

# Politiques énergétiques et accession à la propriété : le point de vue des familles.

## Trans-énergie.

« Les stratégies d'adaptation des ménages et des entreprises face à la transition énergétique : une comparaison entre les métropoles de Lille et de Lyon ».

**Contribution au rapport de recherche,  
Joël Meissonnier, Cerema.**

Version : 05/05/2014

## Introduction

Le monde qui se dessine est celui d'une population mondiale massive (quasiment 7 milliards aujourd'hui et 9 au milieu du XXI<sup>ème</sup> siècle), dont les aspirations au confort moderne sont croissantes et énergivores, et qui devra pourtant se contenter d'une planète devenue exsangue, de moins en moins généreuse (nous aurons épuisé au début du siècle prochain son héritage fossile) et de moins en moins hospitalière (le changement climatique annoncé par le GIEC et provoqué par les activités humaines augure des désertifications, une hausse des niveaux des océans et une multiplication des ouragans)<sup>1</sup>. La dichotomie classique proposée par Erving Goffman (1991) entre *cadres sociaux de l'expérience* et *cadres naturels* (pour qualifier des événements pilotés par des déterminants naturels sans qu'aucune action humaine n'en soit la cause) semble bel et bien obsolète.

En réponse à ces enjeux, la *transition énergétique* s'impose aux Hommes comme un impératif qui sonne le glas d'une glorieuse et dispendieuse époque moderne. Elle serait la seule réponse possible à l'irréversible processus d'inversion des raretés (Bourg, Whiteside, 2009). « Du point de vue des acteurs institutionnels et politiques de niveau national et international, la *transition énergétique*, définie comme un ensemble de changements attendus dans les manières de produire, de consommer et de penser l'énergie, se présente comme une nécessité » (Cacciari, Dodier, Fournier, Gallenga, Lamanthe, 2014).

Mais cette réponse aux grands problèmes environnementaux passerait par un délicat changement de paradigme sociétal, tant économique que politique, qui consiste à dépasser la modernité ; rien de moins (Latour, 2012). En effet, le projet de *transition*

---

<sup>1</sup> « On peut toujours croire que le génie humain permettra, en dépit de ces conditions nouvelles et hostiles, non seulement de continuer à honorer les promesses de la fête industrielle, mais de les étendre à des centaines de millions de convives nouveaux. (...) Mais nous faisons face à la finitude sur presque tous les fronts ». (Bourg, Whiteside, 2009)

*énergétique* dépasse largement les échelles de temps et les échelles géographiques qu'il est coutume d'envisager pour instituer une politique publique. Si l'on prend au sérieux l'objectif d'une *transition écologique et énergétique* – si tant est qu'on ne la réduise pas à un slogan – il faut bien admettre que l'on fait face à une révolution des standards de consommation largement fondés sur la conception moderne de liberté. Ce que l'on nomme ici *transition énergétique* est une transition vers un autre projet sociétal car « entre moderniser et écologiser, il faut choisir » martèle Bruno Latour (2012), ramenant ainsi toute ambition de *développement durable* au statut d'indépassable oxymore.

Même si le lien de cause à effet semble imperceptible, le dépassement des problèmes écologiques globaux contemporains passe pourtant par des changements affectant la vie quotidienne dans ses moindres détails et jusqu'aux échelles micro-individuelles. « Réduire l'usage des énergies fossiles ne peut qu'affecter le choix des lieux de résidence et de travail, ce que nous consommons et la manière dont nous occupons nos loisirs ». Or la *transition énergétique* ne se décrète pas : « les acteurs politiques ne peuvent qu'accompagner le mouvement » et non l'inverser, « le faciliter en supprimant les aspérités qui le freinent » (Dupuis, 2007)<sup>2</sup>. Il reviendrait donc à chaque citoyen d'en prendre sa part, manuel de transition en main (Hopkins, 2010). On attend du citoyen qu'il trouve les moyens de minimiser son « bilan carbone » à son échelle. Il s'agirait de s'engager dans une mission (tel un missionnaire) de réduction progressive de ses propres émissions de gaz à effet de serre (Hopkins, 2010) par une évolution pas à pas des comportements de consommation, de mobilité, par des relocalisations de résidence ou d'activités, par des circuits de distribution courts et des actions citoyennes.

Le présent document rend compte de la **réception des politiques publiques énergétiques** du point de vue des familles et plus précisément, des familles s'engageant dans un **processus d'accession à la propriété** dans les métropoles françaises de Lille et Lyon. Dans quelle mesure ce moment-clé dans l'histoire de vie familiale est-il l'occasion – ou non – d'une **prise en compte du contexte énergétique** ?

Comment les citoyens s'emparent-ils, ou non, des messages injonctifs que diffusent des employeurs, des lobbys énergétiques, des militants associatifs, des collectivités ou le législateur (selon qu'il trouve opportun de mettre en œuvre une mesure du 'Grenelle de l'environnement' ou de suspendre la mise en œuvre d'une taxe carbone) ? Comment nos contemporains accueillent, concilient et interprètent-ils de concert l'injonction à une *transition énergétique* et l'injonction à *être mobile* ? Il est urgent d'examiner la *transition énergétique* « par le bas » en s'intéressant aux acteurs ordinaires, en se mettant au niveau des Hommes qui la font (Cacciari, Dodier, Fournier, Gallenga, Lamanthe, 2014) ou la défont. Notre contribution examine la question sous l'angle particulier **des choix de localisation résidentielle** en accession à la propriété dans leurs **dimensions énergétiques intrinsèques** (qualité de chauffe, niveau d'isolation) **et relatives** (c'est-à-dire liées aux mobilités quotidiennes qu'ils permettent ou induisent).

---

2 D'après G. Dupuy, "il faudrait réduire la mobilité alors qu'elle tend à augmenter et que beaucoup s'accommodent de cette augmentation. Il faudrait des territoires stables alors qu'ils se fracturent, explosent et que beaucoup jugent ce processus favorable à une véritable décentralisation et à une participation active des citoyens. Il faudrait planifier, décider, gouverner alors que la société demande plus de souplesse, moins de diktats, plus de participation. On cherche à favoriser le choix des modes transports économes, écologiques, "doux". Mais dans l'ensemble le choix se fait en faveur de la voiture et conduit à la dépendance automobile. On améliore les systèmes de transport avec l'idée que le temps gagné trouvera à se réinvestir dans les loisirs, la culture mais hélas (...) il est réinvesti en transport et l'on accroît les kilomètres parcourus (...) Il y a au moins trois défis à relever : maîtriser les mobilités, circonscrire les territoires, gouverner les sociétés. Ces défis ressemblent aux travaux d'Hercule et l'on manque de demi-dieux pour les mener à bien. (...) Les acteurs politiques ne peuvent qu'accompagner le mouvement (et non l'inverser), le faciliter en supprimant les aspérités qui le freinent".

## Méthodologie

Communément, dans les travaux de sociologie de la famille ou d'anthropologie du déménagement, pour comprendre les arbitrages résidentiels d'un point de vue qualitatif, on utilise des *récits de vie* centrés sur le « parcours » résidentiel. Cette approche a donné lieu à des notions fertiles telle que celle de *système résidentiel* (Pinson, 1988) qui envisage la résidence dans une perspective historique comme « un mode d'habitat articulant plusieurs aires de résidence séparées dans l'espace et occupées différemment dans le temps ». En effet, les structures familiales observées à un moment donné sont le résultat d'un processus de sédimentation historique. Seule une analyse longitudinale permet alors d'apprécier « l'empreinte des trajectoires » (Blöss, 1997 cité par Clément, Bonvalet, 2005).

Toutefois, la méthode du *récit de vie* nous paraissait peu propice à une analyse fine du rôle d'un type d'argument (en l'occurrence énergétique) au cœur d'un arbitrage relativement complexe à cause du caractère rétrospectif du récit, d'un discours produit à l'issue d'une décision d'achat. Un tel récit comporte une tendance à la justification du choix effectué plutôt qu'à l'exposition de l'ensemble des contraintes, divergences, étapes, compromis ayant abouti à ce choix ; il pose en outre des problèmes éventuels de remémoration de tous les éléments, quand bien même les individus seraient prêts à les évoquer. Au contraire, il s'agissait de repérer, auprès de ménages ayant un projet d'achat immobilier, dans quelle mesure et à quel moment les contraintes de mobilités quotidiennes, les préoccupations énergétiques liées aux mobilités et au logement, les valeurs environnementales apparaissent dans les choix résidentiels.

Notre dispositif d'enquête a ceci de spécifique qu'on a voulu rendre compte de choix résidentiel en train de se faire. L'idée initiale était de suivre pendant plusieurs semaines des ménages et de recueillir des témoignages par entretiens répétés pour comprendre les processus de choix résidentiels « en temps réel ». Une fois l'acte d'achat signé, il y a comme un « attachement à la décision prise » (Dodier, 2009) qui verrouille le discours des accédants à la propriété car il y a dès lors une « nécessité de bien la vivre au jour le jour » qui obère le discours sur les linéaments de la décision et le cantonne au registre de la justification. Le cas échéant, il serait trop « difficile d'admettre que l'on s'est trompé » (Dodier, 2009). Le dispositif d'enquête était donc pensé comme très exploratoire, l'idée n'étant pas d'atteindre une quelconque représentativité des pratiques, mais d'identifier à quel moment et dans quelle mesure les contraintes énergétiques apparaissent dans les choix résidentiels des ménages accédant à la propriété. Il s'agissait aussi d'analyser les enjeux familiaux de l'accession à la propriété et la manière dont ceux-ci sont confrontés à des contraintes économiques, professionnelles et environnementales.

L'enquête a donc été réalisée dans les métropoles de Lille et Lyon par une équipe de six sociologues-anthropologues<sup>3</sup> à l'aide d'entretiens semi-directifs réalisés dans une trentaine de familles engagées dans un processus d'accession à la propriété ; entretiens répétés quelques semaines plus tard lorsque cela nous était rendu possible. Les familles ont été contactées de proche en proche, par l'intermédiaire d'agents immobiliers, de l'ADIL ou par le biais de forum Internet. Les entretiens ont été enregistrés puis retranscrits. Ils portaient sur le thème du choix résidentiel sans précision particulière de notre intérêt pour les questions énergétiques.

---

3 Hélène Ducourant, Félicie Drouilleau, Blandine Mortain, Cécile Vignal, Nathalie Ortar, Joël Meissonnier.

## Problématique : une myopie de la politique publique

La pertinence d'une politique publique qui, du point de vue énergétique, paraît myope se pose. En effet, si elle s'intéresse de près aux qualités énergétiques du bâti, elle passe sous silence les conséquences énergétiques de la localisation résidentielle sur la mobilité quotidienne des familles ; une mobilité que ce choix de localisation participe à produire pourtant. Sous la pression des marchés fonciers notamment, les processus de périurbanisation des logements (et des emplois) ne semblent pas tirer à leur fin. Dès lors, on peut légitimement se demander si une bonne politique énergétique ne devrait pas aussi se soucier d'orienter le choix résidentiel dans ses qualités et conséquences spatiales, donc dans son adéquation aux besoins de déplacement des membres du ménage depuis/vers ce domicile. D'une localisation donnée découle potentiellement une forme de mobilité ou une autre. Elle génère des contraintes temporelles, des navettes quotidiennes et oriente significativement les choix modaux des ménages. Les choix de localisation ont donc un impact énergétique potentiellement non négligeable mais aucun indicateur ni aucun crédit d'impôt, prêt à taux zéro ou toute autre mesure incitative n'aide à mieux choisir la localisation de son logement. Nos politiques publiques énergétiques n'en sous-estimeraient-elles pas l'impact ?

À l'échelle d'observation familiale, on identifie plusieurs **postes de dépense** énergétique. Les **mobilités quotidiennes** et le **chauffage** sont sans conteste les deux principaux<sup>4</sup>. Le moment du choix résidentiel est déterminant pour chacun de ces deux postes de dépense, parfois pour de longues années. Pourtant l'un et l'autre ne semblent pas être mis en balance dans une perspective strictement énergétique par les familles. Dans les entretiens, les performances énergétiques de l'habitat et celles des déplacements quotidiens requis constituent deux catégories énergétiques aux contours bien distincts que les accédants à la propriété n'imaginent pas mettre sur un même plan. L'enquête révèle une relative *autonomie* entre l'une et l'autre de ces dimensions énergétiques. De nature différente, les avantages et inconvénients d'un bien immobilier ne sont guère mis en balance avec les avantages et inconvénients d'une localisation sur un plan énergétique. Et s'il y a comparaison, elle est d'abord économique. La cohérence énergétique globale n'est pas recherchée.

Nous traiterons donc ces deux catégories énergétiques de façon distincte tant elles nous paraissent indépendantes. Les réunir sous une même bannière, celle de « critères énergétiques », est une vue de l'esprit d'un expert en « développement durable » habitué à réaliser des « bilans carbone » (où des économies énergétiques dans le logement peuvent « compenser » des sur-consommations dans le transport par exemple, tels des vases communicants). Cette conception est étroitement liée à l'actualité politique que constitue la **nécessaire transition énergétique**. Mais pour les accédants à la propriété, la notion de critère énergétique est une construction artificielle, fort éloignée du sens qu'ils donnent à leur investissement immobilier et manifestement sans lien avec la façon dont ils conçoivent les enjeux qui découlent de leur choix d'accession.

Ainsi, notre contribution va d'abord traiter de la réception par les familles en accession à la propriété des informations véhiculées par les diagnostics de performance énergétique (DPE). Témoignages à l'appui, nous relaterons comment les étiquettes énergétiques ont été accueillies, comprises, interprétées, déformées ou ignorées par ces ménages pendant

<sup>4</sup> Ce ne sont pas les seuls – mentionnons à titre d'exemple la cuisson, l'éclairage ou le niveau d'équipement et d'utilisation d'appareils électro-ménagers – mais il s'agit le plus souvent des deux principaux postes de dépense dans les budgets des familles.

leur recherche de logement. En quoi ont-elles été une aide à la décision ? Dans une seconde partie, nous évoquerons les calculs auxquels s'efforcent certains ménages pour estimer les conséquences de l'éventuelle nouvelle localisation sur leurs temps et leurs dépenses en transport, voire sur l'évolution des modes de vie qu'elle implique. Symétriquement, nous montrerons que d'autres ménages méconnaissent ces conséquences-là et se dirigent parfois vers des déconvenues par ignorance et manque d'anticipation, notamment d'un point de vue énergétique. Nous concluons, dans une dernière partie, sur quelques préconisations relatives à la politique énergétique menée. On étudiera, notamment, la possibilité, l'opportunité et les difficultés que poseraient l'introduction d'un indicateur synthétique permettant d'estimer simplement l'impact énergétique du choix résidentiel sur la mobilité quotidienne d'un ménage donné.

## **La politique énergétique à destination des accédants à la propriété en France**

L'évaluation des performances énergétiques des bâtiments a été rendue obligatoire à l'échelle européenne à la suite d'une directive datée de 2002 émanant du parlement européen et du conseil sur la performance énergétique des bâtiments<sup>5</sup>. En France, le diagnostic de performance énergétique (DPE) renseigne sur la qualité d'un logement en évaluant sa consommation d'énergie et son impact en terme d'émission de gaz à effet de serre selon une procédure normalisée. L'objectif de cette politique publique européenne est non seulement d'inciter les propriétaires à tendre vers une réduction de la consommation d'énergie des bâtiments (isolation des parois et toitures, choix des modes de chauffage...) mais aussi de renseigner l'accédant à la propriété ou le locataire afin de le sensibiliser à la qualité énergétique du bâti et par conséquent à orienter son choix résidentiel. Malgré les investissements initiaux qu'elle suppose, une telle politique génère des économies à long terme pour les familles. En outre, l'ambition de cette politique publique se situe bien évidemment à une autre échelle, planétaire : elle consiste à limiter les émissions de gaz à effet de serre liées aux activités humaines.

Les DPE synthétisent la performance énergétique du bâtiment à l'aide d'un gradient. Il prend la forme graphique de deux étiquettes à 7 classes allant de A à G. L'étiquette "énergie" renseigne sur la consommation d'énergie primaire ; par ailleurs, l'étiquette "climat" permet de connaître la quantité de gaz à effet de serre émise. Depuis le 1er novembre 2006, pour les bâtiments anciens et le 1er juillet 2007 pour les logements neufs, un DPE doit être fourni par tous les propriétaires immobiliers pour vendre ou louer. Les notaires sont tenus d'exiger ce diagnostic préalablement à toute vente et les agents immobiliers sont également contraints d'afficher les étiquettes énergétiques pour en informer leur clientèle dès lors que le bien immobilier en vente a fait l'objet d'un tel diagnostic.

Ces exigences normatives et évaluatrices s'inscrivent dans une politique publique portée sur les caractéristiques énergétiques du logement. Qu'il s'agisse des politiques fiscales (réductions et crédits d'impôts), des politiques d'incitation à l'investissement (éco-prêt à taux 0, prêt "1% employeur" soumis à une étiquette énergétique comprise entre A et D) ou des politiques d'évaluation et d'information (DPE rendu obligatoire), toutes ces mesures

---

5 directive 2002/91/CE du 16 décembre 2002.

s'appuient sur le lien implicitement attributif entre logement et qualité énergétique en vue d'orienter les futurs accédants à la propriété vers des logements économes. En somme, la qualité énergétique serait une caractéristique intrinsèque au logement. Pourtant, le logement étant aussi le point de départ et d'arrivée de navettes quotidiennes de chacun des membres d'un ménage, sa localisation relative ne comporte-t-elle pas aussi un impact énergétique ?

## **A/ Quelle réception de la politique publique énergétique par les familles**

Au fil des reportages télévisés, des campagnes de publicité faisant la promotion de tel ou tel produit 'écologique' ou avec la succession de politiques publiques découlant du « Grenelle », chacun est régulièrement confronté à des messages soulignant la gravité des enjeux et défis énergétiques planétaires. Timidement, ces messages commencent à marquer les esprits, véhiculant généralement une inquiétude sur l'avenir. De manière impressionniste et approximative, les enjeux écologiques émaillent ça et là les discours. Parmi les accédants à la propriété rencontrés, quelques uns considèrent même la *transition énergétique* comme un tournant inéluctable à moyen terme.

Corinne et Benoît s'inquiètent de « tout ce qui se passe en ce moment, par rapport à l'environnement et tout ça... ».

Clémentine et son conjoint se sont dit : « bon, eh bien, l'essence n'est pas près de diminuer, on va être de plus en plus [d'habitants]... On a lu des études. À Lyon, ils prévoient que l'on soit, en 2030, plus de 3 millions... ».

Donia n'envisage les radiateurs électriques que comme des chauffages « d'appoint ». Elle argumente son choix ainsi : « Je me suis renseignée sur Internet par rapport à tout ce qui était gaz, électricité. Eh bien le bois, apparemment, (...) ça ne va pas s'arrêter comme le gazole par exemple ».

Etienne envisage « un chauffage qui ne soit pas trop énergivore et puis surtout avec [une énergie] renouvelable à long terme... pas du pétrole ».

Le contexte historique et macro-social, s'il fait rarement l'objet d'une réelle prise en compte à l'échelle individuelle, est tout de même évoqué comme pouvant affecter la viabilité à long terme du choix résidentiel qui est fait. Dans une certaine mesure, ces personnes tentent d'anticiper l'avenir énergétique et les politiques publiques qui lui seront associées.

Sophiane dit : « Je pense que les choses vont évoluer dans le futur. [Ils vont finir par] imposer une sorte de taxe en fonction de la consommation d'énergie. Donc voilà... il faut s'y préparer ».

En 2010, le CREDOC annonçait en titre de l'un de ses rapports que les Français « avancent à grands pas sur la longue route écologique » (Bigot, Hoibian, 2010), une manière de signaler ce frémissement des valeurs manifestement plus sensibles aux questions environnementales. Mais au-delà des valeurs, qu'en est-il en pratique ? Quelle réception les ménages en accession à la propriété font-ils de la politique énergétique menée ?

## 1 – Un indicateur utilisé ?

La politique publique énergétique invite les accédants à la propriété à tenir compte des DPE dans leur arbitrage, à faire des étiquettes de performance énergétique des critères de choix. Signalons immédiatement que cette incitation ne rencontre guère d'écho auprès de ménages éprouvant le plus de difficultés à entrer sur le marché.

Karim s'inquiète de trouver une maison suffisamment grande pour pouvoir accueillir toute la famille, beau-père y compris. Cet impératif contraignant, étant donné son budget, l'amène à ne pas accorder trop d'importance à la qualité d'isolation ni au type de chauffage : « on n'est pas [exigeant] à ce point là ». Lorsqu'il visite une maison, Karim n'a pas posé la question de savoir quelle était l'étiquette énergétique du logement récemment visité : « au départ je ne demande pas ça, je regarde des choses très importantes... par rapport aux chambres, la maison comment elle est... ».

Synthétique et graduée, l'échelle de performance énergétique offre cependant un support pratique pour **rendre comparable différents bien immobiliers** du point de vue de la consommation d'énergie. Et il arrive que des accédants – en mesure d'avoir à comparer différents biens – s'en emparent à cet effet :

En vue du salon de l'habitat à Lille, Sophiane et Brigitte ont mis noir sur blanc les critères « obligatoires » qu'ils distinguent de leurs critères préférentiels. L'étiquette de performance énergétique est l'un des critères classés « obligatoires ». Manifestement, l'étiquette constitue un élément déterminant de leur choix. « On ne dépasse pas le D au niveau énergétique ».

L'indicateur vient offrir une assistance à l'arbitrage dans un domaine énergétique en rapide évolution où l'expertise est rare.

Clara et Florent disent : « Quand on fait des travaux pour le gaz, les nouveaux ustensiles les nouveaux trucs et machins, les nouveaux matériaux, nos pères [bricoleurs] ne connaissent pas. Ils sont un peu largués ».

L'indicateur de performance énergétique issu des DPE fait l'objet d'une certaine considération mais l'effet de cet indicateur est **moins d'invalider définitivement l'achat** d'un logement convoité mais mal évalué que d'alerter les futurs propriétaires des travaux d'isolation à prévoir dans un proche avenir.

Corinne et Benoît n'en sont pas à leur premier achat. Ils viennent d'acquérir une maison qui « devrait être F ». Cette information négative a l'avantage de les rendre conscient qu'il « va quand même [falloir] doubler tous les murs, parce que ce n'est pas doublé vers l'extérieur. On va changer les fenêtres, parce qu'elles sont en simple vitrage et en bois ». Sophie et Stéphane reconnaissent que : « sur cette maison- là, on ne s'est pas trop posé de questions [énergétiques] ». Ils n'ont guère tenu compte de l'étiquette mentionnée parce que la maison « correspondait à ce qu'[ils] voulaient » (taille, situation, jardin...). Mais c'est « maintenant qu'on réfléchit ! », disent-ils, alors que des travaux doivent être entrepris. Sophie dit : « le premier chantier, c'est l'atelier, pour l'isoler ». Stéphane précise : « On avait dit qu'on ferait avec [l'isolation existante] et là, on est en train de voir. Parce que là, c'est un problème ! La facture de chauffage va quasiment doubler par rapport à l'autre maison ».

Les accédants à la propriété ne tiennent pas tous formellement compte des résultats des

diagnostics énergétiques dans leurs choix résidentiels mais ils reconnaissent ces petites étiquettes colorées et en tiennent compte au moins à la marge. Si leur utilité est donc relative, il convient de souligner **leur pertinence en tant que signaux d'alerte**.

## **2 – Une information qui ne « dit » pas tout**

En rendant l'affichage des DPE obligatoire en agence immobilière, la politique publique a invité implicitement à faire de l'étiquette de performance énergétique un 'critère' de choix.

Les propos d'Amandine, par exemple, témoignent bien du caractère injonctif du discours des prescripteurs qu'elle a rencontré. « On m'a dit que c'était important [de surveiller les étiquettes énergétiques] donc j'essaie de faire attention, mais j'ai du mal à me rendre compte... »

Mais aussi bienveillante soit-elle, cette invitation place les accédants à la propriété face à des difficultés majeures. En premier lieu, une compréhension pleine et entière de l'outil mis à disposition est compromise en raison d'une **multiplication des indicateurs**. Si l'étiquette de performance énergétique « énergie primaire » est parfois consultée et utilisée, c'est beaucoup moins le cas pour l'étiquette « climat », dont l'objet est d'alerter sur d'imperceptibles phénomènes, bien plus éloignés de la vie quotidienne des familles :

Brigitte s'interroge : « Ça, je comprends bien, c'est l'isolation. [Elle montre l'étiquette de performance énergétique]. Mais, ça c'est quoi ? [Elle montre l'échelle, mauve, des GES]. J'ai jamais compris ça ».

En second lieu, le discours de certains accédants regrette que l'étiquette énergétique ne présume en rien de **l'innocuité des matériaux employés**.

Fanny et Etienne évoquent les limites de leur budget mais aimeraient tout de même « faire tout pour qu'on n'ait pas trop mis de saloperies autour d'[eux] ». Faute d'un indicateur approprié, ils doivent admettre que « après, c'est totalement subjectif le terme "saloperie" ».

Enfin, une échelle n'a guère de sens en elle-même si on ne lui associe pas de 'mode d'emploi' explicitant **comment la lire** d'une part et comment fixer un seuil (acceptable / inacceptable) d'autre part. Les accédants à la propriété faisant état d'une volonté de tenir compte des étiquettes de performance énergétique se demandent par conséquent sur quelle base il faudrait situer un tel seuil.

Pour fixer sa limite à D et non pas à C ou E, Brigitte a consulté, sur Internet, un document qui permettait de concrétiser le sens de l'étiquette : « il disait le prix du m<sup>3</sup> chauffé selon la lettre ». Quant à Sophiane, son raisonnement a été davantage statistique : « Moi j'ai compté comme ça... je me suis aperçu qu'il y en avait 7 [des classes]. Et je me suis dit : *bon ben le milieu ce sera D. Dans la moyenne* ».

L'utilisation des indicateurs mis à disposition des accédants à la propriété réclame de leur part une interprétation parfois peu évidente. Ils ont pour limite, par ailleurs, de ne pas répondre à toutes les questions que se posent les ménages. Sur plusieurs points, faute de disposer des éléments de réponse, les accédants à la propriété sont livrés à leurs seules croyances.

### 3 – Les méconnaissances comblées par des croyances

L'évaluation de la qualité du bâti comporte un part d'incertain. Si l'état d'une chaudière est visible et potentiellement vérifiable, celui de l'isolant suppose l'existence d'une trappe ou d'un accès vers l'arrière des cloisons.

Sophiane explique : « L'âge de la toiture, l'état des égouts... on ne peut croire que ce qu'on nous dit. C'est comme l'isolation ou l'insonorisation... ». Cédric « pense que c'est de la laine de verre » derrière les plaques de plâtre, sans pouvoir le garantir.

Comment combler l'impossibilité de vérifier l'information reçue ? Les DPE y pourvoient en partie, notamment pour estimer la qualité énergétique globale de la maison. Mais toutes les énergies n'ont pas les mêmes potentiels et tous les systèmes de chauffe n'ont pas les mêmes rendements. Si ces informations sont bien prises en considération dans les calculs des experts énergétiques, elles ne sont pas restituées par les étiquettes synthétiques qui émanent de leur travail. Des informations qui seraient utiles à l'habitant (telle énergie est inappropriée au volume à chauffer, au climat de la région ; tel système de chauffage optimise mal la consommation...) sont finalement noyées dans une masse d'autres informations. Si les diagnostics produisent un indice utile et utilisé, on constate que les accédants à la propriété n'ont d'autre choix que de faire appel à une connaissance ordinaire matinée de croyances pour combler leurs lacunes.

Nous employons ici **la notion de croyance** en dehors de tout contexte religieux. Cela ne va pas nécessairement de soi et mérite une définition. Si la notion de représentation sociale s'appuie évidemment sur des opinions émanant de la connaissance ordinaire que l'individu a pu se forger par accumulation d'expériences, la notion de croyance collective traduit mieux l'idée que les individus puisent dans ce réservoir de connaissances pour trouver des réponses à des mystères, à des phénomènes dont on constate l'existence mais avec lesquels on entretient un rapport quasi-magique (lien de causalité imaginaire entre des phénomènes qu'on ne parvient à expliquer). On emploiera donc ici la notion de croyance dans son sens le plus large (le fait de croire à une théorie explicative) à la manière de Raymond Boudon pour qui « croire » se résumerait à « tenir pour vrai », à tenir « pour acquis »<sup>6</sup>.

Ainsi, les accédants à la propriété ne peuvent faire appel au registre de la connaissance que dans une certaine limite. Ils savent que les métiers du bâtiment requièrent la maîtrise de caractéristiques techniques qui, bien souvent, les dépassent ; que l'expertise existe mais qu'ils ne la maîtrisent pas ou partiellement seulement. Lorsqu'ils se documentent ils lisent des informations qui leur semblent peu compréhensibles sinon contradictoires. Ils s'emploient donc à simplifier les informations dont ils disposent. C'est le cas lorsqu'on associe un type d'énergie particulier à un niveau de performance tout en négligeant le niveau de rendement ou le coût et la qualité d'entretien.

Parce que « c'était une chaudière au gaz », Frédéric s'est dit que « que ça allait ».

---

6 Boudon Raymond, Conférence de l'Université de tous les savoirs du jeudi 29 novembre 2001, Compte rendu en ligne : [http://www.lemonde.fr/savoirs-et-connaissances/article/2001/11/22/raymond-boudon-les-croyances-collectives\\_246736\\_3328.html](http://www.lemonde.fr/savoirs-et-connaissances/article/2001/11/22/raymond-boudon-les-croyances-collectives_246736_3328.html)

Brigitte vérifie toujours si le chauffage est électrique car : « Le chauffage électrique c'est à proscrire ! (...) On veut du gaz, plutôt que de l'électricité. Pour moi c'est plus économique ».

Yann pense qu'une chaudière à gaz, « c'est de la bonne chauffe ».

Amandine et Sylvain estiment au contraire que « les nouveaux convecteurs électriques, ça chauffe très bien et ce n'est pas ultra consommateur d'électricité ».

Ces simplifications (nécessaires pour réduire l'incertitude) sont à la base de croyances dans le sens où l'on fini par « tenir pour vrai » en toutes circonstances des propositions partielles ou relatives. Ainsi en est-il de l'association notable entre « neuf » et « isolé ». Elle véhicule l'idée que la qualité énergétique du bâti « se voit bien ».

Gwenaël estime que les étiquettes énergétiques permettent « d'avoir une info mais après », quand on visite une maison « on voit bien, en fonction de la nôtre, s'il y a du double vitrage [ou pas] ». On devine alors « comment ça se passe pour le chauffage ».

Alexia acquiesce : « de toute façon, on voit bien par rapport au type d'habitation, si c'est récent ou moins récent ».

Sara, elle aussi, associe le fait qu'un des appartements visité soit « [classé] E » et le fait qu'il « était très très vieillot ».

De telles croyances naissent et se stabilisent au fur et à mesure des rencontres, des lectures, des conversations. Nous avons pu assister, *in situ*, au processus d'ajustement des représentations au sein du couple.

Pendant l'entretien, Sophiane et Brigitte réalisent qu'ils n'ont visité que des maisons disposant de double-vitrages aux fenêtres. Mais Sophiane dit au sujet de l'une d'entre-elle : « de toute façon à Croix, on n'avait pas besoin du double vitrage parce que c'était en impasse ». Et Brigitte le corrige immédiatement : « Non mais ce n'est pas pour l'insonorisation [qu'il était important de tenir compte du double-vitrage], à Croix, c'est pour l'énergie parce que le chauffage, [l'ancienne propriétaire] payait vachement cher ».

Un quiproquo similaire se produit entre Chloë et Cédric. Ils accordent également de l'importance au double-vitrage aux fenêtres « parce qu'on sait que ça vaut beaucoup d'argent », dit Cédric. Mais Chloë le corrige : « c'est mieux pour l'isolation... ». Cédric rectifie alors : « ...le double vitrage, on sait que c'est bien pour le bruit » et Chloë le corrige à nouveau : « ...pour le bruit et pour l'isolation. Il faut voir la consommation. Ce que tu paies à la fin du mois ».

Derrière les quiproquos sémantiques se trouvent différents niveaux de connaissance laissant entrevoir différentes perspectives énergétiques selon que l'on « croit » en l'efficacité énergétique et/ou acoustique du double-vitrage. Ici, les conjoints n'expriment pas les mêmes préoccupations relatives à cet objectif, pourtant commun, d'exigence de double-vitrages aux fenêtres.

#### **4 - L'étiquette énergétique : permettre un esprit critique ou ouvrir la porte à un marchandage ?**

Jean-Charles explique que « les A c'est des constructions en basse consommation, les constructions nouvelles. Les A les B je n'en ai jamais vu personnellement ». Dans leur catégorie de prix, Jean-Charles et Marie ne se souviennent avoir étudié que des annonces pour des maisons classées C, au mieux. Celles qu'ils ont visitées étaient généralement classées E ou G. François et Emmanuelle en prennent leur parti : « De toute façon une maison [de type] 1930, moins de D, ce n'était pas possible ».

L'étiquette énergétique produit du classement. Par sa présence, elle crée l'argumentaire justificatif venant atténuer, en partie, l'irrationalité apparente des différences de prix au mètre carré sur le marché. Par conséquent, les accédants à la propriété repèrent parfois un lien entre lettre de l'étiquette énergétique et prix de vente. Leur budget détermine, de fait, les niveaux de performance atteignables et les performances qu'il est illusoire de viser. Cette situation tend à faire des ménages les plus aisés les seuls à pouvoir « se permettre » la meilleure performance énergétique dans le logement, ce qui ne va pas dans le sens d'une réduction de la précarité énergétique.

Toutefois, cette politique publique permet à tout un chacun d'exercer, s'il le souhaite et s'il le peut, une certaine vigilance par l'identification de seuils minimums. Même si cela reste en partie arbitraire, elle aide à écarter de façon systématique les maisons les plus énergivores, celles qu'il est de coutume de qualifier de « passoire ».

« Nous on va jusque E », affirme Sandrine. « Bon le E, ça reste encore assez raisonnable. Après j'ai vu, il y en a qui sont à G, là je me dis que c'est pas la peine. Là j'ai encore vu hier une sur internet avec une énergie G. Mon mari me fait *bah quoi ?* et je dis *ah non, non c'est pas bon* ». François et Emmanuelle disent aussi « On aurait eu F, de toute façon, on n'aurait pas pris ».

Cet esprit critique de l'accédant à la propriété que la politique publique contribue activement et volontairement à cultiver, a pour corollaire la dévalorisation arithmétique des biens immobiliers aux performances énergétiques les plus médiocres. Il y a un effet non escompté de l'indicateur, celui de révéler, en les graduant, les inégalités en termes d'accès à la propriété. La lecture qui en est faite par les accédants montre comment ils mobilisent cet indicateur pour synthétiser et borner leurs aspirations. Faute de pouvoir accéder aux « meilleurs » logements, certains accédants en profitent pour renégocier à la baisse les prix des logements les moins performants.

François et Emmanuelle n'ont pas été surpris : « c'est des choses... on savait qu'on les ferait derrière ». Il y a les urgences comme « la chaudière » et ce qui « attendra plus tard » comme « l'isolation des murs extérieurs ». Ils mettent également « du double vitrage » ayant bon espoir de faire gagner une classe énergétique à leur futur logement, ce qui au passage contribuera à accroître sa valeur sur le marché.

De toute évidence, en conséquence de la politique publique énergétique menée, les accédants à la propriété achètent en meilleure connaissance de cause. Quand ils se résolvent à investir dans une maison mal notée, ils savent que des travaux sont à envisager plus ou moins urgemment et, le cas échéant, en tiennent mieux compte dans

les négociations d'achat.

## **5 - Course aux subventions et crédits d'impôts : l'effet d'aubaine ?**

L'un des principaux levier de la politique publique énergétique a consisté à assortir diverses aides publiques, prêts et crédits d'impôts de conditions relatives aux types de travaux réalisés, aux matériaux employés et/ou aux conditions de performance énergétique atteintes.

François dit : « Nous, ici, on est D et le fait d'être en D plutôt que en E, c'était une différence de 10 à 15000 euros de plus » sur le crédit à taux 0 qui a été obtenu par le couple. Clara et Florent ont aussi eu « cette chance là » : « la maison était catégorie énergétique D ce qui nous a permis d'avoir un prêt à taux 0 de 26 000 € et pas de 13 000 ». Sara dit encore : « [Le diagnostic], c'était important pour nous par rapport au 1 % patronal. Ils [les banques] ne nous donnaient pas de crédit si ça dépassait l'indice D. (...) Il ne fallait pas dépasser le D. Il s'est trouvé que c'était bon, en fait ».

D'année en année, la politique publique énergétique évolue au risque d'un manque de constance compromettant certains projets d'isolation, de réfection, ou d'amélioration de la qualité de l'habitat ayant mis du temps à arriver à maturité et à s'engager. Dès lors, les décisions sont à prendre et à acter dans l'année car personne ne sait ce que deviendront demain les aides accordées aujourd'hui. Lorsque cette politique énergétique devient moins généreuse, des effets visibles apparaissent mais de nature différentes. Certains ménages vont 'suivre' le chemin tracé par la politique publique et vont réorienter leur projet en fonction.

Aicha et Xavier se souviennent d'un passé récent : « À l'époque, dans l'ancien, on avait droit au prêt à taux zéro ; et suivant la performance énergétique il était plus ou moins intéressant. Moi j'y faisais attention surtout pour ça ». Aujourd'hui, le couple réoriente son projet : « Maintenant, avec le crédit à taux zéro qui n'existe plus dans l'ancien, on s'oriente plutôt maintenant vers une construction neuve, peut-être même de type BBC vu que le taux il est plus intéressant lorsqu'on construit une maison BBC ».

D'autres ménages préfèrent abandonner « l'esprit » de la politique publique pour se débrouiller par eux-mêmes sans faire cas de la performance énergétique des biens immobiliers entrevus.

Pascal et Béatrice disent par exemple : « Maintenant que l'éco-PTZ n'existe plus [dans l'ancien], il n'y a plus d'intérêt à chercher un appartement classé D. Si on trouve un appart classé E qui nous plaît, on le prendra ».

Comme on le constate ici, les considérations énergétiques sont largement tributaires des considérations économiques. Les secondes conditionnent les premières. Mais les accédants à la propriété n'envisagent pas seulement les économies financières de court terme (prime, aide ou crédit d'impôt ponctuels) dans leur décision ; la perspective d'économies d'énergie à long terme est parfaitement perçue et participe de l'intérêt que les accédants à la propriété peuvent avoir à investir.

Les diagnostics, dit Xavier, « on y prête quand même attention... d'une part pour le bien de la planète et puis aussi pour le bien du portefeuille ! Oui, parce que... On

fait quand même des économies avec des choses comme [l'isolation], quoi. (...) [Malgré son prix], ça reste avantageux, le BBC, en terme de consommation énergétique. »

Même si la politique publique énergétique, a elle seule, ne saurait convaincre des accédants à la propriété qui n'y accordent aucune importance à investir sur ce domaine, elle contribue significativement à orienter les arbitrages des ménages, ne serait-ce que par *effet d'aubaine*.

Mohammed et Leila soutiennent qu'ils se sont intéressés aux nouvelles normes DPC (sic) [BBC] « sans arrière pensée ». « On ne s'est pas dit : *tiens on va le faire parce que ça nous permettra d'avoir un crédit d'impôt* ». Ils reconnaissent toutefois, que « c'est vraiment une opportunité. On voulait coupler le chauffage à gaz avec un chauffe-eau solaire. Donc, pour nous, tout ce qui est crédit d'impôt vient... [en plus] ».

Corinne et Benoît ne dissimulent pas l'opportunisme de leur démarche : « On a fait un prêt 'économie d'énergie', parce qu'on a changé les fenêtres. Les travaux, s'il y a une opportunité [de prime, d'aide ou de prêt], on saute dessus ».

## **6 - Des labels comme moyens de distinction ?**

Caroline et Damien font construire sans se soucier des matériaux employés dans le gros œuvre. « Au niveau de l'isolation, je ne suis pas sûre qu'on en ait parlé [avec l'architecte] », dit Caroline. Le couple se repose volontiers sur leur promoteur qui « sait que financièrement [ils ne peuvent] pas forcément mettre des isolants qui seraient peut-être plus propres mais plus chers ». Caroline et Damien ne font pas la démarche de se renseigner par eux-même. Ils s'en remettent aux artisans et professionnels dont c'est le métier.

On retrouve souvent l'humilité de cette posture dans les classes sociales modestes et moyennes. Dans d'autres contextes familiaux (qu'on peut rattacher à des classes sociales mieux dotées en capital culturel), l'artisan est poussé à justifier ses pratiques et ses choix. Les ménages insistent moins sur les performances énergétiques que sur la qualité des matériaux employés et leur innocuité.

Fanny et Etienne, (elle est enseignante ; il est ingénieur du son) ne veulent pas de ces « villas des années 80 90, moches ». Fanny explique : « avec des matériaux utilisés... qui vieillissent très mal quoi. On a plus envie de quelque chose qui soit un peu plus... » Etienne termine : « Qui ait plus de caractère... ». Fanny reprend : « Dans l'idéal on aimerait bien utiliser des matériaux un maximum écologiques... »

Dans des contextes aisés (classes sociales mieux dotées en capital économique), l'accent est mis sur l'investissement que peut représenter une maison labellisée. On les appelle selon le cas maisons *BBC*, maisons *passives* voire BEPOS (bâtiments à énergie positive) ; ces logements répondent à des normes d'abord proposées par l'association de lobbying Effinergy avant d'être (généralement) entérinées par les pouvoirs publics. Or leurs prix dépendent de ces labels.

Pendant près d'une heure d'entretien, Gwenaël et Alexia n'ont pas abordé la

question énergétique. C'est au détour d'une phrase que l'enquêtrice apprend le projet de maison « BBC », quand Alexia décrit le logement récemment visité : « On avait une porte d'entrée qui donnait directement sur le salon-salle à manger, pas de salle d'entrée. C'était une maison BBC avec escalier directement dans la pièce de vie ». Ici, le label BBC n'est pas avancé comme la garantie d'une maison énergétiquement « économe » mais plutôt pour le style d'architecture d'intérieur que l'on rencontre habituellement dans les maisons de cette gamme de prix.

On doit comprendre, en somme, que pour Alexia, 'BBC' est un label synonyme de *contemporain* ou *moderne*. D'ailleurs, lorsqu'on lui demande si la réduction des charges avait été un objectif elle répond : « Non, mais c'est vrai que c'est un plus ». Et Gwenaël d'ajouter : « Quelque part, on va récupérer au fil du temps ce qu'on va mettre en plus à l'achat ».

Au-delà de leurs performances énergétiques, les maisons BBC, de par leur prix sont socialement connotées et, de par l'esthétique ou le soin qu'y apportent leurs architectes, culturellement valorisées. Elles sont modernes, contemporaines ou 'dernier cri' et s'inscrivent complètement dans un processus de distinction. Au-delà des performances énergétiques garanties, les bâtisseurs ont fait du label BBC un signe de performance économique (il garantit un prix de revente élevé à une catégorie sociale aisée d'accédants).

Stéphane et Donia forment un couple de 'bons élèves' de la politique énergétique. Ils pensent, par exemple, à « [débrancher] l'électricité parce que tous les trucs branchés, [les veilleuses], ça consomme ». D'après Donia, « le BBC, c'est bien pour la revente ». La cousine de Donia a pu faire construire une maison BBC mais sans savoir précisément de quoi il retournait, juste parce que « si c'est la meilleure des choses, je le fais », ce qui révolte Donia car, elle, « aimerait bien faire [construire] en BBC » mais n'en a pas les moyens. Pour Donia une cohérence comportementale s'impose et un hiatus apparaît entre la sobriété énergétique de la maison et l'usage que les propriétaires en font : « Si on fait du BBC, et que, à côté, on ne fait pas le tri des déchets... on ne fait pas les trucs en entier (...). Il faut avoir le mode de vie qui va avec, parce que sinon ça ne vaut pas grand-chose ».

On retiendra, en somme, que la réception de la politique publique énergétique par les ménages en accession à la propriété passe par divers filtres, que l'on peut synthétiser ainsi : un filtre social et économique (car une maison est un moyen de distinction), un filtre incitatif (souvent, l'action est motivée par la récompense associée : crédit d'impôt, prime), un filtre stratégique (attribuer un satisfecit à certains logements, c'est corrélativement déprécier les autres sur le marché ; mais ce label peut simplement inciter à rechercher ces logements énergivores pour mieux les marchander) ainsi qu'un filtre des croyances (car une étiquette énergétique ne dit pas tout et qu'il faut bien se raccrocher à d'autres éléments d'arbitrage pour fonder la confiance nécessaire à la réalisation de la transaction). Même si elles sont parfois instrumentalisées ou détournées de leurs fins, nos témoignages confirment qu'aujourd'hui, les étiquettes énergétiques sont connues des accédants à la propriété. Elles sont généralement affichées en agences ; ils les ont vu et en ont parfois entendu parlé. Quand ils les comprennent, ils les utilisent occasionnellement : elles confortent les uns dans leurs choix, elles alertent les autres de l'urgence d'entreprendre des travaux.

## **B / La place des contraintes de mobilité dans l'arbitrage résidentiel**

En introduction, nous avons présenté la mobilité quotidienne comme un poste de dépense énergétique en lien avec la localisation de l'habitat et pourtant largement ignoré des politiques publiques énergétiques à destination des accédants à la propriété. Pourtant, il faut bien tenir compte, à un moment donné, de cette dimension au moins autant économique qu'énergétique. Comment s'y prennent-ils ? Quelle place l'anticipation des déplacements quotidiens a-t-elle ? Avec quels outils parvient-on à estimer cette mobilité quotidienne liée au choix résidentiel ?

### **1 – Quelle anticipation des déplacements quotidiens ?**

#### **1.1 – Une restriction du champ des possibles**

Rappelons d'abord que les accédants à la propriété ont un certain nombre de « bonnes raisons » de ne pas rechercher la localisation résidentielle optimale (du point de vue de leur mobilité quotidienne). La première d'entre-elles, c'est qu'un choix de localisation n'est pas un simple positionnement dans un espace géographique, c'est aussi une prise de position dans un espace social<sup>7</sup>. Avant d'être un point de départ et d'arrivée des itinéraires du quotidien, la localisation est d'abord ce « quartier » plus ou moins valorisé ou déprécié.

Par ailleurs, cette localisation n'entre pas nécessairement en consonance avec la **localisation désirable** du point de vue du cadre de vie.

Fanny est enseignante. Avec Etienne, ils sont actuellement en location à Villefranche. Fanny fait des remplacements sur une vaste zone qui comprend le sud de la métropole Lyonnaise. Elle dit : « c'est pas une envie de se retrouver [à vivre] en ville ou dans la proche banlieue, c'est plus une obligation » pour ne pas avoir trop de kilomètres à parcourir chaque jour. Mais l'« objectif final » d'Etienne et Fanny serait plutôt de réussir à s'installer « dans le Beaujolais », en espérant faire évoluer son poste.

On constate aussi qu'une « bonne » localisation n'est pas toujours chose évidente à déterminer pour certains accédants à la propriété. Le contexte de précarisation de l'emploi à laquelle nous assistons en France ainsi que sa corollaire « flexibilisation » spatiale autant que temporelle contribuent à ne pas placer systématiquement les distances domicile-travail dans la balance d'un choix immobilier. Si par le passé, l'emploi a pu être légitimement refusé lorsqu'il était trop éloigné de chez soi, cette légitimité se perd aussi vite que l'emploi se raréfie. « Les situations d'emplois à durée déterminée ou plus généralement précaires ne favorisent pas la réalisation d'une proximité durable entre le lieu d'habitat et le lieu d'emploi. (...) [Et] la fréquence des délocalisations, assez prononcée dans certains secteurs d'activité ne favorise pas la prise en considération de la localisation du personnel et réciproquement la recherche d'un lieu de résidence à proximité de son entreprise ». (Aguiléra, Mignot, 2002)

---

<sup>7</sup> On se reportera au texte de Cécile Vignal et Blandine Mortain sur ce point.

Quand « on fait des métiers où on est amené à bouger », explique Céline, « on privilégie aussi l'endroit où on voudrait vivre plutôt que la distance avec le boulot ». « Dans trois ans », ajoute-t-elle « on risque de bosser dans d'autres villes ».

Frédéric, quant à lui, est « prestataire de service » et peut « travailler un peu n'importe où dans la région » lilloise.

Si la 'pendularité' quotidienne sur des distances domicile-travail ou domicile-étude importantes a pu être un handicap, elle est désormais la norme au point que, eu égard à des individus sans prédilection pour ces navettes routinières, elle passe pour une injonction qui peut s'analyser comme une idéologie mobilitaire (Mincke, Montulet, 2010).

## 1.2 – Un risque de sous-estimation

Les éléments d'arbitrage, communément qualifiés de 'critères' ne sont pas tous continuellement et consciemment présents à l'esprit des accédants à la propriété. Ces éléments d'arbitrage ont souvent une « vie ». Ils apparaissent importants au détour d'une conversation et à un moment donné de la recherche immobilière puis sont négligés au fur et à mesure que d'autres apparaissent tout aussi importants, avant de réapparaître occasionnellement. L'anticipation de la mobilité quotidienne entre tout à fait dans cette catégorie d'éléments d'arbitrage évanescents qui resurgit lorsque l'éventualité d'achat devient plus concrète, en l'occurrence après une visite. Parfois suffisamment tôt, et parfois... tard.

Émilie redoute de se laisser séduire par une maison au point de sous-estimer les questions d'accessibilité sous-jacentes, elle craint d'en arriver à dire : « *Ah ben je l'aime bien cette maison, mais ah, merde, elle est un peu loin* ».

Céline et Yann habitent Lambersart. Lui travaille à Roubaix, il met « 40 à 50 minutes » en voiture mais fait « *du covoiturage avec les collègues du boulot* ». Elle est en *freelance* ; elle est emmenée à circuler dans toute la métropole. Le couple trouve une maison à Erquinghem-le-sec, un hameau sur la route de Béthune dans le sud-ouest du périurbain lillois. Leur discours argumentatif tourne exclusivement autour des qualités intrinsèques de la maison qu'ils ont choisi. Lorsque qu'ils l'envisagent comme un point de départ, c'est un départ de ballade dominicale. « *A pied, on sort, en deux minutes on est complètement dans les champs [à Erquinghem]* ». Lorsque Yann aborde l'évolution des contraintes de déplacement, il se réfugie derrière un discours compensatoire : « pour gagner en confort de vie, ça ne me dérange pas de mettre 15 minutes de plus pour aller bosser ». Mais la difficulté d'accès aux transports en commun ou même l'impossibilité de poursuivre des pratiques de covoiturage sont totalement éludées. Céline et Yann risquent donc de 'découvrir' des conditions d'accès nettement moins avantageuses lors de leur emménagement.

C'est exactement cette sous-estimation des conséquences de mobilité d'une localisation périurbaine qui s'est produite pour David dans sa précédente union :

« Ce n'était pas la ville qu'il nous fallait », explique David pour justifier son départ de Five, un quartier péricentral à Lille, « on ne profitait pas de la ville, dès qu'on

pouvait, on s'échappait le week-end à la campagne chez les parents ou dans leur maison à la mer ». Enchanté à l'idée de renouer avec ses « origines d'agriculteur », cette personne est donc partie vivre « à la campagne [dans] une maison à rénover un peu 'fermette' » dans un hameau du côté de Saint-Amant-les-Eaux. Mais il ajoute : « ça nous a éloigné complètement (...) : 45 minutes, 1 heure de route. Ce n'était pas possible. (...) Je bossais sur Villeneuve-d'Ascq et ma femme faisait pas mal de déplacements dans la métropole ». Le couple a aussitôt revendu pour revenir en ville : « il fallait revoir à la baisse, fermette c'était un peu fou... ».

Une véritable difficulté d'anticipation de la mobilité quotidienne existe ; et notamment, on le constate à travers ces exemples, face à la tentation du périurbain où les prix du foncier demeurent attractifs. Les risques de sous-estimation des contraintes de déplacement existent donc en l'état actuel du marché immobilier.

Faute d'une politique publique dissuasive, les ménages composent avec leurs aspirations les plus fortes (aspiration au jardin), avec des contraintes familiales pas toujours compatibles, avec des employeurs pas toujours compréhensifs, avec des sentiments d'insécurité... La tentation du pavillon périurbain est parfois si grande qu'elle justifie un bouleversement radical du mode de vie au risque d'en sous-estimer son coût énergétique.

C'est maintenant que Donia et Stéphane se sont engagés dans ce projet de pavillon à Villebois que Donia liste, à contrecœur, les contraintes de mobilité qui pèseront sur leur quotidien :

Donia et Stéphane voulaient « quand même élever [leurs] enfants dans une maison qui ait un petit jardin ». Et pour cela, Donia a concédé à « sacrifier le secteur pour pouvoir avoir une maison quand même ». Par ce terme, Donia exprime le fait qu'elle perd « toutes les commodités » Vaux-en-velin : « Je suis amenée à consulter des spécialistes [médicaux] assez souvent, je prends le bus et j'y suis [rapidement] ». Habitant à Villebois, « ça va nous faire un petit peu... galoper, on va dire. C'est une petite ville où il n'y a pas grand-chose, (...) ça va nous changer du tout au tout. (...) Ma fille, on l'a mise au judo et à la natation. Je ne sais pas si elle pourra refaire ça l'année prochaine là-bas. (...) Je ne sais pas s'il y a l'ADSL ! (...) On est très sociable avec mon mari. Tous les 15 jours, on se fait un restaurant ; là-bas, on ne pourra peut-être pas ! Il faudra venir sur Lyon ».

### **1.3 – Faute de politique publique adéquate : un fastidieux calcul**

On ne peut qu'être surpris du peu d'informations dont les accédants à la propriété disposent en matière de mobilité quotidienne depuis et vers le lieu des logements qu'ils entrevoient d'acquérir. La présence d'une station de métro, de tram ou d'une gare est souvent connue. Mais une estimation plus précise des fréquences de desserte, des temps d'accès aux destinations du quotidien, des niveaux de congestion des routes matin et soir, bref, des différents niveaux d'offre en transports, fait défaut.

Pour remédier à sa méconnaissance de la métropole lilloise, Brigitte a entrepris un calcul comparatif méthodique des temps d'accès en transports en commun entre chaque maison visitée et différents lieux de travail (celui où elle exerce actuellement et ceux où elle est susceptible d'exercer à l'avenir). Brigitte s'est donné une limite :

« C'est 20 minutes au niveau des transports en commun par rapport à la Gare Lille Flandre. Bon, là, je travaille dans le vieux Lille, mais comme je travaille pour les universités, si jamais je vais travailler sur le campus Lille 2 ou Lille 3, la gare Lille Flandre, c'est vraiment un point central. Et après, il reste un quart d'heure / 20 minutes [de marche ou métro]. Donc au total, je me suis fixé 40-45 minutes pour l'instant [de porte à porte]. Donc c'est aussi ça qui a déterminé les quartiers ».

Examen des fiches horaires de bus, consultation des fréquences des métros sur Internet, Brigitte entreprend un vaste travail comparatif qui l'amène à "découvrir" la meilleure performance des bus à haut niveau de service

Brigitte : « Si je n'avais pas fait ce travail, je ne me serais pas rendu compte que selon le mode de transport [disponible à proximité] on ne peut pas aller au même endroit. Quand on prend le métro, on peut aller plus loin [en 20 minutes]. Récemment, je me suis aperçu que Bondues, on pouvait y aller en 20 minutes. (...) Avec la Liane [Bus à Haut Niveau de Service], on va beaucoup plus loin. La liane elle va rapidement [à Bondues]. Alors que dès qu'on est sur du bus [classique], c'est pas pareil... ». Une telle entreprise suppose une motivation forte. « On reste toujours avec le critère qu'on veut qu'une seule voiture », dit Brigitte.

Faute d'informations appropriées, les accédants à la propriété les plus décidés à trouver d'autres solutions de transport que la voiture individuelle sont amenés à faire leurs propres estimations et anticipations des contraintes de déplacement. La « travail » de Brigitte est considérable et la rigueur avec laquelle elle l'entreprend est évidemment anecdotique. Le plus souvent, les accédants à la propriété en sont réduits à quelques estimations à *la louche* voire à une simple évaluation à *vol d'oiseau*.

## 1.4 – Le poids des routines

Dans certaines familles, le déménagement constitue l'occasion d'une **rupture marquante** qui mène à la révision de choix énergétiques anciens, qui les amènent à repenser leurs localisations et leurs mobilités quotidiennes. « Les périodes de transition et de changement, plus ou moins imprévisibles dans les trajectoires de vie, s'avèrent être des contextes favorisant la recomposition des habitudes modales », écrit Stéphanie Vincent (2010) « Néanmoins, elles n'amènent pas de manière mécanique et déterministe à l'adoption de pratiques altermobiles, mais tendent simplement à créer des périodes de flottement où les routines, mises à mal par ces changements, se trouvent plus facilement questionnées, remises en cause et modifiées ». Potentiellement donc, la mobilité résidentielle est une période propice aux '**déclics**' **comportementaux** du point de vue de la mobilité quotidienne<sup>8</sup>.

Leila et Mohammed ne vont « pas forcément » continuer à avoir deux voitures une fois qu'ils auront déménagé : « Là, c'est vrai que je me pose la question d'avoir deux voitures, sachant que je peux y aller en vélo. On a une voiture, qui est souvent au parking, donc c'est vrai qu'on n'a pas forcément besoin des deux ».

8 Cette hypothèse rejoindrait les travaux qualitatifs de Stranbridge, Lyons et Farthing (2004), en Angleterre, qui montrent que l'on reconsidère plus rationnellement nos choix modaux pendant une période de mobilité résidentielle ; période qui suppose une rupture dans les habitudes modales (au moins temporairement) même s'il n'y a guère de changement dans les comportements de déplacement au final<sup>3</sup> étant donné l'avantage objectif que la voiture représente encore à ce jour dans le panel des offres de transport. Le déménagement susciterait donc un 'effet déclic' vertueux mais le plus souvent sans conséquence pérenne (Meissonnier, 2011).

La routine est sans aucun doute l'une des principales frontières pour la recherche sur la mobilité quotidienne, c'est l'un des points aveugles à explorer car dans d'autres familles, le déménagement ne semble pas susciter un même questionnement modal.

Frédéric travaille le plus souvent à Roubaix. Il a trouvé un logement à Croix, au pied d'une station de métro qui le mène à Roubaix, il n'a pourtant pas modifié ses habitudes de déplacement. Cette alternative n'est pas envisagée ni même évoquée. Il s'y rend toujours en voiture. Frédéric aime la voiture car « on a sa musique, c'est un environnement familier, il n'y a pas d'agression sonore ou, comme quand on est dans le métro, on est super serré... C'est un confort ». Pourtant, la nouvelle localisation résidentielle comporte bien une dimension énergétique. Frédéric dit que le coût du carburant ne le « préoccupe plus trop » car il fait « à peine un plein par mois » alors qu'avant son déménagement, il « en faisait deux ».

Lorsque Jean-Charles évoque l'importance, à ses yeux, d'habiter « proche (...) de l'autoroute » de façon à ce qu'il n'y ait « pas plus d'une heure » de route pour se rendre à Dunkerque, à aucun moment il n'envisage un logement proche de la gare pour s'y rendre en train.

Quand Stéphanie indique que « le critère, c'était d'avoir un parking parce que j'ai une voiture », ou quand Emmanuelle dit « comme tout le monde on aime bien avoir la voiture devant chez soi », on comprend que le choix du bien immobilier est ici la conséquence d'un parti-pris automobile. La voiture entre dans ses routines de mobilité.

D'après Anaïs Rocci (2007), l'habitude est l'hypothèse la plus vraisemblable pour expliquer le fait que des individus « ne pensent pas forcément à d'autres alternatives en terme de mode (comme expérimenter le vélo, ou les deux-roues motorisés) ou bien en terme d'usage (comme par exemple changer son usage individuel de l'automobile pour un usage partagé – location, autopartage – ou collectif – covoiturage) ». La 'sociologie de la conduite de vie' souligne l'importance que revêt la constitution de routines en tant que mécanisme stabilisateur de la vie quotidienne. Les recherches menées par Michaël Flamm (2004 a&b) sur la mobilité quotidienne mettent en évidence que les individus tendent à privilégier le « choix » d'un certain moyen de transport (par habitude, notamment), l'affectation des autres types de ressources étant adaptée en fonction de ce choix<sup>9</sup>. « Les déplacements, notamment pour se rendre au travail, constituent des habitudes quotidiennes, des routines dans lesquelles le changement s'insinue difficilement. A l'instar de la plupart des actes quotidiens, ils relèvent bien moins d'un acte souverain et réfléchi de l'individu que d'une 'évidence intériorisée' », explique Jean-Claude Kaufmann (1997)<sup>10</sup>.

Cette **inertie de l'habitude** met en lumière toute la difficulté d'aller contre l'évidence intériorisée. Le déménagement contribue pourtant, potentiellement, à questionner cette force de l'habitude. Comment se fait-il, dès lors, que peu d'interlocuteurs nous fasse part de ce réexamen des évidences de mobilité ?

Nous formulons l'hypothèse que **faute de politique publique appropriée**, le

<sup>9</sup>Parce qu'elles réduisent la charge mentale, les routines sont fonctionnelles pour l'individu. (Verplanken, Aarts, 1999). Les habitudes simplifient et facilitent l'action d'égo mais n'invitent pas à prendre en considération d'éventuels impacts négatifs pour la société comme le ferait une décision prise rationnellement. D'un côté les routines réduisent la conscience qu'existent des alternatives modales et accentuent la prégnance du mode choisi (Verplanken et al., 1997). D'un autre côté, elles biaisent le regard porté sur les autres modes en surevaluant leur coût notamment (Kenyon and Lyons, 2003d'après : Prillwitz, Barr, 2009)

<sup>10</sup> Cité par : S. Vincent (2010).

questionnement lié à la mobilité quotidienne suscitée par la nouvelle localisation **vient tard, trop tard dans la chronologie des processus d'arbitrage**, pour que le bien immobilier convoité le soit plus ou moins selon la qualité d'accessibilité qu'il offre. Quand on déménage, la question d'une évolution – ou non – des solutions de mobilité quotidienne se pose donc, mais selon nous trop tard. Elle serait par conséquent réglée par l'évidence que constitue la voiture.

## 1.5 – Le rôle des professionnels

L'usage de la voiture est une garantie d'accès. Elle exonère le ménage d'une anticipation de l'évolution de la mobilité quotidienne. Or, la représentation selon laquelle l'accès en automobile est de l'ordre de l'évidence est largement véhiculée par les agents immobiliers. Tout se passe comme si l'accédant à la propriété serait 'nécessairement' un individu motorisé.

Lorsqu'elle rencontre un nouvel agent immobilier, Emmanuelle précise en préambule : « Moi, je ne suis pas une dingue de la voiture (...) les embouteillages, le matin, c'est pas mon truc (...). On a qu'une [seule] voiture et moi je suis très 'transport en commun' ». Son conjoint, François, explique qu'ils avaient présenté leurs souhaits aux agents immobiliers de la sorte : « Pas loin du métro, ou du tram. On avait dit 3 / 4 chambres minimum. Un budget qui était de 200 000 tout compris... on avait fixé ça aussi . Avec un petit jardin, et le métro ou le tram à moins de 10 minutes. Mais vraiment le métro ou le tramway... on ne voulait pas le bus ».

Le couple poursuit ainsi : « On a visité une ou deux maisons mais souvent c'était très loin du métro. (...) Donc c'était... [non], mais ils [les agents immobiliers] ont essayé(...). Ils le savaient, qu'on ne voulait pas [de maison loin du métro], mais ils ont essayé ».

La stratégie d'un agent immobilier qui doit parvenir avant tout à 'placer ses biens' est souvent à l'origine d'un changement d'échelle, d'un élargissement du périmètre d'investigation. Les professionnels de l'immobilier ne projettent-ils pas sur les clients des évidences de mobilité auxquelles il devient complexe de résister ?

Cécile et Nicolas racontent qu'initialement « toutes les recherches se concentraient dans Lille intra-muros et si possible dans les quartiers les plus sympas de Lille. Et donc forcément ça ne marchait pas.(...) Notre budget n'était pas compatible avec le prix du marché dans Lille ». Le couple s'est laissé convaincre d'élargir le périmètre d'investigation et de visiter des maisons à Croix par un agent immobilier alors même qu'ils excluaient initialement cette localisation. « Jamais un seul instant je ne pensais habiter Croix un jour. On ne connaissait pas du tout et je ne sais plus... c'est un agent qui m'a dit un jour *vous devriez regarder à Croix, j'ai une maison sympa*, et j'ai commencé à regarder pouf comme ça ! Je ne sais pas pourquoi Croix (...) On n'y avait jamais mis les pieds ».

Entendre un discours sur les conséquences d'une localisation donnée sur la mobilité quotidienne, suppose d'entreprendre une démarche particulière (demander conseil à

l'Agence Départementale d'Information Logement – ADIL, par exemple) ou à des proches ayant eu une expérience difficile. Les témoignages sont alors moins enchantés lorsque la contrainte de mobilité induite par une localisation résidentielle est jugée excessive.

Brigitte explique : « Ma sœur a fait ce parcours [d'accession à la propriété] deux fois. Elle m'a alerté sur [l'importance de] '*faire attention en termes de transports*'. Des fois, on se dit '*ce n'est pas grave*' [d'aller habiter dans le périurbain] et finalement ça peut devenir très lourd dans le quotidien et ça a des répercussions ». Brigitte a aussi été reçue à l'ADIL. Elle en a retenu qu'on ne peut pas satisfaire tous les 'critères' recherchés, « il faut forcément en sacrifier ». Elle dit les choses ainsi : « Si on sacrifie la qualité écologique, (...) on risque de payer cher en [charges]. Si on sacrifie la proximité à la ville, on paye tout ce qui est transports », résumant parfaitement les deux enjeux économiques autant qu'énergétiques - d'une mobilité résidentielle.

Peu alertés et peu accompagnés sur les conséquences d'une localisation donnée, l'anticipation des ménages est le fruit d'un 'bricolage' entre représentations du proche et du lointain, renseignements pris auprès de prescripteurs et auto-estimations des navettes à entreprendre. Les risques de sous-estimation des contraintes de déplacements alternants (domicile-travail, domicile-étude, domicile-commerces...) existent. Les populations les plus vulnérables, menacées d'une forme de « précarité énergétique de mobilité », sont celles qui se laissent convaincre – notamment par des agents immobiliers – d'acheter dans le lointain périurbain par le biais d'un endettement maximum et sans que les frais de transports afférents soient réellement anticipés. Ce point rejoint les résultats des travaux de Lionel Rougé dans le périurbain toulousain qui montrent que les populations périurbaines les plus précaires « se sont pour la plupart installées dans des communes peu équipées et le plus souvent mal desservies en transports en commun » (Rougé, 2007).

## **1.6 – L'acquisition d'une voiture : effet de seuil**

Nous avons précédemment évoqué les calculs de Brigitte afin de vérifier, pour chaque maison visitée, si la distance-temps au travail n'excédait pas 45 minutes, car c'est principalement vers l'emploi que la question de l'accès se pose de la façon la plus prégnante. La menace que Brigitte craint, c'est d'être contrainte à investir dans une seconde voiture : « On reste toujours avec le critère qu'on veut qu'une seule voiture ».

Certains ménages parviennent à anticiper les conséquences en amont du choix résidentiel sur leur mobilité quotidienne, mais pas toujours aussi précisément que Brigitte. Une localisation donnée suppose parfois d'investir dans un (premier ou second, selon le cas) véhicule. Certains s'y résolvent, d'autres non, mais c'est finalement le point que les accédants à la propriété anticipent le mieux, faisant de cette acquisition potentielle un seuil.

Karim recherche un logement dans la métropole lilloise. Il dit : « si t'habites loin, le loyer est bas, mais tu n'as pas de métros, pas de bus et après t'es obligé d'avoir une deuxième voiture pour ta femme, pour ramener [les enfants] de l'école [et] les courses. C'est pour ça... [qu'avant de] s'éloigner [vers Wattrelos], on y réfléchit

encore(...). ». Nicolas n'a pas le permis ; libraire au centre de Lille, son amie, Cécile, précise que pour lui « de toutes façons, il va travailler en métro c'est sûr, la question ne se pose même pas ». La localisation du logement a été choisie en fonction de cette contrainte. Donia et Stéphane, quant à eux, envisagent un déménagement dans le péri-urbain lyonnais. Comme Donia n'a pas le permis, elle dit : « donc, là, je me suis inscrite au permis ; obligée, hein ! Du coup, j'étais motivée, justement... Parce que, (...) je m'étais dit : « *si on veut une baguette de pain, il nous faut la voiture* ». Donia veut une petite voiture car Stéphane « ne veut pas qu'[elle] conduise la sienne ! ». Mais elle sait que « ça fait des frais quand on y pense. Ça va faire deux voitures, deux assurances, deux fois de carburant, enfin... »

L'acquisition d'un véhicule, parce qu'il s'agit d'une décision onéreuse, produit un effet de seuil. Elle constitue un verrou à l'accès à la propriété dans certains lieux dans la mesure où, si le seuil est franchi, s'en suit une (r)évolution du mode de vie.

### 1.7 – Des représentations en voie de mutation ?

A l'image des représentations associées à l'énergie intrinsèque au logement, des représentations relatives aux modes de transport utilisés émaillent les discours des accédants à la propriété. Certains interlocuteurs ayant entendu parler des dynamiques de métropolisation en viennent à se projeter dans un avenir où la pression démographique serait telle qu'ils risquent de ne plus avoir les ressources suffisantes pour vivre à proximité suffisante de leurs lieux de travail voire pour s'offrir la consommation mensuelle de carburant pour s'y rendre.

Clémentine et son conjoint ont une voiture mais ils veulent « éviter de la prendre » pour les déplacements quotidiens, notamment « pour le prix de l'essence » outre le fait que c'est « un stress supplémentaire ». Clémentine déclare : « on a réfléchi en se disant : *bon, eh bien, l'essence n'est pas près de diminuer, on va être de plus en plus [nombreux]...* On a lu des études. À Lyon, ils prévoient que l'on soit, en 2030, plus de 3 millions... ». Et Clémentine de conclure : « Pour aller au boulot, on ne veut pas prendre la voiture, c'est sûr », ce qui les amène à rechercher du côté de Vaise.

Concrètement, les représentations sociales relatives à l'énergie, au côté d'autres représentations relatives à la banalité de l'automobile, contribuent à faire descendre la voiture particulière du piédestal où l'époque moderne l'avait juché. Des propos reléguant la voiture au rang de moyen de transport dépassé sont de plus en plus largement partagés – tout particulièrement au sein de la classe moyenne active et diplômée – sans d'ailleurs qu'un argument énergétique n'ait besoin d'être explicitement invoqué :

Émilie et Serge prospectent pour une nouvelle localisation résidentielle. Par le passé, Émilie a vécu à Paris et elle revendique un mode de vie métropolitain : « Ça doit être accessible à pied pour pouvoir ne pas... [utiliser la voiture], je pense que le gros inconvénient de la province c'est que t'es tout le temps en voiture, t'es tout le temps à chercher une place donc dès que tu sors tu ne peux pas trop picoler parce que t'as ta voiture, t'as ton machin ».

Lorsque les temps de navettes pendulaires s'allongent et ne peuvent être employés à des activités entreprises *en temps masqué*, on observe une même lassitude pour les routines du quotidien qui, le cas échéant, oriente les choix résidentiels. Parfois, on observe même

une culpabilité spontanée à trop prendre la voiture individuelle et une remise en question de l'évidence irréfléchie de son usage.

Chloé et Cédric, qu'on peut rapprocher plus aisément que d'autres de la classe des 'petits-moyens', ont toujours vécu dans le péri-urbain lillois. Cédric dit : « On pourrait très bien acheter par chez nous [et] prendre le train ou la voiture tous les jours [pour venir à Lille]. [Mais] on ne veut pas être réduit à la voiture car prendre la voiture tout le temps, c'est un peu chiant ». Cédric et Chloé trouveront finalement une maison à Lomme, à proximité du métro.

« *L'erreur de la petite maison de village : 640 euros de transports par mois* »<sup>11</sup>, pouvait-on lire en titre d'un article de la presse en ligne. L'arbitrage complexe entre choix de localisation résidentielle et mobilité quotidienne devient objet de débat. Pour l'alimenter, certaines représentations sociales entrent indéniablement en consonance avec des pratiques de déplacement moins énergivores et vont dans le sens d'une *transition énergétique*. Mais si on en questionne l'émergence dans une perspective compréhensive, il apparaît assez vite qu'elles n'ont rien d'une inébranlable armature idéologique. Elles sont au mieux reliées à une connaissance de l'actualité énergétique planétaire ; elles naissent surtout d'une prise de conscience des évolutions des prix du carburant. Le plus souvent, ces représentations sociales sont sans rapport direct avec l'ambition politique de *transition énergétique*. Elles sont bien davantage le fruit de préférences individuelles pragmatiques traduisant une aspiration à la réduction des tensions qui pèsent sur les budgets et les emplois du temps familiaux.

## **2 – Comment analyser ces initiatives allant dans le sens d'une *transition énergétique* en l'absence de véritable politique publique ?**

Plusieurs accédants à la propriété restreignent à dessein l'étendue du spectre géographique de leurs investigations immobilières. D'autres vérifient l'accessibilité en transport en commun du logement convoité. Quel est le statut de ces petits gestes qui participent à construire les fondements d'une « mobilité raisonnée », sinon « durable », présageant d'une *ville des courtes distances* ? Nous repérons trois catégories distinctes de comportements *éco-compatibles* :

### **2.1 – La volonté de « bien faire » écolo-militante**

Les personnes affichant leurs soucis de préserver l'environnement ou de lutter contre le gaspillage énergétique éprouvent la fragilité de leurs convictions et les potentielles contradictions que comporte leur mode de vie à chaque occasion de mobilité. Des tactiques de mise en cohérence des valeurs et des pratiques sont alors imaginées. Il s'agit, en effet, de réduire la *dissonance cognitive* (Festinger, 1957). C'est ainsi que l'on désigne le malaise psychologique que ressentent plusieurs de nos interlocuteurs dont la sensibilité environnementale entre en contradiction avec des pratiques de mobilité énergivores. Labranche (2012) considère qu'il n'est pas abusif de qualifier de schizophrénie cette tension en situation d'arbitrage<sup>12</sup>.

11 [rue89.nouvelobs.com/2014/02/16/lerreur-petite-maison-village-640-euros-gasoi-mois-249978](http://rue89.nouvelobs.com/2014/02/16/lerreur-petite-maison-village-640-euros-gasoi-mois-249978)

12« Le 'schizophrène écologique', comme n'importe quel autre individu, fait constamment une évaluation des différents coûts et avantages, économiques et autres, mais de plus, il se sent coupable lorsqu'il ne traduit pas ses valeurs en actes » (Labranche, 2012).

Pour plusieurs personnes revendiquant une sensibilité écologique, une façon de réduire cette dissonance passe par le rapprochement des localisations relatives (domicile et travail-s). S'il est tout à fait anecdotique, l'exemple le plus marquant est celui de Brigitte décrit plus haut.

C'est la sœur de Brigitte qui l'a « alerté sur [l'importance de] faire attention en termes de transports. Des fois, on se dit 'ce n'est pas grave' [d'aller habiter dans le périurbain] et finalement ça peut devenir très lourd dans le quotidien et ça a des répercussions ».

Mais le rapprochement des localisations relatives n'est qu'une des facettes des comportements *éco-compatibles* s'inscrivant dans la logique d'une *transition* énergétique. Les exemples qui suivent montrent qu'on peut même se placer en situation de résistance à l'idéal théorique du rapprochement des logements des lieux de travail que promeut la 'ville cohérente' théorisée par Korsu, Massot et Orfeuil (2012).

Clara et Florent forment un jeune couple qui souhaite vivre dans un quartier qui « reste accessible à pied [depuis la ville-centre], proche des copains, proche des parents... ». Cette facilité, d'après eux, contribue aussi à rendre « les quartiers agréables à vivre ». Ils prospectent donc pour une maison à Lille ou dans la première couronne périphérique lilloise. Pourtant, Florent travaille à Bailleul, et Clara à Armentières. Autant de raisons qui pourraient les pousser à la périurbanisation dans l'ouest de la métropole. Mais ils n'envisagent pas de quitter la ville de Lille. Ils font un choix fort, celui du mode de vie urbain que cette localisation permet. Pétris de valeurs éco-responsables, la localisation de leur futur logement n'est pas jugée optimale d'un point de vue énergétique.

Pour autant, Clara et Florent ne cherchent pas améliorer ces localisations relatives mais optent pour autre levier d'action : leur choix **de modes de transports alternatifs** leur permet de rétablir une certaine consonance cognitive. Le couple minimise l'impact (économique autant qu'énergétique) de leur choix résidentiel en préférant entreprendre leurs navettes quotidiennes respectives vers Bailleul et Armentières en covoiturage.

Clara part « avec une collègue qui [la] prend à Porte des postes [tous] les matins ». Quant à Florent, il utilise la voiture du couple, « c'est une voiture GPL qui consomme pas grand-chose » et « fait un petit circuit » pour aller « chercher une ou deux personnes » avec qui il fait la navette quotidienne.

Choisir un mode de transport alternatif, énergétiquement plus sobre ou plus optimisé, c'est l'autre levier possible pour réduire la *dissonance cognitive* qu'éprouvent des personnes se disant sensibles à l'écologie. Cependant, cette sensibilité n'intervient que rarement seule. Stéphane Labranche (2011, 2012) concluait son enquête quantitative par ces mots : « le changement climatique n'est pas un facteur de décision dans la mobilité quotidienne. [...] Le confort, la rapidité et la liberté sont plus déterminants et ce, même pour les acteurs pour qui le climat représente le défi du 21<sup>ème</sup> siècle ». Les valeurs environnementales produisent parfois un malaise à l'échelle individuelle mais assez rarement un changement mécanique dans les pratiques au quotidien. « La réduction de l'écart [entre valeurs et pratiques] passe par la modification du discours, des idées, relative aux pratiques dissonantes, plutôt que par un changement des comportements » (Labranche, 2012). Même si, le cas échéant, une évolution des comportements permet bien de réduire la

dissonance, il existe aussi divers « systèmes de justification » (Rocci, 2010) qui permettent sinon de supporter cette dissonance.

Il convient ici de souligner que si aucune politique publique destinée aux accédants à la propriété n'oriente les choix de localisation des ménages, c'est par le biais de politiques publiques s'adressant aux salariés des entreprises, que le covoiturage entre collègue est remis au goût du jour. En effet, sous l'impulsion de l'ADEME, des politiques de *mobilité durable* sont mises en place lorsque l'entreprise est volontaire pour entreprendre un PDE.

## **2.2 – Le « bon sens » : entre rationalité économique et rationalité temporelle**

Il n'y a pas besoin de se revendiquer « militant » ou « écologiste » pour questionner la pertinence de la solution de transport automobile, notamment lorsque elle apparaît chère (avant d'être énergivore). A côté de la « figure de l'écolo » il y a la figure du « bon sens » (Martouzet, 2012).

Brigitte a une nette préférence pour la marche et les transports en commun et pour la localisation de ses prospections à proximité immédiate de Lille, il y a « bien sûr » cet « aspect écologique » dit-elle, mais ça ne suffit pas. C'est surtout qu'il y a des gains d'efficacité et de performance à retirer. Ce qui importe, c'est l'aspect « fonctionnel » dit-elle, « parce que si on travaille par exemple à une demi-heure d'ici, sachant bien que les bouchons commencent à 8h du matin, il faut vraiment sortir [de chez soi] beaucoup plus tôt [quand on habite loin]... Il faut partir à cinq heures, six heures de chez soi... ».

Mentionnons le cas de Anne, à Lyon, qui n'élargit son périmètre d'investigation qu'avec beaucoup de précautions pour finalement renoncer à acheter pour l'instant.

Dans la famille de Anne, l'aspiration à une proximité des services est appréciée : « [Avec] les petits, on va à pied à l'école... ça c'est super... les petits commerces pas loin ». Mais elle entre en contradiction avec l'aspiration au « petit bout de jardin ». Ces aspirations contradictoires poussent à élargir le périmètre d'investigation immobilier. Et leur incompatibilité suppose de faire des sacrifices ; ils nécessitent d'établir des priorités. Mais chez Anne, on voit clairement se dessiner au fil du discours une priorité pour l'accessibilité quitte à réduire la taille du jardin : « les critères principaux c'est quand même 'ne pas prendre la voiture pour aller acheter une baguette', ça je trouve ça incroyable... Enfin voilà... et 'ne pas faire faire trop de kilomètres aux enfants'... pour aller à l'école le matin... voilà les principaux critères...».

Au fur et à mesure des visites, le couple ne rapporte plus autant l'éloignement à une distance objective mais à une distance-temps qui tient compte des conditions de congestion du trafic quotidien ou des possibilités de franchir des coupures urbaines : à Lyon, la traversée de la Saône est un bon exemple. Anne et son conjoint « élargissent doucement » autour de Caluire leur périmètre d'investigation en direction de Fontaine ou Sathonay, tout en contrôlant activement l'évolution induite des contraintes de déplacement.

A chaque visite, Anne vérifie « s'il n'y a pas un [bus scolaire] junior direct ou un bus [urbain] (...) qui ne soit pas trop trop pénible pour les petits ». Anne précise : « on

n'est pas prêts à faire 30 km pour se trouver une super maison bien moins chère que là, même si ça doit être très agréable, c'est trop [de temps] le matin et le soir. Nous on n'est pas prêts à faire ça ».

Dans la décision de s'éloigner ou pas Anne pondère différentes contraintes liées à sa condition de femme active mère de trois jeunes enfants. Elle évalue les surcoûts financiers et symboliques (garde supplémentaires, renoncements professionnels, fatigue supplémentaire pour l'ensemble de la famille) au regard d'un désir d'accession à la propriété qui viendrait certes conforter un statut social mais qu'elle estime déjà avoir par ailleurs.

L'économie du temps, comme l'économie d'argent, sont au moins autant que les valeurs au cœur des petites décisions *éco-compatibles*. Si les accédants à la propriété sont parfois critiqués pour l'ignorance voire l'inconséquence énergétique de leurs arbitrages tout à leurs rêves pavillonnaires (Debry, 2012) l'enquête révèle, au contraire, un surprenant souci du « prix » à payer pour cette localisation : mobilité moins aisée, plus contraignante en temps ou plus chère et, au passage, moins écologique.

Finalement, les valeurs *éco-compatibles* ne produisent guère l'arbitrage. Le cas échéant, elles accompagnent le changement en lui donnant du sens. En situation de proximité du domicile des destinations du quotidien, ces valeurs produisent de la récompense, elles mettent l'individu en situation de consonance cognitive. En situation d'éloignement du domicile des destinations envisagées, les valeurs produisent de la dissonance cognitive et poussent l'individu à trouver des solutions de transport alternatives, moins gourmandes, venant symboliquement compenser la dépense énergétique engagée.

La logique axiologique – très tôt théorisée par Max Weber – qui permet d'analyser des comportements altruistes et désintéressés pour lesquels on ne peut espérer tirer aucun bénéfice soi-même (c'est le cas lorsqu'on s'inquiète pour la 'santé' de la planète) ne répond pas, à elle seule, à l'ampleur des petits gestes du quotidien qui nous sont rapportés. Mais cette logique vient appuyer, conforter et légitimer d'autres logiques, dont certaines sont parfaitement utilitaristes (l'individu la plébiscite étant donné l'intérêt qu'il en retire). L'intérêt est parfois économique. Il peut être temporel aussi. Les accédants à la propriété ne font pas un arbitrage hors-contexte.

### **2.3 – L' « évidence » qui s'impose au pauvre**

Troisième forme de comportement *éco-compatibles* : la frugalité. Loin de la « tentation ascétique à la décroissance » (Latour, 1999) prônée par certains mouvements écologistes ou des théoriciens de la *retraite* (Lovelock, 2007), un certain nombre de personnes interrogées, parmi celles qui entrent le plus dans la catégorie sociale des petits-moyens, disent faire des économies d'énergie parce qu'elles y sont acculées. A l'instar de familles qui stoppent le chauffage en plein hiver parce que leur maison est une 'passoire énergétique' bien trop onéreuse à chauffer, nous rencontrons des familles qui disent restreindre leurs occasions de mobilité.

Sandrine et Alain ont deux voitures. Comme Sandrine est actuellement en congé parental, elle essaye d'en profiter pour « faire des économies d'essence car... comme l'essence augmente ! ». Elle ajoute : « c'est vrai qu'avant je prenais souvent

la voiture pour aller à droite à gauche. Là, je me suis dit que j'allais limiter les déplacements vu le prix de l'essence...». A titre d'exemple, elle explique que « cette semaine, [elle] est restée pratiquement tous les jours à la maison ». Et pour les courses, Sandrine « ne [va] pas y aller tous les jours ou 2-3 fois par semaine ». Elle dit : « non, non... j'attends le week end (...) c'est pour ça que cette semaine je ne suis pas sortie... laisser de l'essence, ne pas trop en remettre ». Toutefois, le couple ne va pas jusqu'à se séparer de la seconde voiture.

Émilie redoute de se laisser séduire par une maison au point de sous-estimer les questions d'accessibilité sous-jacentes pour des raisons économiques, elle craint d'en arriver à dire : « *Ah ben je l'aime bien cette maison, mais ah, merde, elle est un peu loin* ».

Christiane et Jacques sont intermittents du spectacle à Lyon. Ils vivent dans une maison vétuste, mal isolée et difficile à chauffer, meublée avec des objets de récupération. Ils aimeraient accéder à la propriété mais au fil de leurs prospections, ils réalisent que le projet est compromis. Leur renonciation s'explique en grande partie par le poids économique de la dépense énergétique :

Christiane - « Il faut être au moins à 60 km peut-être pour trouver des choses abordables, peut être plus, 80 km, je crois maintenant, je n'en sais rien... Il faut avoir une gare pas loin (...). Dès que tu te retrouves avec deux voitures ça te coûte ... enfin c'est compliqué quoi. Tu regardes tous ces trucs là. Tous ces postes là sont vachement [chers] (...) Tu achètes un truc pas cher [mais] si ça te coûte le double en transport... ».

Edgar Morin (2007) fait une différence entre *conscience écologique* et *pensée écologisée*. La conscience peut être facile à susciter « dès qu'il s'agit de maux, de nuisance : voilà un Tchernobyl, voilà un Seveso, voici une catastrophe ». Alors que susciter la *pensée écologisée* « est très difficile parce qu'elle contredit des principes enracinés en nous dès l'école élémentaire, où l'on nous convainc qu'on est condamné à la clôture des disciplines, que leur isolement est indispensable ».

Cette distinction nous renvoie à notre enquête ; elle ne conclue pas que les individus interrogés se détournent des problématiques écologiques. Mais on s'inquiète, on redoute même, cet avenir énergétique moins généreux à la manière dont on prend conscience d'une catastrophe qui se prépare. En somme, il s'agit bien d'une *conscience écologique* qui se diffuse progressivement dans toutes les catégories sociales. ; une avancée qui se confirme par la lente évolution de l'« image des modes de transport » chez les Français (Kaufmann, Tabaka, Louvet, Guidez, 2010) et par des aspirations relatives à la mobilité nettement plus sobres d'un point de vue énergétique au cours des dix dernières années. En effet, d'un point de vue culturel, on peut avancer que « la transition énergétique avance par le bas, dans un mouvement à bas bruit qui n'est guère perçu par les organisations nationales ». (Cacciari, Dodier, Fournier, Gallenga, Lamanthe, 2014).

Toutefois, les pratiques *éco-compatibles* ne s'inscrivent pas toutes, loin s'en faut, dans un système de valeurs revendiquant et s'appropriant des objectifs de *transition énergétique* dans le cadre d'une *pensée écologisée*. Ces objectifs dépassent très largement les tribulations quotidiennes de nos interlocuteurs. Interpréter une baisse de mobilité dans ces

conditions comme une évolution '*allant dans le bon sens*' serait même un fâcheux contre-sens. Il convient d'être particulièrement prudent avant de prétendre « voir » l'amorce d'une *transition énergétique* dans l'évolution des comportements de déplacement et les choix de localisation. On peut même se demander si la notion de *transition* est la plus appropriée pour décrire les faits que nous observons. Deux raisons nous permettent d'en douter.

- D'une part, à l'échelle individuelle, le changement est **tout sauf progressif**. Dès qu'on aborde des changements concrets passant par une évolution des pratiques de mobilité ou des choix de localisation affectant la vie quotidienne et les comportements routiniers, un clivage apparaît entre d'une part des personnes qui envisagent le changement sur un mode radical et abouti (écologistes militants) ou sur le mode de la renonciation (familles paupérisées sans autre choix) et d'autre part, des familles qui font le « dos rond », qui s'accrochent à l'existant.
- D'autre part, la notion de *transition énergétique* traduit l'idée d'une **conscience des enjeux énergétiques d'échelle planétaire**. Si nous avons constaté que cette conscience émerge, nous avons surtout montré que bon nombre d'interlocuteurs n'envisagent l'énergie que dans sa dimension locale et conjoncturelle et dans une perspective utilitariste le plus souvent égocentrée.

Les familles s'imaginent encore pouvoir isoler le problème énergétique auquel elles commencent à faire face et elles espèrent le contenir tant elles sont « commandées par un paradigme qui contraint à une vision segmentée des choses ». Bien souvent « habitués à penser l'individu séparé de son environnement » (Morin, 2007), nous faisons de la résistance face aux évidences et refusons de mettre le doigt dans l'engrenage auquel mène le processus de *transition énergétique* à terme : une complète mise à plat de nos modes de production, de consommation et d'organisation. Nous y sommes d'autant moins enclins qu'aucune volonté politique forte ne vient fixer de cap, laissant s'éterniser la controverse pro / anti-*transition énergétique*. La mise à plat fait peur et pousse d'autant plus à l'attentisme que les familles ne se sentent pas accompagnées.

En effet, à ce stade de l'analyse, il convient de confirmer le constat de lacune dans la politique publique énergétique à destination des familles en accession à la propriété. Si tout est fait pour orienter leurs choix dans les qualités énergétiques intrinsèques du bâti, rien n'est dit ni fait pour les orienter dans leurs choix de localisation.

## C / Pistes et préconisations

Doit-on rendre obligatoire la rencontre entre un accédant à la propriété et un conseiller info-énergie préalablement à toute transaction immobilière (comme peut l'être le passage chez le notaire) ? Si c'est pour que lui soient présentées des listes de localisations 'compatibles' d'après le profil socio-démographique du candidat à l'accession à la propriété (revenus, taille du ménage...), c'est probablement inutile. Si c'est pour examiner avec lui les différents projets immobiliers qui s'offrent à lui afin de les rendre comparables d'un point de vue énergétique, cette alternative pourrait devenir constructive ; en particulier si cette comparaison se fait eu égard :

- aux destinations routinières de chacun des membres du ménage
- aux préférences modales et aux intentions d'évolutions des pratiques suite à la relocalisation
- à la complexité des agendas familiaux et professionnels

Certes, comme nous l'avons montré plus haut, les choix de localisation résidentielle sont rarement considérés dans leurs seules dimensions énergétiques. Mais à ce jour, il ne fait aucun doute que les conséquences énergétiques – donc économiques – sont trop rarement pointées tant par les professionnels de l'immobilier que par les politiques publiques énergétiques. Cette dernière partie vise à discuter de l'opportunité de créer un indicateur « mobilité » comme il en existe déjà pour la performance énergétique intrinsèque aux logements. Comment permettre la comparabilité des localisations ?

### 1 – Vers une nouvelle « étiquette mobilité » ?

#### 1.1 – Un témoignage enthousiaste

Brigitte et Sophiane comptent parmi les « bons élèves » de la politique publique. Ils contrôlent systématiquement les étiquettes de performance énergétique et se sont donnés des limites à ne pas dépasser, ils étudient attentivement l'isolation du logement, la présence ou non de double vitrage, le type de chauffage. Enfin, Brigitte a classé toutes les maisons visitées selon leurs niveaux d'accessibilité à la gare Lille Flandre en transports en commun, point central à partir duquel elle sait n'avoir plus que 20 minutes de trajet avant d'arriver à son lieu de travail. A l'issue du second entretien, nous avons quitté notre posture peu directive pour révéler l'objet principal de la recherche : les différentes dimensions énergétiques et leur rôle dans les choix de localisation. Nous évoquons alors la perspective d'une étiquette « mobilité » :

*Q : Certaines personnes ne s'intéressent pas du tout aux étiquettes énergétiques. D'autres, comme vous, les regardent. Je constate aussi que vous êtes très attentifs à l'accessibilité en transports en commun. Est-ce que ça pourrait vous intéresser de savoir que le logement, avant même de le visiter, il est dans un lieu facile d'accès au centre, avec une étiquette par exemple ?*

Brigitte : « Ah ben oui... [interloquée] Ah ben oui, parce que je le fais de toute façon, ce travail... ».

*Donc si vous saviez automatiquement...*

Brigitte : « Ah oui... [elle s'exalte à l'idée du temps de travail qu'elle aurait pu économiser] Ah oui, oui, oui et oui... d'ailleurs si je ne l'avais pas fait, je ne me serais pas rendue compte que selon le mode de transport [bus, métro ou BHNS] on ne peut pas aller au même endroit. Quand on prend le métro, on peut aller plus loin [en 20 minutes] ».

## 1.2 - Des dimensions de natures différentes

Un argument en faveur de la mise en place d'une étiquette « mobilité » tient à la nature spécifique de la dimension énergétique découlant de la localisation résidentielle. Cette différence de nature doit s'entendre à deux points de vue : **niveau d'irréversibilité** d'une part et **difficulté de maîtrise** d'autre part.

En effet, si le niveau de consommation énergétique intrinsèque au logement est potentiellement passager ou provisoire moyennant investissement (on peut toujours faire des travaux d'isolation ou changer une chaudière plus tard), les dépenses en transports sont plus irréversibles une fois la localisation choisie. Par conséquent, les impacts énergétiques du choix résidentiel n'ont pas la même pérennité, ne constituent pas le même engagement dans le temps. La localisation mérite d'être anticipée car c'est elle qui est la plus irréversible quand bien même, désormais, on n'achète pas un logement pour la vie, mais pour le revendre quelques années plus tard<sup>13</sup>.

D'autre part, si le niveau de consommation énergétique intrinsèque au logement est aisément maîtrisable à l'aide d'une assistance domotique ou d'une amélioration technique qui ne requiert guère d'"effort" d'un point de vue comportemental<sup>14</sup> (on place des ampoules basse consommation, on isole, on change de chaudière, on installe des thermostats et automatismes qui réagissent à notre place), ce n'est pas le cas pour l'évolution de la consommation énergétique en transport quand la localisation a mal été anticipée. Une telle ambition réclame inéluctablement :

- une évolution des comportements de déplacement contraignante et/ou complexe à mettre en œuvre (pratiques de covoiturage, autre choix modal que la voiture, détours pour chaînage des activités...)
- ou une relocalisation des destinations du quotidien au moins aussi difficile à envisager, particulièrement pour ce qui concerne la localisation des emplois.
- ou encore, de s'engager dans une pratique de déplacements alternants de longue distance aussi épuisante qu'onéreuse.

Ainsi, une fois la localisation résidentielle déterminée, seule une évolution comportementale conséquente peut compenser une complexité d'accès ; elle suppose un profond changement des routines du quotidien pour y parvenir.

Axée sur les seules économies d'énergies dans le bâti, la politique publique énergétique

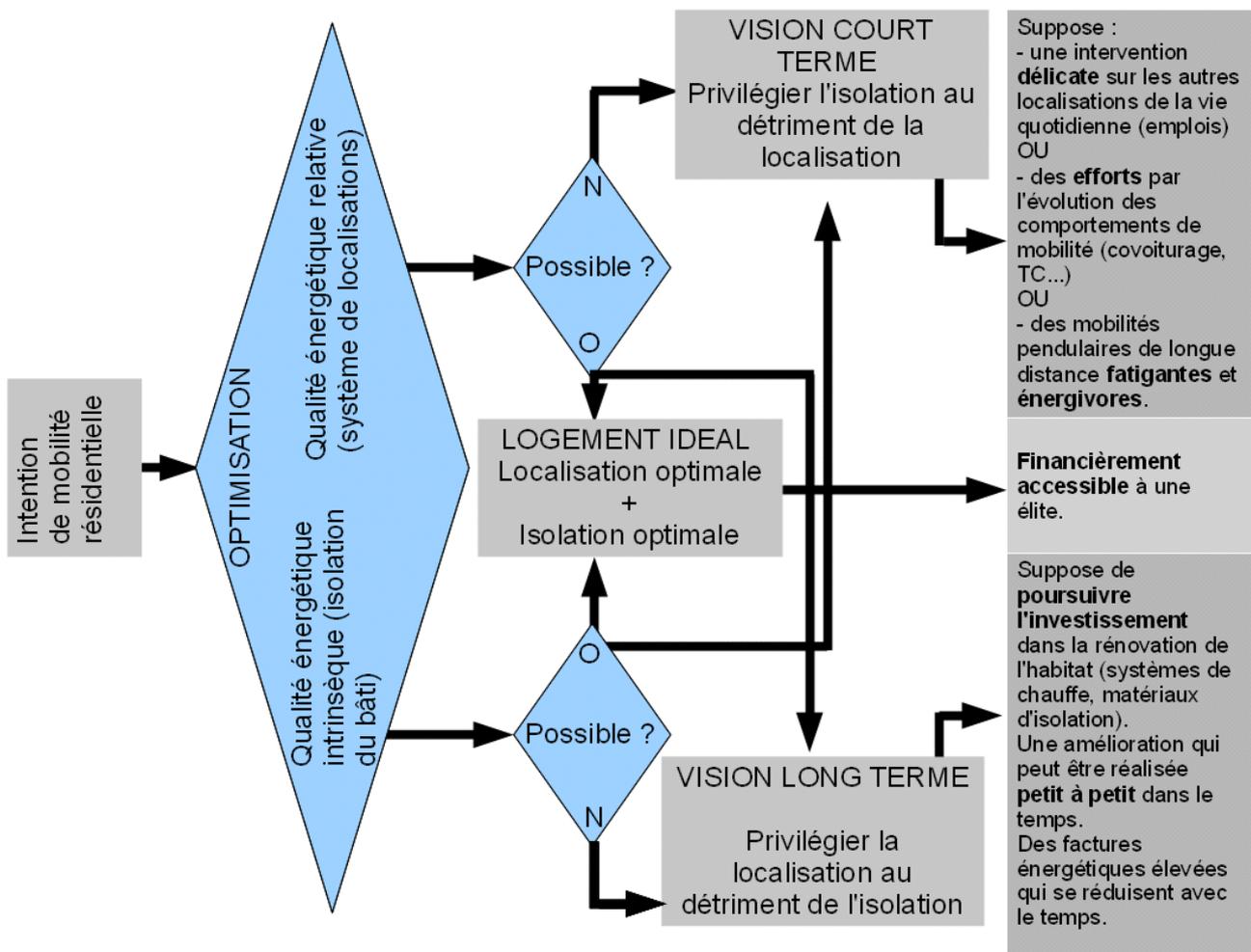
---

13 Sur ce point, on peut se reporter aux travaux d'Hélène Ducourant : Communication de Novembre 2012, « Acheter puis revendre. Trajectoires d'accès à la propriété et mobilité sociale », Journée Jeunes Chercheurs ReHal, Lyon.

14 Ils ne requièrent aucun effort comportementaux voire, poussent à des comportements moins vertueux comme le montrent de nombreux travaux consacrés aux 'effets rebonds', même si l'explication du phénomène est sans doute moins mécaniste qu'il n'y paraît. C'est plutôt une recombinaison des routines qui produit ces sur-consommations faisant suite à l'optimisation d'un facteur énergétique donné. (Némoz, Wallenborn, 2012).

actuelle promeut une voie « à court terme » vers l'amélioration du bilan énergétique du logement qui, malheureusement, réclame ensuite des efforts considérables pour atteindre l'optimum énergétique (localisation + isolation).

Envisager une seconde politique publique, qui plébisciterai en premier lieu la qualité des choix de localisation aurait pour intérêt que l'amélioration de la qualité énergétique du bâti (isolation par l'extérieur, par exemple) peut s'envisager par la suite. Elle peut souvent être réalisée dans un second temps, petit à petit, au fur et à mesure des ressources financières que le ménage peut y consacrer et sans exiger de sa part une révolution des pratiques routinières. Si le bénéfice énergétique d'une telle politique publique n'apparaît qu'à long terme, n'est-il pas plus durable ?



**Figure 1 : Vers une mobilité résidentielle durable : essai de schéma logique**

Il paraît pertinent de mieux anticiper cette localisation résidentielle car c'est d'elle que dépend un niveau de maîtrise de la mobilité quotidienne. Il semble opportun d'offrir aux accédants à la propriété une assistance à la prise en compte des dimensions énergétiques consécutives à une localisation donnée. Relativement aux dimensions

énergétiques intrinsèques au logement, elles sont plutôt moins bien connues et surtout plus irréversibles et plus complexes à maîtriser. S'il peut y avoir une souveraineté a posteriori des dépenses énergétiques intrinsèques (réduire sa consommation dans la perspective d'une maîtrise des dépenses), c'est plus difficilement le cas dans les transports. Or, la seule véritable occasion de manifester souverainement sa volonté se situe au moment du choix résidentiel. Xavier Desjardins et Lucile Mettetal (2012) ont bien montré que « les habitants ont le sentiment de pouvoir maîtriser leurs consommations énergétiques » intrinsèques au logement et disent au contraire, que « dans le domaine de la mobilité, la consommation énergétique leur semble incompressible », d'autant plus fréquemment qu'ils vivent dans le périurbain.

## **2 – Quelques initiatives, à ce jour isolées**

Si les initiatives n'en sont encore qu'au stade de projet, des propositions de prise en compte de la localisation résidentielle dans ses impacts énergétiques voient le jour. On pouvait récemment lire dans une note d'analyse du Centre d'Analyse Stratégique les propos qui suivent :

« La mise en place d'un outil de calcul du "coût complet" d'un choix de localisation implique la construction d'un modèle permettant à la fois de mobiliser les coûts du foncier et d'estimer les coûts de transport et leur évolution en fonction d'un certain nombre de paramètres (distance domicile-travail, existence ou non de transports collectifs). Sa construction pourrait être confiée au Commissariat général du développement durable (CGDD). Cet outil pourrait être mis à la disposition des particuliers comme des pouvoirs publics » (collectif, 2013).

L'idée d'une étiquette énergétique ou de tout autre forme d'échelle évaluant le coût énergétique d'une localisation résidentielle vient manifestement répondre à une attente, au moins des collectivités, comme les travaux de Fabrice Hasiak à Dunkerque l'on bien montré (figure 2). Par ailleurs, les travaux de Jean-Philippe Antoni ont montré que la modélisation suivie d'une normalisation de l'outil ne semble pas impossible (figure 3). Les chercheurs du laboratoire THÉMA de l'université de Franche-Comté ont mis au point un logiciel capable d'évaluer des étiquettes énergétiques pour une zone, à partir de la mobilité présumée des habitants. Enfin, tout indique qu'on vient répondre à un « besoin » d'assistance qu'éprouvent plusieurs accédants à la propriété si l'on en croit les démarches engagées conjointement par une agence immobilière (figure 4), le site de géolocalisation mappy et le Stif (figure 5) en région parisienne, pour permettre aux personnes en recherche de logement d'optimiser leur localisation.

Enfin, l'association de lobbying Effinergy suggère d'orienter les choix résidentiels des ménages du point de vue des conséquences énergétiques de la mobilité quotidienne moyennant un nombre limité de questions fermées (figure 6). Les résultats – qui prennent en compte des données d'enquête nationale et régionales (EMD, ENT D) – semblent prometteurs mais le logiciel<sup>15</sup> mis en ligne à ce jour dans sa version bêta produit encore des résultats incohérents.

---

<sup>15</sup> <http://www.effinergie-ecomobilite.fr/>

### **3 – Des précautions sont nécessaires**

Avant de s'engager aveuglément sur la voie d'une énième norme et d'un nouvel indicateur synthétique, il n'est pas inutile de prendre un peu de recul et un certain nombre de précautions. La question est de savoir quelle aide il est opportun de fournir aux accédants dans l'évaluation des conséquences énergétiques d'une localisation donnée.

#### **3.1 - Se départir de la notion de "critère"**

Le DPE vise à orienter le choix résidentiel en élevant les dimensions énergétiques au rang de 'critère'. Mais il convient de rappeler que tous les accédants ne sont pas attentifs au système d'étiquettes énergétiques ni à une quelconque forme rationnelle de 'critère'.

Johan se souvient : « [Au début], je me faisais rembarrier dans les agences immobilières parce que [je ne savais pas précisément] si je voulais un garage ou pas, combien de chambres... Moi je leur disais « ça n'est pas vraiment important ». Par contre j'avais déjà un secteur bien défini : Allaines, Haubourdin, Emmerin et un peu aux alentours... Sequedin. Pour rester un petit peu dans ce que je connais et ce que j'aime. Mais ensuite, je n'avais pas vraiment de [critère]... Personnellement, je voulais une belle pièce à vivre mais après voilà c'était la seule chose importante. Et si j'avais pu avoir un jardin à l'arrière, ça aurait été idéal ».

Les 'critères' sont le fruit d'un apprentissage, au fil des visites, au fur et à mesure que le « métier » d'accédant « rentre ». Mais ces 'critères' ne sont pas le propre du sens commun. En matière de choix résidentiel, on serait plutôt dans un processus de sédimentation de l'infinité des désirs que l'on aimerait bien 'faire tenir' ensemble. En somme, l'étiquette énergétique vient réifier l'illusion d'une décision d'achat prise selon des 'critères' préexistants, définitifs, en nombre limités, aussi consciemment rationalisés les uns que les autres et objectivement mis en balance. On sait pourtant, depuis les travaux fondateurs d'Herbert Simon (1948) poursuivis par ceux de Haroun Jamous (1969) ou de Lucien Sfez (1981), que la partie visible d'une décision (un moment, une personne, un ordre...) cache une multitude de négociations ayant nécessité des interactions qui composent ou modèlent « la » décision en amont. Cette décision est moins instantanée, univoque et unipersonnelle qu'il n'y paraît. Elle est bien davantage la résultante d'un processus social inscrit dans un temps plus ou moins long.

La fausse évidence d'un arbitrage s'appuyant sur des 'critères', notamment énergétiques, est déjà largement véhiculée par la politique publique. Ne faudrait-il pas substituer une explication en termes de processus à cette analyse classique en termes de 'critères' ? Ne vaudrait-il mieux pas trouver un autre moyen qu'une étiquette pour sensibiliser les accédants à la propriété aux dimensions énergétiques induites par la localisation de leur logement ? Au fond, une sensibilisation à l'éventail des offres de transports selon la localisation d'une part, accompagnée d'une information relative aux impacts économiques d'une localisation sur l'ensemble des trajets quotidiens du ménage d'autre part, ne constitueraient-elles pas les fondements d'une meilleure politique publique ?

### 3.2 – L'instrumentalisation du 'label'

Aussi performante soit-elle, la modélisation de la qualité de l'accessibilité d'un lieu se matérialisant par une tranche de performance sur une étiquette "mobilité" sera nécessairement à nuancer. Une étiquette ne dira jamais tout ne serait-ce parce que, d'une famille à l'autre, les besoins de mobilité et les destinations à rallier quotidiennement sont fort variables.

En outre, une étiquette "mobilité", si elle est mal conçue, comporte le risque de n'être qu'une traduction graphique des distances aux centres. Le cas échéant, elle n'apporterait rien si ce n'est une accentuation de la stigmatisation associée à certaines zones périurbaines.

Il s'agit en effet de tirer parti de l'instrumentalisation qui est déjà faite par les classes sociales dominantes des labels énergétiques existants sur les bâtis (BBC, BEPOS...). Comme nous l'avons plus tôt, le risque de détournement de l'indicateur produit par les acteurs du marché foncier n'est pas faible. Il est indispensable de se demander dans quelle mesure cet indicateur ne viendrait pas favoriser la spéculation dans les zones les mieux dotées en moyens d'accès.

Corinne et Benoît accèdent à la propriété à Marcq-en-Baroeul. Corinne dit : « quand on cherchait une maison, il fallait absolument être proche d'un transport en commun. Ici ça a aussi fait parti de notre choix ». D'ailleurs quand Corinne vente la localisation de leur précédente maison située à Pérenchies, aux franges ouest de la métropole lilloise, elle dit : « c'était à 5mn de la station Saint-Philibert ». Mais concrètement, au quotidien, ni Corinne ni Benoit n'utilise les transports en commun. Benoit se justifie « on verra [plus tard], en tout cas, on sait que c'est toujours bien d'être pas très loin du transport en commun ». Le métro et le tramway sont ici présent comme des atouts (de valorisation du quartier, donc du bien immobilier) et comme des potentiels (pour le cas où) et non comme de véritables modes de transport du quotidien. Pourtant Corinne, qui était la plus attachée à cette proximité du métro, « travaille à Lille, vers [le parc] Jean-Baptiste Lebas » désormais. Selon elle, elle « ne travaille pas à proximité d'une station de métro » alors même qu'il ne se situe pourtant qu'à quelques enjambées de la station Marie de Lille. Mais Corinne se justifie : « Il y avait des arguments, qui étaient [favorables pour prendre] le tram, c'est que j'avais une prise en charge par l'employeur. (...) Je me disais que ça faisait cher de payer le stationnement, ça va vachement vite (...) ton employeur ne prend pas en charge ton stationnement ! [Mais maintenant] j'ai découvert un truc... et ça, si tu ne le sais pas, tu ne le fais pas : tu peux déduire des impôts ton stationnement ! Je me suis renseignée, tu le déduis de tes frais réels ». Et Benoit d'ajouter « Un abonnement de transport en commun avec la moitié financée par l'employeur, c'est quand même... ». « La moitié d'un plein », dit Corinne.

Vincent Kaufmann<sup>16</sup> estime que les potentiels de mobilité (ou *motilité*) deviennent de nouvelles formes de capitaux (au sens de Bourdieu). Parmi les personnes qui peuvent situer leur arbitrage dans une perspective stratégique, certaines évoquent en effet la localisation résidentielle pour la **propension à accéder** qu'elle permet (présence d'une

16« La motilité peut être définie comme la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage pour développer des projets. Ce potentiel ne se transforme pas nécessairement en déplacements, il peut très bien être construit pour rester à court terme à l'état de potentiel afin de permettre, par exemple, une ouverture maximum à des opportunités futures » (Kaufmann, Schuler Crevoisier, Rossel, 2004)

gare, d'une station de métro ou tram...) quand bien même cette possibilité d'utilisation d'un transport alternatif à la voiture demeure à l'état de potentiel ne devant servir que plus tard (par exemple aux enfants quand ils seront en âge de se déplacer seuls...). Cet intérêt potentiel n'est pas à confondre avec du désintérêt. La *motilité* n'a pas nécessairement vocation à se transformer en déplacement. « De nombreux acteurs se dotent d'accès et de compétences, non pas pour être mobiles, mais afin de s'assurer contre des risques de toutes sortes, pour ne pas être pris au dépourvu dans des situations très variées, tant du domaine de la vie quotidienne que de leur carrière professionnelle » (Kaufmann, 2005). L'appropriation de certains potentiels de mobilité « est pensée pour rester à l'état de latence » car pour de nombreuses personnes, « avoir accès à un réseau permet d'élargir le spectre » des possibles, « même si cet accès ne se transforme pas en usage ». Souvent, ce type de comportement prévaut pour les transports publics : « un bon accès à leur réseau est recherché 'au cas où' » (Kaufmann, 2005). Cette explication par les capitaux n'est-elle pas trop naïve quant aux tactiques de spéculation que l'investissement immobilier génère ? Une étiquette « mobilité » ne contribuerait-elle pas à rendre davantage visible les différentiels de classe sans réellement contribuer à une évolution des pratiques de déplacement ?

## Conclusion

En s'intéressant aux candidats à l'accession à la propriété dans les métropoles de Lille et Lyon, nous avons étudié les dimensions énergétiques afférentes aux choix de localisation résidentielle. Notre contribution se focalise sur le rôle joué – ou pas – par les politiques publiques énergétiques françaises à destination de cette population. A l'heure où le GIEC, largement relayé par les médias, martèle l'urgence d'une *transition énergétique*, comment les familles reçoivent-elles les injonctions publiques aux économies d'énergies liées au logement ? A quelles dépenses énergétiques pensent-elles quand elles font un choix de localisation résidentielle ?

Notre travail décrit la myopie d'une politique publique qui n'envisage l'économie d'énergie dans le logement qu'à moitié. Par la mise en place de Diagnostics de Performance Énergétique, l'optimisation visée concerne les qualités énergétiques intrinsèques au bâti (chauffage, isolation). Pourtant, un choix de localisation résidentiel en accession à la propriété étant aussi, potentiellement pour de longues années, le point de départ et d'arrivée des itinéraires quotidiens de tous les membres de la famille il comporte une évidente dimension énergétique au cœur d'un « système » de localisations.

Si nous n'avons jamais été complètement modernes (Latour, 1991), nous sommes tous et toujours soumis aux évidences modernes d'une mobilité pouvant indéfiniment compenser les tensions spatio-temporelles ; tensions liées notamment à des localisations (d'emploi, de résidence, de lieu d'activité...) de moins en moins compatibles. Or, une telle perspective est, au demeurant, énergivore. Or le citoyen a sur les épaules la responsabilité de trouver par lui-même les moyens de sa mobilité et d'une localisation résidentielle optimale. N'est-ce pas faute d'une politique publique énergétique de la localisation résidentielle qu'on s'est engagé dans un processus de périurbanisation reposant sur le règne quasi-absolu de l'automobile, en complète contradiction avec les objectifs affichés de *transition énergétique* ?

Nos entretiens semi-directifs avec les accédants à la propriété démontrent une connaissance des étiquettes de performance énergétique s'appliquant aux logements. Si la réception de cette politique publique énergétique européenne fait apparaître un certain nombre de confusions (les étiquettes d'émission de gaz à effet de serre (GES) sont souvent mal comprises) elle contribue utilement à fonder les arbitrages qui s'appuient sinon sur des croyances fautes d'informations vérifiables. La politique publique énergétique à destination des accédants à la propriété participe donc, dans une certaine mesure, à orienter les choix résidentiels malgré les limites inhérente à toute labellisation (risque de spéculation sur la base de cet indicateur) de contournements des avantages associés (effets d'aubaine) et de détournements tactiques (distinction sociale).

Les mobilités quotidiennes induites par la future localisation résidentielle, quant à elles, font l'objet de calculs parfois approximatifs, estimés à la louche, qui arrivent souvent tardivement dans le processus décisionnel. La dépendance à la voiture dans certaines zones périurbaines est largement passée sous silence, notamment de la part des agents immobiliers. L'essentiel des politiques publiques de *mobilité durable* existantes sont à destination des salariés d'entreprises (via la mise en place de PDE/PDIE) mais n'orientent en rien le choix de localisation résidentielle, pensé comme une donnée.

L'urgence de parvenir à mieux anticiper la localisation résidentielle dans ses conséquences énergétiques nous semble d'autant plus grande que c'est d'elle que dépend un niveau de maîtrise de la mobilité quotidienne pour de longues années. Relativement aux dimensions énergétiques intrinsèques au logement, ses conséquences sont plutôt moins bien connues et surtout plus irréversibles et plus complexes à maîtriser. En effet, une fois cette localisation déterminée, l'optimisation énergétique de cet arbitrage suppose, le cas échéant, des ajustements *a posteriori* contraignants ou complexes :

- une évolution des comportements de déplacement contraignante et/ou complexe à mettre en œuvre (pratiques de covoiturage, détours pour chaînage des activités...)

ou

- une relocalisation des destinations du quotidien au moins aussi difficile à envisager, particulièrement pour ce qui concerne la localisation des emplois.

ou

- ou encore, de s'engager dans une pratique de navettes de longue distance en transports en commun aussi épuisante qu'onéreuse.

Une autre politique publique pourrait utilement s'appuyer sur l'impact (bien compris) qu'une localisation peut avoir sur l'acquisition d'un nouveau véhicule, par exemple, et qui produit déjà un effet de seuil dissuasif car nombre de ménages hésitent à le franchir. L'idée de créer un nouvel indicateur synthétique (du type de l'étiquette énergétique) ne semble qu'imparfaitement convenir. La dimension énergétique que comporte un choix de localisation résidentielle ne semble pas pouvoir s'exonérer d'un examen des situations, au cas par cas. N'y a-t-il pas une mission supplémentaire à donner aux conseillers info-énergie ? Ne pourrait-on pas instituer une aide à l'arbitrage entre les différents projets immobiliers qui s'offrent aux candidats à l'accession à la propriété en les rendant comparables d'un point de vue énergétique ? Cette initiative pourrait s'avérer utile et constructive en particulier si cette comparaison des projets immobiliers se fait dans le respect :

- des destinations routinières de chacun des membres du ménage.

- des préférences modales et des intentions d'évolutions – ou non – des pratiques suite à la relocalisation.
- de la complexité des agendas familiaux et professionnels.

## ANNEXES

**Figure 1 : Les personnes interrogées**

	Lieu	Enquêtés
Donia et Stéphane	Lyon	Stéphane est chef maçon dans grande entreprise du BTP. Souvent parti en déplacements, il revient le WE. Donia reprend des études de psychologie après avoir laissé sa thèse en stand-by pour élever ses enfants. Ils habitent à Vaux-en-Velin et ont de la famille à proximité de Lagnieu. Ils achètent un terrain à Villebois pour faire construire. Donia sait donc qu'il va lui falloir passer le permis de conduire.
Leila et Mohammed	Lille	Leila et Mohammed ont environ 30 ans et plusieurs enfants en bas âge. Ils sont en location à Villeneuve d'Ascq et font construire une maison écologique à Lesquin, à « 5 minutes » en voiture. Mohammed est ingénieur en informatique et reconnaît sa chance de pouvoir aller au travail à pied actuellement, à Villeneuve d'Ascq. Leila est sans emploi actuellement.
Clémentine et ?	Lyon	Gestionnaire chez un loueur de bureaux dans un centre d'affaire au cœur de Lyon, Clémentine vient de trouver un T4 à Vaise. ? est technicien du son radiophonique à Vaise même. L'appartement se situe dans une résidence des années 1970-75, proche de La Duchère. Ils habitent encore à Saint-Didier dans un appartement en location, petit, humide mais convivial et avec jouissance d'un jardin. Ils n'ont qu'un seul véhicule. Ils n'ont pas d'enfant.
Chloë et Cédric	Lille	Chloë et Cédric ont à peine 30 ans et sont en couple depuis 9 ans. Au moment où on les rencontre pour la première fois, ils vivent encore de temps en temps chez les parents de Cédric à La Bassée et le plus souvent chez les parents de Chloë à Sainghain-en-Weppes. Ils envisagent l'achat d'une maison mais n'ont jamais expérimenté la vie commune (vivre chez les parents permet d'économiser pour ce projet). Cédric est entraîneur sportif en CDD à Fâches-Thumesnil depuis 4 ans. Chloë est assistante à l'université depuis 2 ans. Lassés des navettes en train ou en voiture vers/depuis le périurbain, ils achèteront finalement une maison à Lomme, à proximité du métro (que Chloë utilise quotidiennement). Ils n'ont pas d'enfant.
Christiane et Jacques	Lyon	Tous les deux intermittents du spectacle Christiane et Jacques ont la cinquantaine et trois enfants de 20, 18 et 14 ans. Ils habitent à Caluire dans une maison vétuste, mal isolée et difficile à chauffer. Ils envisagent une accession à la propriété

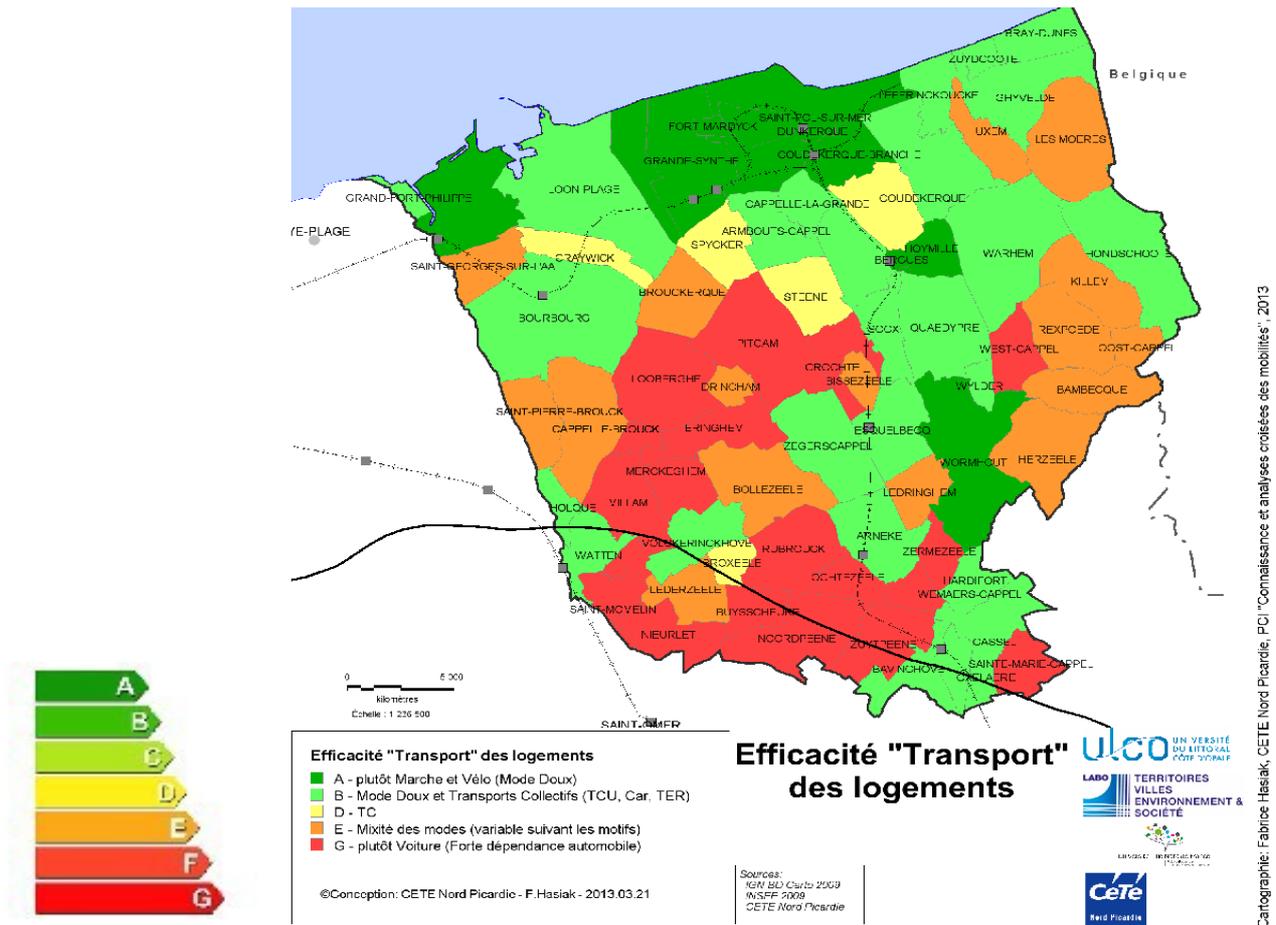
		qui s'avère de plus en plus hors de portée au fil de leurs prospections. Ils affichent une franche hostilité à l'omniprésence de la voiture.
Pascal et Béatrice	Lyon	Jeune couple de moins de 30 ans qui a déjà plusieurs séjours à l'étranger à son actif et un départ pour un an au Canada en perspective. Ils vivent dans un 45m <sup>2</sup> à Villeurbanne. Dans le passé, Béatrice a vécu à Croix-Rousse. Pascal est cuisinier et n'a pas le permis. Béatrice travaille dans l'informatique. Elle est issue d'une famille d'enseignants.
Céline et Yann	Lille	Céline et Yann sont en location à Lambersart (ouest de Lille). Ils accèdent à la propriété dans le périurbain, à Erquinghem. Tous les deux travaillent à la banque BNP (elle est itinérante, lui est en agence, à Roubaix). Céline est originaire des Weppes. Ils ont trouvé à acheter via à un bailleur social qui met en vente son parc. Ils ont 30 ans et vont bientôt avoir un enfant.
Frédéric	Lille	Frédéric est célibataire. Il approche la quarantaine et est originaire de Picardie (Saint-Quentin). Il vient d'acheter à Croix, entre Lille et Roubaix après avoir été locataire dans le quartier de Wazemmes. Il travaille à Roubaix dans l'informatique et il s'est longtemps investi bénévolement dans la gestion d'un bar associatif lillois connu.
Françoise et Patrick	Lille	Françoise et Patrick ont environ 40 ans. Actuellement en sous-location informelle, ils recherchent à acheter. Françoise envisage de s'éloigner dans le périurbain alors que Patrick y est hostile. Elle est chargée de recouvrement chez un huissier à Lille. Lui est électricien (sur chantiers) dans une entreprise de Wattrelos. Françoise et Patrick ont un enfant de 4 ans.
Stéphanie	Lille	Stéphanie est célibataire, trentenaire. Elle est originaire de Lens et vit actuellement à Valenciennes. Elle travaille dans la métropole lilloise comme prestataire d'EDF. Elle accède à la propriété à Tourcoing. C'est un appartement neuf situé dans un quartier de <i>renouvellement urbain</i> pour lequel elle bénéficie d'avantages. Par son achat, elle tente de se donner une raison de refuser la mutation à Paris (siège de sa société) qu'elle sait pourtant être inéluctable.
Jean-Charles et Marie	Lille	Jean-Charles et Marie habitent La Madeleine, à proximité de Lille. Ils accèdent à la propriété à Santes un village périurbain (maison de lotissement mitoyenne). Ils n'ont pas d'enfant mais compte en avoir. Jean-Charles travaille à Dunkerque et à Valenciennes. Il est en charge de la sécurité sur des chantiers. Marie travaille à Lille, elle est agent de voyages. Ils sont originaires de Dunkerque et contents d'avoir pu quitter la ville.
Brigitte et Sophiane	Lille	Brigitte est documentaliste à l'université. Elle n'est pas originaire du Nord. Sophiane, né au Maroc, est enseignant en lycée. Ils sont locataires à La Madeleine. Ils ont juste quarante ans et maintenant que leur situation professionnelle est stable ils cherchent à avoir un enfant. Dans cette perspective, ils veulent

		accéder à la propriété mais ne sont pas pressés. Ils se donnent 2 ans pour trouver. Écolo-économe, ils sont très sensibles tant aux prix qu'aux conséquences environnementales de leurs choix. Avant de parvenir à travailler tous les deux en région lilloise, ils ont eu une période bi-résidentielle de deux ans. Ils recherchent une '1930' de 70 m2 avec jardinet.
Clara et Florent	Lille	Clara et Florent sont trentenaires, originaires de Flandres. Ils n'ont pas d'enfant et recherchent un premier achat dans la première couronne de Lille, pour profiter de la vie urbaine. A Bois Blanc, un quartier populaire de Lille en direction de Lomme, ils trouvent une maison très sale où beaucoup de travaux sont à prévoir. Ils sont sensibles aux problèmes environnementaux. D'ailleurs Florent est chargé de mission en l'habitat durable. Quant à Clara, elle est libraire. Ils n'hésitent pas à faire du covoiturage quotidien pour se rendre sur leurs lieux de travail respectifs (Armentières, Bailleul).
Emilie et Serge	Lille	Après avoir quitté la région parisienne et avoir revendu un appartement qu'elle y possédait, Emilie rejoint Serge à La Madeleine. Elle est cadre pour une entreprise textile à Roubaix (elle a la possibilité de faire du télétravail à domicile). Serge, lui, est consultant avec un statut de cadre, à Lomme. Il est amené à partir en mission fréquemment. La petite quarantaine, ils n'ont pas d'enfant et vivent dans une maison de 130m2 avec jardinet.
Sandrine et Alain	Lille	La quarantaine, Alain est chauffeur bus (dépôt à Marcq-en-Baroeul). Sandrine est femme de ménage dans l'hostellerie à Villeneuve d'Ascq (actuellement en congé parental). Ils habitent à Wattrelos. La famille est à l'étroit : le troisième enfant dort sur le pallier, dans le couloir. Si le couple n'aménage pas les combles, c'est par manque de temps. Il y a des tensions entre des aspirations contradictoires au sein du couple (rester à Wattrelos / fuir la ville). Sandrine et Alain ont été échaudés par une vente qui ne s'est pas faite et aussi par un achat qui n'a pas pu aboutir.
Corine et Benoît	Lille	Après avoir habité à Lompret puis Perenchies, Corine et Benoît sont en location à Marcq-en-Baroeul depuis que Benoît est devenu directeur d'un centre social pour handicapés à Roubaix. Ils auraient préféré déménager dans le périurbain mais ils ont réalisé que ça risquait de ne pas être « pratique ». Corine est éducatrice et travaille dans le centre de Lille. Ils prospectent une maison à Marcq. Ils ont deux enfants, chacun leur véhicule et environ 35 ans.
Fanny et Etienne	Lyon	Fanny est enseignante, Etienne travaille dans l'audiovisuel. Ils ont un enfant et recherche à acheter dans le Beaujolais. Ils sont actuellement en location à Villefranche. Actuellement, Fanny fait des remplacements dans divers établissements scolaires.
Karim et Samira	Lille	Karim est Marocain. Il est arrivé en France en 2000. Il est ouvrier paysagiste à l'aéroport de Lesquin. Samira est au foyer.

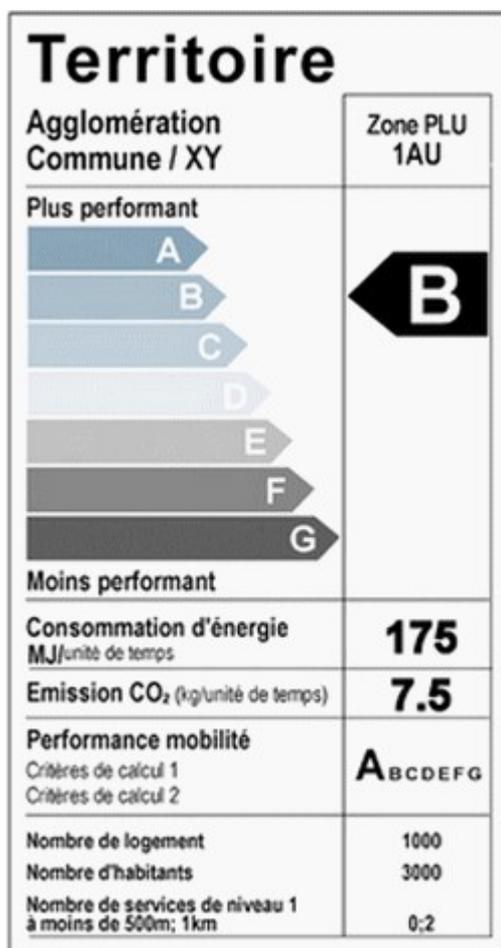
		Ils sont en location dans un 65m2 dans le vieux Lille. Ils ont une jeune enfant.
Amandine et Sylvain	Lyon	Jeune couple sans enfant, Amandine est chargée de communication et Sylvain est artiste.
Gwenaël et Alexia	Lille	Gwenaël est agent comptable hospitalier et Alexia est décoratrice pour Ikéa. Gwenaël est déjà co-proprétaire de son logement avec sa mère. Maintenant qu'il vit avec Alexia, ils cherchent à acheter « pour que ce soit pas l'ex-maison de sa mère ». Gwenaël est très attaché à un territoire familial assez restreint : Allennes, Haubourdin, Sequedin. Ils n'ont pas d'enfant.
Caroline et Damien	Lyon	Caroline et Damien travaillent tous les deux à la SNCF. Caroline est agent commerciale mais elle est actuellement en congé parental car ils ont un enfant en bas âge. Damien travaille à Oullin. Ils sont locataires d'une maison dans le village de Saint Sorlin où ils font construire.
François et Emmanuelle	Lille	François est enseignant à Tourcoing en tant que vacataire. Emmanuelle était chargée de recherche pour l'INRA avant de passer à l'Université. Jeune couple, ils ont vécu à Bordeaux avant d'arriver à Lille. Ils vivent à Fives et n'ont pas d'enfant.
Sara et Walid	Lyon	Sara et Walid forment un jeune couple. Sara est enceinte. Ils viennent de trouver à acheter un appartement des années 1960, rénové, à Vaise. Walid est ouvrier dans le le BTP et Sara est à la recherche d'un emploi en gestion. Ils ont 2 voitures.
Aicha et Xavier	Lyon	Xavier est militaire et Aicha est agent d'entretien. Ils bénéficient d'un logement de fonction et recherchent « une maison à la campagne mais pas trop loin de la ville ». Ils cherchent à rester entre Meximieux et la Boisse. Leurs enfants, adolescents, sont autonomes (scooter, train, bus).
Cécile et Nicolas	Lille	Cécile et Nicolas, jeune couple avec un enfant en bas âge, habitent Wattrelos et cherche à acheter à Wattrelos. Ils sont actuellement en sous-location informelle, chez un oncle. Cécile est chargée de recouvrement chez un huissier et Nicolas est employé dans une PME comme électricien. Cécile revient souvent tard du travail.
Anne et ?	Lyon	Anne et ? sont propriétaires, à Caluire, d'un appartement cosu mais devenu trop étroit pour une famille avec 3 enfants. ? travaille à Villeurbanne (Charpenne) comme pharmacien. Anne travaille aussi à Villeurbanne (Flaschet). Outre le projet immobilier, il y a aussi un projet d'achat d'une pharmacie.

## Figure 2 : Efficacité 'transport' des logements selon la commune.

(Conception : F. Hasiak, CETE Nord-Picardie)



- Figure 3 : Proposition d'indicateur normalisé



Antoni Jean-Philippe , 2010, "Transports : des énergies décuplées au service de la mobilité de demain", *En direct*, numéro 233, Novembre 2010.

Source : <http://endirect.univ-fcomte.fr/download/en-direct/document/en-direct-233.pdf>

Figure 4 : Une agence immobilière s'empare de la question

Source : AvendreALouer.fr



Figure 5 : Le site Internet Transilien

<http://lieuideal.transilien.com/>

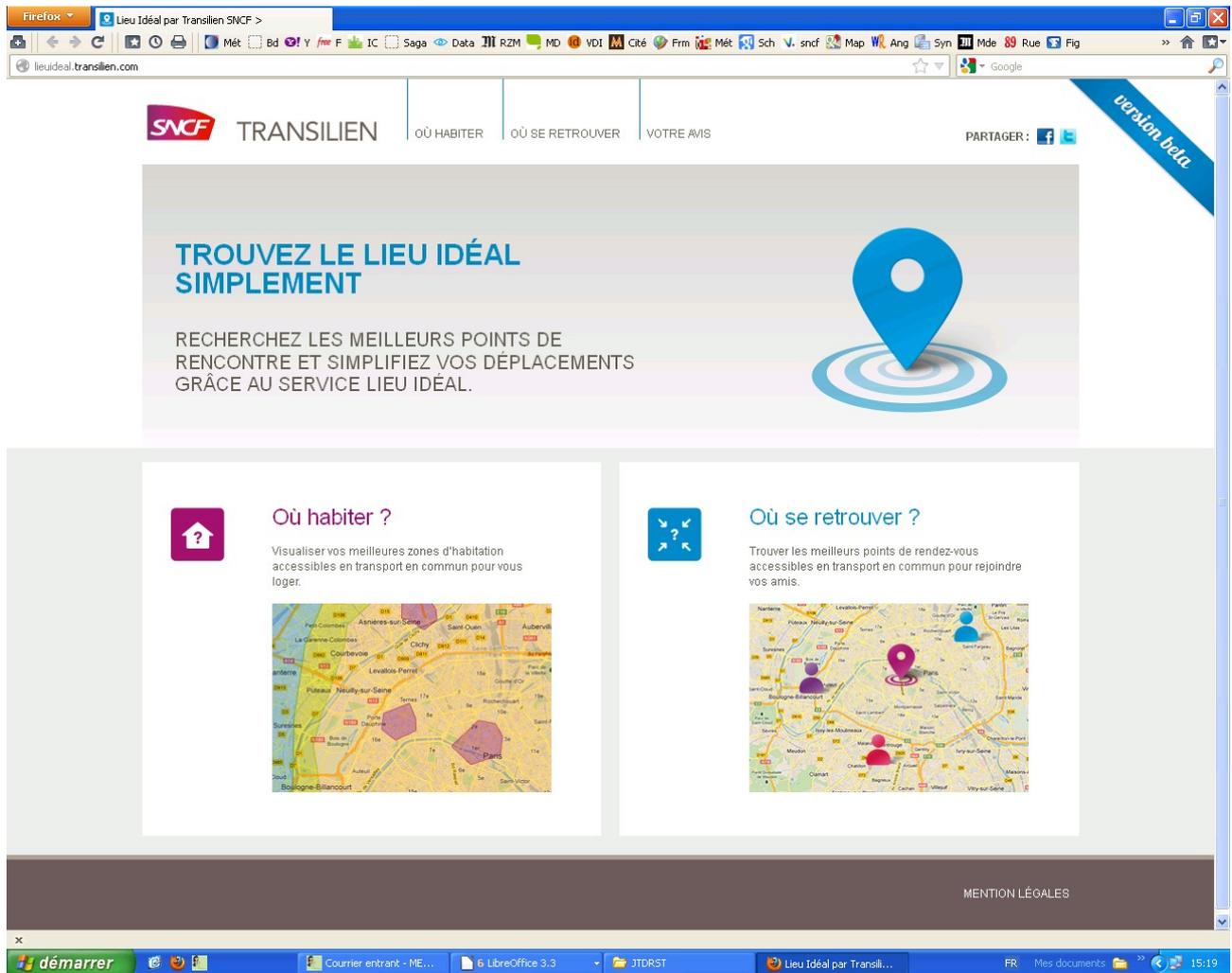


Figure 6 : Une association qui envisage la complexité des situations familiales

The screenshot shows a web browser window displaying the Effinergie website. The page features a header with social media icons (Facebook, Twitter, LinkedIn) and logos for partners: CSTB (Centre Scientifique et Technique du Bâtiment) and QUALITÉ (Qualité pour la Qualité de Logement). The main heading is "ECO-MOBILITÉ effinergie BETA". Below this is a navigation bar with three buttons: "Évaluation du potentiel éco-mobilité des bâtiments", "Méthodologie", and "Espace utilisateur".

The main content area contains a paragraph explaining the tool's purpose: "Cet outil permet d'estimer le « potentiel d'écomobilité<sup>1</sup> » d'un bâtiment ou d'un logement qui correspond aux consommations d'énergie engendrées par les déplacements des utilisateurs de ce bâtiment ou de ce logement. Lors de l'évaluation de la performance énergétique d'un bâtiment ou d'un logement, ces consommations sont également à prendre en compte."

The page is divided into sections for data entry:

- 1 Contexte urbain et réseau de transport existant**
  - 1.1 Votre commune**: "Indiquez le nom de votre commune" with a text input field.
  - 1.2 Contexte Urbain**: "Définir le contexte urbain du projet" with a dropdown menu labeled "sélectionnez...".
  - 1.3 Accessibilité du site par les Modes Doux et Transports en commun**: "Comment qualifiez-vous le niveau d'accessibilité du bâtiment par" with a dropdown menu labeled "Les modes doux (pistes cyclables...) ?" and "sélectionnez".

The browser's taskbar at the bottom shows the Windows Start button, several open applications (including "CONTRIBUTI...", "Présentation...", and "Effinergie - A..."), and the system clock showing 14:10.

## Bibliographie

Aguiléra A., Mignot D., 2002, « Structure des localisations intra-urbaines et mobilité domicile-travail », *Recherche Transport Sécurité (RTS)*, n°77, Paris, INRETS.

Bigot Régis, Hoibian Sandra, 2010, *Les Français avancent à grands pas sur la longue route écologique*, Cahier de recherche n°272, CREDOC, décembre 2010.

Blöss, T., 1997, *Les liens de famille. Sociologie des rapports entre générations*, Paris, PUF.

Bourg D., Whiteside K., *Vers une démocratie écologique. Le citoyen, le savant et le politique*, Paris, Seuil, 2010.

Cacciari Joseph, Dodier Rodolphe, Fournier Pierre, Gallenga Ghislaine, Lamanthe Annie, « Observer la transition énergétique par le bas. L'exemple des acteurs du bassin minier de Provence », *Métropolitiques*, 15 janvier 2014. URL : <http://www.metropolitiques.eu/Observer-la-transition-energetique.html>

Clément Céline, Bonvalet Catherine, 2005, « Familles recomposées et ancrage résidentiel », *Espaces et sociétés*, Erès, 2005/2 - n° 120-121, pp. 79-97.

Collectif, 2013, « Vieillesse et espace urbain. Comment la ville peut-elle accompagner le vieillissement en bonne santé des aînés ? », Note d'analyse n°323 - Février 2013, Note d'analyse du Centre d'Analyse Stratégique, Paris.

Debry Jean-Luc, 2012, *Le cauchemar pavillonnaire*, Montreuil, éditions L'échappée.

Desjardins Xavier, Mettetal Lucile, 2012, « L'habiter périurbain face à l'enjeu énergétique », *Flux*, n° 89/90 Juillet - Décembre 2012, pp. 46-57.

Dodier Rodolphe, 2009, *Individus et groupes sociaux dans l'espace – Apports à partir de l'exemple des espaces périurbains*, HDR Université du Maine, vol. 3, HAL SHS tel-00430480.

Dupuy Gabriel, 2007, "Les nouveaux travaux d'Hercule" in : Lannoy Pierre, Ramadier Thierry (éds.), *La mobilité généralisée : formes et valeurs de la mobilité quotidienne*, Louvain-la-Neuve, Bruylant-Academia, pp.41-45.

Festinger Leon, 1957, *A theory of cognitive dissonance*, Stanford, Stanford University Press.

Flamm Michaël, 2004b, « La mobilité quotidienne dans la perspective de la conduite de vie » in Bertrand Montulet, Vincent Kaufmann (éds.), *Mobilités, fluidités... libertés ?*, Bruxelles, Publication des Facultés Universitaires St-Louis, coll. « Travaux et recherches », pp. 71-94.

Flamm Mickaël, 2004a, *Comprendre le choix modal. Les déterminants des pratiques modales et des représentations individuelles des moyens de transports*, thèse sous la direction de M. Bassand, Lausanne, EPFL.

- Goffman Erving, 1991 (tr. fr.), *Les cadres de l'expérience*, Paris, Minuit.
- Hopkins Rob, 2010, *Manuel de transition : de la dépendance au pétrole à la résilience locale*, Éditions Écosociété.
- Jamous Haroun, 1969, *Sociologie de la décision*, Paris, CNRS.
- Kaufmann Jean-Claude, 1997, *Le coeur à l'ouvrage – théorie de l'action ménagère*, Paris, Nathan.
- Kaufmann Vincent, 2005, « Mobilité et réversibilité : vers des sociétés plus fluides » in *Cahiers internationaux de sociologie*, vol. CXVIII, pp. 119-135.
- Kaufmann Vincent, Schuler Martin, Crevoisier Olivier, Rossel Pierre, 2004, *Mobilité et motilité – De l'intention à l'action*, Presses de l'EPFL, Cahier du Lasur, n°4, février 2004.
- Kaufmann Vincent, Tabaka Kamila, Louvet Nicolas, Guidez Jean-Marie, 2010, *Et si les Français n'avaient plus seulement une voiture dans la tête ? Evolution de l'image des modes de transport*, Lyon, Edition CERTU.
- Kenyon S., Lyons G., 2003, « The Value of Integrated Multimodal Traveller Information and its Potential Contribution to Modal Change », *Transportation Research*, Part F, n°6, pp. 1-21.
- Korsu E., Massot MH, Orfeuill JP., 2012, *Le concept de ville cohérente, penser autrement la proximité*, Paris, La Documentation française.
- Labranche Stéphane, 2011, « La gouvernance climatique face à la mobilité quotidienne. Le cas des Lyonnais », *Environnement Urbain / Urban Environment*, vol. 5, 2011, p. 10-23. <http://id.erudit.org/iderudit/1005874ar>.
- Labranche Stéphane, 2012, « La schizophrénie écologique : le cas des déplacements quotidiens à Lyon », *Vertigo*, Hors-série n°11, mai 2012.
- Latour Bruno, 1991, *Nous n'avons jamais été modernes. Essai d'anthropologie symétrique*, Paris, La Découverte.
- Latour Bruno, 1999, *Politiques de la nautre ; comment faire entrer les sciences en démocratie ?*, Paris, La découverte.
- Latour Bruno, 2012, *Enquête sur les modes d'existence ; une anthropologie des modernes*, Paris, La découverte.
- Lionel Rougé, 2007, « Inégale mobilité et urbanité par défaut des périurbains modestes toulousains », *EspacesTemps.net*, Travaux, 25.04.2007 <http://www.espacestemp.net/articles/inegale-mobilite-et-urbanite-par-defaut-des-periurbains-modestes-toulousains/>
- Lovelock James, 2007, *The revenge of Gaïa ; Earth's Climate Crisis and the Fate of Humanity*, New york, Perseus Books Group.

Martouzet Denis (éd.), 2012, *Le périurbain à l'épreuve des modèles d'habiter – La viabilité périurbaine entre théorie(s) et pratique(s)*, Projet PUCA – Rapport de recherche Périvia, Université de Tours, UMR CITERES.

Meissonnier Joël, 2011, "Le déménagement : un déclencheur des changements dans les choix modaux ? Le cas de trois agglomérations du nord de la France", Dixièmes rencontres francophones Est-Ouest de socio-économie des transports, DRI - Ecole polytechnique de Montréal, 1-5 juin 2011, Montréal, Canada.

Mincke C., Montulet B., 2010, « L'idéologie mobilitaire », *Politique*, « Bougez », n°64, avril 2010, URL : <http://politique.eu.org/spip.php?article1075>.

Morin Edgard, 2007, *L'an I de l'ère écologique*, Paris, Tallandier.

Némoz Sophie, Wallenborn Grégoire, 2012, « Comment comprendre les effets rebonds dans la consommation domestique d'énergie ? Pour une socio-anthropologie des pratiques en transition » in Sophie Poirot-Delpech, Laurence Raineau (éds.), *Regards sur la crise écologique ; pour une socio-anthropologie de l'environnement*, tome 2, Paris, L'harmattan, 'Logiques sociales', pp.165-181.

Pinson Daniel, 1988, *Du logement pour tous aux maisons en tous genres*, Paris, Plan Construction et Architecture, Collection « Recherches ».

Prillwitz Jan, Barr Stewart, 2009, « Motivations and Barriers to Adopting Sustainable Travel Behaviour », working paper, <http://geography.exeter.ac.uk/prost/Downloads/WP2-Motivations-Barrierers.pdf>

Rocci Anaïs, 2007, *De l'automobilité à la multimodalité, Analyse sociologique des freins et leviers au changement de comportements vers une réduction de l'usage de la voiture*, Paris, Thèse de doctorat, Inrets – Université Paris V, décembre, ronéotypé.

Rocci Anaïs, 2010, « Changer nos comportements de mobilité, légitimité et acceptabilité de l'action publique » in Hanja Maksim, Stéphanie Vincent, Caroline Gallez, Vincent Kaufmann (éds.), *L'action publique face à la mobilité*, Paris, L'Harmattan, 'Logiques sociales', pp. 93-117.

Sfez Lucien, 1981, *Critique de la décision*, Paris, Presses de la fondation nationale des sciences politiques.

Simon Herbert A., 1969, *Administrative behavior*, New York, The Mac Millan Co., 1948.

Stranbridge K., Lyons G., Farthing S., 2004, « Travel behaviour change and residential relocation », Paper presented at the 3rd International Conference of Traffic and Transport Psychology, Nottingham, 5-9 september 2004.

Vincent Stéphanie, 2010, « Etre ou ne pas être 'altermobile' ? L'appropriation individuelle de pratiques alternatives à la voiture » in Hanja Maksim, Stéphanie Vincent, Caroline Gallez, Vincent Kaufmann (éds.), *L'action publique face à la mobilité*, Paris, L'harmattan, Logiques sociales.

