

Direction Générale des Services

Direction Développement urbain

Réunion du : 25 mars 2015

Réf. : LG

La vulnérabilité énergétique à Saint-Fons

Participants : Cf liste jointe

Excusé(s) :

Diffusion
autre(s)
personne(s) :

Secrétaire de Lydie GHARIB

Rappel du contexte

L'Agence d'Urbanisme de Lyon s'est associée avec le Pôle Scientifique et technique de l'Etat (ENTPE) et Rhônalpénergie Environnement pour traiter de la question de la vulnérabilité socio-énergétique des ménages.

A l'issue de l'atelier du 27 novembre 2014 consacré aux « politiques publiques face aux vulnérabilités socio-énergétiques », il a été convenu de mettre en place 3 ateliers territoriaux. Saint-Fons a été choisi pour illustrer les caractéristiques d'un territoire urbain/ dense aux nombreuses vulnérabilités (les autres territoires choisis étant le SCOT du Grand Rovaltain comme territoire péri-urbain et la communauté de communes de Trièves comme territoire rural).

Une première réunion de lancement, organisée par la Ville de Saint-Fons, a eu lieu le 25 mars.

Ouverture par Mme Le Maire :

- Une belle opportunité pour la commune de Saint-Fons d'avoir été retenue comme territoire test dans le cadre d'une étude sur la vulnérabilité énergétique.
- Le territoire saintfoniard est un territoire urbain défavorisé conjuguant plusieurs facteurs qui influent sur différentes formes de précarité énergétique, à savoir : une part très importante de l'habitat construit avant la 1^{ère} réglementation thermique (+ 70 %), une desserte en transport en commun inadaptée aux besoins du territoire et une population fortement précarisée. Dans un tel contexte, la moindre hausse du coût de l'énergie impacte fortement les ménages saintfoniards.
- A priori, les problématiques de logement peuvent apparaître dominantes, mais celles des transports peuvent limiter l'insertion économique et sociale d'une partie de la population. Mais, cette problématique doit être mieux cernée et quantifiée.
- D'une façon générale, pour bien appréhender la précarité énergétique à Saint-Fons, il conviendra de la mettre en relief au regard d'une problématique de précarité globale.

Rappel de la démarche générale

Silvia Rosalès Montano de l'Agence d'Urbanisme de Lyon rappelle, au nom de l'équipe projet, la démarche générale à savoir, dans un premier temps la production de connaissances dans les domaines du logement et du transport et, dans un second temps, la formulation de propositions de politiques et leviers expérimentaux, visant à la rédaction d'un livre blanc de recommandations.

Les territoires expérimentaux devront alimenter la démarche par des problématiques réelles et tenter de tester les dispositifs envisagés en associant le maximum d'acteurs par une démarche collaborative.

La question qui se pose est celle de la capacité des acteurs à faire émerger des politiques territoriales transversales (le « social » permettrait de dépasser les découpages sectoriels traditionnels).

Les échanges entre les participants permettent de relever les points suivants :

- La dépense liée à la mobilité est une dépense non reportable sur des tiers et contrainte dans la mesure elle correspond à un besoin de la vie quotidienne. Il semblerait que les ménages préfèrent effectuer des restrictions voire des privations de chauffage, plutôt que remettre en cause leur mobilité. Dans certains cas, le budget nourriture est sacrifié au profit des dépenses énergétiques liées à la mobilité (CEREMA D. CAUBEL). L'assurance est également rapidement une variable d'ajustement.
- En théorie, les employeurs doivent participer au coût de mobilité (participation correspondant à la moitié du coût pour les abonnements dans les transports en commun) (ALE – mme FUSY) mais, dans la pratique, cette aide ne profite pas à certains actifs car elle ne répond pas aux contraintes d'emplois postés. Les transports en commun ne sont pas adaptés aux bassins de vie et de travail (Uni Est. Claire LE FRANC).
- Autre facteur à prendre en compte : l'importance de la voiture dans la représentation collective. La voiture peut avoir un rôle de symbole social, surtout pour ceux qui ne sont pas propriétaires de leur logement (UNI EST- Claire LE FRANC).
- Sur l'aspect territorial, il y a une nécessité de trouver un consensus dans l'interprétation des données et des représentations cartographiques pour une perception commune (URBALLYON S ROSALES MONTANO). Un souhait de mme le Maire : superposer la cartographie de la précarité énergétique à celle de l'état de santé de la population. Un écueil à éviter celui de la stigmatisation, sauf s'il s'agit de favoriser l'innovation positive (URBALLYON Silvia ROSALES MONTANO).
- Pour ce qui concerne les aspects pratiques « post étude »: souhait d'un accompagnement pour le suivi des actions qui seront proposées (Mme K Zerdali Adjointe au Maire).
- La démarche se construit et la clé est se situe dans l'expertise collaborative de plusieurs acteurs; une collaboration qui pourrait se poursuivre après ((URBALLYON Silvia ROSALES MONTANO).

Objectifs de l'approche territoriale locale sur un territoire urbain dense en situation de vulnérabilités multiples

Précarité énergétique et logement

- Complément d'informations apportées par F BORG (Métropole de Lyon):
 - 45% des habitants résident sur le nouveau périmètre « politique de la ville ».
 - 53% de logements sociaux à Saint-Fons. Parc social, assez ancien, peu d'opérations de rénovations lourdes.
 - Taux de parc privé potentiellement indignes parmi les plus élevés de l'agglomération
 - Sur le quartier des Clochettes, plus de 50% des logements sont accompagnés par l'ANAH au titre des propriétés dégradées avec un objectif de rénovation BBC pour une grosse copropriété de 270 logements .
- il convient, toutefois, d'être vigilant afin de ne pas faire un raccourci trop rapide entre le parc public, qui offre une qualité thermique souvent acceptable, et la précarité énergétique de ses locataires (Philippe PARNET OPAC du Rhône).
- Sur ce point, F. Borg tient à rappeler que le parc public de Saint-Fons accueille les publics parmi les plus précaires de l'agglomération (données chiffrées concernant les flux qui ont mis en exergue l'accentuation de ce phénomène). Toutefois, les logements sociaux ont un coût m2 qui est élevé, alors qu'il s'agit d'un parc ancien : 70% des logements à 5€ et plus, alors qu'ils ne représentent que 60% sur la moyenne des agglomérations. A Saint-Fons, les logements sont peu chers car ils sont petits. Les attributions s'effectuent au profit d'une population en précarité

- La vulnérabilité est la situation préalable à la précarité. De ce fait, une grande partie de la population est potentiellement vulnérable. Comment passe-t-on d'une situation de vulnérabilité à une situation de précarité ? comment fait-on face à certaines situations afin d'éviter de basculer ? Certains ménages pourront apparaître particulièrement fragiles en ayant des comportements inadaptés et d'autres plus rationnels, disposeront de plus de ressources. Il y a nécessité de clarifier de qui on parle, et de mettre en regard de quoi on parle (logement, mobilité, les deux ?) Ce type d'analyse a une exigence politique forte et le besoin de croiser avec des données qualitatives est indispensable.

- Risques de fragilité et de basculement

- Les charges
- Même dans le parc récent, des propriétaires et locataires peuvent se retrouver en précarité en raison d'un report des coûts comme ceux liés à une augmentation des charges (travaux...), ce qui risque d'accentuer la dette (en plus de l'énergie) (CEREMA David Caubel).
- Sur la question des charges : il est constaté dans les retours d'expérience que même en faisant des rénovations BBC, certains postes de charges augmentent et ne sont pas compensés par les mécanismes d'aides sociales (coûts des filtres pour la VMN double flux, contrats d'entretiens avec les nouvelles technologies, etc....) (DREAL S BAUREGARD).

- La baisse du kWh n'induit pas forcément une baisse de la facture globale. Le coût d'exploitation peut être assez important (équipements). Parfois, il peut y avoir un effet rebond (dans la mesure où le coût est moins élevé, on chauffe plus). Sur la question des seuils, il y a le seuil de la contrainte (19°C). Quand on fait une cartographie, il faut bien être d'accord sur ce que l'on prend en considération : dépense contrainte ou dépense de confort (OPAC du Rhône P PARNET).
- Deux exemples de baisse de charges sur la commune :
 - changement de chaufferie par Alliade Habitat en 2008-2009 (chaufferie bois), une série d'indicateurs chiffrés qui montrent que les coûts ont baissé (coût du chauffage + entretien)
 - copropriété Les Clochettes, rénovation de type BBC. Les premiers copropriétaires ont constaté plus de confort. Accompagnement à prévoir avec le Pact ARIM sur la sobriété énergétique. (Métropole F. BORG)
- L'adaptation du logement
- Dans le parc public : la sous-occupation des logements suite au départ des enfants génère un coût plus élevé en lien avec la baisse des aides au logement et une consommation d'énergie élevée (OPAC. P PARNET). Il en résulte que les conditions sont alors réunies pour basculer vers de la précarité.
- l'adaptation du coût des logements aux ressources du ménage est complexe à analyser. Il y a un travail très précis à faire car, souvent, les ménages n'ont pas anticipé tous les coûts induits, liés aux accidents de la vie. Il en résulte que l'occupation d'un logement qui ne correspond parfois plus aux moyens du ménage qui l'habite. Parfois, il existe des contraintes supplémentaires liés à la mobilité (ex pour les habitants du quartier des Clochettes qui sont contraints d'avoir une voiture pour se déplacer). (PACT ARIM C Morel)
- Il convient d'être vigilant lors de l'attribution des logements, pour que ces publics précarisés ne soient pas trop défavorisés par leur localisation dans l'immeuble (logements ayant trop de parois froides, trop de déperditions, etc..). Un travail de sensibilisation doit être mené sur les comportements pour éviter de basculer dans la précarité (ALE m Fusy).

Précarité énergétique et mobilité

- Tarifification des transports : coût
- A Saint-Fons, il n'y a pas de distributeur pour acheter les billets TCL, donc les ménages achètent le ticket à 2€ dans le bus, ce qui fait un surcoût. Et pour prendre le TER il faut une carte bancaire, ce dont sont dépourvus certains habitants. Il conviendrait d'analyser le nombre d'abonnés sur la commune et le type d'abonnés bénéficiant des tarifs sociaux (METROPOLE F BORG)
- La question de la tarification sociale : TCL / Sytral : beaucoup de tarifications différentes (16 tarifs différents). Afin d'en bénéficier, il est nécessaire de déposer un dossier très lourd, donc très peu accessible (voir impossible pour ceux qui ne maîtrisent pas la langue) (PACT ARIM. C MOREL). De plus, il faut se déplacer en agence TCL pour le déposer.
- Des discussions très régulières entre UDCCAS et le Sytral sont menées pour aller dans ce sens (CCAS Saint-Fons Julien COSTON).

- Quand un individu est en précarité, il arbitre toujours sur les tickets à 2€ car il achète au cas par cas puisqu'il est difficile d'avancer beaucoup d'argent (16 €) pour prendre directement plusieurs billets (pourtant moins chers à l'unité) (UNI EST C LE FRANC).
- Accès au transport / Offre de transports
- Avant de parler de vulnérabilité, se pose la problématique de l'accès au transport et d'accès à l'emploi (LET ENTPE JP NICOLAS). A l'Arsenal Nord, l'accessibilité potentielle des ouvriers à leurs emplois a baissé par rapport à 1985.
- Constat : baisse de l'emploi notamment ouvrier sur Saint-Fons et la vallée de la chimie. Les ouvriers vont rechercher l'emploi en horaire décalé dans les zones de Vénissieux, Corbas ou Saint-Priest. Aujourd'hui, seuls 25% des habitants de l'Arsenal travaillent à Saint-Fons (mais seuls 65% utilisent la voiture pour se rendre au travail) (maison de l'emploi ODILE LANDEAU).
- les réponses ne sont pas uniquement territoriales, elles peuvent être individualisées. Dans l'accessibilité, il y a une conjonction entre opportunités, moyens de transports et caractéristiques de l'individu (ex. avoir une carte bancaire pour pouvoir acheter son carnet de tickets au distributeur) (ENTPE L BOUZOUINA).
- F. Borg : est-ce que l'on sait mesurer de la même manière l'impact de la politique publique sur les zones privilégiées (pour voir si on améliore autant ou plus).
- ce travail a été fait sur l'ensemble du Grand Lyon, ici c'est un zoom sur les quartiers politiques de la ville. Un ouvrier habitant au centre n'est pas forcément favorisé car il devra prendre sa voiture pour travailler en horaires décalés (ENTPE L BOUZOUINA).
- le transport en commun est amélioré afin d'éviter le déclassement de la classe moyenne, mais il y a un certain nombre de personnes qui sont déjà déclassées et qu'on ne remet pas dans le champ des transports en commun. Aujourd'hui depuis 2 ans, 80% des nouveaux emplois sont du CDD ou de l'interim, cela deviendra certainement la norme à l'avenir. (ENTPE L BOUZOUINA).
- S'agissant des vulnérables, seul 1 % pourrait basculer sur les transports collectifs. Cela interroge sur les transports collectifs, mais cela montre surtout que la bascule est déjà opérée pour les publics précaires. De fait souvent ceux qui utilisent la voiture ne peuvent pas faire autrement (CEREMA DAVID CAUBEL)
- En matière de pistes d'actions : il faut travailler sur les pistes collaboratives.
- Dans le diagnostic, serait-il possible de voir si les populations les plus favorisées peuvent aller vers les bassins d'emplois des défavorisés. Est-ce plutôt la zone de départ ou la zone d'arrivée qui est mal desservie ? (DREAL S Bauregard)
- la non-possibilité de report est également constatée par le PLIE UNI EST.
 - 20% uniquement qui ont un véhicule
 - 64% bus. Ce moyen de transport est déjà une donnée intégrée : quand on peut le faire, on le fait.
 - Dans le centre, on a plein d'offres alternatives (vélov, bluely, etc...), alors que les offres alternatives devraient être présentes pour les zones non desservies par les autres modes de transports
 - Peu de personnes suivies dans le cadre des PLIE ont pris des Vélov du fait du problème de carte bancaire ou de dépôt de garantie de 150 €

- Sur les cartographies présentées:
 - Doit-on superposer ou non les cartes logement, mobilité ? Pas forcément, il faut analyser les chevauchements (CEREMA D CAUBEL).
 - il faut quand même juxtaposer pour pouvoir faire des arbitrages (URBALYON SRM).

Commentaires à l'issue de la réunion : quelles choses auxquelles faire attention ? les limites ? les écueils à éviter ?

- F. Borg (Métropole): les éléments qualitatifs sont fondamentaux, et l'aspect santé peut y concourir. L'acceptabilité de la vulnérabilité à Saint-Fons est particulière. Paradoxalement, le territoire est suréquipé en infrastructures de transports, mais ce sont des infrastructures subies, avec des nuisances comme le bruit et la pollution. Le même paradoxe est constaté concernant le lien entre l'économique et l'habitat. La vallée de la chimie produit des désagréments et des emplois, lesquels nécessitent une qualification et par conséquent, ne sont plus occupés par des saintfoniards. La question de l'acceptabilité des nuisances est donc posée. Il faut être innovant pour trouver des solutions.
- Fabien Bordon (Métropole): la vallée de chimie, c'est le passé, mais c'est aussi l'avenir. On est à la pointe en terme de récupération d'énergie fatale. Il faut travailler sur les gisements et voir comment capter l'énergie fatale pour la redistribuer, soit au niveau industriel, soit sur un réseau de chaleur. Les risques technologiques génèrent des obligations de travaux sur de nombreux logements. L'idée est d'avoir une approche globale du logement, pour permettre également d'améliorer le confort et la qualité de vie. Il s'agit d'un exemple qui souligne qu'il est possible de transformer des contraintes en opportunités. Dans le cadre de l'A21 de la vallée de la chimie, il existe un plan de déplacements. Dans le cadre du PDIE, des plateformes de covoiturage ont été développées pour les salariés qui n'ont pas accès aux transports en commun. De même, un travail sur les déplacements en vélo a eu lieu. Le frein actuellement n'est pas la disponibilité du vélo, mais la non adaptabilité éventuelle (ou ressentie) des voies actuelles. Un travail a été mené sur la cyclabilité du territoire, avec un travail de coaching avec une association agréée. Il s'agit de petites opérations peu coûteuses mais qui sont utiles. De plus, il convient de s'interroger sur les moyens d'améliorer la desserte, notamment ferroviaire (gare).
- C FAU (Espace Créateur de solidarité) : un constat : beaucoup des personnes fréquentant l'association ne savent pas faire du vélo.
- C LE FRANC – UNI EST : 30 % des individus fréquentant la plateforme ne savent pas faire du vélo (ce taux monte à 40 % chez les femmes) le taux de possession du vélo est à peine de 2% au sein des populations en difficultés.
- SRM URBALYON: voici le type d'informations que l'on veut collecter. Il s'agit d'une démarche collaborative, ce n'est pas la donnée en soi qui nous intéresse, mais la mise en relation des différentes données.
- P. Parnet OPAC : S'agissant du financement travaux obligatoires dans le cadre des PPRT, la logique d'un bailleur social n'est pas forcément celle du territoire.
- URBALYON SRM : il sera donc nécessaire de bien clarifier la position de chaque acteur afin de pouvoir innover.

- F. Borg : sur la question du vieillissement, les personnes âgées de Saint-Fons sont plutôt des retraités de la chimie et ne sont pas forcément en situation de précarité.
- Julien Coston CCAS : l'apparition de retraités en difficulté jusque là inconnus des services sociaux est un phénomène nouveau (soit il y a une émergence de retraités à faibles ressources, soit un meilleur repérage est assuré par les services sociaux). Néanmoins, il y a une montée de la paupérisation sur le public âgé, sans pour autant pouvoir communiquer de données chiffrées. Souvent, ceux-ci aident leurs enfants, ce qui les fragilise..
- V Guibert Ville : certains propriétaires retraités ne peuvent plus payer les impôts locaux.
- P PARNET OPAC : les personnes âgées attendent plus de confort donc se rendent de fait plus vulnérables.
- Sur les axes de travail à privilégier, V GUIBERT (Ville) précise qu'une rencontre sera organisée en interne au vu des éléments du compte rendu. En effet, la réunion a été très riche en informations.

Perspectives et planning:

- **Objectif : livre blanc sur les espaces denses/centralités en décembre** (avec un impératif de travailler à la micro-échelle pour bien appréhender les problématiques sur une commune comme Saint-Fons).
- Travail en avril- mai sur un questionnaire, pour avoir des retours sur le ressenti des habitants. Proposition de rajouter l'aspect santé au questionnaire.
- **23 Juin** : restitution du diagnostic avec les enjeux
- Les actions seront envisagées à la rentrée de septembre
- **19 octobre** restitution de l'intégralité du travail
- 20 octobre Colloque national des Agences d'Urbanisme avec un atelier sur la commune de Saint-Fons dont la thématique sera communiquée lors de la prochaine réunion.