

# Un poste carburant plus lourd dans le budget des ménages vivant en zone rurale

De nombreux déplacements contraints sont nécessaires à la vie quotidienne, qu'il s'agisse de se rendre sur son lieu de travail, d'études, d'accéder aux commerces, aux services de santé ou d'accomplir des démarches administratives. Afin de se déplacer, les ménages peuvent se rendre à pied ou utiliser le vélo les transports en commun ou un véhicule motorisé. Les dépenses pour les voyages en transport en commun constituant des achats de services, seules celles de carburant sont prises en compte dans cette étude. Lorsque ces dépenses pèsent plus de 4,5 % dans le revenu disponible des ménages, ces derniers sont considérés comme vulnérables énergétiquement (cf. *Méthode et définitions*).

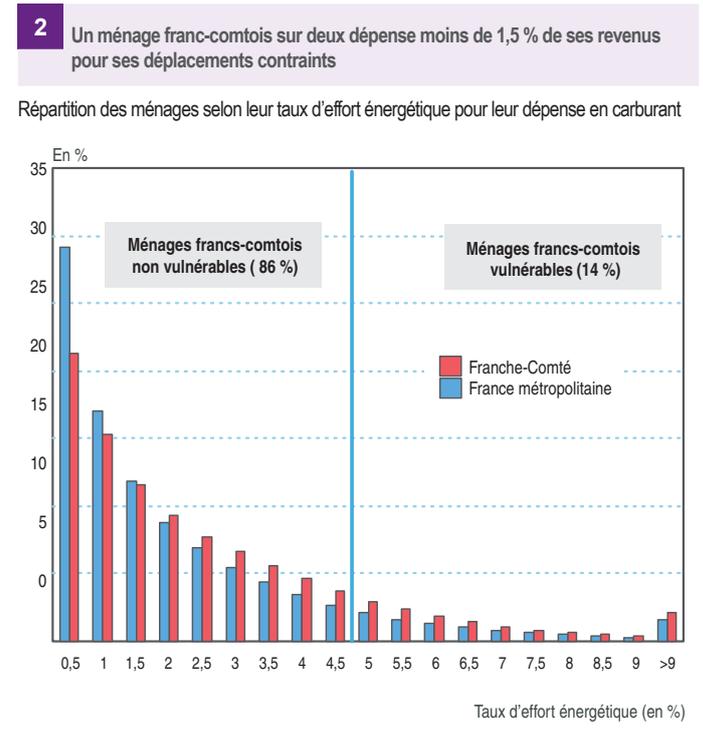
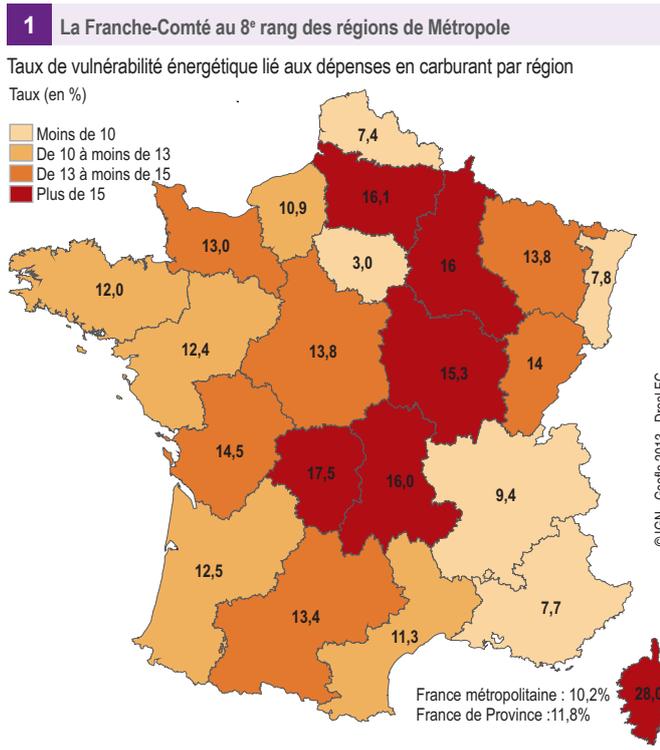
## 14 % des ménages francs-comtois concernés par la vulnérabilité liée aux dépenses en carburant

Au 1<sup>er</sup> janvier 2008, 70 600 ménages consacrent plus de 4,5 % de leurs revenus aux dépenses

en carburant pour se déplacer, soit 14 % des ménages francs-comtois. Par rapport aux 22 régions de Métropole, la Franche-Comté se place au 8<sup>e</sup> rang des régions les plus vulnérables, avec un taux de vulnérabilité énergétique lié aux déplacements supérieur de celui enregistré en moyenne en France de province (figure 1). En Île-de-France, le recours important aux transports en commun pour se déplacer explique que cette région enregistre le plus faible taux (3,0 %).

Le taux régional de vulnérabilité énergétique liée aux déplacements est supérieur de 3,8 points à la moyenne nationale. Pour autant, les ménages francs-comtois sont proportionnellement plus nombreux qu'au niveau national à fournir un faible taux d'effort (cf. *Méthode et définitions*) pour les déplacements contraints : près d'un ménage comtois sur deux dépense moins de 1,5 % de ses revenus pour ses déplacements alors

qu'au niveau national un ménage sur deux dépense moins de 2,25 % de son revenu pour les mêmes dépenses. Dans la région, un ménage sur cinq dépense moins de 0,5 % de ses revenus pour ses déplacements (figure 2). Il s'agit pour les trois quarts d'entre eux de ménages ne possédant pas de véhicule ou n'effectuant pas de déplacements domicile-travail et disposant de commerces et services à proximité. Malgré une proportion d'actifs en emploi un peu plus forte dans la région qu'en moyenne au niveau national et une utilisation plus fréquente de la voiture pour se déplacer, les navettes domicile-travail s'effectuent en moyenne sur de plus faibles distances et sur des routes où la vitesse de déplacement est plus faible. Par ailleurs, le parc de véhicules de la région est plus récent et très fortement tourné vers le diesel, plus économe. Enfin, 20,3 % des Francs-Comtois sont

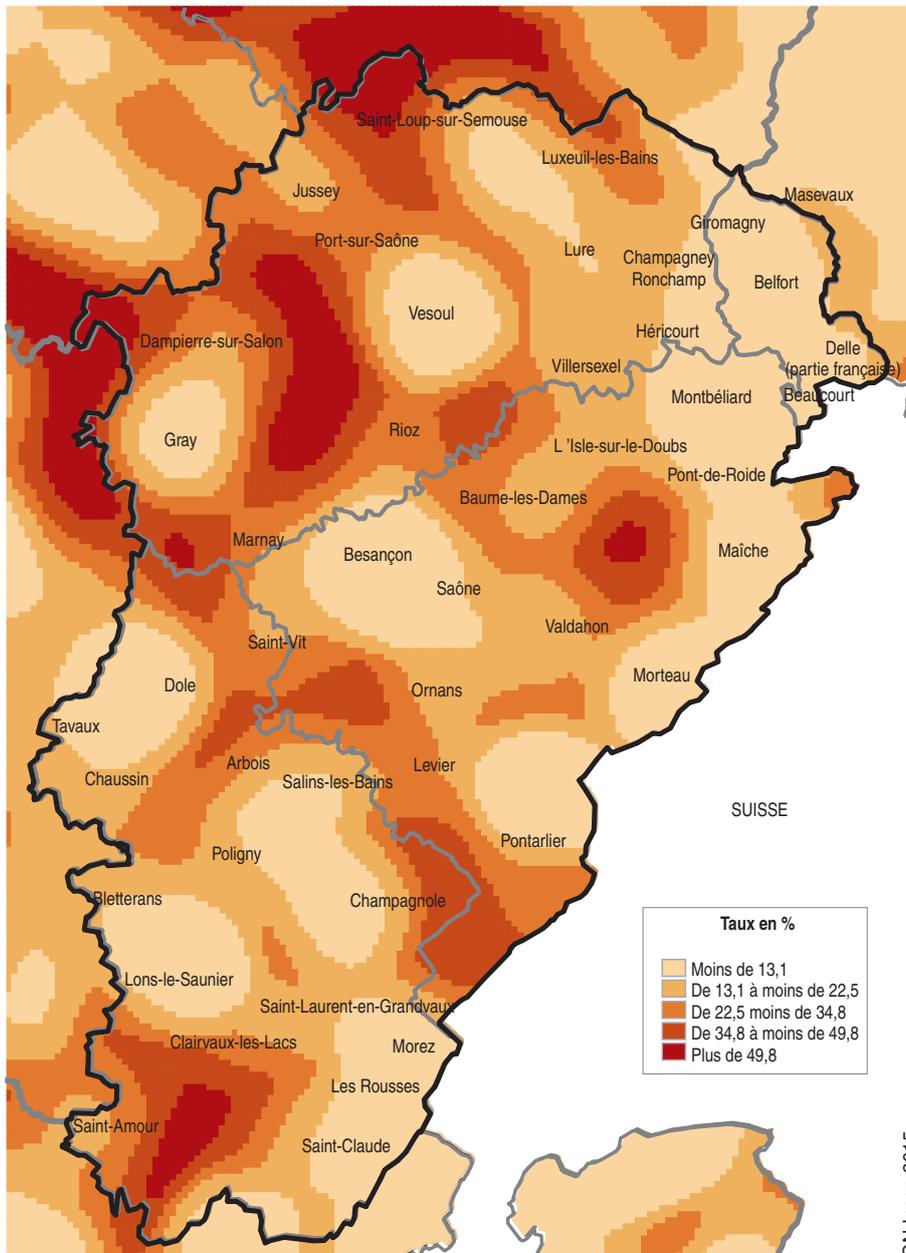


Champ : déplacements contraints  
Sources : Insee Recensement 2008, Enquête Revenus Fiscaux et Sociaux, RDL et SOeS Anah

Champ : déplacements contraints  
Sources : Insee Recensement 2008, Enquête Revenus Fiscaux et Sociaux, RDL et SOeS Anah

**3** Des ménages moins vulnérables dans les grandes communes et le long de la frontière suisse

Vulnérabilité énergétique liée aux dépenses en carburant



Champ : déplacements contraints  
Sources : Insee Recensement 2008, Enquête Revenus Fiscaux et Sociaux, RDL et SOeS Anah

**Une exposition plus forte dans les communes de très faible densité**

Le taux de vulnérabilité lié aux déplacements dépend beaucoup de l'armature urbaine du territoire où se concentrent populations et emplois. Ainsi, les deux régions les moins densément peuplées sont aussi celles où la vulnérabilité est la plus forte : 28 % en Corse et 18 % dans le Limousin. La vulnérabilité des ménages francs-comtois est ainsi plus forte en Haute-Saône et dans le Jura (respectivement 21 % et 17 %), départements les moins urbanisés de la région, que dans le Doubs (11 %) et surtout le Territoire de Belfort (9 %). Par ailleurs, les ménages vivant dans les territoires frontaliers avec la Suisse effectuent de nombreux déplacements vers ce pays pour y travailler. Ils sont pourtant relativement épargnés par la vulnérabilité énergétique liée aux déplacements grâce au niveau élevé de leurs revenus (figure 3). Les territoires où la vulnérabilité est la plus forte sont situés dans le Nord-Ouest de la Haute-Saône, autour de Gray, dans le sud de la zone frontalière du Doubs, dans la vallée du Dessoubre et dans la partie au sud de Lons-le-Saunier.

Dans les communes très peu denses (cf. Méthode et définitions), 36 % des ménages dépendent plus de 4,5 % de leur revenu disponible pour régler leurs factures de carburant et sont par conséquent exposés à la vulnérabilité énergétique. En raison d'un volume d'emplois nettement plus faible que le nombre d'actifs et d'un niveau d'équipements et de services peu développé, les ménages habitant dans ces communes doivent se déplacer parfois sur des distances assez longues pour se rendre à leur travail et sont éloignés des principaux commerces et services nécessaires à la vie quotidienne. Dans les communes peu denses, la vulnérabilité énergétique concerne encore un ménage sur cinq (figure 4). Ces communes ont, en général, un peu plus d'emplois, de commerces et de services que les précédentes, mais les déplacements restent relativement fréquents. Au total, huit ménages vulnérables sur dix résident dans une commune peu ou très peu dense, alors que ces communes ne concentrent que 50 % de la population.

En revanche, la vulnérabilité liée aux dépenses en carburant est moins présente dans les communes de densité intermédiaire et dans les communes densément peuplées (respectivement 4,5 % et 7,1 % des ménages).

© IGN-Insee 2015

âgés de plus de 65 ans contre 19,8 % en moyenne pour les ménages résidant en Métropole. Ces ménages, n'effectuant

généralement plus de navettes domicile-travail, leurs dépenses en carburant s'en trouvent réduites.

**4** Huit ménages vulnérables sur dix résident dans une commune peu ou très peu dense

Répartition des ménages vulnérables pour leurs dépenses en carburant selon le type de commune de résidence

Types de communes	Ménages au 1 <sup>er</sup> janvier 2008	Ménages vulnérables	Taux de vulnérabilité (en %)
Communes densément peuplées	90 300	6 400	7,1
Communes de densité intermédiaire	161 700	7 300	4,5
Communes peu denses	202 000	39 000	19,3
Communes très peu denses	49 800	17 900	35,9
<b>Franche-Comté</b>	<b>503 800</b>	<b>70 600</b>	<b>14,0</b>

Champ : déplacements contraints  
Sources : Insee Recensement 2008, Enquête Revenus Fiscaux et Sociaux, RDL et SOeS Anah

Les communes appartenant à ces deux derniers zonages se trouvent au sein des pôles urbains. Elles sont bien équipées en commerces et services et la population trouve sur place ou à proximité une importante offre d'emplois.

Si la voiture reste le mode principal pour effectuer les déplacements contraints (85 % des ménages en moyenne en Franche-Comté), son utilisation se différencie fortement selon l'espace dans lequel vivent les ménages (figure 5).

Dans les communes peu ou très peu denses, neuf ménages sur dix utilisent leur voiture pour se déplacer. Dans ces communes, même pour les ménages résidant dans leur commune de travail, l'utilisation de la voiture est souvent nécessaire pour les achats, les déplacements pour la santé ou en vue de démarches administratives. Il est par ailleurs difficile, au regard de la multiplicité des déplacements, de mettre en œuvre une offre de transport alternative à la voiture. Dans les communes de densité intermédiaire 84 % des ménages utilisent leur voiture, tandis qu'un peu plus d'un ménage sur quatre n'a pas besoin de la voiture dans les communes denses, ni pour se rendre à son travail, ni pour faire ses courses ou avoir accès aux services de la vie quotidienne. Pour ces ménages, la facture en carburant est nulle. Parmi eux, on trouve de nombreux ménages à bas revenus qui ne sont pas exposés à la vulnérabilité énergétique liée aux dépenses en carburant.

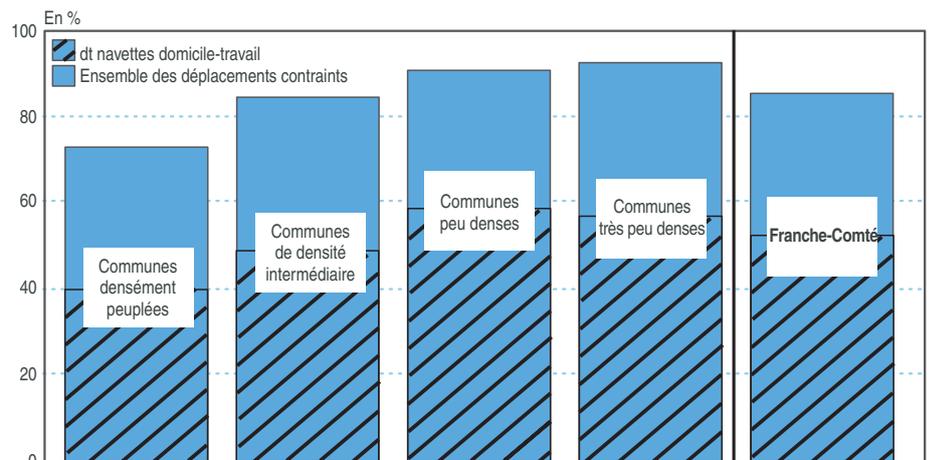
### Des coûts qui varient du simple au triple entre zones urbaines et rurales

En Franche-Comté, les ménages disposant d'un véhicule consacrent en moyenne 880 euros par an pour l'ensemble de leurs déplacements contraints dont 420 euros par an pour se rendre à leur travail. Le coût des déplacements est directement lié aux distances à parcourir. Sous l'effet de l'éloignement, l'écart entre les coûts en carburant supportés par les seuls ménages utilisant un véhicule pour leurs déplacements contraints varie du simple au triple en fonction du type de commune de résidence.

Dans les communes densément peuplées, les ménages dépensent en moyenne 450 euros par an en carburant pour leurs déplacements contraints. Sans achat de carburant pour les déplacements domicile-travail (inactifs, chômeurs ou usage de modes alternatifs à la voiture), cette somme se limite à 180 euros. Pour ceux ayant des déplacements domicile-travail, la dépense s'élève à 680 euros par

## 5 Une utilisation plus forte de la voiture en zone rurale

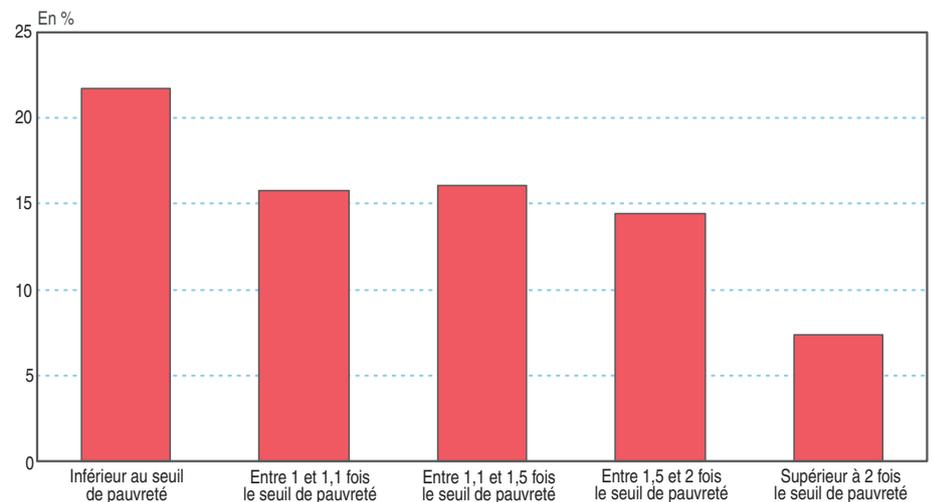
Répartition des ménages utilisant leur voiture selon le type de déplacement et de commune de résidence



Champ : déplacements contraints  
Sources : Insee Recensement 2008, Enquête Revenus Fiscaux et Sociaux, RDL et SOeS Anah

## 6 Les ménages aux revenus élevés également concernés

Taux de vulnérabilité lié aux dépenses en carburant selon le niveau de revenus



Champ : déplacements contraints  
Sources : Insee Recensement 2008, Enquête Revenus Fiscaux et Sociaux, RDL et SOeS Anah

an en moyenne. Pour les ménages vivant dans des communes de densité intermédiaire, le coût est à peine supérieur avec 550 euros en moyenne. Le différentiel se partage équitablement entre les trajets pour le travail et les autres déplacements contraints. La facture atteint 800 euros avec déplacements domicile-travail et 210 euros lorsque les dépenses se limitent aux autres motifs de déplacement. Les sommes dépensées sont beaucoup plus importantes lorsque les ménages habitent en zone rurale. Dans les communes peu denses, la facture s'élève en moyenne à 1 150 euros par an. Elle est plus limitée sans déplacement domicile-travail en voiture (560 euros). Pour les autres, les achats de carburants atteignent 1 470 euros sur l'année. La fréquence des déplacements hors de la commune de résidence et la distance aux bourgs centres de services pèse encore

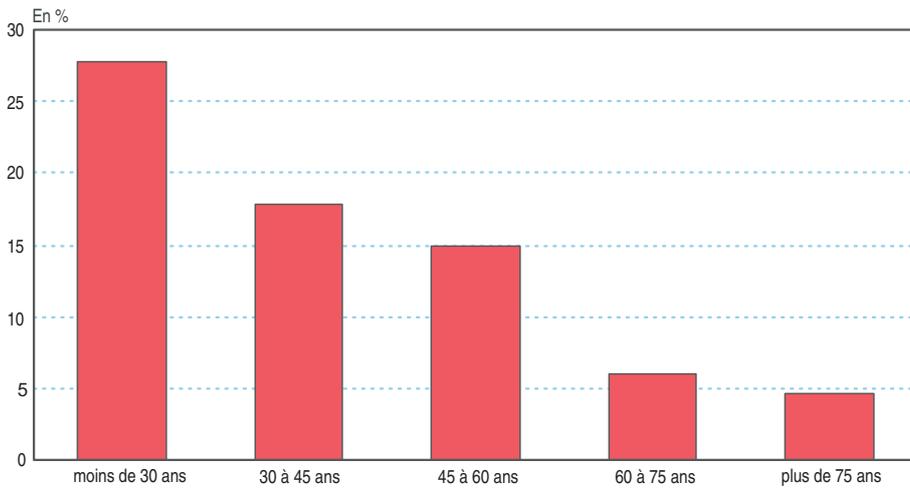
plus fortement sur le budget des ménages dans les communes très peu denses où la facture atteint 1 440 euros dont 875 euros pour les déplacements hors navettes domicile-travail. C'est plus du triple de ce que dépense un ménage en moyenne dans les communes densément peuplées. Pour les ménages cumulant déplacement pour l'emploi et pour d'autres motifs, les dépenses s'élèvent à 1 820 euros. La facture atteint 800 euros pour ceux ne devant se déplacer en voiture que pour d'autres motifs que le travail.

### Les ménages pauvres ne sont pas les seuls concernés par la vulnérabilité énergétique

C'est parmi les ménages dont les revenus sont inférieurs au seuil de pauvreté que le taux de vulnérabilité énergétique lié aux

**7 Les jeunes davantage touchés par la vulnérabilité**

Taux de vulnérabilité lié aux dépenses en carburant selon l'âge de la personne de référence



Champ : déplacements contraints  
Sources : Insee Recensement 2008, Enquête Revenus Fiscaux et Sociaux, RDL et SOeS Anah

déplacements est le plus élevé (22 %). Cependant, il reste relativement élevé lorsque l'on progresse vers les revenus les plus élevés : 16 % de ménages vulnérables parmi ceux ayant des revenus compris entre le seuil de pauvreté et 1,5 fois ce seuil et 7 % pour les ménages percevant des revenus supérieurs à deux fois le seuil de pauvreté (figure 6). Cette dépendance relative de la vulnérabilité énergétique liée aux déplacements par rapport au niveau de revenus s'explique par la propension des ménages aisés à s'installer en zone rurale, tandis que les ménages les plus pauvres se concentrent dans les zones urbaines. Les écarts de revenus entre ménages aisés et pauvres sont contrebalancés par la hausse des coûts générés par l'éloignement.

**La vulnérabilité liée aux déplacements diminue avec l'âge**

Plus d'un quart des ménages ayant à leur tête une personne de moins de 30 ans sont exposés à la vulnérabilité énergétique pour les déplacements (figure 7). C'est dix points de plus qu'entre 30 et 44 ans et douze par rapport aux 45-59 ans. Pourtant, ces ménages sont surreprésentés dans les communes densément peuplées où les coûts de déplacements sont les plus faibles. Ils représentent en effet 24 % des ménages dans les communes denses contre 12 % en moyenne sur l'ensemble de la région.

Les ménages jeunes ont plus de difficultés à entrer dans la vie active. Un sur quatre est inactif contre 8 % après 30 ans. Une partie d'entre eux poursuit des études, tandis que les autres sont touchés par le chômage. Pour ceux qui occupent un emploi, il est, plus souvent que pour leurs aînés, précaire

et à temps partiel. Par ailleurs, les revenus à l'entrée dans la vie active sont généralement peu élevés. Tous ces éléments concourent à exposer davantage les moins de 30 ans à la vulnérabilité en raison du poids élevé de leur facture énergétique dans leur budget.

Après 30 ans, les ménages bénéficient d'une progression de leurs revenus et de conditions d'emploi plus favorables. C'est également à ce moment-là que la tentation de s'installer à la campagne grandit. Les ménages de 30 à 44 ans sont surreprésentés en zone rurale peu dense et moins présents en milieu urbain. Les coûts de déplacements augmentent, mais moins fortement que les revenus. En conséquence, leur taux de vulnérabilité décroît.

Entre 45 et 59 ans, le léger recul du taux de vulnérabilité s'explique pour la majeure partie des ménages, par la progression du

niveau de revenus par rapport à la tranche d'âge précédente.

Après 60 ans, le taux d'activité recule. Le départ à la retraite entraîne des pertes de revenus. Cependant, avec l'arrêt des navettes domicile-travail, les dépenses en carburant ne concernent plus que les déplacements pour accéder aux commerces ou aux services de la vie quotidienne. Ainsi le coût des déplacements contraints diminue, permettant à de nombreux ménages retraités de passer en dessous du seuil de vulnérabilité énergétique pour les déplacements. C'est d'autant plus vrai dans le cas des couples biactifs pour lesquels les deux conjoints ont arrêté leur activité.

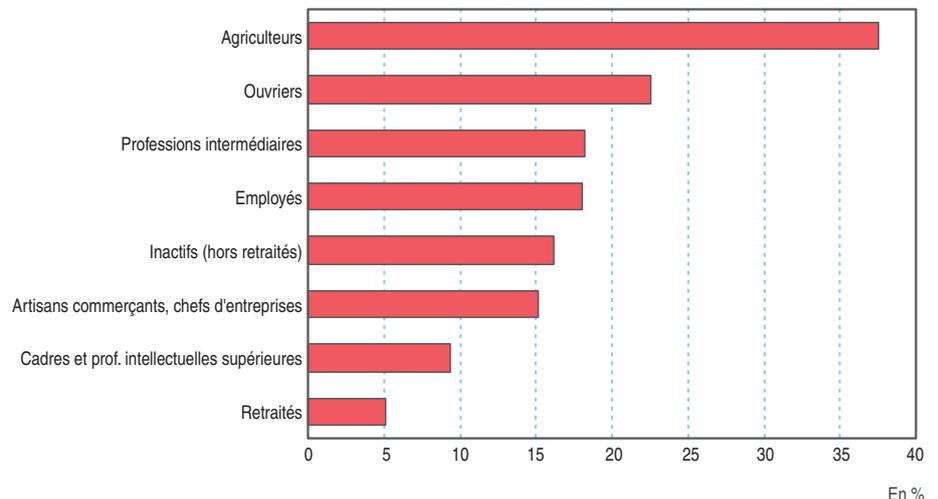
**Les ménages d'agriculteurs et d'ouvriers sont les plus concernés**

Le taux de vulnérabilité le plus élevé concerne les ménages dont la personne de référence est agriculteur : 38 % de ces ménages dépensent plus de 4,5 % de leur revenu en carburant (figure 8). Ils sont quatre fois plus présents dans les communes rurales très peu denses, qu'en moyenne dans la région. Dans ces communes, 45 % des ménages d'agriculteurs sont vulnérables soit le même taux que pour les professions intermédiaires. La distance aux services, et en cas de deuxième emploi, la nécessité pour le conjoint de faire des trajets importants expliquent des dépenses en carburant plus fortes que pour les autres ménages.

Près d'un ménage ouvrier sur quatre dépense plus de 4,5 % de ses revenus pour l'achat de carburant. Les ouvriers habitent plus souvent dans les communes

**8 Le départ à la retraite favorise la sortie de la vulnérabilité**

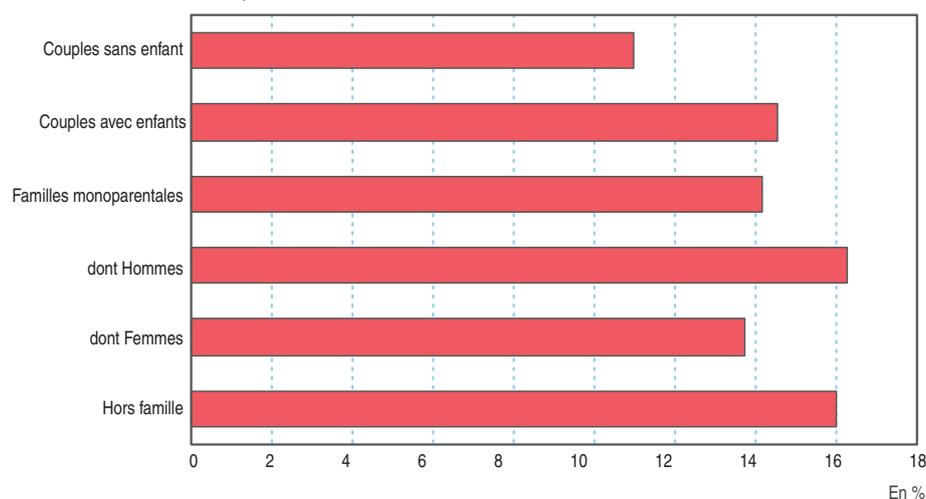
Taux de vulnérabilité lié aux dépenses en carburant selon la catégorie socioprofessionnelle de la personne de référence



Champ : déplacements contraints  
Sources : Insee Recensement 2008, Enquête Revenus Fiscaux et Sociaux, RDL et SOeS Anah

## 9 Les couples sans enfant moins exposés à la vulnérabilité

Taux de vulnérabilité lié aux dépenses en carburant selon la situation familiale



Champ : déplacements contraints

Sources : Insee Recensement 2008, Enquête Revenus Fiscaux et Sociaux, RDL et SOeS Anah

rurales peu denses. Leur vulnérabilité est proche de celle des employés, à l'exception des ménages ouvriers résidant dans des communes densément peuplées où leur taux de vulnérabilité approche 7 % soit deux points de plus que pour les employés.

Employés et professions intermédiaires présentent la même exposition à la vulnérabilité (18 %), mais avec un profil différent. Les deux sont surreprésentés dans les communes denses, mais alors que la proportion de ménages vulnérables y est inférieure à la moyenne pour les employés, elle dépasse de deux points ce niveau pour les professions intermédiaires. Dans ces zones densément peuplées, les employés travaillent plus souvent dans leur commune de résidence et font plus appel aux offres alternatives de transport que les professions intermédiaires. En zone rurale peu ou très peu dense, les employés sont moins présents, mais la proportion de ménages exposés à la vulnérabilité est une des plus élevées avec respectivement 32 % et 56 % des ménages en situation de vulnérabilité. Pour les professions intermédiaires, elles sont aussi présentes qu'en moyenne dans les communes rurales peu denses que dans le reste de la région. En revanche, elles sont sous-représentées dans les communes très peu denses. Un quart des professions intermédiaires est en situation de vulnérabilité

dans les communes peu denses contre 45 % dans les communes très peu denses.

15 % des ménages dont la personne de référence est artisan, commerçant ou chef d'entreprise sont vulnérables, soit un point de plus que la moyenne régionale. Cette légère surexposition tient exclusivement à la surreprésentation de ces ménages dans les campagnes, leur vulnérabilité étant inférieure à la moyenne quel que soit le type de commune de résidence.

Un ménage sur six dont le chef de famille est inactif (hors retraités) est exposé à la vulnérabilité pour ses déplacements. Ces ménages, qui résident essentiellement en milieu urbain, ont pour la plupart des niveaux de revenu proches du seuil de pauvreté. 21 % de ces ménages sont touchés par la vulnérabilité dans les communes densément peuplées.

Seuls 5 % des retraités sont exposés à la vulnérabilité énergétique liée aux déplacements, malgré une présence plus marquée en zone rurale. Le taux de vulnérabilité des retraités est quasiment nul dans des communes appartenant à des zones denses ou de densité intermédiaire et reste limité en zone rurale grâce à des coûts limités aux seuls accès aux commerces et services nécessaires à la vie quotidienne. Il atteint au maximum 18 % en zone rurale très peu denses.

Outre les retraités, les cadres et professions intellectuelles supérieures, grâce à des revenus plus confortables, sont les seules catégories socioprofessionnelles moins vulnérables que la moyenne. Un cadre sur dix est exposé à la vulnérabilité liée aux déplacements. Cette faible exposition est due également à une présence plus importante en zone urbaine.

### Vulnérabilité pour les déplacements : les personnes seules plus souvent concernées

La taille des ménages tout comme la situation familiale apparaît comme un critère moins discriminant vis-à-vis de la vulnérabilité liée aux déplacements. Les couples sans enfant sont les moins exposés à de fortes charges de déplacement ; 11,5 % d'entre eux dépensent plus de 4,5 % de leurs revenus pour l'achat de carburant (figure 9). Parmi eux, on rencontre de nombreux couples de retraités pour lesquels la vulnérabilité est faible.

À l'opposé, 16 % des ménages hors familles, essentiellement des personnes seules, sont plus sujets à la vulnérabilité, soit deux points de plus que la moyenne régionale. Au sein de ces ménages, la part ménages des moins de 30 ans est importante.

Les couples avec enfants et les familles monoparentales présentent un taux de vulnérabilité proche de la moyenne régionale. Pour ces dernières, on observe néanmoins des différences entre celles dont le chef de famille est un homme et celles où dont une femme est à leur tête. Une famille monoparentale sur six dont le chef de famille est un homme est exposée à la vulnérabilité contre une sur sept lorsqu'il s'agit d'une femme. Les hommes à la tête d'une famille monoparentale résident plus souvent en zone rurale. Ils doivent assumer des coûts de déplacements plus importants, qui ne sont que partiellement compensés par des revenus plus élevés. À l'inverse, les femmes à la tête d'une famille monoparentale sont fortement surreprésentées dans les communes très denses où les coûts de déplacements sont plus faibles et où elles disposent d'offres de transport alternatives à la voiture. ■

