

ateliers

coût résidentiel

février 2014

atelier 1

Le coût résidentiel : approches, définitions et limites

Synthèse de l'atelier 1 qui s'est tenu le 9 décembre 2014 à Lyon

Journée organisée par la direction technique territoires et ville (DtecTV) du Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) en partenariat avec la DGALN (direction générale de l'aménagement du logement et de la nature) et la DGITM (direction générale des infrastructures, des transports et de la mer)

Liste des participants en annexe

-
- **Présentation du chantier coût résidentiel**

Marc MORAIN et Jérôme CROZY - DtecTV_CEREMA

L'organisation de cette série d'ateliers a pour but de mieux définir la notion de coût résidentiel et d'analyser comment il est possible de mieux la cerner et de l'utiliser auprès des collectivités et des ménages. Ces différents ateliers sont conçus comme des journées de « co-production » où chaque participant est appelé à apporter son expérience et ses connaissances, partager les notions et les concepts sur ce sujet tout au long des trois sessions prévues en 2014 et 2015. *In fine*, l'objectif est de faire des propositions pour alimenter les politiques publiques, pour aider les collectivités et les ménages à la prise de décision. Ce chantier s'inscrit également, plus largement, dans les travaux antérieurs du Cerema sur les dynamiques d'urbanisation, les débats autour de l'étalement urbain, la mesure de la consommation d'espace, et la démarche Déplacement-

Urbanisme-Environnement-Énergie (DUEE)¹. L'objectif de cette réflexion s'inscrit également dans la volonté de dépasser le débat ville diffuse / ville compacte : la notion de coût résidentiel constitue un moyen « d'aller plus loin ».

En 2014 et 2015, trois séances d'ateliers sont prévues afin d'approfondir la notion de coût résidentiel avec les experts, les chercheurs et les praticiens présents. Les participants sont invités à contribuer à chaque atelier afin de créer une culture partagée. Toutefois, d'autres participants pourront être amenés à intervenir au fur et à mesure des ateliers (collectivités, agence départementale d'information sur le logement – ADIL, etc.), y compris des acteurs du secteur privé tels que les promoteurs ou les banquiers par exemple. Des présentations seront faites mais une grande place sera laissée aux débats durant les ateliers. À terme, l'objectif est de réaliser des synthèses des séances et des travaux traités pour capitaliser les échanges et les diffuser auprès des collectivités, des différents services techniques de l'État, des bureaux d'étude voire des ménages.

→ atelier 1

Ce premier atelier veut constituer **un état de la connaissance et une réflexion commune sur le coût résidentiel**, ce qu'il englobe, à partir des expériences des territoires et comprendre à quoi il peut servir et quelle définition il est possible de lui donner. Éclairer les ménages dans leur choix ou constituer un élément dans les politiques publiques ? Quels sont les limites ou les écueils à éviter ? Sur quel périmètre prendre en compte le coût résidentiel et à l'aide de quelles données ?

→ atelier 2

Un deuxième atelier est prévu pour **mettre cette notion en parallèle avec la typologie des espaces résidentiels (centralité, périurbain et rural)**. Les choix des ménages ne s'opèrent pas seulement selon une rationalité économique. Ils se fondent également sur des aspirations, des ancrages et des critères qualitatifs. La question de l'adaptation possible et de la réversibilité sera abordée, si possible, du point de vue des ménages mais également des territoires.

→ atelier 3

Un troisième atelier sera programmé pour évoquer **les moyens de sensibiliser les différents acteurs** et faire d'éventuelles propositions à mettre en œuvre dans les politiques publiques, en se basant par exemple sur de bonnes pratiques reproductibles ou des outils à mettre à disposition.

- **Le coût résidentiel : de quoi parle-t-on ? Approches et enjeux**

La question du coût résidentiel s'inscrit dans un contexte législatif qui se pose en lien direct avec la volonté de maîtrise de l'étalement urbain et avec les objectifs, définis par la loi relative à la solidarité et renouvellement urbains (SRU) du 13 décembre 2000 d'abord puis les lois Grenelle de 2010 et 2012 et aujourd'hui la loi accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR), de gestion économe de l'espace et de diminution des obligations de déplacement. Ces objectifs doivent se traduire dans les documents de planification et l'enjeu consiste donc à mieux croiser les politiques publiques « urbanisme-logement » et « transport ». Quelques chiffres illustrent concrètement l'étalement urbain : 40 000 ha/an de surface agricole consommée entre 2000 et 2010 et surtout une localisation qui a un impact sur les déplacements automobiles des ménages : 80% des déplacements des secteurs périurbains (20% de la population) se font en voiture avec des distances moyennes parcourues de 20 km.

¹ Pour rappel, la DdectV a organisé un séminaire intitulé « *Territoires et Ménages : Mariage d'amour ou mariage forcé ?* » Des choix résidentiels et de déplacements qui conduisent à la précarité énergétique ? » (7 novembre 2013)

Le choix a été fait d'aborder le coût résidentiel comme une notion générale capable d'influencer les politiques publiques et le choix des ménages, principalement sous l'angle du budget de ces derniers. En effet, le coût pour les collectivités (coût d'urbanisation et d'extension) est très difficile à évaluer. Peu d'études existent sur ce sujet, chaque territoire ayant ses spécificités, il est compliqué d'avoir une méthodologie commune. En outre, la question sociale (vulnérabilité, précarité) n'est pas au centre des réflexions de ces ateliers même si elle en fait partie, dans la mesure où elle peut résulter de certains choix. Le coût résidentiel tel que l'on souhaite l'aborder est une notion introduite par le Credoc (étude de 2013 sur le coût résidentiel²) c'est-à-dire un coût qui englobe à la fois pour les ménages (souvent primo-accédants) les dépenses de logement et celles relatives à la mobilité.

Aujourd'hui en France, cette notion est assez récente, c'est un sujet relativement nouveau. Apparue dans les réflexions du Grenelle 1, elle n'incluait pas les coûts de la mobilité, mais seulement ceux liés au logement. **Depuis, la notion s'est élargie mais encore peu d'études existent sur le sujet.** Quand elles existent, elles sont principalement axées sur la question de la vulnérabilité et de la précarité énergétique, plus que sur une aide à la décision dans les choix résidentiels des ménages ou dans l'aménagement du territoire. Les acteurs concernés par cette question sont nombreux et distincts et n'ont pas de politique commune. On trouve un certain nombre de politiques publiques relatives à la réhabilitation des logements, à la performance énergétique du bâti, aux modalités de déplacements, etc. mais elles se croisent rarement. En France, contrairement à l'Angleterre par exemple³, le phénomène n'a pas été quantifié pour signifier quand il devient critique. Aux États-Unis, il existe un index appelé « Housing and Transportation Affordability Index » qui depuis 2006 calcule le pourcentage de cette dépense par rapport au revenu d'un foyer et estime qu'il ne doit pas dépasser 45% (coûts du logement et de la mobilité) pour qu'une localisation soit considérée comme « abordable ». Au-delà de ce pourcentage, les situations peuvent être jugées « risquées » au regard du revenu de certains ménages. Parmi les avantages de cet outil : une comparaison des territoires selon leur accessibilité, une couverture pour 90% de la population, un croisement spatial des deux données (logement et déplacement). Cet index montre qu'un logement apparemment abordable ne l'est plus si les coûts de déplacement sont ajoutés à ceux du logement. Les données sur le logement sont assez fiables, celles sur les déplacements sont en revanche moins solides car elles sont faites à partir d'enquêtes et d'échantillonnages très orientés domicile-travail, ce qui n'englobe pas tous les déplacements. En France, au contraire, les enquêtes ménage déplacement (EMD) portent sur la mobilité urbaine.

S'il n'existe pas de véritable seuil en France sur cette question (à quel pourcentage du budget total un logement n'est-il plus considéré comme abordable?), on peut considérer que l'endettement maximum de 33% lors de la sollicitation d'un prêt bancaire constitue un premier indicateur. Toutefois, ces mensualités de remboursement n'englobent pas tous les frais liés à la localisation, et ceux liés aux déplacements en particulier (domicile-travail et de proximité). Que doit-on ainsi inclure dans une « enveloppe globale » au titre de la localisation résidentielle? **Cette approche du coût résidentiel est primordiale et a une conséquence directe sur la notion de « reste à vivre ».** La notion de seuil est difficile à instaurer, mais elle est capitale car la vulnérabilité et la précarité sont des conséquences qui fragilisent certains ménages. Il s'agit d'un débat similaire quand on évoque la précarité énergétique pour sensibiliser l'action publique : ce n'est pas l'indicateur qui est intéressant mais plutôt la dynamique que ces questions engendrent. Selon les territoires, les objectifs ne seront pas les mêmes. En fonction du revenu disponible d'un ménage, le « reste à vivre » (suffisant ou insuffisant) peut grandement varier. Pour le Credoc, **une façon d'appréhender le coût résidentiel consiste donc à opérer un calcul et de se restreindre au coût monétaire direct payé par un ménage, et de ne pas prendre en compte les coûts indirects (environnement, accessibilité aux services...).**

² B.Maresca, *La précarité énergétique pose la question du coût du logement en France*, CREDOC, n°258, mars 2013

³ En Angleterre, un ménage est considéré en situation de précarité énergétique (*fuel poverty*) lorsqu'il dépense plus de 10 % de son budget total dans ses factures énergétiques

Il s'agit en fait de se restreindre au coût dit « privé », indicateur équivalent à la dépense payée par le ménage.

Pour d'autres acteurs (Métropole Savoie), au contraire, il serait davantage pertinent de croiser les coûts directs et indirects. Par ailleurs, l'étude effectuée sur le territoire de Métropole Savoie⁴ a par exemple montré qu'**habiter loin du centre-ville de Chambéry ne constituait pas forcément un problème majeur pour certains ménages.** Dans cette étude, au départ, seuls les coûts directs ont été pris en compte. Une comparaison a ensuite été effectuée entre ménage médian et salaire médian. Avec un certain nombre de projection à 10 ou 20 ans, l'étude montre qu'aller vivre plus loin, en périphérie, coûtait finalement moins cher que de vivre dans l'agglomération à cause du prix des logements. **Mais la principale difficulté qui est apparue est celle de la réversibilité du système au regard des accidents de vie qui peuvent survenir (maladie, divorce, chômage, etc.)** Au vu de la particularité topographique de l'agglomération de Chambéry qui englobe des communes de montagne, les ménages ont parfois intérêt à résider dans le périurbain ou le rural s'il existe une desserte en train ou l'existence d'un bon transport en commun. Cette question de la réversibilité donne un vrai « bras de levier » sur les politiques publiques (rabattement vers les gares, incitation au télétravail, etc.). **C'est pourquoi l'étude des vulnérabilités et du coût résidentiel doit inclure cette question de la réversibilité du système (qui dépend de l'équipement des territoires notamment).** Pour que ces situations de réversibilité existent dans les trajectoires résidentielles des ménages, il est donc important de disposer de politiques adaptées (télétravail, accès aux transports collectifs et notamment aux gares, aux services) afin d'éviter/limiter la dépendance à la voiture. **L'approche purement économique doit être complétée par d'autres questions : dépendance des ménages à l'automobile, réversibilité de leur logement ou de leur situation professionnelle.** Sur le secteur de Métropole Savoie, il vaut mieux habiter loin mais près d'une gare, les coûts seront minimisés et sont réversibles. Mais cela implique une coordination de différentes politiques et des différents AOT.

Les études faites sur l'agglomération de Saint-Étienne démontrent en revanche d'autres approches et d'autres résultats. **Dans les calculs proposés par l'outil de calcul e-mob⁵, les taxes d'habitation et foncière ont été prises en compte parmi l'ensemble des dépenses (logement, mobilité, énergie) car elles ont un réel impact sur le budget des ménages** (élément non pris en compte dans l'étude réalisée sur le territoire de Métropole Savoie par exemple). Les taxes peuvent toutefois être déterminantes dans le choix résidentiel. Cependant, il n'existe pas de sources de données sur ces taxes, puisque ce sont les ménages qui renseignent ces cases. Pour les élus locaux, cette question est plus délicate car ils ne veulent pas perdre d'habitants potentiels. Se pose donc la question de l'acceptabilité de ce type de démarche par les élus d'une part qui veulent maintenir leur population et par les ménages d'autre part qui ne veulent pas renoncer à leur « rêve » dans leur aspiration résidentielle. On se rend bien compte que la question du coût de la mobilité est difficilement tangible par les ménages, les dépenses sont diffuses. **Peu de ménages sont en réalité capables d'évaluer le coût complet de leur véhicule par exemple (carburant, entretien, réparations, assurances, usure, etc.).** Par conséquent, ces outils de calcul ont aussi pour objectif d'aider les ménages à se poser les bonnes questions et à arbitrer en connaissance de cause, y compris sur la réorganisation de leur déplacement.

4 SCOT Métropole Savoie, *La solvabilité des ménages de Métropole Savoie face aux coûts résidentiels*, 2014

5 Pour plus d'informations sur l'outil e-mob : www.e-mob.fr ; Epures, *Évaluation de la mobilité et du budget des ménages*, 2014

- **Deux entrées : enjeux et outils du coût résidentiel**

Il y a donc d'une part un axe sur les **enjeux** (dépendance, précarité, adaptation et réversibilité propre à chaque ménage) et d'autre part la question des **outils**, qui ne sont pas toujours optimaux mais qui peuvent donner de bonnes indications sur le coût résidentiel, le taux d'effort et enfin le « reste à vivre » pour les ménages. Par ailleurs, il y a également **la question des aménités** qui fait davantage référence aux critères qualitatifs et non quantifiables de leur situation (tissu social, cadre et qualité de vie, etc.), aussi tendue et sensible qu'elle puisse être sur le plan budgétaire. Par conséquent, le coût résidentiel est une entrée de réflexion, mais la rationalité économique qu'il engendre ne suffit pas à une analyse globale.

En outre, la prise en compte du coût résidentiel et de son impact orienté principalement vers les ménages, limite la réflexion tournée vers les collectivités et la démographie d'un territoire. Or, les collectivités, pour beaucoup, ont un intérêt à accueillir des populations nouvelles. **Un tel indicateur peut se montrer « rassurant » pour les élus car il fait reposer la responsabilité sur les ménages** (qui ne réalisent pas toujours la vulnérabilité dans laquelle ils peuvent se retrouver au regard de leur revenu). En revanche, la sensibilisation des élus est cruciale sur les grands enjeux de mutations économiques et démographiques. **Le coût résidentiel essentiellement orienté vers les ménages (ménages qui paient et trouvent des solutions adaptées) ne doit pas « déresponsabiliser » pour autant les élus et les acteurs locaux.** Mais cette sensibilisation seule ne suffit pas, un des enjeux est d'aider ces élus dans la transition de leur territoire.

La ville dense coûte très cher pour les ménages aux revenus plus faibles. Pour les revenus médians, le choix de libre implantation n'existe pas quand on veut acheter. En France, le coût du logement reste élevé et il est difficile de le réduire (coût du foncier, normes, accessibilité, etc.) alors que le coût de déplacement reste abordable (voiture de plus en plus performante, amélioration des transports publics, etc.) Le cœur des agglomérations se vide et cela pose des problèmes fiscaux aux collectivités (moins de revenus, obsolescence des équipements, etc.). La ville centre (d'une agglomération par exemple) devient « élitiste » pour les candidats à l'accession à la propriété. Aujourd'hui, elle ne propose pas vraiment de parcours résidentiel qui peut offrir une alternative aux revenus médians, les produits proposés dans leur budget ne correspondent pas à leurs aspirations. Il faut également se poser la question de la localisation des logements sociaux, les 20% obligatoires dans chaque opération peuvent engendrer de la précarité pour les ménages s'ils ne se situent pas à proximité des services et des emplois ;

Pour aborder une approche globale sur le coût des déplacements, **il ne faut pas prendre en compte seulement les dépenses domicile-travail. L'ensemble des déplacements peut être fortement impacté par un changement de situation dans un cycle résidentiel.** La réversibilité du mode de déplacement doit être valorisée dans l'indicateur, d'une manière ou d'une autre. Il est important de donner des éléments de décision et de connaissance aux ménages, que l'on peut rapprocher de la notion d'« *empowerment* » (meilleure prise de conscience, pouvoir d'agir). Depuis plusieurs années, les politiques publiques ont d'ailleurs fait en sorte que l'on ne puisse pas acheter un bien immobilier sans en connaître les qualités énergétiques (DPE) afin de sensibiliser les ménages aux questions de consommation énergétique mais aussi dans le but de les responsabiliser par rapport à ces questions. **En revanche, aucune politique publique similaire n'existe sur les déplacements. Dans les projets d'accession, les conséquences financières de la mobilité sont la plupart du temps découvertes très tardivement, voire après coup.** Qui peut sensibiliser les ménages à cette question et quand peut-on le faire pour ne pas remettre en cause leur aspiration ? Le moment de la négociation du prêt immobilier avec l'établissement bancaire intervient trop tard pour cette sensibilisation. Un autre aspect est à prendre en compte dans les déplacements des ménages : le temps et les stratégies d'implantation qu'il induit (sortie d'autoroute, gare, etc.) Selon les territoires, cet aspect et

son seuil de tolérance sont très variables et jouent dans la satisfaction globale d'un ménage par rapport à l'investissement budgétaire consenti. On peut toutefois signaler les mesures préconisées tels que le conseil en mobilité en lien avec les PDU, les PDE et les PDIE, tout comme les actions à l'initiative de certaines entreprises (covoiturage).

Il faut toutefois être vigilant sur les outils éventuels que l'on apporte aux ménages et notamment leur « normativité » car, souvent, chacun dispose de ses « astuces » et ses facteurs d'adaptabilité. Il faut pouvoir choisir ses indicateurs pour faire les calculs et évaluer les contraintes induites par ses propres pratiques. De plus, **la question du coût résidentiel n'est qu'une « petite partie » d'une situation beaucoup plus complexe, de construction, d'aménagement, de politiques publiques.** Il est important de ne pas se focaliser sur ce seul indicateur et d'oublier d'avoir une vue d'ensemble. **Par ailleurs, une des questions sous-jacente est celle du choix entre la location et l'accession à la propriété.** L'importance de la propriété privée dans la notion de vulnérabilité à long terme constitue pour beaucoup de ménages une « assurance » en cas d'accident de la vie (changement de régime retraite, chômage, etc.). **Enfin, il est important de ne pas oublier « l'intelligence collective » et les stratégies d'adaptation des populations (covoiturage par exemple) qui ne découlent pas forcément d'un choix écologique mais d'une contrainte économique à un moment donné.** Une des propositions pourrait notamment se traduire par des avantages accordés aux ménages qui s'installent près d'une gare.

En conclusion, on peut également ajouter la notion de « réversibilité » des logements (colocation, partition...). Le logement évolutif peut être un moyen de se sortir d'un changement de situation familiale par exemple (cloison amovible, équipements dédoublés, etc.) puisque des solutions techniques existent. Les changements sociaux font exploser toutes les logiques économiques mais partir du coût résidentiel peut servir à éclairer les politiques publiques.

- **Le coût résidentiel : une notion clé pour éclairer le choix des ménages ?**

Nicolas Coulombel – Laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT)

Titre de l'étude présentée : *Les ménages arbitrent-ils entre coût du logement et coût du transport : une réponse dans le cas francilien, 2013.*

Les deux aspects du coût résidentiel, d'une part celui des ménages et d'autre part celui des collectivités ne sont pas opposés mais complémentaires. Cette étude concerne cependant uniquement les ménages dans un contexte francilien, territoire qui a connu de forte augmentation du prix des logements entre 2000 et 2010. Le « rêve » du pavillon individuel contribue ainsi au phénomène de périurbanisation en périphérie lointaine, là où les coûts de la construction sont moins élevés. On assiste également à une hausse tendancielle des coûts de l'énergie. Sur le territoire francilien, la population augmente en grande banlieue et diminue au centre. **Pour se loger, les ménages ont tendance à s'éloigner des plus en plus, sans pour autant intégrer systématiquement le coût des déplacements, en particulier dans les communes dépendantes de la voiture.** Mais les ménages sont également souvent rationnels et incluent ce coût de déplacement intuitivement d'autant plus que les prix de l'immobilier, à de rares exceptions près, décroissent en fonction de l'éloignement au centre et de l'accessibilité au réseau de transport en commun. L'étude présentée ici utilise le modèle monocentrique (où les emplois se trouvent en grande majorité au centre du système) et observe la corrélation entre le budget transport et le budget logement. Elle concerne la région Île-de-France qui compte 4,5 millions de ménages au RGP de 1999. Le zonage de l'IAURIF, basé sur l'accès aux transports et à la distance du centre de Paris, a été utilisé afin de présenter des moyennes par zone.

- *L'arbitrage résidentiel : les ménages tiennent-ils compte du coût des déplacements ?*

Les ménages, avec leurs contraintes budgétaires liées à leur revenu, arbitrent entre leur dépense logement, leur dépense transport et leur reste à vivre. L'idée est de voir si la somme du budget habitat et du budget transport est indépendante de la localisation, sachant que la taille des logements augmente souvent avec l'éloignement, tout comme la taille des ménages et le taux de motorisation. **On constate également que quand le revenu augmente, la dépense logement augmente également mais plus vite que le revenu en proportion.** L'étude se concentre également sur les locataires et les accédants à la propriété qui ont des dépenses mensuelles, avec le constat que la part du locatif est plus importante au centre et décroît en grande banlieue. Pour la dépense transport, les dépenses fixes et les dépenses variables ont été prises en compte. Parmi ces dépenses, on distingue celles relatives au transport collectif (abonnements, tickets) et celles relatives à la voiture (coût fixe + coûts variables, soit un coût complet environ trois fois le prix de l'essence en moyenne). On constate que la dépense transport augmente très fortement en s'éloignant et que la dépendance à la voiture croît également avec un usage de plus en plus important. **Si on regarde le taux d'effort par rapport au revenu, lié à ces dépenses transport, on fait deux constats : plus on est riche moins le taux d'effort est élevé et plus on s'éloigne plus il augmente. Il y a donc une double dimension : celle du revenu et celle de la localisation. En revanche, si on regarde le temps de transport, il est à peu près stable partout. On peut donc penser que les ménages raisonnent en temps de transport et non en coût.** On note donc :

→ un taux d'effort transport élevé en milieux périurbain et rural, et plus grand pour le tercile inférieur que pour le tercile supérieur (en termes de revenu).

→ **des coûts de transports très variables selon la localisation pour les ménages dépendants de la voiture individuelle et plus homogène pour les ménages desservis par les transports collectifs**

→ un budget temps de transport peu dépendant du lieu de résidence

→ quand les ménages s'agrandissent, ils ont tendance à s'éloigner pour avoir des logements plus grand (même si la moyenne de 33m² par personne reste stable quelle que soit la localisation).

→ ce qui peut amener à conclure que les ménages se fixent (choisissent ?) un taux d'effort logement et ensuite subissent le taux d'effort transport (car ils sous-estiment le coût d'une voiture).

→ **les ménages ne tiennent pas compte du coût du transport dans leur choix de localisation résidentielle, même si cela ne signifie pas que les prix n'intègrent pas l'accessibilité du lieu** (les zones accessibles sont plus demandées et un coût immobilier plus élevé)

→ l'éloignement, avec le coût du transport qu'il engendre, présente donc un risque important

- *Les mesures prudentielles dans l'accès au logement*

Un autre volet de l'étude consistait à regarder les mesures prudentielles : pour l'accession à la propriété, il s'agit de la mensualité de remboursement d'emprunt limitée à 1/3 du revenu ; pour la location, les candidats doivent souvent justifier au moins trois fois leur revenu pour le loyer. **Ces mesures incitent donc à l'éloignement résidentiel mais également à la diminution des surfaces des logements dans les zones centrales.** En effet, ces mesures contraignent les ménages dans leur choix et les poussent à s'éloigner, mais du coup limitent les augmentations des prix immobiliers secteur par secteur. Les plus touchés sont les ménages modestes qui ont les revenus les plus contraints et donc les taux d'effort les plus élevés. L'autre conséquence est une diminution de la taille des logements qui sont plus petits au centre. Les ménages qui décident de résider en centre-ville se restreignent en surface, ce qui peut avoir comme conséquence indirecte (car non recherchée) une limitation de l'étalement urbain. Si on regarde le reste à vivre qui découle de ces mesures prudentielles, plus les budgets sont contraints plus le reste à vivre est faible pour les ménages modestes. **La question est donc d'intégrer les coûts de transport dans ces mesures prudentielles pour éviter cet effet pervers et de réussir à informer les ménages sur les impacts d'un coût résidentiel global.**

- **Les coûts globaux du logement et du transport – aire urbaine de Toulouse**

Claire RAMETTE BRISSARD, direction départementale des territoires (DDT) de Haute-Garonne

Cette étude ambitieuse (90 000 €) lancée en 2009 et confiée à un bureau d'étude est partie de la volonté de **mesurer les conséquences des choix résidentiels des ménages sur leur budget (finance et temps), sur l'accessibilité aux services et l'impact en GES de ses choix**. Elle s'est basée sur l'Enquête Ménage Déplacement (EMD) de l'agglomération toulousaine réalisée en 2004 et reprend ses secteurs (avec une fusion des secteurs sur Toulouse centre). Elle s'est construite en trois phases : d'abord un questionnaire et un positionnement, ensuite l'analyse de l'aire urbaine de Toulouse puis celle d'Albi. La méthode de travail élaborée se découpait en quatre temps :

- calcul du coût transport par mode, incluant le facteur temps
- calcul du coût du logement
- conséquences pour les collectivités territoriales (coûts)
- conséquences en termes de développement durable.

Les premiers résultats en moyenne, basés sur un certain nombre d'études (EMD, INSEE, données des collectivités, Enquête Nationale Logement - ENL), ont montré que **le budget transport était proportionnel à la distance au centre de l'aire urbaine avec un budget « distance-temps » estimé en moyenne à 25 minutes pour les déplacements domicile-travail et à 80 minutes pour les autres types de déplacement (temps cumulés)**. **Le budget logement, quant à lui, est une dépense variable selon le type d'habitation, le statut résidentiel**. Logiquement, on retrouve un coût élevé là où le foncier est cher, avec une dépense deux fois plus importante pour l'individuel comparé au collectif. En synthèse, quel que soit le secteur, **le budget logement est supérieur au budget transport et la somme représente en moyenne 40.5% du revenu des ménages**.

Les deux premières étapes ont confirmé ce qu'intuitivement les commanditaires connaissaient de l'aire urbaine toulousaine, sans vraiment de nuances. La troisième étape (coûts pour les collectivités) n'a quasiment pas été traitée faute de données localisées. De ce fait, les résultats sont restés très théoriques. Les conséquences sur le développement durable ont été regardées selon plusieurs angles (empreinte écologique, rejet de CO2, gestion économe des sols, etc.). Quelques résultats sont intéressants mais dans l'ensemble, ils sont calqués sur les tendances nationales. L'étude a aussi regardé l'impact des choix résidentiels des ménages-types (parcours résidentiels classiques). Les compositions des ménages ne prennent pas en compte les possibles accidents de la vie (perte d'emploi, séparation, etc.) avec un parcours résidentiel allant de la location à l'accession à la propriété.

La « déception » du commanditaire vis-à-vis de cette étude a conduit à une actualisation de l'étude en 2015 dans le but d'affiner et compléter les réflexions, en partie en se dégageant du revenu disponible des ménages et en se basant sur des données intrinsèques à la commune qui ne dépendent pas du ménage. **L'objectif de cette actualisation serait d'avoir un outil qui permette au ménage d'entrer ses propres données et d'obtenir une fourchette de résultats. Dans la perspective de cette actualisation, il s'agit d'intégrer les nouvelles données disponibles sur la mobilité (covoiturage, vélo, etc.)** pour pouvoir affiner la question des temps de transport et sensibiliser les ménages.

Plus généralement, un autre objectif de l'actualisation de l'étude est de développer l'entrée « collectivités » à l'aide de nouvelles données qui sont aujourd'hui disponibles, en intégrant les données sur les GES (au final c'est la collectivité qui gère les coûts et les conséquences : voiries, décisions de restrictions, etc.) et de gagner en pertinence en se penchant sur le coût des équipements, pour sensibiliser les collectivités à ce

qu'engendre l'arrivée de nouvelles populations sur leur territoire, en fonctionnant par exemple à l'échelle des EPCI qui ont leur propre logique. L'étude sur l'aire urbaine d'Albi présentait de manière assez précise les types de ménage et leurs dépenses liées au logement et au transport qui semble un bon outil de dialogue avec les élus⁶.

- quelques pistes de réflexion suite aux échanges

Sur les données et la difficulté d'en obtenir certaines, l'étude menée sur le territoire de Métropole Savoie a été en partie alimentée par des données définies par le biais d'enquête et de calcul. Par rapport aux difficultés rencontrées *a posteriori* par la DDT 31 sur l'étude commandée et les modalités de calculs des résultats, Métropole Savoie a rédigé un cahier méthodologique en support de l'étude pour aider à transposer la méthode à d'autres territoires. Les bureaux d'étude privé ne semblent pas les plus appropriés pour réaliser ce genre d'étude. L'échelle globale est intéressante mais les particularités locales sont très importantes. Métropole Savoie a réalisé des fiches pour chacune des 102 communes du territoire. Tous les calculs sont basés sur un revenu médian et non moyen.

Dans le cadre du développement des outils, l'application E-mob créée par l'agence d'urbanisme Epures sur la région stéphanoise (à la suite d'un programme de recherche financé par le PREDIT 4) est en train d'être mise à disposition des autres agences d'urbanisme en adaptant les bases de données. Cet outil pourrait par exemple être transposé aux territoires de la DDT 31 dans le cadre de l'actualisation de son étude. En effet, l'objectif de l'Ademe (partenaire du programme de recherche sur le développement de l'outil E-mob) est de diffuser plus largement cet outil, en adaptant les bases de données, ce qui permettra également de l'améliorer et de l'enrichir. L'ambition est bien d'avoir un outil opérationnel. Aujourd'hui, on s'attache à sa diffusion sur le territoire national mais également à son appropriation par les ménages c'est-à-dire à une communication pour le faire connaître. Dans ce but, Epures souhaiterait se rapprocher de l'ADIL et cherche toute autre structure pouvant assurer un rôle d'intermédiaire avec les ménages pour la concrétisation de leur projet résidentiel. En effet, un des avantages de l'outil est qu'il est individualisé et que les résultats sont impactés par les choix personnels renseignés par l'utilisateur. Il permet une première évaluation « grossière » et permet d'avoir des résultats plus détaillés en fonction de la finesse des informations renseignées.

⁶ Pour plus d'informations : http://www.tarn.gouv.fr/IMG/pdf/DOSSIER_OBSERVATOIRE_NUM1.pdf

- **Bases de données et approches méthodologiques du coût résidentiel**

Florian VANCO (DtectTV_CEREMA) et Yves JOUFFE (Lab'Urba)

L'objectif de cette intervention est de dresser un panorama des bases de données exploitables pour l'établissement d'un coût résidentiel et de préciser les approches les plus pertinentes ainsi que leurs limites.

On observe d'emblée que l'approche « coûts collectifs » est très ardue et que l'on s'oriente plutôt vers un « coût ménage ». On peut classer les bases de données selon deux angles : une approche individuelle échantillonnée sur un territoire (par exemple avec les Enquêtes Ménages Déplacements - EMD) et une approche plus territoriale avec des bases de données exhaustives (exemple à l'échelle d'une commune, INSEE, etc.) Deux approches se distinguent :

→ **la première approche (individuel/ménage)** présente l'avantage de donner de nombreuses caractéristiques socio-économiques individuelles (revenus, CSP, motorisation, chaîne complète des déplacements, etc.) qui peuvent se croiser avec d'autres bases. Elle permet de cibler certaines populations sur certains territoires (exemple des ménages périurbains vulnérables dans le domaine de la mobilité). En revanche, elle présente l'inconvénient d'être peu voire pas territorialisée du fait de données échantillonnées.

→ **la seconde approche (territoriale)** est exhaustive et peut donner des précisions à une échelle plus fine surtout en périurbain mais elle donne peu d'information au niveau individuel en particulier sur les pratiques de mobilité. Elle ne traite que les trajets domicile-travail mais sans connaître leur rythme.

En ce qui concerne les bases de données, il en existe deux types :

→ les premières (BDF, ENTD, ENL, PHEBUS⁷) contiennent des données qui ne peuvent être territorialisées à une échelle fine

→ les secondes (RP, EMD⁸) qui sont localisées

Chaque base est orientée sur un sujet précis et conduit à des manques par rapport à d'autres questions. Certaines bases portent sur des périodes limitées et ne révèlent donc pas l'ensemble des dépenses par exemple. Elles peuvent aussi être orientées sur des entités qui ne sont pas les ménages, et leurs résultats peuvent être très segmentés comme le recensement de la population (RP). Il faut donc un travail subtil de croisement des données pour obtenir des résultats « individu-logement ». Il est nécessaire d'utiliser des variables de passage en ayant prédéfini des catégories sur lesquelles on recherche des informations et que l'on souhaite localiser (possibilité d'avoir des résultats mais également des incertitudes). **Un des enjeux est le choix de l'échelle territoriale, celle qui révélera une information pertinente** (par exemple, l'échelle de la zone de 30 000 habitants est assez convaincante). **Le coût résidentiel contient beaucoup de composantes (loyer, énergie, carburant, automobile, TC, etc).** De ce fait, la réunion de l'ensemble des informations souhaitées est difficile à obtenir, il faut modéliser grâce à d'autres bases. **On croise donc des données réelles et des données simulées (dont on ne connaît pas vraiment la fiabilité, etc.).**

Exemple d'étude à partir d'une approche individuelle sur les déplacements

7 BDF : budget des familles ; ENTD : enquête nationale transport déplacement ; ENL : enquête nationale logement ; PHEBUS : performance de l'habitat, équipements, besoins et usage de l'énergie

8 RP : recensement de la population ; EMD : enquête ménage déplacement

Le premier exemple, basé sur une EMD, renseigne sur les pratiques de déplacement et la localisation des ménages. Il est également croisé avec l'enquête budget des familles, qui renseigne sur les dépenses pour réaliser des catégorisations de ménage et qui permet au final de calculer des dépenses de transport. Certaines dépenses sont territorialisées. **Le croisement de base de données permet d'évaluer toutes les dépenses fixes et variables (calculées à partir de modèle COPERT⁹)**. On peut également croiser avec des données issues du RP ou des données sur les entreprises. L'ensemble de ces données donne naissance à des cartes pour identifier des zones ou des territoires vulnérables par exemple.

Exemples d'études à partir d'approches territoriales

Il existe aussi des exemples qui se basent sur des études territoriales, issues la plupart du temps d'études nationales mais qui permettent de descendre à l'échelle de la commune. L'étude sur le budget énergétique des ménages¹⁰, a croisé des données sur le logement à l'échelle communale, des informations relatives aux navettes domicile-travail et à l'équipement des communes, avec l'enquête PHEBUS. Les résultats sont intéressants mais restent pour beaucoup hypothétiques car certaines précisions sont inexistantes. Un autre exemple concerne une approche territoriale basée sur deux agglomérations (Lille et Lyon), toutes deux dotées d'une EMD. L'intérêt est de regarder les déplacements effectués à partir du RP (exhaustif) et de l'EMD (échantillonnée). Le croisement des deux permet de définir des flux par grande zone de territoire pour caractériser les déplacements effectués. Cela peut déboucher sur des consommations énergétiques précises au km, car ce croisement prend en compte les habitudes des ménages comme le nombre de boucle par actif, c'est-à-dire le nombre de chaîne de déplacements réalisés par un actif depuis son domicile jusqu'au retour à son domicile, effectués dans une journée.

En conclusion, la question de la pérennité de ces EMD et de leur coût doit être posée, car elles présentent des coûts élevés (elles ne sont pas obligatoires et peuvent être financées en partie par l'État). Par ailleurs, comment faire sur des territoires qui n'en sont pas dotés ? Les PLUi vont entraîner la création de certaines bases de données (si les politiques se donnent les moyens), mais quid des territoires ruraux ? Il est important d'adapter la donnée à l'objectif que l'on veut atteindre et préciser ainsi l'objectif de la modélisation. **Un des enjeux majeurs de cette question des approches méthodologiques est d'assurer la fiabilité des données à l'échelle territoriale, superposer différentes sources de données, produire des données locales, croiser avec des expertises et des enquêtes qualitatives et enfin traduire ces éléments de connaissance en action dans les territoires. Le croisement de différentes bases de données permet souvent d'être plus proche de la réalité et de réaliser des diagnostics territoriaux dans les périphéries** (notamment en ce qui concerne les déplacements). La question demeure plus complexe sur les données logement.

9 Computer Program to calculate Emissions from Road Transport

10 Budget énergétique des ménages, Atlas des territoires vulnérables, Certu 2011

- **Conclusion de l'atelier 1 : Le coût résidentiel : approches, définitions et limites**

Avant la tenue d'un deuxième atelier prévu pour la fin du 1^{er} trimestre 2015, plusieurs éléments de cette première séance sont à retenir :

- **le coût résidentiel apparaît comme une notion protéiforme et encore peu définie à ce jour, qui recouvre de multiples paramètres.** Il reste à déterminer précisément ses composantes (taxes, coûts fixes, coûts variables, fiscalité locale, etc.)

- **la question de la réversibilité des choix résidentiels** et des déplacements qu'ils entraînent avec les différentes stratégies d'adaptation possibles (télétravail, covoiturage, rabattement...) a été clairement posée et mériterait un approfondissement dans les séances à venir (2e atelier)

- **la question de la destination du coût résidentiel** : doit-il être plus centré sur la sensibilisation des ménages ou sur une aide à la décision des élus des collectivités ? La question reste complexe car selon le type de territoire, les fonctionnements diffèrent. **Il n'en reste pas moins que le coût résidentiel est un repère pour sensibiliser les ménages et orienter leur choix résidentiel en connaissance de tous les coûts à condition d'impliquer les bons acteurs (public ou privé) aux bons moments.** L'implication de la collectivité locale peut servir à l'élaboration de scénarios prospectifs et révéler le type d'arbitrage que les ménages font. Il est important de pouvoir territorialiser cette approche et donc de se poser la question des méthodologies pour y arriver, en prenant en compte la diversité des territoires.

- l'utilisation et l'exploitation de certaines données (localisées ou pas) reste un enjeu majeur pour le calcul du coût résidentiel.

- **la question de la logique spatiale** dans les trois types d'espaces résidentiels (centralité, périurbain et rural) est déterminante par rapport à la notion « **d'ancrage territorial** » et peut remettre en question certaines idées reçues par rapport au coût de la mobilité, à l'accessibilité aux services, aux aménités. Cette question de l'ancrage doit également faire référence à celle de l'emploi, sa localisation, sa stabilité qui influence grandement les pratiques de mobilité des ménages. Regarder cette question en parallèle des choix résidentiels peut impacter les politiques publiques sur la manière de construire la ville (vers une ville plus polycentrique ?).

- l'approche coût résidentiel invite à se poser la question des parcours personnels, résidentiels et professionnels des ménages et qui sont à mettre en lien avec les cycles de vie.

Autres pistes et compléments de réflexion

- le Groupe de Recherche en Économie Théorique et Appliquée (GRETHA) de Bordeaux s'est intéressé à l'impact du tissu local sur la mobilité (*Formes urbaines et coût de la mobilité : une approche à partir du Compte Déplacements Territorialisé de l'agglomération bordelaise* - Ghislaine DEYMIER, Frédéric GASCHET, Guillaume POUYANNE, 2013)

- la notion de coût du transport individuel n'est finalement pas très développée dans le secteur de l'urbanisme. Elle est pourtant capitale dans les questions d'aménagement du territoire.

- la région Rhône-Alpes est en train de développer un projet européen qui fera suite au projet MORECO – en cours.

- peut-on rapprocher l'approche TOD « Transit-Oriented Development », avec le coût résidentiel ? Le TOD est un concept d'aménagement nord-américain daté d'une vingtaine d'années. Il prône aux abords des infrastructures de transport public, un urbanisme caractérisé par la mixité des fonctions, par une forte densité et par une haute qualité d'aménagement des espaces publics. À ce titre, le TOD est un des outils de l'articulation entre urbanisme et transport. L'opération TOD s'inscrit dans un secteur de rayon de 600 à 800 m de marche d'une station de TC.

Le coût résidentiel n'est pas abordé mais les travaux se penchent sur les aspects fiscaux ou les montages des opérations en particulier avec les liens public-privé. Ces opérations concernent des morceaux de villes sur des axes structurants de transport qui créent de la densité et une perméabilité des tissus qui permettent des déplacements actifs sans évacuer la voiture. C'est donc un outil intéressant à regarder pour voir comment on peut le rapprocher en France des démarches de charte et contrat d'axe au sens articulation urbanisme et transport. Par exemple, la métropole de Lille a instauré des DIVAT (Disques de Valorisation des Axes de Transports) qui s'inscrivent dans cette approche au niveau de la planification urbaine (PLUi) et qui est en train d'être rendu opérationnel par des contrats d'axe.

- la complexité du coût résidentiel appelle à être vigilant sur la connaissance du concept, la préoccupation à éclairer les collectivités et l'identification de la part du coût résidentiel qui ne dépend pas des ménages. Le ménage peut avoir un libre arbitre et est maître de sa décision, mais il apparaît important de nuancer cela, car il construit et choisit bien souvent son parcours résidentiel en fonction de sa situation et de ses revenus.

- éclairer les acteurs locaux reste une question délicate car cela peut remettre en cause leur politique, ce qu'ils ne sont pas toujours prêts à faire. Il faut faire preuve de pédagogie auprès des collectivités dans la mesure où elles sont en demande de données et d'outils qui leur permettent une meilleure compréhension du fonctionnement de leur territoire. Pour ces dernières, l'objectif recherché est de développer avant tout un bon fonctionnement territorial et d'assurer une qualité du cadre de vie à leurs populations. Elles doivent aujourd'hui faire face à des changements majeurs (dont elles sont souvent conscientes) qui peuvent conduire à des ruptures par rapport aux modèles préexistants. Cet accompagnement des collectivités doit être en mesure de leur donner des pistes de réflexion pour envisager des actions concrètes à mettre en œuvre.

Annexe 1 - liste des participants

- Marc Morain, responsable du groupe Planification, Stratégie Urbaines et Foncières, Direction technique Territoires et Ville (DtectTV_Cerema)
- Jérôme Crozy, chef de projet production de l'offre de logements et densification (DtectTV_Cerema)
- Joël Meissonnier, docteur en sociologie, chargé de recherche en sociologie des transports (Direction territoriale Nord Picardie_Cerema)
- Lisa-Marine Caterino et Stéphane Caviglia, chargés de mission urbanisme (Syndicat mixte Métropole Savoie)
- Yves Jouffe, docteur en sociologie, chercheur associé au Lab'Urba (Université Paris-Est Marne-la -Vallée)
- Daniel Zobèle, chargé d'étude transport à l'agence d'urbanisme de Saint-Étienne (Epures)
- Nicolas Coulombel, docteur en économie urbaine, chercheur au Laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT) - Université Paris-Est
- Sarah Marquet, chargée de projet (ADEME)
- Pierrick Yalamas, chargé de mission énergie-climat (Rhône-Alpes Énergie Environnement - RAEE)
- Silvia Rosales Montano, directrice d'études (agence d'urbanisme de Lyon)
- David Caubel, directeur d'études, chercheur associé au Laboratoire d'Économie des Transports (LET) (Dter Centre Est Cerema)
- Marion Allard, chargée de mission (région Rhône-Alpes)
- Emmanuel Perrin, chef de projet transport-mobilité (Dter CE_Cerema)
- Claire Ramette-Brissart, responsable de l'unité étude et observatoire à la Direction départementale des territoires (DDT) de Haute-Garonne
- Jean-Pierre Nicolas, chercheur au Laboratoire d'Économie des Transports (LET)
- Marion Cauhopé, chef de projet stratégies urbaines et foncières, (DtectV_Cerema)
- Martine Meunier-Chabert, chargée de mission déplacements-urbanisme (DtectTV_Cerema)
- Florian Vanco, chargé de projets transports collectifs et analyse territoriale des déplacements, (DtectTV_Cerema)

Excusés

Bruno Maresca, responsable du service évaluation des politiques publiques (centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie - CREDOC)

Romain Cipolla, responsable du pôle mobilité durable (groupement des autorités responsables de transport - GART).

Bibliographie sélective

J-P. Nicolas, F. Vanco, D. Verry, *Utiliser sa voiture pour se déplacer au quotidien : taux d'effort et vulnérabilité des ménages face à l'augmentation du prix du carburant* – Revue économique et urbaine 2012 n°1 page 3 à 30

L. Bouzouina, N.Ortar, *Les stratégies d'adaptation des ménages et des entreprises face à la transition énergétique : une comparaison entre les métropoles de Lille et de Lyon*, Aménagement et Territoire, n°49, 2013, pp. 30-32

N. Coulombel et F. Leurent, *Les ménages arbitrent-ils entre coût du logement et coût du transport : une réponse dans le cas francilien*, revue Économie statistique Transport n°457 – 458, 2012

B. Maresca, *La précarité énergétique pose la question du coût du logement en France*, CREDOC, consommation et modes de vie, n°258, mars 2013

B.J. Lipman, *A heavy load : the combined housing and transportation burdens of working families*, Center For Housing Policy, 2006

J. Meissonnier, *Faut-il étendre les diagnostics de performance énergétique des logements à leur localisation ?*, CEREMA, 2014

B. Motte-Baumvolle, L. Belton Chevallier, A. Morel-Brochet, *Les territoires périurbains entre dépendance automobile et ségrégation socio-spatiale : les ménages modestes fragilisés par les coûts de la mobilité*, 2012

J. Debroux, *Stratégies résidentielles et position sociale : l'exemple des localisations périurbaines*, Espaces et sociétés, 2011/1 n° 144-145, p. 121-139. DOI : 10.3917/esp.144.0121

X. Desjardins, L.Mettetal, *L'habiter périurbain face à l'enjeu énergétique*, Flux, vol. 3, n°89-90, pp.46-57. 2012

DRE Île-de-France, *La prise en compte des dépenses de transport dans les projets d'accession. Une aide à la cohérence des choix résidentiels*, 2005

L. Belton Chevallier, Y. Jouffe, *Triple étau sur les ménages périurbains : la crise énergétique reformulée*, 2014

- Articuler urbanisme et transport : chartes, contrat d'axe, etc. retour d'expérience, Certu, 2010

Articuler urbanisme et transport : les contrats d'axe français à la lumière du *Transit-Oriented development* (TOD), Cerema 2015