



Aller au travail en contexte de crise économique et énergétique: quelques changements émergents

Félicie Drouilleau

► To cite this version:

Félicie Drouilleau. Aller au travail en contexte de crise économique et énergétique: quelques changements émergents. 2013. <hal-02496051>

HAL Id: hal-02496051

<https://hal.science/hal-02496051v1>

Preprint submitted on 2 Mar 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons CC BY-SA 4.0 - Attribution - ShareAlike - International License

Aller au travail en contexte de crise économique et énergétique: quelques changements émergents

Félicie Drouilleau

Post-doctorante

Laboratoire d'économie des transports – LET

Document de travail, première version de la communication :

Félicie Drouilleau et Nathalie Ortar, 2013, « Dealing with Change : Going to Work in a Context of Energy Crisis », *11th Conference of the European Sociological Association*, Turin, Italie.

Introduction

Jean-Pierre Nicolas *et al.* (2012) ont montré, dans leurs travaux, la vulnérabilité croissante des personnes vivant en périurbain lyonnais, aux revenus modestes et moyens. Cette vulnérabilité est traitée, par ces auteurs, essentiellement en rapport avec les efforts budgétaires mis en place pour pallier aux dépenses de transports. En effet, la localisation en deuxième couronne lyonnaise et en périurbain s'accompagne, le plus souvent, d'une « mobilité automobile élevée et de budgets distances en voiture particulièrement conséquents » (2012, p. 31). Par ailleurs, « les ménages repérés comme vulnérables ont des pratiques de mobilité qui apparaissent très dépendantes de l'automobile et avant la hausse récente des prix des carburants ils dépensaient déjà près de 10 % de leur revenu pour leur mobilité quotidienne » (2012, p. 41). Sandrine Wenglenski (2010) indique, par ailleurs, que les « périurbains allouent au transport une part deux fois plus élevée de leur budget que les résidents du centre » (2010, p. 47). Et, selon cette même auteur, les deux figures d'urbains qui ont les marges de manœuvre les plus faibles sont les ménages périurbains et les ménages pauvres.

Mais, si les habitants du périurbain s'éloignent souvent du centre pour trouver la maison de leurs rêves, qui puisse accueillir toute la famille et dispose d'un jardin pour les enfants, on observe également une déconcentration des emplois et des localisations moins centrales des entreprises (Wenglenski, 2010). De cette manière « dans la ville contemporaine, les emplois et les résidences

sont de plus en plus dispersés, et ce d'autant plus pour les emplois et les actifs peu qualifiés » (2010, p. 48). Ces zones de relocalisation sont souvent très mal desservies en transports en commun et peu accessibles : le recours à la voiture apparaît ainsi d'autant plus inéluctable.

Or, la diffusion des résidences, des activités et des emplois dans un périmètre toujours plus large implique un mode de développement territorial fragilisé par le retour de la question énergétique (Desjardins et Mettelal, 2012). Pour mieux appréhender cette fragilité de la localisation périurbaine, Xavier Desjardins et Lucile Mettelal ont analysé conjointement « les consommations énergétiques liées 'au dedans' et 'au dehors', c'est à dire au logement et aux pratiques de mobilité » (2012, p. 48). L'intérêt d'une telle perspective est de montrer l'importance du rapport à l'habiter des résidents périurbains : la centralité de la maison chez ces habitants permet de comprendre un certain nombre de mécanismes de reports de la question énergétique. Cette approche globale, qui inclut tant les déplacements que l'énergie dans le bâti, avait été initiée au début des années 2000 par Claire Plateau dans une étude sur les émissions de gaz à effet de serre en Île-de-France (2006).

Le volet socio-anthropologique du projet de recherche TRANSENERGY, dont nous présentons les premiers résultats ici, se situe dans la veine de ces travaux croisant analyse des usages de l'énergie dans le secteur du logement et des transports. Nous avons choisi d'élargir notre champ d'interrogations et avons adopté une vue proprement *systémique*. En intégrant les questionnements sur les dépenses de transport, à une prise en considération plus générale des coûts de l'énergie et de la *consommation* dans son ensemble, nous avons pu mettre en valeur l'effet de « vases communicants » entre les différents postes de dépenses. Une fois ce premier tableau dressé, il a alors été possible de repérer l'adaptation ou la non adaptation des ménages à la transition énergétique ; c'est à dire leurs attitudes et tactiques face à l'augmentation du prix de l'énergie.

Dans cette communication, nous évoquerons rapidement dans un premier temps les caractéristiques générales du projet de recherche et les éléments de méthode spécifiques à sa partie sociologique. Puis, dans un second temps, nous verrons comment apparaissent des figures de « grands navetteurs » acculés par les dépenses énergétiques tout en examinant les solutions qu'ils tentent de mettre en œuvre pour y pallier.

1.Présentation de la recherche

Projet pluridisciplinaire, en aménagement-urbanisme, économie, géographie, sociologie et

anthropologie, la recherche TRANSENERGY¹, conduite entre 2010 et 2013 sur les « stratégies d'adaptation des ménages et des entreprises face à la transition énergétique », a procédé par la mise en place de plusieurs étapes disciplinaires, intégrées les unes aux autres. Il s'est agi, tout d'abord, pour les économistes du projet, de repérer des zones dans lesquelles les entreprises étaient particulièrement émettrices de CO₂, de part leurs activités, mais également les navettes domicile-travail de leurs employés. A partir des cartes établies, l'équipe de géographes a sélectionné des entreprises et interrogé les dirigeants sur leur attention à l'énergie et les mesures prises pour alléger la facture transport de leurs salariés. Des questionnaires ont également été passés aux employés au sujet de leurs déplacements domicile-travail.

Pour le troisième moment de la recherche, une enquête socio-anthropologique a été mise en œuvre dans les métropoles de Lyon et Lille, auprès de salariés des entreprises repérées comme fortement émettrices de CO₂. A Lyon, 27 entretiens semi-directifs ont été effectués avec des employés vivant à une relativement grande distance de leur entreprise (\geq à 25 km ou à \geq 25 minutes). Certains cadres ont été interviewés, mais nous avons privilégié les professions intermédiaires (techniciens, agents de maîtrises, employés). La plupart étaient bien intégrés, généralement employés en CDI à temps plein ou temps partiel. Autant d'hommes que de femmes ont répondu positivement à notre demande d'entretien, et ils vivaient un peu partout dans l'agglomération lyonnaise, avec une concentration sur les zones périurbaines Est et Nord. En ce qui concerne l'âge des participants, la grande majorité des enquêtés était comprise dans la fourchette des 30-50 ans.

Les entreprises repérées par les géographes à partir du travail de zonage des économistes, et considérées comme étant particulièrement émettrices de CO₂, étaient situées en périphérie de la ville – en deuxième couronne ou périurbain lointain – dans un arc allant du Sud-Est au Nord de l'agglomération lyonnaise. De ce fait, les salariés interrogés travaillaient tous dans le périurbain, proche ou lointain, et s'y rendaient, pour une écrasante majorité, en voiture. Certains cependant, habitaient dans le centre de Lyon et bénéficiaient d'un réseau de bus pouvant les amener sur leur lieu de travail. Enfin, un fêru de vélo effectuait 30km aller et retour par jour entre Villeurbanne et le Nord de la ville. Nous sommes donc partis de l'emploi, localisé en périurbain, pour interroger les salariés au sujet de leur comportement énergétique, ce qui nous a permis de questionner l'organisation du travail dans son rôle de régulateur des dépenses énergétiques, comme nous le

1 Financée par l'Agence Nationale de la Recherche (France) et portée par le Laboratoire d'Economie des Transports (CNRS/ENTPE/Univ. Lyon 2)

verrons dans la suite de cette communication.

Les entretiens ont duré environ une heure et ont été orientés, dans la logique de l'approche systémique adoptée, autour de cinq grands thèmes : la localisation résidentielle et professionnelle, l'énergie liée au logement, les pratiques de déplacement, les habitudes de consommation et l'organisation du travail. Nous avons choisi, pour cette présentation, de faire le portrait de deux grands navetteurs « coincés », Hubert et Salim, pour rendre compte de leurs « tactiques » face à l'augmentation des dépenses énergétiques. En effet, les ménages enquêtés par Xavier Desjardins et Lucile Mettelal (2012) n'étaient pas dans des situations de « précarité énergétique » ou « vulnérabilité énergétique » et avaient encore une certaine marge de manœuvre. Nous voudrions, pour notre part, observer les attitudes de personnes qui se situent dans une position limite, en particulier en ce qui concerne leurs frais de transport domicile-travail.

2. Les tactiques et résignations de deux grands navetteurs « coincés »

Hubert ou les efforts énergétiques vains

Hubert a 46 ans. Il est cadre dans une société de logistique de l'Est lyonnais depuis 11 ans. Suite à la fermeture de l'antenne dans laquelle il travaillait, il a été « recyclé », selon ses dires, dans des tâches administratives et muté dans une zone proche de son ancien lieu de travail. Marié depuis dix ans, il avait deux enfants âgés de six et huit ans au moment de l'entretien. Hubert est lyonnais d'origine et a résidé pendant un temps à Villeurbanne, la banlieue proche. A la naissance de son deuxième enfant, il déménage en Isère à 47km de son entreprise et achète la maison « de ses rêves » en pleine campagne. Sa femme, quitte alors son emploi de cadre pour fonder une crèche dans leur village.

S'il ne l'avoue qu'à demi mots, Hubert est aujourd'hui étranglé par ses frais de déplacements domicile-travail. Actuellement, il dépense 160 euros par mois en essence, mais il a choisi de ne plus prendre l'autoroute pour réduire ses coûts de mobilité qui atteignaient 300 euros mensuels. Par ailleurs, il a des ennuis de santé et doit prendre des médicaments qui entraînent une somnolence, ce qui n'est pas sans l'inquiéter lorsqu'il fait deux heures de voitures journalières pour se rendre à son travail.

Nous remarquerons, à la suite de Xavier Desjardins et Lucile Mettelal (2012), que les frais

de transports sont souvent considérés comme incompressibles par les habitants du périurbain. Impliquant une véritable révolution dans les habitudes de vie, changer de pratiques de déplacement leur semble irréaliste voire impossible. Dès lors, ils tentent de réduire les coûts énergétiques grâce à des travaux et investissements dans la maison. Hubert ne déroge pas à la règle.

Il a tout d'abord changé sa chaudière au fioul qui est tombée en panne peu après qu'ils se soient installés. Lui et sa femme ont opté pour une chaudière à gaz condensation, sans avoir réellement calculé en fonction d'économies probables. Hubert a toutefois ressenti de manière très nette l'augmentation du prix du gaz, puisque « eh bien, encore une fois, c'était il y a cinq ans, mais... ça a presque doublé ». Il a alors cherché activement à réduire sa facture énergétique :

Bon entre-temps, effectivement, on a aussi changé les fenêtres donc on a reperdu entre guillemets une demi-cuve par an... mais ce que l'on avait gagné relativement rapidement et bien ça a été... on a été rattrapé par l'augmentation du litre, quoi. Du prix du litre.

L'augmentation du prix de l'énergie l'a réellement pris au dépourvu, et il est impuissant à endiguer l'envolée de ses dépenses énergétiques depuis son installation en 2007. Les premiers travaux, qui sont souvent les plus importants et sur lesquels on ne peut que très rarement revenir, ont été faits dans une optique de plaisir et d'esthétique et Hubert n'a à aucun moment pensé aux économies d'énergie. Il a, par exemple, installé une cheminée, en la concevant comme un agrément.

J'ai fait installer une cheminée. Ce n'est pas spécialement une cheminée faite pour le chauffage. C'est une cheminée, cheminée. Mais je veux dire par là que je n'ai pas de buses qui distribuent de l'air chaud. [...] Maintenant, je regrette un peu. Je pense que j'aurais pris plus de kilowatts, je l'aurais prise un peu plus grande, et je pense que j'aurais fait... aujourd'hui je pense que je l'aurais fait, effectivement une distribution de chaleur. Mais bon... c'est fait, c'est fait.

Installé il y a quelques années seulement, Hubert exclut de repenser les travaux déjà effectués. « Coincé » par une maison non pensée pour les économies d'énergies, ayant déjà beaucoup investi pour son amélioration, il tente tout de même quelques travaux d'isolation qui n'ont que peu d'effets. Pourtant, pour rien au monde, Hubert ne renoncerait à sa maison à la campagne. Sa solution rêvée, hors des économies de bouts de chandelle, serait le télétravail. Il a ainsi fait une proposition à son entreprise incluant la question d'un espace de travail spécifiquement dédié :

Intervieweur : Et par rapport au télétravail ?

Hubert : J'ai fait une demande. J'ai fait une demande il y a... deux mois, trois mois... deux mois quelque chose comme ça... qui m'a été refusée ; que je vais vraisemblablement [...] renouveler dans quelques mois. [...] J'ai fait une proposition très ouverte qui était soit d'être « à demeure » chez moi parce que j'ai la possibilité d'avoir...

Intervieweur : Un bureau

Hubert : Oui, indépendant de la maison donc vraiment où je... [...] En fait c'est mon ancien garage que j'ai transformé en studio.

Le télétravail apparaît ainsi comme la solution idéale pour Hubert, celle qui lui permet de rester périurbain et de profiter d'une maison dans laquelle il dit se sentir toujours « en vacances » en raison de son cadre idyllique. Notre enquête a montré l'importance chez les ménages périurbains de la maison, « objet de toutes les attentions » (Ortar, Drouilleau, Ducourant, 2012). Symbole d'une vie de famille réussie, désirée en tant que telle pour que les enfants puissent s'épanouir et « gambader », elle est le foyer, forme de refuge familial en temps de crise. La maison, pour laquelle on est prêt à tous les sacrifices, notamment à travers un taux d'endettement important, est alors sur-investie. Des travaux d'embellissement sont effectués dès l'entrée dans le bien. Peu après, une fois le calcul des coûts effectué, on pensera à isoler sa maison, à optimiser son mode de chauffage, ou encore à modérer son usage de l'énergie tout en transmettant cette valeur à ses enfants. Télétravailler, pour Hubert, qui ne se réalise que moyennement dans son travail, lui permettrait d'*habiter* pleinement sa maison, de la rendre toujours plus fonctionnelle et agréable à vivre, tout en se constituant un cocon loin des aléas du monde professionnel. Cadre, de sexe masculin, Hubert a le profil type des télétravailleurs, et c'est sans doute ce qui explique que cette solution aux maux de l'éloignement soit envisagée. Pourtant, l'idée germe également, à un niveau plus bas de hiérarchie professionnelle, chez les techniciens ayant des responsabilités de chef d'équipe, comme Salim.

Salim, le consommateur averti

Salim, 44 ans, est superviseur d'une équipe de mécaniciens dans une plate-forme d'appels chargée de l'assistance. En 2003, il devient propriétaire, avec sa femme, d'une maison à 53km de l'entreprise pour laquelle il travaille. C'est le deuxième bien qu'ils achètent ensemble (le premier avait été acquis en 1999). Son épouse a une fille, d'une union antérieure, qui a aujourd'hui une vingtaine d'années et travaille dans la même société que son beau-père. Salim et son actuelle

conjointe sont parents de trois enfants : un aîné de douze ans et des jumeaux de neuf ans. Ils s'occupent par ailleurs d'un cinquième enfant en tant que famille d'accueil. Originaires de Villefranche-sur-Saône, leur famille élargie habite non loin, au Nord de l'agglomération lyonnaise.

Tout comme Hubert, Salim a des difficultés croissantes à faire face à ses frais de transport. En 1999, lorsqu'il a décidé pour la première fois d'acheter loin de son lieu de travail, il avait pourtant fait ses comptes : en étant aux frais réels, il n'était plus imposable (il n'avait à ce moment qu'un seul enfant à charge). Il ne perdait donc pas d'argent. Puis, avec la flambée du gasoil, et l'arrivée des enfants, les coûts de déplacements sont devenus plus difficilement supportables. Il a, alors, décidé de réduire son temps de travail pour ne plus se rendre à son entreprise que quatre jours par semaine.

Si je diminue mon pourcentage, si j'enlève un jour de travail par semaine, c'est ce que j'ai fait l'an dernier, j'ai enlevé un jour de travail par semaine et ça me descendait de 0,5 % mon pourcentage : je gagne de l'argent. Donc ça devient grave quand même. En allant moins travailler, je gagne plus d'argent.

Salim a un salaire net qui s'élève à 1900 euros par mois et il dépense 300 euros de frais de route pour aller au travail - frais qui comprennent l'autoroute et l'essence. Contrairement à Hubert, il n'a pas renoncé à l'autoroute, mais a décidé de rouler moins vite :

C'est toute bête, 110 au lieu de 130, ben c'est flagrant. Ça doit être 250 euros de frais oui.

Mécanicien, Salim n'a pas la même appréhension que la plupart des habitants du périurbain de l'incompressibilité des frais liés au recours à l'automobile. Ainsi, il a toutes sortes de tactiques pour réduire sa facture d'essence : propriétaire d'un 4X4, il évite de rouler avec ; il a, par ailleurs, installé sur ses voitures des moteurs diesel HDI destinés à réduire la consommation ; enfin, toutes les automobiles de la famille ont été changées afin qu'elles soient plus performantes en termes de consommation énergétique. Salim rationalise également l'usage de sa voiture sur le nombre de trajets effectués.

On roule beaucoup moins de toute façon, on fait beaucoup plus attention. Moi je fais beaucoup de travaux : je rénove des maisons que j'ai achetées en fait. Avant il me manquait une boîte de vis, je prenais ma voiture, j'allais... parce que pour trouver des

grandes surfaces c'est ou Mâcon ou Villefranche, Crêches. Du coup j'allais à Crêches. Là, j'attends, je me fais une liste et j'y vais, mais quand j'y vais, je n'y vais pas pour deux boîtes de vis. J'y vais, je prends mes plaques de placo, je prends mes rails, je prends... Et puis j'ai un copain qui rénove aussi et on essaie aussi de se grouper.

Son activité professionnelle, associée à une certaine habitude de la récupération et de la « débrouille », donnent des clés à Salim pour réduire efficacement ses dépenses liées à l'entretien de ses voitures.

Et puis les pièces d'usure [...] vu que l'on travaille avec beaucoup de garages, on fait beaucoup de récup' : les pneus, je les récupère, l'huile, je ne la paye pas pour faire les vidanges. Je ne paye vraiment que certaines pièces d'usure, en fait.

Tout comme Hubert, Salim combine ses efforts de réduction des dépenses dans les transports avec une attention toute particulière à l'énergie dans le logement. S'il justifie ses investissements par un engagement écologique - au contraire d'Hubert, particulièrement réfractaire au discours environnemental - les motifs économiques ne sont pas loin.

Au départ, déjà, on avait pris une chaudière bois puisqu'on a un petit peu la fibre écolo, on essaie. Donc là, cette semaine ou la semaine prochaine, je fais installer un échangeur pour avoir de l'eau chaude sanitaire avec ma chaudière bois. Parce que j'ai mis une chaudière bois, mais l'eau chaude sanitaire était par cumulus ; un cumulus de 300 litres parce qu'on est six donc c'est énorme. Donc là je fais mettre un chauffe-eau bois, en fonte. Donc ça c'est le truc... on a... j'ai fait un captage aussi pour accéder à l'eau de source ; j'ai une source là-bas donc je n'ai plus qu'à mettre le surpresseur.

Nous noterons avec intérêt que l'installation d'un chauffe-eau à bois apparaît, dans le discours de Salim, liée à sa « fibre écolo ». Ce faisant, il use du nouveau signe de distinction sociale que représente l'achat de technologies d'économies d'énergies (Subremon, 2009 ; Drouilleau et Ortar, 2013). Dans une enquête sur les accédants à la propriété menée en complément du projet TRANSENERGY, un agent immobilier remarquait que, de nos jours, les portes blindées ne représentent plus un élément valorisé permettant une vente rapide ; le double-vitrage les ayant remplacées dans ce rôle. Cette remarque anodine montre la plus-value sociale des travaux de rénovation énergétique.

Toutefois, Salim ne mentionnera que très brièvement cet intérêt pour l'écologie, pour rapidement faire ses comptes : combiné avec la captation de l'eau de source, le chauffe-eau à bois lui permettra d'avoir de l'eau chaude gratuitement – d'autant plus qu'il ne paie pas son bois.

Et on coupe notre bois pour ne pas le payer aussi ; ce que j'étais en train de faire, parce que je sens un petit peu l'huile de tronçonneuse. On fait notre bois pour ne pas avoir à le payer. [...] On a trouvé des coupes, on est allés voir des gens ; on a eu des coupes de bois gratuites.

La culture de la débrouille et de la récupération que Salim déployait déjà pour l'entretien de ses automobiles, est mise à profit lorsqu'il s'agit de réduire les dépenses courantes liées à sa maison. De telles pratiques de « récup' » concernent aujourd'hui la plupart de ses postes de consommation : ainsi, sa femme va aux bourses aux jouets - achetant d'occasion et revendant les jouets dont ses enfants ne se servent plus - ; toute la famille achète ses vêtements d'occasion sur internet. Mais, Salim se plaint amèrement de devoir « grappiller sur tout », « avant on ne faisait pas ça » explique-t-il. La crise économique associée à la crise énergétique diminue sensiblement le pouvoir d'achat des ménages, en particulier celui des « grands navetteurs », ces habitants du périurbain qui font de longues distances domicile-travail en voiture. Les pratiques anciennes de débrouille de Salim sont étendues et systématisées.

Tihana Rubié (2013) dans son étude sur les chômeurs croates a bien mis en évidence ce recours à la « débrouille » en contexte de crise économique. Avec l'ouverture du régime socialiste à l'économie de marché, le nombre de chômeur a crû de manière exponentielle en Croatie. Les tactiques de débrouille sont alors vues comme des stratégies de survie dont l'existence est liée à la transition économique. Cet auteur relativise néanmoins ce constat en mettant en valeur des pratiques d'économie informelle très courantes sous le régime socialiste pour les salariés « ordinaires », et qui leur permettaient d'avoir un complément de salaire. De telles pratiques pouvaient aller de l'entraide ou échanges de services à la revente de biens subtilisés dans l'entreprise, entre autres exemples. La débrouille permettait parfois de construire un étage en plus dans sa maison ou tout simplement de payer les charges liées au logement. Dans la période contemporaine, le système perdure, et les chômeurs croates ont tendance à considérer les différentes aides sociales (comme la sécurité sociale ou l'assurance maladie) de la même manière que le revenu salarié d'autrefois, qu'il s'agit d'« arrondir » avec une économie souterraine.

De la même manière, la crise économique en France, si elle n'a pas inventé les pratiques de récupération et de débrouille, les a étendues à des domaines qui, avec la diffusion de la société de consommation, en avaient été exclus (l'on songe aux jouets des enfants de Salim, leurs vêtements, et autres biens échangés par internet). Le recours aux nouvelles technologies de l'information et de la communication fait apparaître comme nouvelle une économie du troc et de l'échange pratiquée depuis longtemps, en particulier à la campagne (comme le don de fruits et légumes du jardin, l'échanges de machines, les « coups de mains » pour la réparation des véhicules, etc.). Toutefois, sa généralisation ou son retour ne se fait pas sans douleur. L'individualisme caractérisant nos sociétés est socialement connoté. Chez Salim, ce recours à la débrouille « dont il se passerait aisément » dément son ascension sociale, que l'on peut lire dans son parcours professionnel : ouvrier à l'usine, puis plombier, il est devenu responsable d'une équipe de mécaniciens opérant par téléphone. Les maisons qu'il achète, rénove puis revend, et son 4X4 sont autant de preuves du niveau de vie qu'il souhaiterait atteindre. Après une trajectoire relativement réussie, il doit aujourd'hui faire face à l'augmentation des coûts énergétiques qui l'obligent à user de tous les stratagèmes pour ne pas remettre en question son mode de vie périurbain.

Notre vue systémique de l'adaptation à la transition énergétique nous a permis de mettre en évidence non seulement un effet de report des investissements vers le logement au détriment, le plus souvent, d'une réflexion et d'une remise en question de ses modes de déplacement et de son usage exclusif de la voiture personnelle – le covoiturage par exemple n'est absolument pas envisageable pour Hubert qui, d'un revers de la main, balaie cette hypothétique solution comme étant « bien trop compliquée pour qu'[il] se lance là-dedans. » Renoncer à une certaine indépendance, bouleverser l'organisation de ses routines, remettre en question une forme urbaine basée sur l'usage de la voiture individuelle, semble complètement hors de propos à la grande majorité des habitants du périurbain. Xavier Desjardins et Lucile Mettelal (2012) avaient noté par ailleurs un renforcement possible de l'ancrage des ménages périurbains et leur attachement toujours plus fort à une maison dans laquelle ils ont particulièrement investi avec la crise énergétique.

Toutefois, interroger la consommation dans une analyse de la transition énergétique permet de montrer l'optimisation et la mise en œuvre de tactiques de débrouilles dans tous les domaines de la vie courante. La crise énergétique prend place dans un contexte de forte crise économique, et toutes deux ne peuvent être distinguées et considérées séparément. Des investissements dans la maison peuvent être effectués mais ils ne seront jamais suffisants pour endiguer la baisse de niveau

de vie liée à l'augmentation du prix de l'énergie. Dès lors, pour rester périurbains et ne modifier ce mode de vie très énergivore qu'à la marge – un mode de vie indissociable de la maison individuelle et du recours exclusif à la voiture personnelle - , il faudra étendre les pratiques de réduction des dépenses à la plupart des postes de consommation. Le cas de Salim reste marginal dans notre enquête, mais il permet d'illustrer une évolution possible vers une tension toujours plus forte sur les ressources économiques des ménages localisés en périurbain lointain. L'ingéniosité et la débrouillardise sont déployées pour rester dans la maison « de ses rêves ».

Ces tactiques de débrouille et de récupération semblent particulièrement fastidieuses à Salim. C'est pourquoi le télétravail lui apparaît, tout comme à Hubert, comme une solution rêvée à sa baisse de pouvoir d'achat. Militant dans un syndicat pour sa mise en place au sein de la plateforme d'appels qui l'emploie, Salim estime qu'accorder un ou deux jours de télétravail aux employés revient à augmenter sensiblement les salaires dans un contexte où les entreprises ne peuvent diminuer leurs marges. Cette requête est le véritable combat de Salim, qui tout au long de l'entretien insistera sur l'adhésion de l'ensemble des employés à cette forme de travail. Tel n'a pas été notre constat lors de notre enquête, puisque un certain nombre de salariés se montrent particulièrement méfiants, en particulier les femmes. La dimension de genre semble être très importante dans la demande de télétravail : sans doute les femmes ont-elles plus de difficultés à se retrouver à nouveau assimilées à la vie domestique après plusieurs siècles de batailles pour la reconnaissance de leurs activités rémunérées, ou non, hors du foyer.

Toutefois, notre étude montre que, pour les hommes comme pour les femmes, il est plus facile de questionner l'organisation du travail que leur localisation résidentielle périurbaine, à l'heure de l'augmentation sensible des coûts énergétiques des déplacements domicile-travail. Les hommes ayant atteint un certain statut dans l'entreprise demanderont, lorsque la nature de leur travail le permet, à faire du télétravail quelques jours ou tous les jours de la semaine - la question des dépenses de gasoil pour se rendre sur son lieu d'emploi étant alors partiellement réglée. Quelques femmes interrogées avaient, pour leur part, préféré changer d'emploi pour se rapprocher de leur résidence (en particulier lorsqu'elles ne s'épanouissaient pas au travail ou sortaient d'une période de chômage). Certaines envisageaient de renoncer à travailler, si s'y rendre devenait trop lourd économiquement.

Conclusion : la réorganisation du travail comme solution « rêvée » ?

Notre recherche a montré, à la suite des travaux de Xavier Desjardins et Lucile Mettetal (2012) que les réponses apportées par les ménages périurbains aux crises énergétique et économique contemporaines ont tendance à renforcer leur ancrage dans ce territoire, et en particulier leur attachement à leur maison. Une analyse des « grands navetteurs » coincés a mis en évidence l'existence de tactiques de débrouille et de récupération qui permettent de ne pas remettre en question leurs déplacements domicile-travail en automobile et leurs choix de localisation résidentielle.

Cet attachement à la maison périurbaine souligné, comment envisager un processus de relocalisation des ménages tel qu'il est parfois prôné par certains travaux d'aménagement-urbanisme (Korsu, Massot, Orfeuil 2012 ; Massot et Orfeuil 2007) ? Emre Korsu, Marie-Hélène Massot et Jean-Pierre Orfeuil (2012) postulent en effet la relocalisation résidentielle des ménages les plus éloignés de leurs activités comme préalable à leur travail de recherche.

Les auteurs cités nuancent dans leurs recherches l'injonction à la ville compacte qui a guidée les politiques publiques ces dernières décennies, en insistant sur leurs faibles résultats. Cette ville compacte, devait réduire les distances de tous à tous en rapprochant les activités et les ménages du centre des agglomérations. Or, elle n'a pas permis aux habitants de vivre près de leur lieu de travail et de leurs activités quotidiennes, et les distances domicile-travail ont continué d'augmenter. Emre Korsu, Marie-Hélène Massot et Jean-Pierre Orfeuil (2012) ont renouvelé cette approche urbanistique en inventant le concept de « ville cohérente », une ville de la distance moyenne, dont l'objectif est de rapprocher les ménages non pas du centre mais de leurs activités (travail, courses, etc.). Ils ont pour cela eu recours à une modélisation des localisations résidentielles impliquant une relocalisation des ménages à une distance raisonnable de leur lieu d'emploi, prenant en considération le type de logement précédemment occupé, le niveau de revenus du voisinage etc. Si Emre Korsu, Marie-Hélène Massot et Jean-Pierre Orfeuil insistent sur la valeur purement heuristique de ce modèle, ils éludent très rapidement la question de l'attachement au lieu si particulier des périurbains propriétaires de leur maison. L'on pourra arguer que ce modèle ne les concerne pas, et pourtant ils sont bien le nœud du problème des décideurs publics.

La vulnérabilité des ménages périurbains mise en valeur par Jean-Pierre Nicolas *et al.*, est sans doute la clé pour comprendre cette divergence de vues. Les inventeurs de la ville cohérente ont pris en compte uniquement la variable « temps de transport » dans leur modèle, en n'abordant nullement la question des coûts. Or, notre approche, suivant en cela celle de Jean-Pierre Nicolas *et*

al., a consisté à partir de ce qui était le plus significatif pour les périurbains interrogés, à savoir les frais de transports mis en jeu dans leurs distances domicile-travail. Cette problématique des coûts est ainsi apparue, dans notre enquête socio-anthropologique, comme une question émergente des inquiétudes périurbaines. Alors qu'au début des années 2000, les ménages interrogés sur leurs frais de transports restaient extrêmement évasifs, ils ont aujourd'hui une idée très précise des coûts engagés, même s'ils n'y intègrent pas, le plus souvent, le prix de l'entretien du véhicule. Ces coûts fragilisent les périurbains, sans toutefois entamer leur ancrage et leur attachement à la « maison de leurs rêves ». La relocalisation apparaît alors complexe à mettre en œuvre si elle ne recouvre pas les souhaits et désirs des ménages concernés.

Éluder la question des coûts au profit de celui du temps de transport entraîne un oubli de ces ménages périurbains, « grands navetteurs » qui dépensent une part conséquente de leur budget dans leurs navettes domicile-travail. Ces « grands navetteurs » sont la cible des politiques publiques de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Notre étude a montré que loin d'envisager une relocalisation vers leurs centres d'activités, ils questionnent bien plus volontiers l'organisation de leur travail au sein de l'entreprise et évoquent le télétravail, mais également le renoncement à l'emploi ou le changement de lieu de travail.

Partir de l'emploi a permis au projet TRANSENERGY de montrer, dans son volet socio-anthropologique, le peu de sens qu'a pour les ménages « grands navetteurs » une éventuelle relocalisation au plus proche de son emploi. L'ancrage à la maison est bien réel et des efforts importants sont consentis pour y rester coûte que coûte. En lieu et place d'un déplacement fictif des ménages périurbain, bien peu en lien avec leurs aspirations, il conviendrait d'écouter leurs propositions pour une réorganisation du travail.

Bibliographie

DESJARDINS Xavier et METTELAL Lucile, 2012, *L'habiter périurbain face à l'enjeu énergétique*, Flux, vol. 3, n°89-90, pp.46-57.

KORSU Emre, MASSOT Marie-Hélène et ORFEUIL Jean-Pierre, 2012, *La ville cohérente. Penser autrement la proximité*, Paris, La documentation française.

MASSOT Marie-Hélène et ORFEUIL Jean-Pierre, 2007, « La contrainte énergétique peut-elle réguler la ville ou les véhicules ? Mobilité urbaine et réalisme écologique », *Annales de la recherche urbaine*, n°103, pp.

NICOLAS Jean-Pierre *et al.*, 2012, « Mobilité quotidienne et vulnérabilité des ménages », *Revue d'économie régionale et urbaine*, vol. 1, pp. 19-44.

ORTAR Nathalie et DROUILLEAU Félicie, 2013, *Les ménages face à la transition énergétique*, Rapport intermédiaire du projet TRANSENERGY, Laboratoire d'Économie des Transports, Lyon.

ORTAR Nathalie, DROUILLEAU Félicie et DUCOURANT Hélène, 2012, « Rêves et réalités. Les coûts énergétiques du périurbain », communication présentée dans l'*Atelier périurbain du ReHal*, Lyon, novembre 2012.

PLATEAU Claire, 2006, « Les émissions de gaz à effet de serre des ménages selon les localisations résidentielles. Les exemples de la région Île-de-France et de l'arrondissement de Lille », *Notes de synthèses du SESP*, n°163.

RUBIE Tihana, 2013, « 'Je me débrouille'. L'économie informelle et le chômage en Croatie », *Ethnologie française*, n°2, vol. 43, pp. 217-227.

SUBREMON Hélène, 2009, *Habiter avec l'énergie: pour une anthropologie sensible de la consommation d'énergie*, thèse de doctorat, Université Paris-X Nanterre.

WENGLANSKI Sandrine, 2010, « Il court, il court le salarié », *Projet*, vol. 1, n° 314, pp. 43-51.