

Lutte contre la précarité énergétique : en finir avec les demi-mesures



Par **Maria Jalu***, experte des questions énergétiques et
Antoine Guillou, coordonnateur du pôle énergie et climat de Terra Nova

Le 1er mars 2017

La précarité énergétique touche, selon les définitions, jusqu'à un Français sur cinq. Selon l'INSEE, 14,6 % (3,9 millions) des ménages sont ainsi en situation de vulnérabilité énergétique en ce qui concerne le logement, et 10,2% (2,7 millions) pour les déplacements. En outre, ces chiffres déjà élevés ne prennent pas en compte les éventuelles restrictions volontaires de chauffage ou de mobilité que peuvent s'imposer les ménages modestes.

Sous l'effet de la volatilité des prix de l'énergie et de la nécessaire augmentation de la fiscalité carbone, et sans mesures appropriées, ce phénomène ne fera que croître dans les années à venir. Les politiques publiques mises en places en France n'ont jusqu'ici pas été à la mesure du problème : l'attention s'est principalement portée sur les politiques curatives, qui ne permettent pas d'apporter une réponse structurelle à la précarité énergétique. Les moyens des politiques préventives ont été dispersés sur plusieurs dispositifs, trop souvent complexes, méconnus et insuffisamment ciblés.

Terra Nova formule cinq propositions concernant le logement et la mobilité, notamment pour réorienter la fiscalité et les dispositifs d'aides, mieux utiliser les outils réglementaires et tirer profit de l'innovation.

Proposition 1 : Instaurer pour tous les logements un standard minimum de performance énergétique, dont le non-respect interdirait la location du logement.

Proposition 2 : Changer d'échelle dans le financement de la lutte contre la précarité dans le logement, en créant un compte d'affectation spécial « Précarité énergétique » au sein du budget de l'Etat, qui assurera à la fois le financement des politiques préventives (en particulier le financement de l'Agence nationale de l'habitat), sur lesquelles l'accent devra être mis, et curatives (le financement du chèque énergie).

Proposition 3 : Renforcer et massifier le programme Habiter Mieux de l'Agence nationale de l'habitat en augmentant le taux de subvention, avec des seuils qui tiennent compte non seulement des revenus, mais aussi de l'état initial du logement,

et lutter contre le non-recours en développant la communication autour du programme.

Proposition 4 : Rétablir de manière durable deux strates supplémentaires de bonus à l'achat d'un véhicule automobile faiblement consommateur de carburant, en faveur des véhicules hors diesel émettant moins de 95 gCO₂/km, et pour tous les véhicules émettant moins de 85 gCO₂/km.

Proposition 5 : Explorer le potentiel et les leviers de la « démobilité », notamment par le développement du télétravail et du coworking. Ces solutions ne sont naturellement pas accessibles à tous les métiers et secteurs d'activité et nécessitent quelques adaptations réglementaires, mais elles présentent des bénéfices collectifs indéniables, notamment en termes de réduction de la facture énergétique des ménages du périurbain et des deuxièmes couronnes dont les activités leur permettraient d'y avoir recours.

Les solutions pour lutter contre la précarité énergétique existent : l'ambition ne doit pas faire défaut.

On appréhende généralement le concept de précarité énergétique en comparant la dépense énergétique contrainte d'un ménage, tant pour le logement que pour la mobilité, par rapport à ses revenus. Ce ratio est appelé *taux d'effort énergétique*. Dans une étude parue en 2015¹, l'INSEE considère qu'un seuil de *vulnérabilité énergétique* est atteint lorsque le taux d'effort énergétique dépasse 8 % pour le logement (c'est-à-dire que 8 % des revenus d'un ménage sont consacrés aux dépenses énergétiques liées à son logement) et 4,5 % pour les déplacements (c'est-à-dire que 4,5 % des revenus d'un ménage sont consacrés aux dépenses énergétiques liées à ses déplacements)

Selon l'INSEE, 14,6 % (3,9 millions) des ménages sont ainsi en situation de vulnérabilité énergétique en ce qui concerne le logement, et 10,2% (2,7 millions) en ce qui concerne les déplacements. Ces chiffres, déjà élevés, ne prennent en outre pas en compte les éventuelles restrictions volontaires de chauffage ou de mobilité que peuvent s'imposer les ménages modestes². Par ailleurs, parmi les ménages en situation de précarité énergétique, certains peuvent avoir un taux d'effort énergétique très supérieur aux seuils ainsi définis, et se trouver donc en situation de très forte vulnérabilité.

La précarité énergétique ne se résume pas à l'abstraction de ces grands agrégats. Les ménages qui en font l'épreuve subissent une dégradation importante de leur vie quotidienne. En matière de logement, elle entraîne des difficultés très concrètes : des maladies (asthmes, bronchites à répétition, problèmes respiratoires), des arbitrages budgétaires entre les dépenses alimentaires et de chauffage, le recours à des crédits souscrits dans de mauvaises conditions, une détérioration du logement et des biens (un fort taux d'humidité peut par exemple faire moisir les vêtements ou les matelas et les rendre inutilisables), une complexification des tâches domestiques (faire bouillir de l'eau pour la douche des enfants, fermer les volets pour garder la chaleur, déplacer l'unique radiateur en service selon l'occupation des pièces). Il en va de même pour la précarité liée à la mobilité : ceux dont les déplacements sont contraints par le poids de leurs dépenses énergétiques ont plus de difficultés à accéder à un emploi, ainsi qu'à créer et maintenir du lien social. La précarité énergétique, comme composante de la précarité en général, est aussi source de souffrances psychologiques, avec le développement possible de pathologies graves comme la dépression. Mais, de façon plus large, la crainte de ces factures élevées, ou

¹ « Loin des pôles urbains, chauffage et carburant pèsent fortement dans le budget », Nicolas Cochez, Éric Durieux, David Levy, *Insee*, janvier 2015. Afin de pouvoir effectuer une analyse par type de territoire, cette étude s'appuie cependant sur des *données* pouvant être aussi anciennes que 2008. Pour une analyse de chiffres plus récents de la précarité énergétique en France, voir aussi l'étude de novembre 2016 de l'Observatoire National de la Précarité Énergétique : http://www.onpe.org/nouvelles/les_chiffres_cles_de_la_prekarite_energetique

² Ce qui souligne l'importance de compléter ces chiffres par d'autres études comme celles que conduit par exemple l'INSEE pour évaluer la « sensation de froid » éprouvée par les ménages. Similairement, en matière de mobilité, certains ménage *précaires* peuvent avoir un budget carburant très faible ou nul, parce qu'ils n'ont tout simplement pas les moyens d'acquérir un véhicule.

celle de l'impossibilité de les payer, diffuse un sentiment d'anxiété dans les gestes de la vie tous les jours³.

De fortes disparités sont à ce titre à noter en fonction des types de territoires :

Tableau 1 : Proportion de ménages en situation de « vulnérabilité énergétique », en % (INSEE, 2015)

Type de territoire	Pour le logement	Pour les déplacements	Pour au moins une approche	Pour les deux approches
Grands pôles	10,7	4,3	13,8	1,2
Couronnes des grands pôles	16,9	18,8	31,8	3,9
Pôles moyens et petits	18,5	6,9	24,0	1,4
Couronnes des pôles moyens et petits	23,8	16,2	35,7	4,3
Multipolarisé	23,9	23,0	40,9	6,0
Hors aire urbaine	28,6	30,6	49,6	9,5

La proportion de ménages en situation de vulnérabilité énergétique apparaît ainsi de plus en plus élevée à mesure que l'on s'éloigne des grands pôles, et particulièrement importante dans les milieux périurbains et ruraux. Ce constat reflète le fait que la vulnérabilité énergétique ne frappe pas uniquement les populations les plus pauvres en termes de revenus : les pôles urbains comptent ainsi de nombreux ménages modestes, mais les dépenses énergétiques y sont généralement plus faibles que dans les territoires peu denses, tant pour le logement (grâce à un parc - notamment social - de logements mieux isolés que la moyenne) que pour les carburants (les distances à parcourir étant plus faibles et les transports en commun plus denses). **Les politiques publiques de lutte contre la précarité énergétique ne doivent donc pas seulement prendre en compte les revenus des ménages dans l'absolu, mais également les dépenses énergétiques, tant en matière de logement que de transport, auxquels ils doivent faire face.**

La lutte contre la précarité énergétique se traduit à l'heure actuelle par deux grands types de politiques publiques :

³ Pour un portrait récent de cette situation, voir « Les damnés du froid », Envoyé Spécial, 26 janvier 2017 - http://www.francetvinfo.fr/replay-magazine/france-2/envoye-special/envoye-special-du-jeudi-26-janvier-2017_2026568.html

Pour suivre les actions menées par la Fondation Abbé Pierre, qui lutte notamment contre la précarité énergétique, voir cette courte vidéo : « Témoignages de famille en situation de précarité énergétique », <https://www.youtube.com/watch?v=MEHpFH0lzng>

- Les politiques curatives, qui visent à aider les ménages à payer leurs factures d'énergie. Rentrent notamment dans cette catégorie les tarifs sociaux de l'électricité (Tarif de première nécessité – TPN) et du gaz (Tarif social de solidarité - TSS), qui devraient être remplacés à partir de 2018 par le chèque énergie (en tenant compte des résultats de l'expérimentation lancée en 2016). Celui-ci a été instauré par loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTCEV) de 2015 : il s'agit d'une avancée sociale car son application ne concerne pas uniquement les énergies de réseau (gaz et électricité), mais aussi le fioul (1,7 million de ménages en situation de vulnérabilité énergétique se chauffent au fioul), le gaz de pétrole liquéfié et le bois. Par ailleurs, le chèque énergie pourra non seulement être utilisé pour le paiement des factures énergétiques, mais également pour financer l'achat d'équipements permettant d'améliorer la qualité environnementale du logement. Cette possibilité supplémentaire par rapport aux tarifs sociaux est en principe vertueuse sur les plans sociaux et environnementaux : elle permet d'investir pour diminuer la consommation énergétique et d'agir ainsi en amont du phénomène de précarité énergétique. Toutefois, en raison de son faible montant (qui devrait être de 144 euros par an pour une personne seule), le chèque énergie ne suffira pas à lui seul pour aider au financement de travaux d'efficacité énergétique significatifs (isolation, remplacement d'équipements de chauffage...).

Les politiques curatives représentent un élément indispensable face à la situation actuelle de précarité de nombreux ménages. On estime ainsi que 3,7 millions de ménages sont éligibles aux tarifs sociaux, soit un nombre proche du nombre de ménages en situation de vulnérabilité énergétique au sens de l'INSEE. L'éligibilité est cependant déterminée exclusivement sur la base de critères de revenus et, là non plus, ne prend pas en compte les dépenses énergétiques effectives, laissant ainsi potentiellement de côté des ménages aux revenus plus élevés que les plafonds de revenus, mais néanmoins vulnérables compte tenu de l'état très dégradé de leur logement. **Par ailleurs, parce qu'elles ne permettent pas la diminution significative des consommations, et donc des dépenses, les politiques curatives, quoique nécessaires pour les ménages les plus en difficulté, ne constituent pas une solution structurelle à la précarité énergétique.**

- Les politiques préventives, qui visent notamment à encourager la rénovation énergétique des logements. **Le gouvernement a fixé en 2013 un objectif de rénovation de 500 000 logements par an à partir de 2017, dont 120 000 dans le parc social et 380 000 dans le parc privé, mais ces objectifs de rénovation ne sont pas particulièrement ciblés sur les ménages en situation de précarité énergétique.** Ainsi, les deux principales politiques publiques françaises en faveur de la rénovation énergétique des logements (en plus des taux de TVA réduits appliqués à ces travaux) que sont l'éco prêt à taux zéro (éco-PTZ) et le crédit d'impôt transition énergétique (CITE) sont peu adaptées aux ménages modestes car elles requièrent des capacités de financement importantes de la part du ménage et ne couvrent qu'une partie limitée des travaux : les « reste-à-charge » sont souvent importants et ne peuvent être supportés par les ménages précaires. Dans son rapport de 2016 sur l'efficacité des dépenses fiscales

relatives au développement durable⁴, la Cour des Comptes a ainsi constaté que ces deux dispositifs, relativement coûteux pour les finances publiques (900 millions d'euros pour le CITE et 110 millions d'euros pour l'éco-PTZ en 2015) profitaient essentiellement aux ménages les plus aisés. Le dispositif des certificats d'économies d'énergie (CEE), qui consiste à faire financer des opérations de rénovation énergétique par les entreprises de fourniture d'énergie, n'était quant à lui pas non plus conçu pour lutter contre la précarité énergétique, jusqu'à ce que la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte y ajoute un volet spécifique pour les ménages précaires et modestes depuis le 1^{er} janvier 2016. Cependant, quoique intéressant dans ses principes, le dispositif risque de voir son efficacité limitée par sa complexité et sa faible notoriété, rendant difficile l'identification des ménages éligibles. **La seule véritable politique publique préventive significative contre la précarité énergétique à l'échelle nationale est le programme « Habiter Mieux » de l'Agence nationale de l'habitat (ANAH), ciblé sur les ménages modestes et très modestes qui sont propriétaires de leur logement, qui permet une subvention des travaux de rénovation à hauteur de 35 ou 50%. En 2016, le programme Habiter Mieux a permis la rénovation de 41 000 logements, en-deçà de son objectif affiché de 70 000 rénovations : il est désormais crucial de le faire monter en puissance pour en faire un outil ambitieux de lutte contre la précarité énergétique.**

Si les mesures adoptées jusqu'ici par le gouvernement vont dans la bonne direction, **l'urgence de la lutte contre la précarité énergétique plaide donc pour un renforcement drastique des mesures préventives, seules à même de créer des bénéfices pérennes.** Le renforcement des mesures préventives est notamment particulièrement crucial en ce qui concerne le parc privé⁵.

Nous proposons dès lors de déployer un ensemble de politiques publiques plus lisibles, plus cohérentes et surtout plus efficaces :

Proposition 1 : Instaurer pour tous les logements⁶ un standard minimum de performance énergétique, dont le non-respect interdirait la location du logement⁷. Le seuil ainsi défini devrait avoir pour objectif d'amener l'ensemble des logements à un niveau équivalent ou supérieur à la classe E du Diagnostic de Performance Énergétique (DPE). Ce standard minimum serait applicable à court-terme aux logements les plus dégradés (classe G), et à moyen terme à l'ensemble des logements⁸.

⁴ <https://www.ccomptes.fr/Publications/Publications/L-efficiency-des-depenses-fiscales-relatives-au-developpement-durable>

⁵ Les efforts doivent bien sûr être également poursuivis dans le parc social, même si la situation y apparaît – par comparaison – meilleure.

⁶ La réglementation thermique (RT) ne s'applique pour l'instant qu'aux logements neufs : créée en 1974 et renforcée plusieurs fois depuis, la prochaine réglementation thermique devrait entrer en vigueur en 2018.

⁷ Voir aussi <http://tnova.fr/notes/renovation-energetique-des-logements-pour-une-politique-volontariste>

⁸ L'objectif d'une telle distinction dans le temps ne serait pas d'inciter les propriétaires à segmenter les tranches de travaux (ce qui risquerait de nuire à la rentabilité de la rénovation pour les dernières tranches), mais seulement de

Malgré les nombreuses aides existantes en faveur de la rénovation énergétique en France, le nombre de logements rénovés chaque année n'est pas à la hauteur des objectifs, et les rénovations réalisées ne bénéficient pas assez aux ménages en situation de précarité énergétique. Plusieurs éléments l'expliquent : les ménages n'ont généralement pas une vision globale de leurs dépenses énergétiques, dont l'évolution est très incertaine, et restent réticents à investir aujourd'hui dans des opérations de rénovation (même lorsqu'elles sont rentables, c'est généralement à l'**horizon** de plusieurs années). Les dispositifs d'aides existants, qui permettent d'augmenter significativement la rentabilité des rénovations pour les ménages, restent en outre méconnus. Enfin, les propriétaires qui louent leur bien n'ont que peu d'incitations à la rénovation, car ce sont les locataires qui paient les factures d'énergie : ainsi, si les ménages précaires mais propriétaires ont accès au programme « Habiter mieux » (pour peu qu'ils en aient connaissance), les ménages locataires et en situation de précarité énergétique peuvent se trouver dans une situation inextricable.

La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte de 2015 a fait un premier pas dans la bonne **direction**, en instaurant des obligations de rénovation thermique lors de travaux importants dans les copropriétés, et en intégrant la performance énergétique parmi les critères de décence d'un logement. Un an et demi après la promulgation de la loi, l'entrée en vigueur du décret d'application portant sur les critères de décence des logements se fait cependant toujours attendre, et risque d'être trop peu ambitieux.

Le standard minimum de performance énergétique ainsi proposé est complémentaire des aides existantes (qui, **seules**, atteignent *de facto* leur limites), car il incitera les propriétaires à effectivement utiliser ces dernières (qui permettent de diminuer fortement le coût des travaux).

Le standard minimum de performance énergétique se traduira en outre par une plus grande visibilité pour les filières professionnelles de la rénovation énergétique, et facilitera ainsi leur structuration, par exemple par le développement et la professionnalisation croissante des métiers de diagnostic énergétique et de conseillers en rénovation énergétique, qui doivent être indépendants des métiers du bâtiment ou des fournisseurs d'équipements dont ils recommanderont les services (ces conseillers pourraient en revanche naturellement s'associer aux architectes). Les pouvoirs publics doivent à cet égard faciliter la structuration de la filière de conseil indépendant en rénovation énergétique, par le développement de formations et certifications adaptées, tout en luttant contre les pratiques de certains professionnels peu scrupuleux⁹.

La mise en place du standard minimum de performance énergétique devrait enfin s'appuyer sur une grande campagne de communication nationale pour médiatiser à la fois cette obligation

traiter en premier lieu le cas des logements les plus dégradés. Indépendamment de l'état initial du logement, chaque opération devra avoir pour objectif d'amener en une seule tranche de rénovation le logement à un niveau équivalent ou supérieur à la classe E.

⁹ DGCCRF, Enquête sur la rénovation thermique, janvier 2017 : <http://www.economie.gouv.fr/dgccrf/enquete-sur-renovation-thermique>

future pour tous les **logements**, l'existence d'aides à la rénovation qui diminueront significativement les efforts à consentir par les propriétaires, et les coordonnées du « guichet unique » d'information sur la rénovation énergétique.

L'instauration du standard minimum devra par ailleurs s'accompagner d'une refonte de la fiscalité immobilière (à niveau global de prélèvement constant) pour tenir compte de la performance énergétique du logement dans le calcul du montant des différents prélèvements (ISF, plus-values immobilières, droits de mutation et de succession, impôt sur les revenus locatifs...), afin qu'à la fois propriétaires (et ce qu'ils soient bailleurs ou occupants) et locataires aient intérêt à la rénovation énergétique¹⁰. L'instauration d'un standard minimum et la refonte de la fiscalité immobilière auront par ailleurs pour effet d'augmenter la valeur immobilière des logements les plus performants sur le plan énergétique.

Proposition 2 : Changer d'échelle dans le financement de la lutte contre la précarité dans le logement, en créant un compte d'affectation spécial « Précarité énergétique » au sein du budget de l'Etat, qui assurera à la fois le financement des politiques préventives (en particulier le financement de l'ANAH), sur lesquelles l'accent devra être mis, et curatives (le financement du chèque énergie). Au fur et à mesure que les politiques préventives produiront leurs effets, on pourra ainsi espérer réduire la précarité énergétique, et donc le montant des financements alloués aux politiques curatives¹¹. Pour cela, il est cependant nécessaire d'investir fortement aujourd'hui dans les politiques préventives, en assurant leur pérennité financière (de ce point de vue, le financement actuel de l'ANAH - fortement dépendant des recettes issues des ventes de permis d'émissions de CO₂, qui sont à la fois faibles et volatiles – semble peu approprié).

Ce compte serait financé par les sommes déjà allouées aux dispositifs existants, et par une partie substantielle des augmentations programmées de la contribution climat énergie, la composante carbone des taxes sur les combustibles fossiles (TICPE sur les carburants, TICGN sur le gaz naturel, TICC sur le charbon). A titre d'illustration, le passage de la composante carbone de la TICPE de 22 euros/tonne de CO₂ en 2016 à 30,5 euros/tonne de CO₂ en 2017 devrait rapporter environ 1,5 milliard d'euros, soit plus du double du budget d'intervention actuel de l'ANAH (701 millions d'euros en 2016).

Proposition 3 : Renforcer et massifier le programme Habiter Mieux de l'ANAH en augmentant le taux de subvention, et en ayant des seuils qui tiennent compte non seulement des revenus, mais aussi de l'état initial du logement, et lutter contre le non-recours en développant la communication autour du programme¹². L'un des principaux freins à la rénovation énergétique réside dans le montant restant à financer par les ménages

¹⁰ Voir <http://tnova.fr/notes/renovation-energetique-des-logements-pour-une-politique-volontariste> et <http://tnova.fr/notes/pour-une-strategie-climatique-audacieuse-des-propositions-pour-agir-sans-attendre>

¹¹ Les tarifs sociaux de l'électricité et du gaz ont représenté un peu moins de 400 M€ en 2015.

¹² La complexité administrative étant un des facteurs explicatifs du non recours aux aides, il faut en outre poursuivre les efforts pour instituer au-delà d'un label commun, un véritable interlocuteur administratif unique pour les ménages, en charge à la fois de l'information, du conseil et du traitement des demandes de subvention.

précaires : des taux de subvention élevés sont donc incontournables pour lutter contre la précarité énergétique. En complément, la création d'un dispositif de microcrédit ou d'avance remboursable également assuré par l'ANAH pourrait permettre de financer le montant initial d'investissement non couvert par les subventions, les remboursements étant ensuite couverts par les économies réalisées sur la facture d'énergie.

Notons que les politiques nationales de lutte contre la précarité énergétique actuellement mises en œuvre et précédemment citées ciblent uniquement les dépenses énergétiques liées au logement. **Les dépenses contraintes associées à la mobilité seront pourtant de plus en plus affectées par la volatilité des combustibles fossiles d'une part, et la nécessaire augmentation de la fiscalité carbone d'autre part. Il est donc primordial d'élaborer une stratégie qui soit en particulier dirigée vers les ménages modestes, et vise à maîtriser les consommations tout en préservant la mobilité.**

Dans les centres urbains, les politiques mises en œuvre par les collectivités locales impliquent généralement des réductions voire la gratuité des tarifs d'utilisation des transports publics. Dans les territoires moins denses, où l'usage de la voiture reste souvent incontournable, il s'avère cependant plus complexe de lutter contre la précarité énergétique induite par les dépenses de mobilité. Nos propositions se focalisent donc sur ces derniers.

Proposition 4 : Rétablir de manière durable deux strates supplémentaires de bonus à l'achat d'un véhicule automobile faiblement consommateur de carburant, en faveur des véhicules hors diesel émettant moins de 95 gCO₂/km, et pour tous les véhicules émettant moins de 85 gCO₂/km¹³.

En matière de transport, les dépenses des ménages sont fortement dépendantes de choix structurels de long-terme, tels que l'urbanisme, les réseaux de services publics et privés, ou encore les modes de travail. A court-terme, il est cependant possible d'aider les ménages à acquérir des véhicules moins consommateurs d'énergie (et moins émetteurs de gaz à effet de serre), notamment par le biais du bonus écologique. Le périmètre de celui-ci a été fortement réduit, et il ne bénéficie plus qu'aux véhicules électriques et hybrides, qui malgré l'importance du bonus, ne sont pas accessibles aux ménages modestes compte tenu de leur coût significatif. Rétablir une prime, même modique, aidant les ménages modestes à acquérir des véhicules neufs ou d'occasion peu consommateurs pourrait permettre de réduire leurs coûts de carburant contraints. Des critères additionnels prenant en compte les ressources des ménages ou l'âge du véhicule déjà possédé (lorsque les ménages en possèdent un) pourraient éventuellement être introduits pour cibler ces bonus sur les ménages modestes.

On pourrait également envisager, alternativement ou en complément, le développement de programmes de location de véhicules peu consommateurs et à faible coût : une telle

¹³ Voir la note de Terra Nova « Baisse des prix du pétrole : aubaine économique ou défi écologique » par Aurélien Saussay, Antoine Guillou, Charles Boissel et la cellule chiffrage de Terra Nova

expérimentation est actuelle en cours via le programme « Club Mobilité » coordonné par l'Action Tank Entreprise et Pauvreté¹⁴.

Proposition 5 : Explorer le potentiel et les leviers de la « démobilité »

Pour les ménages qui habitent la deuxième couronne des grandes aires urbaines et travaillent dans le centre de l'agglomération, les temps (et les coûts) de trajet domicile-travail sont parmi les plus élevés. Pour n'en donner qu'un exemple, le temps moyen consacré à ces trajets en Ile-de-France atteint 68 minutes par jour ; les Franciliens passent ainsi l'équivalent d'une journée entière dans les transports tous les mois. Ces mouvements quotidiens pendulaires ont par ailleurs des conséquences importantes en termes de congestion et de pollution des grandes agglomérations.

Face à ces difficultés, il est souhaitable de mener une réflexion structurelle sur les différents leviers de « démobilité », notamment par le développement du télétravail et du coworking. Ces solutions ne sont naturellement pas accessibles à tous les métiers et secteurs d'activité et nécessitent quelques adaptations réglementaires, mais elles présentent des bénéfices collectifs indéniables, notamment en termes de réduction de la facture énergétique des ménages du périurbain et des deuxième couronnes dont les activités leur permettraient d'y avoir recours.

Les régions, qui disposent déjà de revenus issus de la Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) devant être fléchés vers les politiques de transport, pourraient ainsi aider financièrement les intercommunalités à mettre en œuvre de telles politiques publiques.

En matière de covoiturage, il pourrait s'agir par exemple d'aider à la mise en place de plateformes de covoiturage inter-entreprises, financées à la fois par les entreprises du territoire et les collectivités locales, par exemple par le biais des Chambres de commerce et d'industrie, afin d'aller plus loin que le covoiturage « spontané » entre salariés d'une même entreprise (déjà non négligeable). Il serait également souhaitable de faire évoluer au niveau national le système d'indemnités kilométriques accordées aux salariés par leur employeur, afin que celles-ci ne soient pas diminuées de moitié pour les salariés ayant recours au covoiturage (ce qui diminue significativement l'intérêt financier du covoiturage aujourd'hui).

En matière d'autopartage, il s'agit aussi d'explorer les pistes pour mieux exploiter le parc de voitures individuelles déjà disponible, notamment en facilitant le prêt ou la location de véhicules entre particuliers¹⁵, voire en étudiant la mise à la disposition des particuliers (contre un paiement modique) des véhicules appartenant aux entreprises ou aux collectivités locales et administrations en dehors des heures d'ouverture et de service.

¹⁴ <http://www.at-entreprise-pauvrete.org/projet/club-mobilite/>

¹⁵ Un certain nombre de sociétés proposent ainsi de faciliter la location entre particuliers en jouant le rôle de plateformes de mise en relation et de « tiers de confiance », notamment en matière d'assurance.