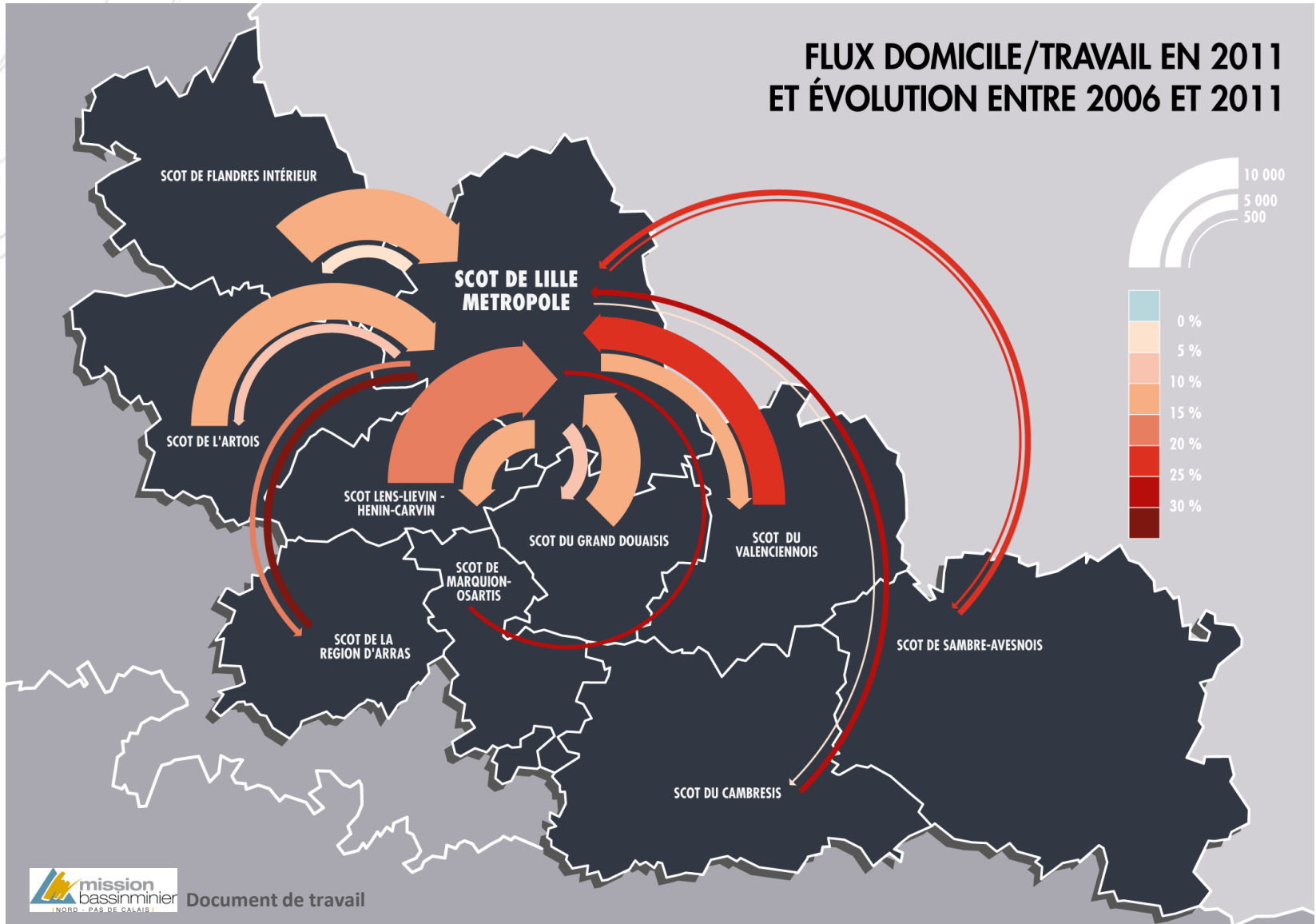
## ■ Constat :

- Un accroissement régulier des besoins de mobilité des ménages à l'échelle de l'Aire Métropolitaine de Lille (AML) lié à l'organisation territoriale (regroupement des emplois et services au sein de pôles économiques vs zones résidentielles) ;
- L'existence de zones de grandes fragilités socio-économiques (le Bassin minier – le versant Nord Est de la métropole lilloise – etc.) ;
- L'augmentation continue du prix des énergies, et en particulier du pétrole.

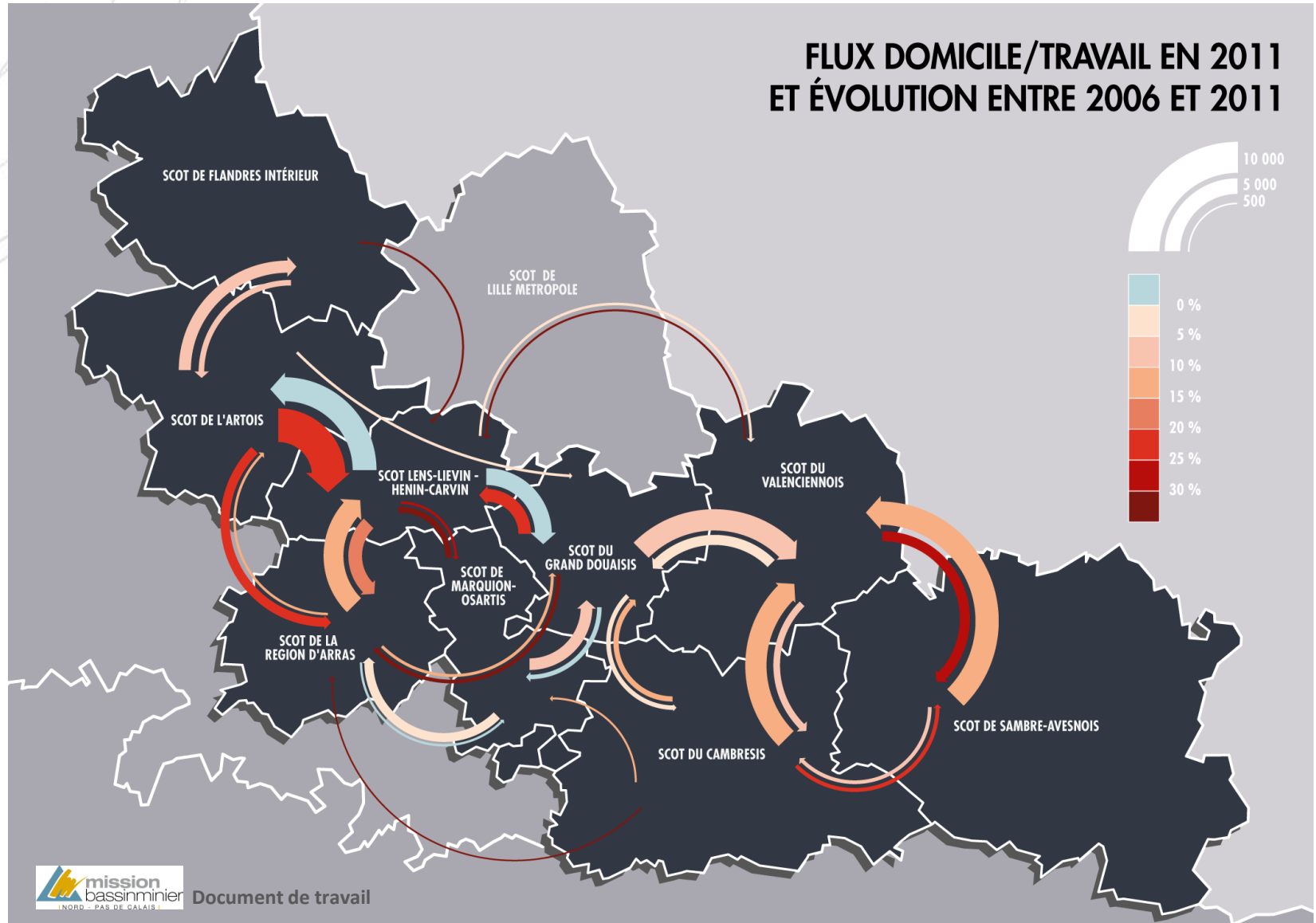
=> Lancement d'une démarche exploratoire à l'échelle de l'AML sur les problématiques de précarité énergétique liée à la mobilité

- Thème de la précarité en matière de mobilité peu analysé jusqu'à présent
- Démarche territoriale inédite en France lors de son lancement en 2013

✓ Une intensification des flux domicile/travail vers la métropole lilloise qui souligne son attractivité au sein de l'AML



- ✓ Des liens étroits entre les territoires de l'AML (hors métropole lilloise) qui soulignent sa dimension multipolaire



## ■ Objectifs :

- Dresser un état des lieux des enjeux de la précarité énergétique liée au transport et à la mobilité à l'échelle du périmètre d'étude (typologie de territoires et ménages concernés) ;
- Évaluer les impacts de différents scénarii sur la précarité énergétique des ménages :

=> L'évolution du coût d'utilisation de la voiture particulière

=> La mise en œuvre de nouvelles politiques de mobilité :

- Optimisation du réseau TER existant
- Mise en place du lien rapide entre la métropole lilloise et le Bassin minier (projet appelé aujourd'hui le Réseau Express Grand Lille)
- Développement du co-voiturage

=> Le recours à des prestataires de services spécialisés dans le domaine ; le groupement Energies Demain / Systra

## ■ Méthodologie :

- Construction d'une base de données reprenant différentes informations (description et revenus du ménage – description du logement – dépenses du ménage dont dépenses énergétiques et financières liées à la mobilité – etc.) ;
- Construction d'une série d'indicateurs permettant d'identifier les ménages en situation de précarité énergétique. Parmi ceux-ci, deux ont été retenus dans le cadre de l'analyse des différents scénarii :
  - Le **Taux d'Effort Energétique Mobilité** (TEE\_Mob) qui correspond à la part du revenu consacrée par un ménage à ses dépenses d'énergie de mobilité quotidienne.
  - **La combinaison du Reste A Vivre (RAV) et du Taux d'Effort Mobilité** (TE\_Mob). Sont considérés vulnérables les ménages pour lesquels le RAV < 0€ (c'est-à-dire revenus < dépenses). Sont considérés en précarité énergétique les ménages pour lesquels le TE\_Mob est supérieur à 25% (part du revenu consacrée aux dépenses de mobilité > 25%)  
>> Sont considérés en précarité énergétique les ménages pour lesquels le RAV est inférieur à 0€ et le TE\_Mob est supérieur à 25%

=> A noter que seul ce second indicateur intégrant les revenus sera développé au cours de cette présentation synthétique

## ■ Mises en garde :

- Compte tenu de la méthodologie de travail retenue, fondée sur la construction d'une base de données source à partir de la modélisation des dépenses et revenus des ménages, les résultats obtenus doivent être considérés avant tout comme des estimations ou des tendances.
- Les résultats des différents scénarii rendent compte de l'évolution des ménages en situation de précarité (ménages entrants ou sortants). Ils ne font pas état de la situation du reste des ménages qui peuvent pourtant également être impactés par les différentes hypothèses ;
- Les scénarii ne comprennent pas de modification de la mobilité des ménages, c'est-à-dire que si l'augmentation des coûts entraîne dans la réalité une adaptation des comportements, celle-ci n'est pas prise en compte au sein des différents scénarii ;
- Compte tenu de la méthodologie adoptée, la population des étudiants constitue un biais dans l'analyse des situations de précarité dans la mesure où il ne peut leur être attribué de revenus quand ils dépendent financièrement de leurs parents.  
=> Cela a pour conséquence de surévaluer le phénomène de vulnérabilité des ménages (Reste à Vivre -RAV- < 0€) et les situations de précarité énergétique dans les communes de résidence des étudiants (cas en particulier de Lille).

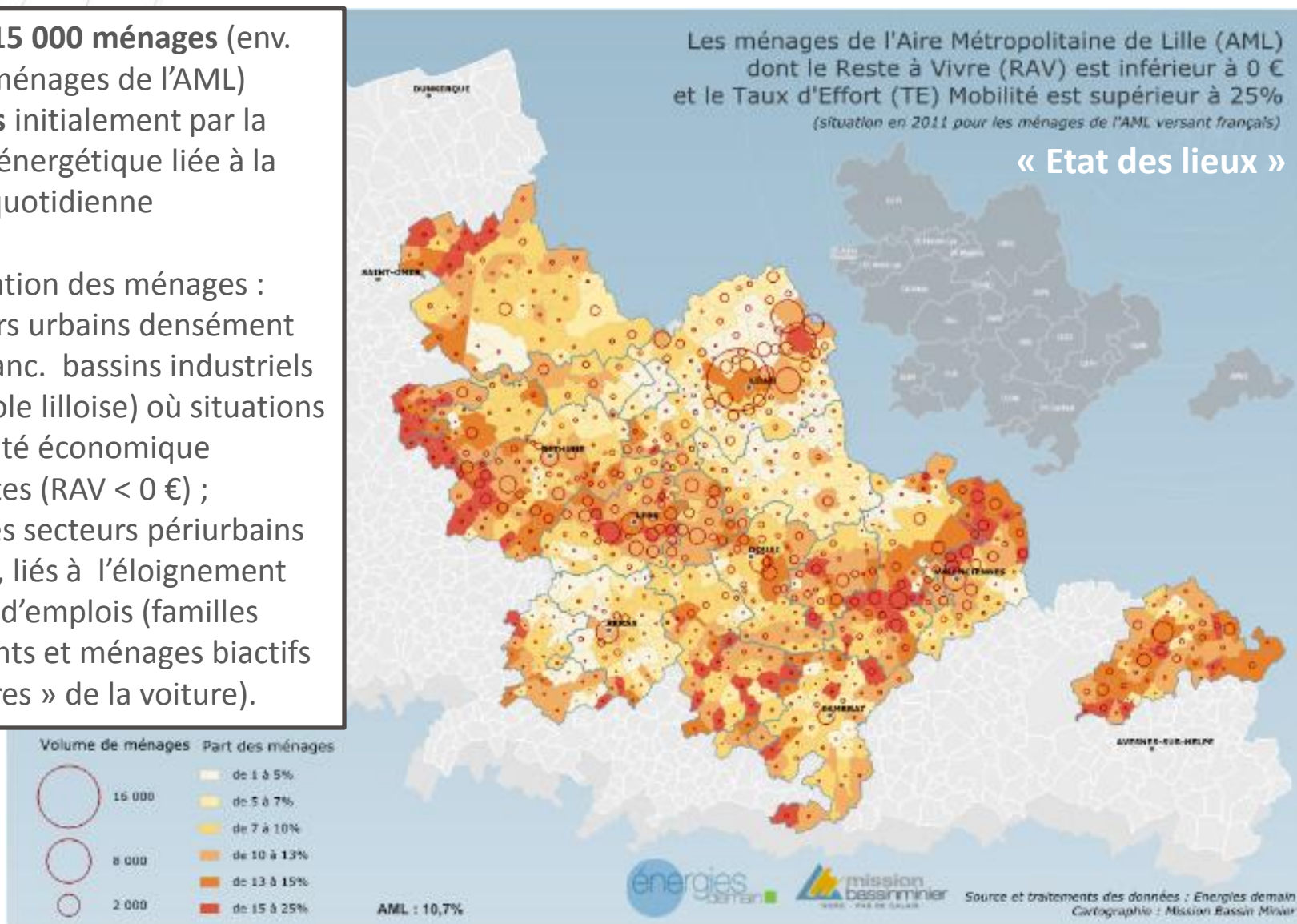


## 2 – Les principaux résultats au regard du coût global de la mobilité et des revenus

- **Plus de 115 000 ménages** (env. 10% des ménages de l'AML) **concernés** initialement par la précarité énergétique liée à la mobilité quotidienne
- Concentration des ménages :
  - >> secteurs urbains densément peuplés (anc. bassins industriels – métropole lilloise) où situations de précarité économique importantes (RAV < 0 €) ;
  - >> dans les secteurs périurbains ou ruraux, liés à l'éloignement des pôles d'emplois (familles avec enfants et ménages biactifs « tributaires » de la voiture).

Les ménages de l'Aire Métropolitaine de Lille (AML) dont le Reste à Vivre (RAV) est inférieur à 0 € et le Taux d'Effort (TE) Mobilité est supérieur à 25% (situation en 2011 pour les ménages de l'AML versant français)

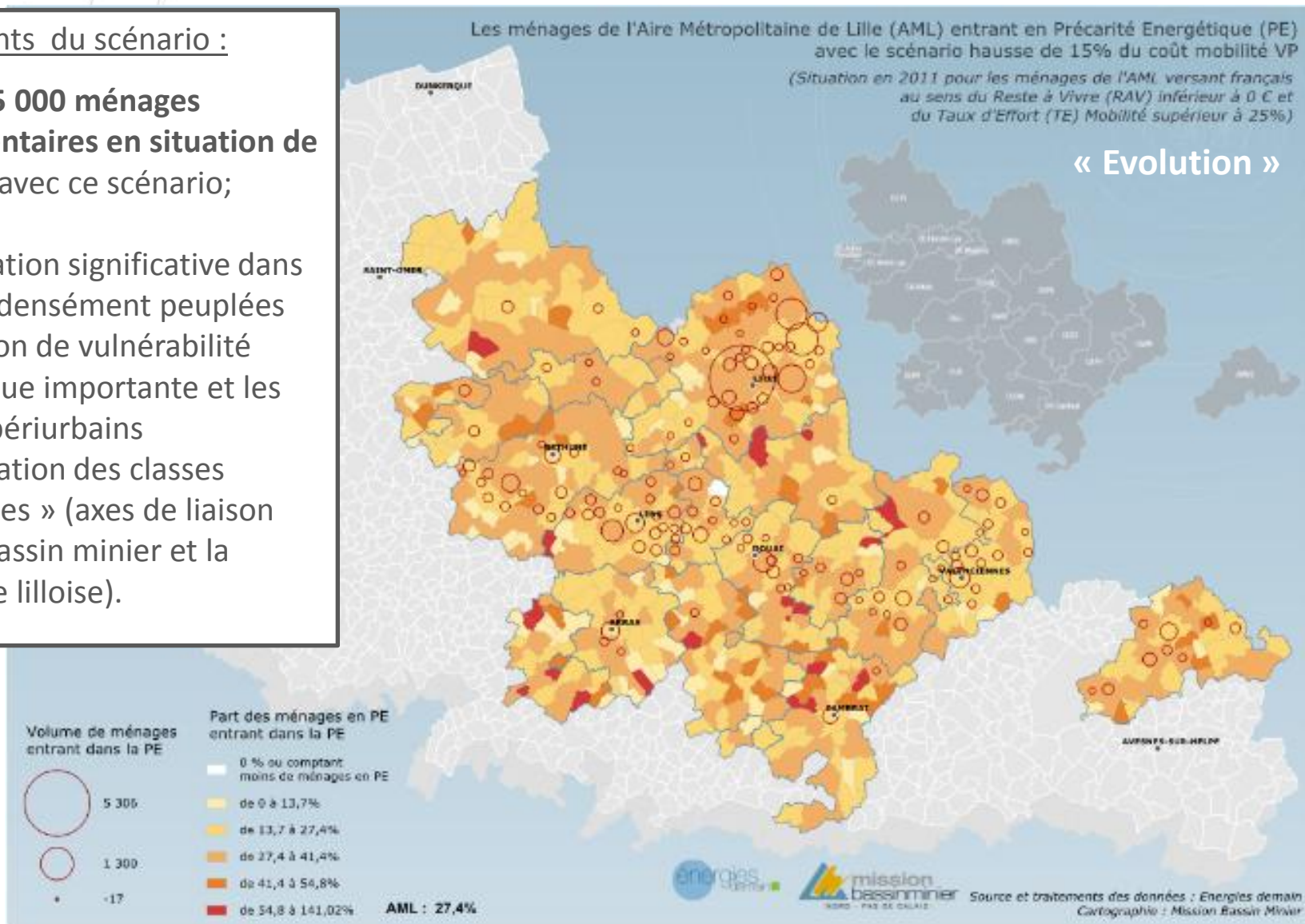
« Etat des lieux »



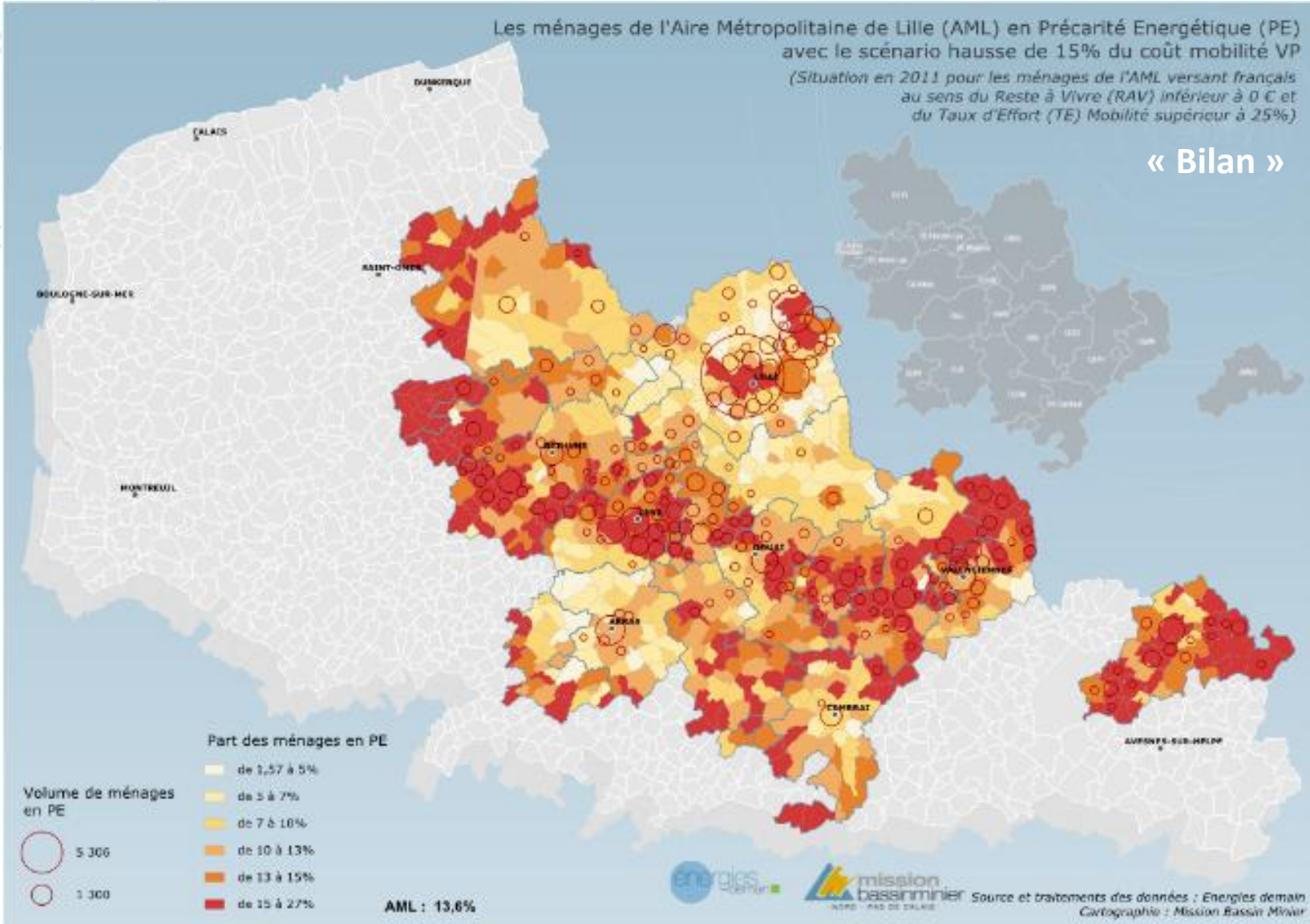
# ➤ Scénario 1 : hausse de 15% du coût de la mobilité en voiture particulière

## Faits marquants du scénario :

- Plus de 35 000 ménages supplémentaires en situation de précarité avec ce scénario;
- Augmentation significative dans les zones densément peuplées où situation de vulnérabilité économique importante et les secteurs périurbains d'implantation des classes « moyennes » (axes de liaison entre le Bassin minier et la métropole lilloise).



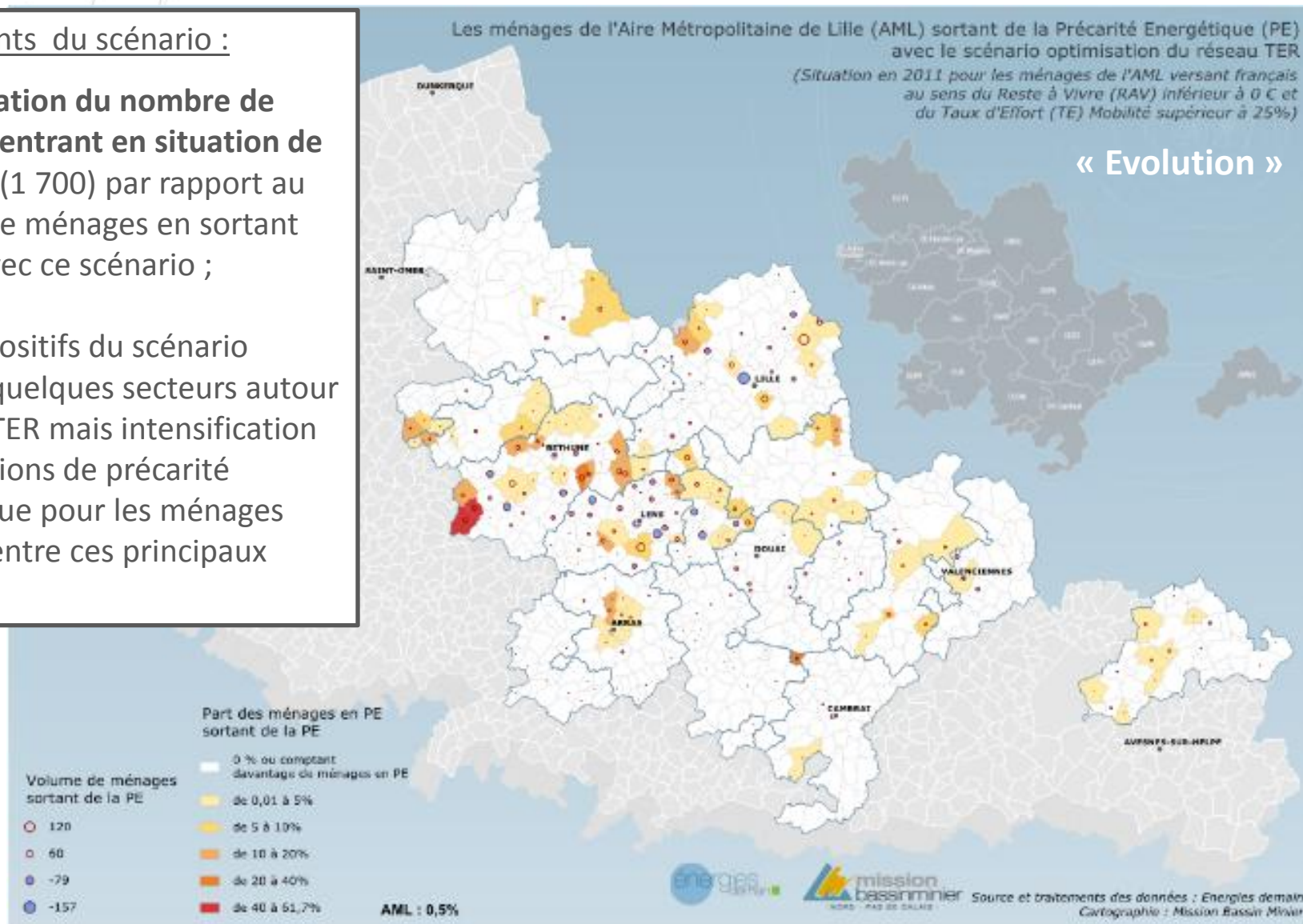
# ➤ Scénario 1 : hausse de 15% du coût de la mobilité en voiture particulière



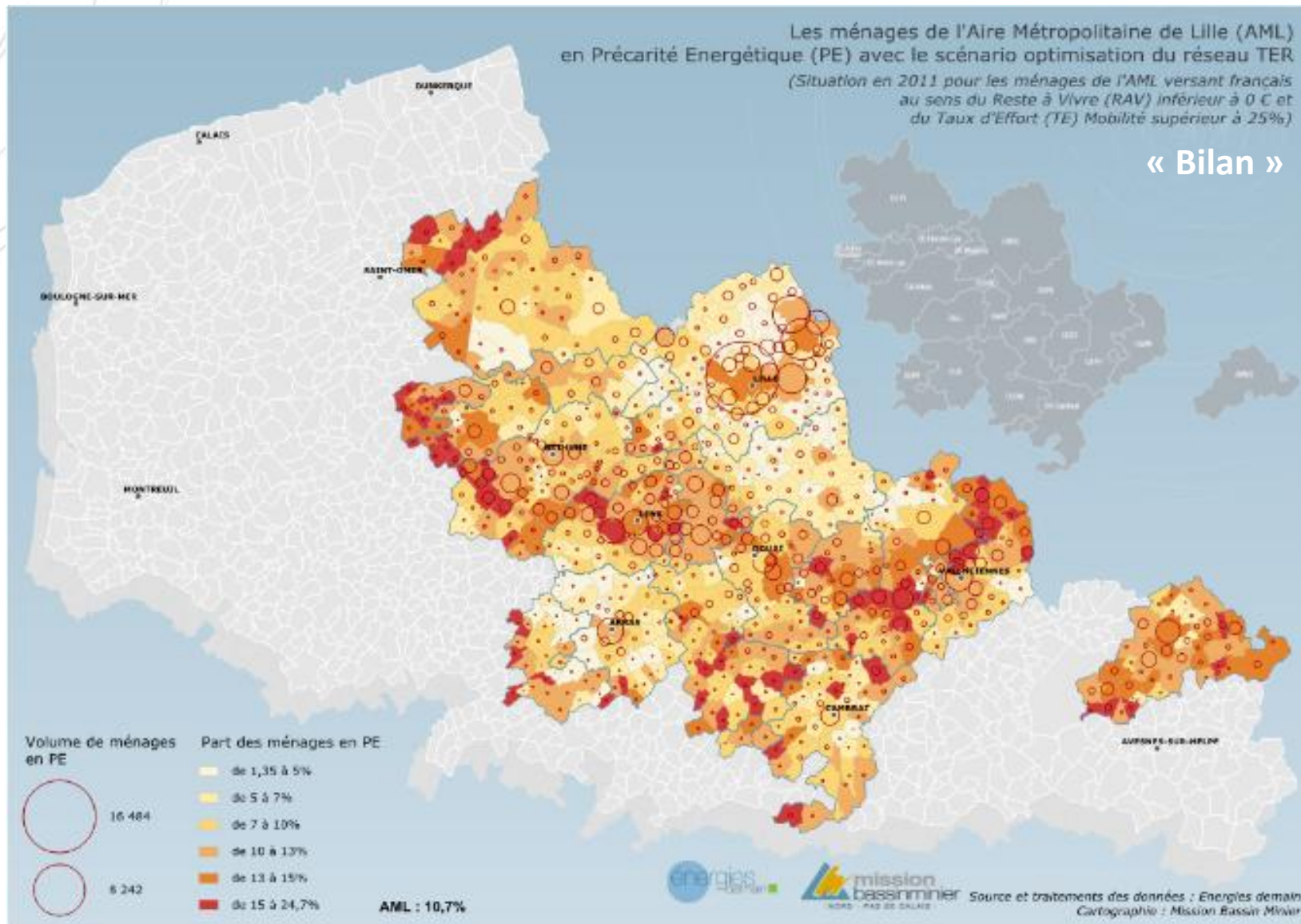
## ➤ Scénario 2 : optimisation du réseau TER existant

### Faits marquants du scénario :

- **Augmentation du nombre de ménages entrant en situation de précarité (1 700) par rapport au nombre de ménages en sortant (1 000) avec ce scénario ;**
- Impacts positifs du scénario limités à quelques secteurs autour de pôles TER mais intensification des situations de précarité énergétique pour les ménages localisés entre ces principaux pôles TER



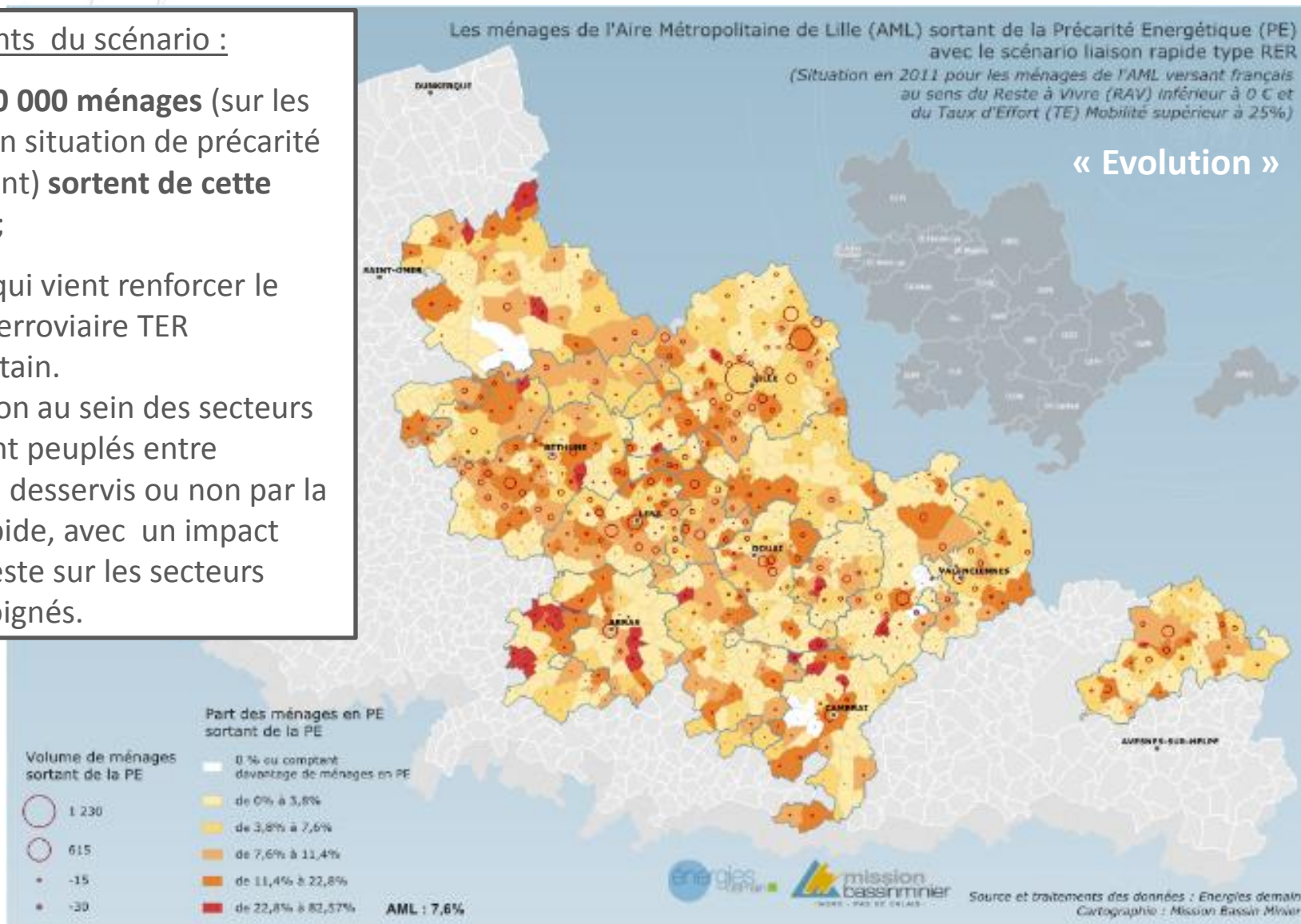
## ➤ Scénario 2 : optimisation du réseau TER existant



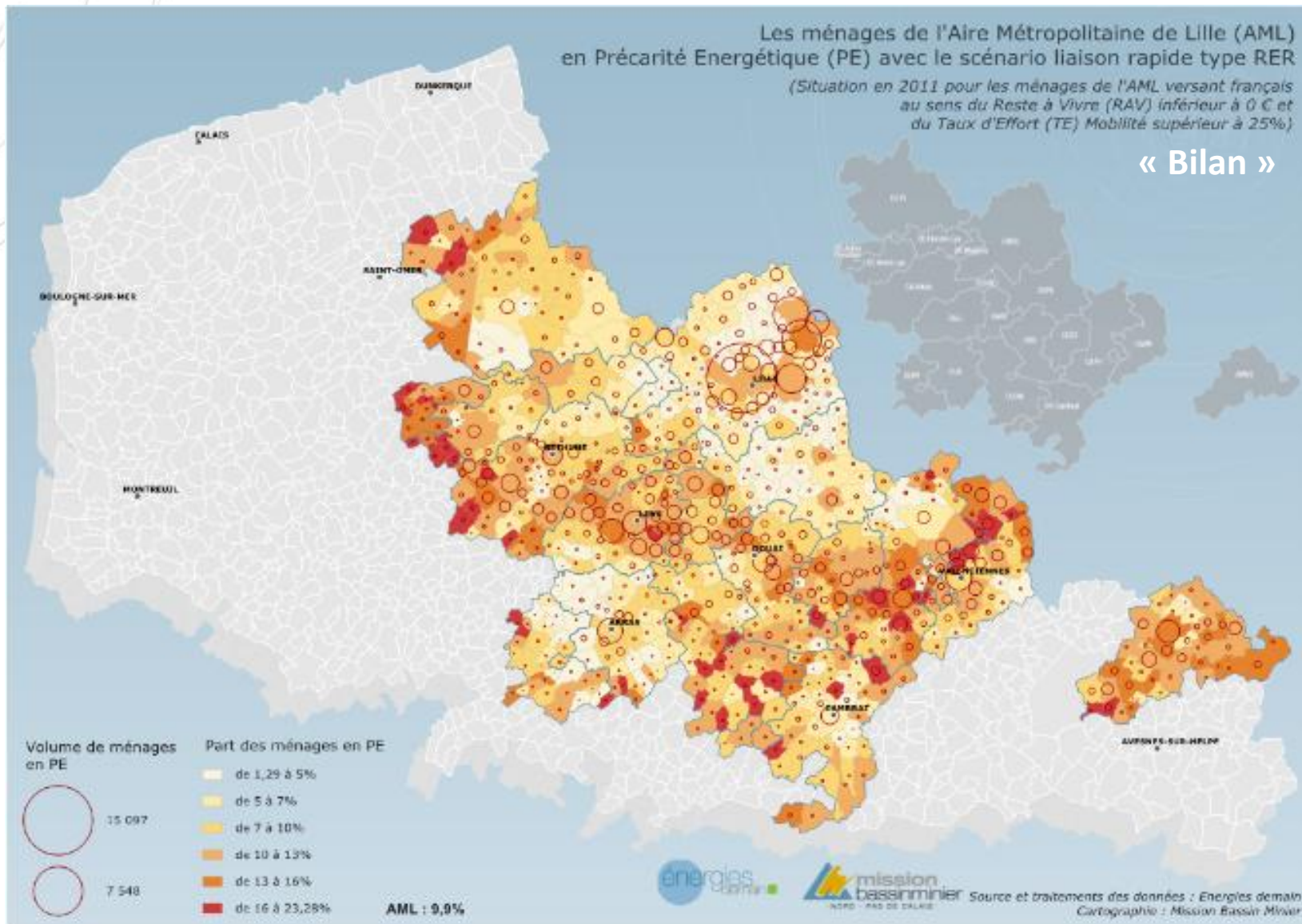
## ➤ Scénario 3 : liaison rapide Métropole Lilloise – Bassin minier

### Faits marquants du scénario :

- **Près de 10 000 ménages** (sur les 115 000 en situation de précarité initialement) **sortent de cette situation** ;
- Scénario qui vient renforcer le maillage ferroviaire TER métropolitain. Dissociation au sein des secteurs densément peuplés entre territoires desservis ou non par la liaison rapide, avec un impact très modeste sur les secteurs ruraux éloignés.



# ➤ Scénario 3 : liaison rapide Métropole Lilloise – Bassin minier



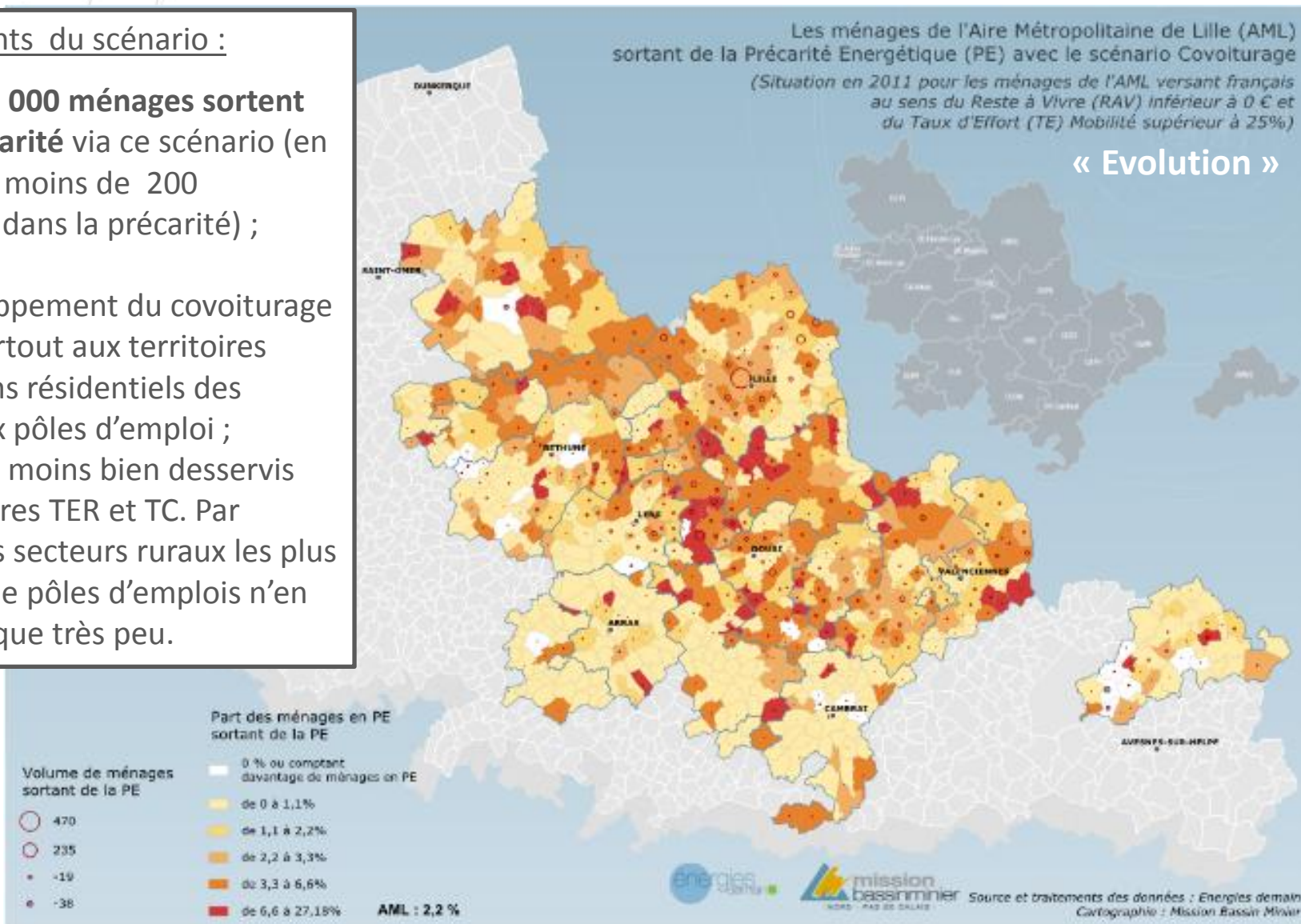
## ➤ Scénario 4 : covoiturage

### Faits marquants du scénario :

- **Presque 3 000 ménages sortent de la précarité** via ce scénario (en parallèle, moins de 200 basculent dans la précarité) ;
- Le développement du covoiturage profite surtout aux territoires périurbains résidentiels des principaux pôles d'emploi ; territoires moins bien desservis par les offres TER et TC. Par contre, les secteurs ruraux les plus éloignés de pôles d'emplois n'en profitent que très peu.

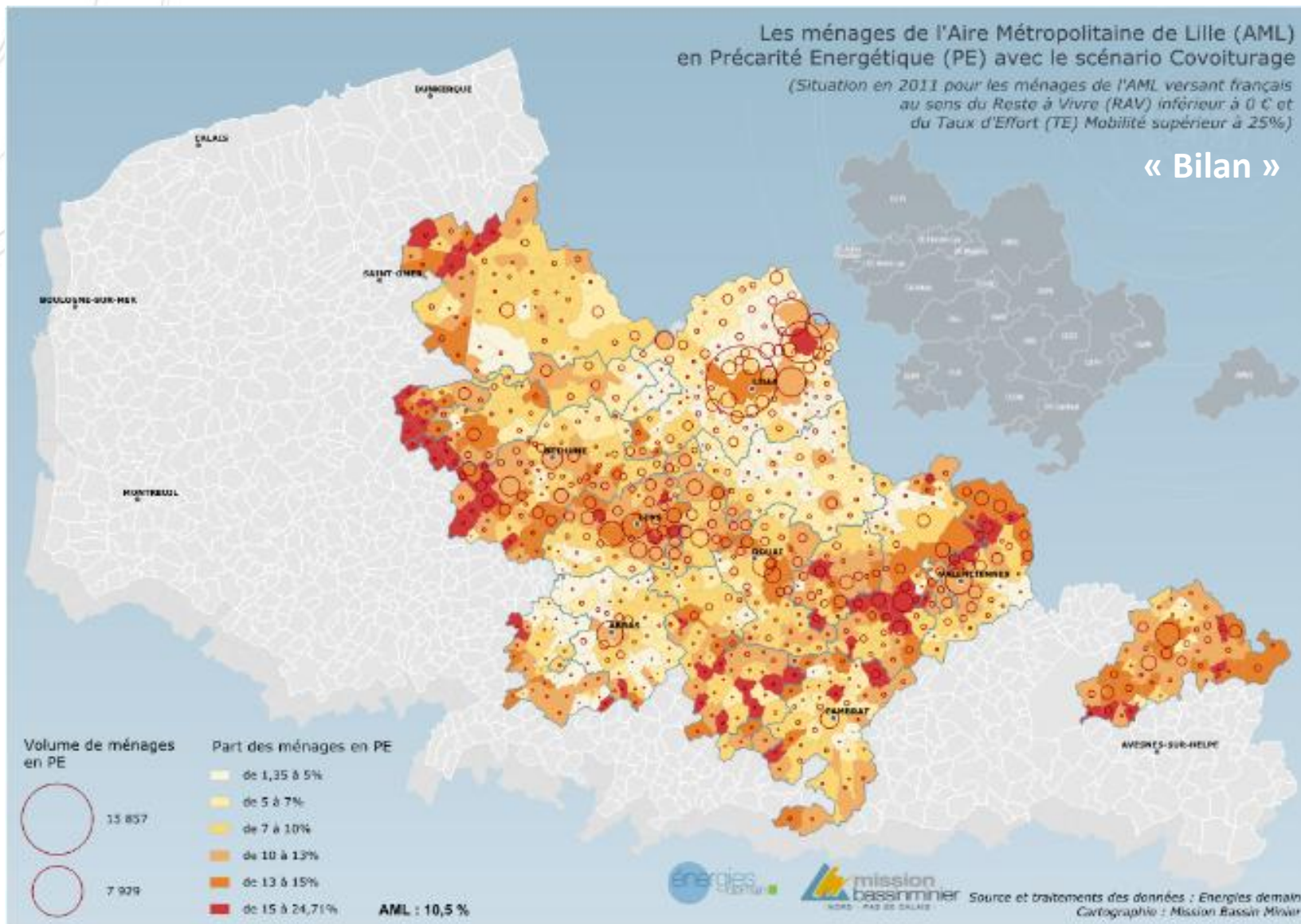
Les ménages de l'Aire Métropolitaine de Lille (AML) sortant de la Précarité Energétique (PE) avec le scénario Covoiturage  
(Situation en 2011 pour les ménages de l'AML versant français au sens du Reste à Vivre (RAV) inférieur à 0 € et du Taux d'Effort (TE) Mobilité supérieur à 25%)

« Evolution »





## ➤ Scénario 4 : covoiturage



**Merci de votre attention !**

**Nous sommes à votre disposition pour répondre à vos questions.**

**Vincent FROGER**

Directeur d'études

« Observation – Prospective »

[vfroger@missionbassinminier.org](mailto:vfroger@missionbassinminier.org)

**Marc DEZETTER**

Chargé de mission

« Transports – Mobilité »

[mdezetter@missionbassinminier.org](mailto:mdezetter@missionbassinminier.org)