

## Le coût résidentiel : de quoi parle-t-on ?





# **Le coût résidentiel : de quoi parle-t-on ?**

## Collection L'essentiel

Cette collection regroupe des publications de synthèse faisant le point sur un thème ou un sujet donné. Elle s'adresse à un public de décideurs ou de généralistes, et non de spécialistes, souhaitant acquérir une vision globale et une mise en perspective sur une question. La rédaction volontairement synthétique de ces ouvrages permet d'aller à l'essentiel de ce qu'il faut retenir sur le sujet traité.

## Remerciements

Cet ouvrage a été élaboré sous le pilotage et la coordination de Jérôme Crozy (Cerema).

Ont contribué à sa réalisation Nicolas Coulombel (LVMT), Jérôme Crozy (Cerema), Yves Jouffe (Lab'Urba), Sarah Marquet (Ademe) et Jean-Pierre Nicolas (LAET).

Que soient remerciés l'ensemble des participants du cycle d'ateliers<sup>1</sup> « coût résidentiel » et en particulier les membres du groupe de travail Marion Cauhopé (Cerema), Nicolas Coulombel (LVMT), Yves Jouffe (Lab'Urba), Bruno Maresca (directeur de recherche associé au Crédoc), Sarah Marquet (Ademe), Martine Meunier-Chabert (Cerema), Marc Morain (Cerema), Jean-Pierre Nicolas (LAET), Emmanuel Perrin (Cerema).

Sont également remerciés pour leurs relectures et leur apport à ce document, Marion Allard (Région Rhône-Alpes), Stéphane Caviglia (Métropole Savoie), Sylvain Laignel (Région Rhône-Alpes), Patrice Morandas (Cerema), Geneviève Roche-Woillez (Cerema) et Daniel Zobèle (Epures).

---

1 Les trois ateliers « coût résidentiel » ont été organisés le 9 décembre 2014, le 19 mars et le 28 mai 2015. Ils ont réuni en moyenne 25 personnes à chaque session, participants issus de la recherche, des collectivités, des agences d'urbanisme, de l'Anil (Agence nationale pour l'information sur le logement), des Adil (Agences départementales d'information sur le logement), des entreprises, du Cerema, des services de l'État, de l'Ademe, du monde universitaire, des associations. Les trois séances ont eu pour thème respectif : Le coût résidentiel : approches, définitions et limites ; Coût résidentiel et espaces résidentiels ; Le coût résidentiel : politiques publiques et sensibilisation des acteurs.

Les présentations de ces journées, les ordres du jour ainsi que la liste des participants se trouvent sur la page : <http://www.territoires-ville.cerema.fr/ateliers-cout-residentiel-a1491.html>

# Sommaire

---

Introduction	5
1 Qu'est-ce que le coût résidentiel des ménages?	6
- Une notion très large	
- La répartition des dépenses logement et déplacement dans le budget des ménages	
2 Comment mesurer le coût résidentiel?	10
- Précarité ou vulnérabilité?	
- Taux d'effort ou reste à vivre?	
- Vision individuelle ou territoriale?	
- Quelles bases de données pour quelles mesures?	
3 Des territoires impliqués et des outils existants	15
- Intégrer la notion de coût résidentiel dans un document d'urbanisme : l'exemple du SCoT Métropole Savoie	
- Développer des outils d'aide à la décision des ménages : e-mob et MobiCost	
- Le développement du H+T® Affordability Index aux États-Unis : combiner coût du logement et coût du déplacement pour l'accès à un logement abordable	
4 Quelques pistes pour éclairer les politiques publiques	19
- Un élargissement de la notion de coût résidentiel	
- L'aide à la décision des collectivités territoriales	
- La régulation publique habitat-transport-climat-air-énergie	
- Des recommandations en matière de formes urbaines?	
Bibliographie	21



## Introduction

---

La cherté du foncier et le niveau élevé des loyers dans les zones urbaines denses, l'éloignement domicile-travail parfois contraint ou encore la hausse tendancielle des prix de l'énergie invitent à réfléchir davantage sur les stratégies résidentielles globales des ménages. La notion de « coût résidentiel » peut éclairer ces réflexions. En France, cette notion a été peu développée. Toutefois, sa prise en compte dans les études et les recherches urbaines s'est renforcée depuis peu<sup>2</sup>. Le croisement des coûts respectifs du logement et des déplacements, apparaît en effet de plus en plus pertinent au regard des choix résidentiels effectués par les ménages.

La réflexion sur le coût résidentiel qui privilégie une entrée « ménages »<sup>3</sup> trouve également un écho auprès des collectivités eu égard au rôle que ce coût peut jouer dans les questions sur l'aménagement des territoires: comment optimiser l'articulation entre construction et localisation des logements? Comment mieux maîtriser l'étalement urbain? Comment anticiper et prévenir les situations de vulnérabilité

ou de précarité énergétique des ménages? Certains territoires se sont d'ores et déjà emparés de ce sujet à travers leur document d'urbanisme tels que les SCoT et en font un axe important de leur développement territorial. Si le coût résidentiel peut apparaître comme un indicateur pertinent de sensibilisation auprès des ménages et des collectivités, la seule approche économique ne doit pas pour autant occulter les autres moteurs des choix d'habitat que sont les aspirations sociales des ménages, le choix d'un cadre de vie, etc. Même si ces derniers apparaissent parfois en contradiction avec les capacités budgétaires des ménages, ils participent toutefois aux réalités des dynamiques résidentielles observées dans de nombreux territoires. Pour beaucoup de ménages, l'accession à la propriété représente par exemple une assurance à long-terme face à une précarité généralisée (emploi, retraite, etc.). Ainsi, le coût résidentiel doit davantage être envisagé comme un ensemble d'informations nourrissant un processus décisionnel: quels coûts? quel poids dans le budget? quelle marge de manœuvre? etc.

- 
- 2 Maresca B., Dujin A., *La précarité énergétique pose la question du coût du logement en France*, Crédoc, Consommations et modes de vie n° 258, mars 2013; Bouleau M., Mettetal L., *Vulnérabilité énergétique: les pavillonnaires modestes sous tension*, Note rapide, IAU IdF, mars 2015.
  - 3 Les données concernant les ménages (budget logement, budget déplacement, etc.) sont plus nombreuses et permettent de mieux aborder cette question aujourd'hui. À l'inverse, les données relatives aux collectivités (coûts d'urbanisation, coût des équipements, etc.) sont plus rares et méritent des travaux plus approfondis.

# 1 Qu'est-ce que le coût résidentiel des ménages?

On peut définir le coût résidentiel comme un coût «privé» et direct que les ménages doivent payer pour se loger, se déplacer et se chauffer en fonction de leur statut d'occupation<sup>4</sup>, de leur localisation résidentielle et du type de logement<sup>5</sup>. Il constitue ainsi la somme des deux principaux postes de dépenses à savoir le logement et le déplacement (la mobilité quotidienne essentiellement), et de leurs coûts connexes lors du choix résidentiel.

Ces coûts peuvent être fixes (loyer ou remboursement d'emprunt par exemple) ou variables (consommation d'énergie). Si le coût résidentiel peut être évalué au moment du choix résidentiel, c'est-à-dire une fois l'ensemble des coûts pris en compte en amont, il peut également évoluer en fonction des facteurs extérieurs intervenant dans les cycles de vie: changement ou perte d'un emploi, changement de localisation de l'employeur, évolution de la structure familiale, fluctuation des prix de l'énergie, choix des modes de déplacement, etc.

Le coût résidentiel englobe en réalité des dépenses plus larges que les seuls montants du loyer/remboursement d'emprunt ou des frais de déplacement, coûts que les ménages associent plus spontanément au choix résidentiel. En effet, il convient d'ajouter à ces deux dépenses majeures, des dépenses d'investissement ou d'amortissement, de fiscalité, etc. Dans certaines communes par exemple, les dépenses relatives aux taxes locatives et taxes foncières peuvent représenter une lourde charge dans le budget des ménages.

$$\begin{aligned} & \text{Coût du logement} \\ & + \\ & \text{Coût de déplacement} \\ & = \\ & \text{Coût résidentiel} \end{aligned}$$

## Une notion très large

Le très large spectre de la notion de coût résidentiel nous a incité à faire des choix pour parvenir à une définition opérationnelle. Ceux-ci sont précisés dans l'encadré page 7.

## Quels postes de dépenses?

Le premier choix opéré concerne les postes de coût considérés. Le budget d'un ménage comprend en effet de nombreux postes de dépenses: alimentation, santé, logement, équipements, etc. Les résultats des ateliers nous ont amené à n'en conserver que deux: le logement et les déplacements (chaque poste recouvrant les dépenses en énergie afférentes). Bien que la localisation puisse influencer sur d'autres postes de dépense (par exemple, les prix des produits alimentaires peuvent varier du centre-ville à la périphérie), nous considérons que les budgets logement et déplacement sont les principaux impactés par le choix du lieu de résidence du ménage.

## Coût privé ou coût public?

Le deuxième choix méthodologique concerne le champ des coûts considérés. On peut distinguer à cet égard les coûts privés, subis par le ménage, et les coûts publics, subis par la collectivité. Dans le cas d'un ménage locataire, les coûts privés incluent par exemple le loyer, les charges, etc. tandis que les coûts publics regroupent les dépenses de la collectivité liées aux infrastructures (réseaux, assainissement, etc.) et aux services publics (éducation, culture, police, etc.) mis à la disposition du ménage. Le travail en ateliers nous a amené à nous concentrer dans un premier temps sur les ménages, et donc sur les coûts privés. Notons par ailleurs qu'il existe des potentiels doubles comptes: par exemple les impôts locaux, qui représentent un coût privé pour les ménages tout en contribuant à financer les dépenses de la collectivité, c'est à dire une partie des coûts publics.

4 Locataire du secteur privé, locataire du secteur social, accédant à la propriété, propriétaire.

5 Logement individuel ou collectif, surface, état du logement, etc.



### Coût direct ou coût indirect ?

Enfin, le dernier choix méthodologique a trait à la nature des coûts retenus. Cela donne lieu à une double distinction: coût monétaire ou non monétaire, et coût direct ou indirect. Prenons l'exemple des déplacements. Un ménage qui choisit d'acquérir une maison dans une commune périurbaine abordable mais éloignée de son lieu de travail fait face à des dépenses monétaires de déplacement (carburant, entretien du véhicule, assurance, etc.) mais subit également des coûts non monétaires (temps de trajet, inconfort et stress dans les embouteillages, exposition aux différentes formes de pollution, etc.). Par ailleurs, le temps de transport élevé peut avoir un impact à long terme sur la santé, sur le risque d'accident, etc., par rapport à un individu qui se rend à pied sur son lieu de travail par exemple. Nous parlerons dans ce dernier cas de coûts indirects, en opposition aux coûts directs qui sont, comme leur nom l'indique, directement ressentis par le ménage.

Le choix des types de coût à considérer est intimement lié à la question posée. Par exemple, si c'est la solvabilité des ménages qui intéresse au premier chef<sup>6</sup>, ce sont alors les coûts monétaires directs qu'il faut retenir. De même, dans le cas d'un ménage accédant à la propriété, les mensualités liées aux prêts immobiliers sont déterminantes pour évaluer cette solvabilité.



© Arnaud Bouissou/Terra

Le coût indirect des transports : fatigue, stress, pollution...

### Champs des coûts retenus

La liste des coûts est longue et peut varier d'un ménage à un autre. Sans prétendre à l'exhaustivité, nous pouvons néanmoins retenir les principaux postes de dépenses suivants :

#### Logement

- loyer (ménage locataire) ou mensualité(s) de remboursement d'emprunt(s) (ménage accédant)
- charges de copropriété
- énergie (non incluses dans les charges): chauffage/ climatisation, eau chaude sanitaire, consommation liée aux appareils électriques, eau et fluides
- assurance habitation
- impôts locaux: taxe d'habitation, taxe foncière, taxe ou redevance d'enlèvement des ordures ménagères (TEOM ou REOM), taxe d'aménagement, participation pour le financement de l'assainissement collectif (PFAC)
- frais de transaction (notaire, agence immobilière, déménagement)
- travaux d'entretien ou de rénovation

#### Déplacement

- énergie: frais de carburant et/ou d'électricité (véhicules électriques)
- entretien et réparation du/des véhicule(s)
- assurance du/des véhicule(s)
- amortissement du/des véhicule(s)
- abonnements à des services de transport collectif ou privé (véhicules ou vélos en libre service, services de taxi ou de voiture de tourisme avec chauffeur (VTC), etc.)
- stationnement: location de garage, tickets de parking, etc.
- autres dépenses ponctuelles: tickets/billets de transport, taxi, péages, etc.

<sup>6</sup> Cette préoccupation a été la plus prégnante au cours des réflexions des trois ateliers.

## La répartition des dépenses logement et déplacement dans le budget des ménages

En France, comme dans de nombreux pays en Europe, les principales dépenses contraintes des ménages sont liées, outre l'alimentation, à la localisation de leur logement : loyer (imputé<sup>7</sup> ou réel), frais de déplacement, fourniture d'énergie. Ces dépenses peuvent varier fortement en fonction d'un grand nombre de paramètres que sont le statut d'occupation, la structure familiale, l'espace résidentiel choisi (zone urbaine dense, périurbain, rural), l'accès aux infrastructures de transport, l'accès aux services, la surface du logement, les charges, etc.

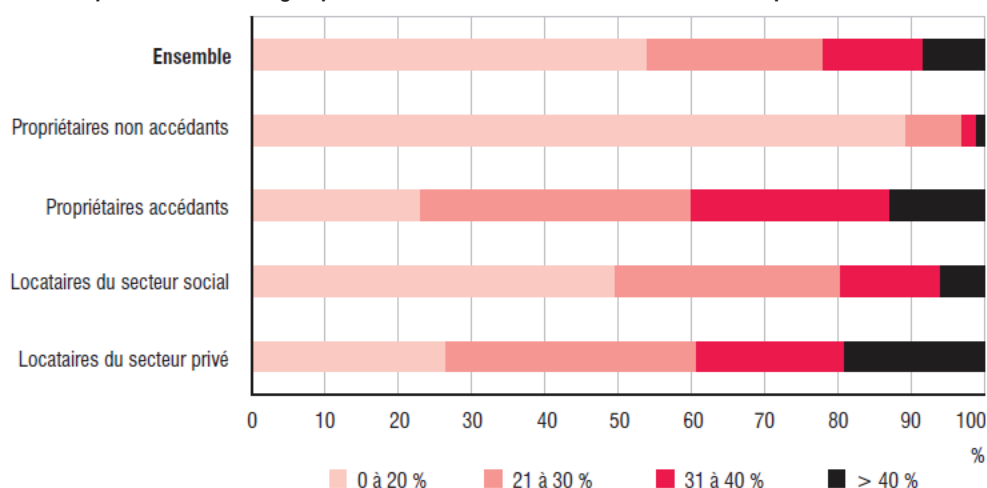
Le logement reste souvent le poste budgétaire le plus conséquent dans les dépenses des ménages. En 2014, selon l'Insee, les ménages dépensent en moyenne 23%<sup>8</sup> de leur revenu pour leur logement. En réalité, les situations sont très diverses selon

le statut d'occupation et les revenus dont disposent les ménages. En effet, une part importante des locataires du secteur privé et des propriétaires accédants a souvent un taux d'effort médian plus élevé (27%) alors que pour les locataires du secteur social ou les propriétaires non accédants, celui-ci est plus faible (20% et 10%). Voir graphique ci-dessous.

Les écarts en matière de logement varient également fortement selon l'espace résidentiel choisi. Les zones rurales, souvent mal desservies et moins pourvues de services, entraînent les dépenses de logement les moins élevées. Dans les centres-villes importants et leur agglomération, qui présentent un taux d'équipements et de services élevé, les loyers sont nettement plus chers.

La dépense de déplacement représente un critère central du budget des ménages dans l'approche globale du coût résidentiel. Au même titre que

Répartition des ménages par taux d'effort médian selon le statut d'occupation en 2010<sup>9</sup>



© Insee, enquête SRCV 2010, calculs Insee et SOeS

Lecture : 8 % des ménages ont un taux d'effort supérieur à 40% ; cette proportion est de 19% parmi les locataires du secteur privé.

Champ : France métropolitaine, hors ménages dont la personne de référence est étudiante, logée gratuitement ou usufuitière.

- 7 Selon l'Insee, la notion de « loyer imputé » (ou « loyer fictif ») recouvre le service de location que se rendent à eux-mêmes les propriétaires de leur logement : à savoir, les loyers que les propriétaires auraient à payer s'ils étaient locataires du logement qu'ils habitent.
- 8 Morer N., *La consommation des ménages est encore convalescente en 2014*, Insee Première n°1554, juin 2015. Ce taux inclut les dépenses de chauffage et d'éclairage. Calcul à partir du revenu disponible brut. Comptes Nationaux Base 2010, Insee.
- 9 Arnault S., Crusson L., *La part du logement dans le budget des ménages en 2010. Alourdissement pour les locataires du parc privé*, Insee Première n°1395, mars 2012. Le taux d'effort médian correspond à la valeur pour laquelle la moitié des ménages ont un taux d'effort inférieur et la moitié un taux d'effort supérieur.

les dépenses logement, les dépenses de déplacement peuvent fortement varier selon la localisation résidentielle, a fortiori pour les ménages installés dans les espaces peu denses et donc peu ou non desservis en transports collectifs. Malgré les évolutions actuelles des modes de travail et de déplacements (télétravail, covoiturage, etc.), ces ménages, pour la plupart ancrés dans les espaces ruraux ou périurbains, n'ont pas d'autre choix que le recours à l'usage de l'automobile pour leurs déplacements quotidiens (domicile-travail, proximité, achats, etc.). Dans les projets d'accession à la propriété, notamment dans les couronnes résidentielles éloignées, le poids et l'impact du coût de déplacement sont souvent sous-estimés par les ménages et les établissements bancaires au moment de l'octroi du prêt immobilier. Les ménages n'ayant pas toujours des alternatives ou des stratégies de «réversibilité» possibles (gare TER à proximité, covoiturage, etc.), le recours à la voiture particulière reste l'unique solution pour se déplacer. En moyenne, selon l'Insee, les ménages

ont consacré plus de 11%<sup>10</sup> de leur revenu pour leur transport en 2014, l'achat de véhicule, le carburant et les frais d'entretien étant les postes les plus onéreux. Ce taux d'effort est variable: le choix d'une localisation résidentielle périurbaine éloignée des pôles d'activités et de services entraîne par exemple des dépenses de déplacements plus élevées que dans les autres espaces résidentiels.



© Bernard Suard/Terra

*Pour les logements situés dans les espaces ruraux ou périurbains la voiture reste souvent le moyen privilégié de se déplacer*

10 Morer N. *La consommation des ménages est encore convalescente en 2014*, Insee Première n°1554, juin 2015. Calcul à partir du revenu disponible brut. Comptes Nationaux Base 2010, Insee.

## 2 Comment mesurer le coût résidentiel ?

D'un point de vue pratique, l'application de la notion de « coût résidentiel » peut être déclinée de manière variable selon les problématiques guidant les réflexions. Suivant les cas, les indicateurs et les bases de données utilisés seront différents. Trois grands types de distinctions peuvent être opérées pour comprendre les différentes manières d'appréhender cette question :

- entre précarité et vulnérabilité ;
- entre taux d'effort et reste à vivre ;
- entre le point de vue des ménages versus celui agrégé des territoires.



© Bernard Suard/Terra

### Précarité ou vulnérabilité ?

L'émergence de la notion de coût résidentiel s'est opérée au cours des années 2000, dans un contexte de croissance des prix de l'énergie affectant les dépenses des ménages pour leur logement et leur mobilité quotidienne. Dès lors, cette notion est fortement liée à des enjeux de précarité et de vulnérabilité, étant entendu que la précarité correspond à une situation où le ménage concerné satisfait à peine, voire se prive, dans ses besoins élémentaires<sup>11</sup>. En revanche, la vulnérabilité est une situation où le ménage peut se sentir en situation stable économiquement, mais dans laquelle il risque de se trouver rapidement en difficulté si un changement s'opère. Dans ces deux cas, l'information sur

les niveaux de dépenses réalisés par les ménages mis en regard de leur revenu se révèle insuffisante, d'autres informations sont nécessaires pour aborder la précarité et la vulnérabilité.

Le premier cas de précarité concerne les « besoins élémentaires » tels que le confort dans le logement, l'accès aux soins, à l'emploi, pour reprendre quelques exemples en lien direct avec le coût résidentiel, qu'il faudrait être en mesure de satisfaire pour vivre correctement dans notre société. Les indicateurs mis en place ici vont donc chercher non seulement à prendre en compte les dépenses réalisées par les ménages, mais aussi à définir ces « besoins élémentaires » avant de pointer les situations d'auto-restriction comme par exemple le chauffage du logement, avec l'estimation de la dépense correspondant au niveau de confort thermique élémentaire, ou d'exclusion avec les aménités et services auxquels les ménages précaires ne peuvent accéder du fait du coût trop élevé de l'automobile.

Le second cas de vulnérabilité renvoie aux difficultés à s'adapter face à des risques. Le revenu du ménage lui permet-il de faire face à une hausse des prix de l'énergie ? Et sinon, quelles sont ses possibilités d'adaptation au sein de son territoire : existe-t-il des modes alternatifs à la voiture individuelle, y a-t-il une bonne mixité des activités dans le quartier, est-il bien inséré dans des réseaux de solidarité de proximité, etc. ? L'action relève ici plus facilement de politiques à long terme pour augmenter les alternatives offertes aux ménages.

### Taux d'effort ou reste à vivre ?

Il existe deux manières de mettre en perspective les dépenses d'un ménage par rapport à son revenu.

11 Voir par exemple l'article 4 de la loi dite Grenelle II du 12 juillet 2010. Une personne en situation de précarité énergétique y est décrite comme celle qui éprouve dans son logement « des difficultés particulières à disposer de la fourniture d'énergie nécessaire à la satisfaction de ses besoins élémentaires en raison de l'inadaptation de ses ressources ou de ses conditions d'habitat ».

La première consiste à s'intéresser au revenu disponible du ménage (compte tenu également de ses allocations et de ses impôts), en considérant, le plus souvent, les économies d'échelle possibles selon la taille du ménage<sup>12</sup>. Elle aboutit à la définition du seuil de pauvreté selon l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), c'est-à-dire les ménages dont le revenu est inférieur à 60 % de la médiane des revenus de la population d'un pays donné. Dans ce cadre, les dépenses contraintes, le coût résidentiel dans notre cas, sont abordées sous l'angle du « taux d'effort », c'est-à-dire la part qu'elles représentent dans le revenu. Mais une même valeur de ce ratio peut recouvrir des situations différentes selon le revenu du ménage et son budget restant, une fois retiré le coût résidentiel. Une approche alternative a dès lors été développée, qui s'intéresse aux conditions de vie. La notion de « reste à vivre » est ici mise en avant, et correspond à l'ensemble des ressources d'un ménage, déduction faite de ses dépenses contraintes, dont le coût résidentiel fait partie et auquel se rajoutent par exemple les dépenses liées à la santé, à l'éducation, aux assurances, etc. Ce reste à vivre apparaît extrêmement limité pour les ménages pauvres, voire négatif pour ceux en situation de surendettement, et de nombreux organismes en prise avec les questions de pauvreté et les politiques sociales préconisent l'utilisation de cet indicateur<sup>13</sup>.

Cependant, le « reste à vivre » étant souvent difficile à estimer du fait des informations fines qu'il nécessite, de nombreux travaux restent cantonnés au taux d'effort, plus simple à produire. Pour dépasser une partie de ses limites, il est aujourd'hui souvent proposé de le croiser avec le revenu du ménage comme l'indicateur BRDE (Bas Revenus Dépenses Élevées<sup>14</sup>). On repère ainsi les ménages qui tout à la fois sont pauvres et ont un niveau important de dépenses contraintes.

## Vision individuelle ou territoriale ?



© Laurent Mignaux/Terra

*Les choix résidentiels des ménages impactent le développement des territoires*

Une première approche de ces questions de précarité et de vulnérabilité qui sous-tendent la notion de coût résidentiel est centrée sur les ménages. Elle permet d'éclairer les facteurs explicatifs de leurs dépenses et de la contrainte qu'elle représente sur leur budget (c'est cette vision qui est privilégiée dans les deux sous parties précédentes). Les travaux adoptant ce point de vue peuvent être quantitatifs et reposer sur l'exploitation de bases statistiques existantes. Ils peuvent aussi rechercher, sur la base d'entretiens qualitatifs, à faire ressortir les enjeux des choix des ménages expliquant leur coût résidentiel ainsi que leurs adaptations éventuelles lorsque les dépenses sont trop importantes (limitation du chauffage, recours aux réseaux de proximité pour garder les enfants, pratique du covoiturage, etc.).

Mais les acteurs des territoires peuvent être également intéressés par des approches plus agrégées permettant de repérer de manière localisée les zones où leur action devrait prioritairement porter et faire ressortir le type de mesures à prendre comme l'aide sociale aux plus défavorisés, la rénovation de l'habitat, le développement de transports alternatifs à la voiture, la mixité des activités, etc. Alors que les travaux relevant de la première logique fournissent

12 Les économies d'échelles sont prises en compte en pondérant différemment les membres du ménage, ramenés en « unités de consommation » (UC). Ainsi, l'échelle de l'OCDE donne un poids de 1 UC pour le premier adulte, 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans et plus et 0,3 UC pour les enfants plus jeunes.

13 Voir par exemple les travaux du Conseil national des politiques de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale (CNLE).

14 Un des trois indicateurs retenu par l'Observatoire national de la précarité énergétique (ONPE), avec le taux d'effort énergétique (TEE) et l'indicateur FROID, pour mesurer la précarité énergétique.



des analyses sur les ménages avec des réflexions qui dépassent la seule dimension spatiale, les autres sont beaucoup plus ancrés sur des territoires donnés, avec une production cartographique souvent importante.

### Quelles bases de données pour quelles mesures ?

Les indicateurs qui permettent de décliner de manière concrète et quantifiée la notion de coût résidentiel peuvent être très variés, dépendants des approches individuelles ou territoriales des questions de précarité et de vulnérabilité qui la sous-tendent. Il n'est pas l'objet ici d'entrer dans une présentation détaillée de ces indicateurs et de leurs discussions et nous renvoyons par exemple au récent rapport de l'Observatoire national de la précarité énergétique<sup>15</sup>. En revanche, les principales bases de données qui alimentent ces réflexions ne sont pas nombreuses et peuvent être évoquées. Ces indicateurs nécessitent de disposer :

- des données socio-économiques des ménages ;
- des informations sur le contexte territorial telles que la localisation résidentielle, la localisation des activités, l'offre de transport ;
- des pratiques de mobilité associées comme les budgets distances, les modes utilisés, le parc automobile des ménages ;

- des besoins et des pratiques en matière de logement tels que le statut d'occupation, le loyer, le remboursement d'emprunt, la taille du logement, l'ancienneté, le type de chauffage, etc.

Il n'existe pas de recueil statistique idéal permettant de fournir l'ensemble de ces données. Toutefois, des bases existantes peuvent être combinées pour s'en approcher.

#### Les enquêtes Budget de famille

Depuis 1979, les enquêtes «Budget de famille» (BdF) sont conduites par l'Insee à un rythme quinquennal en conservant une méthodologie cohérente. Elles permettent de reconstituer la comptabilité des ménages en 900 postes, comprenant les dépenses de consommation, impôts et taxes, primes d'assurances, gros travaux dans le logement, transferts inter-ménages, etc. Elles recensent également l'ensemble des revenus du ménage (revenus d'activité, patrimoine, prestations sociales, autres). Enfin, elles contiennent des informations sur les caractéristiques socio-économiques des ménages, qui permettent d'établir des liens avec d'autres bases.

#### Les enquêtes déplacements

Concernant les mobilités, deux grandes sources peuvent être utilisées, avec les enquêtes ménages déplacements locales et nationales.



© Amnaud Bouissou/Terra

*Diversifier les modes et les infrastructures de transport en adéquation avec les choix résidentiels*

15 ONPE, 2014, Premier rapport de l'ONPE: définitions, indicateurs, premiers résultats et recommandations. <http://www.onpe.org>



*Développer des formes urbaines qui répondent aux aspirations résidentielles des ménages*

Les Enquêtes Nationales Transports et Déplacements (ENTD) menées en 1981, 1994 et 2008 par l'Insee, l'Inrets et le ministère chargé des transports apportent un éclairage global sur la mobilité des Français à partir de trois principaux éléments: un carnet de bord rempli pendant une semaine pour une voiture du ménage; une personne du ménage de plus de 6 ans interrogée sur ses déplacements de la veille et du dernier week-end; une autre personne (la même en 2008) est également tirée pour recueillir ses déplacements réalisés à longue distance, à plus de 80 km à vol d'oiseau du domicile, au cours des trois derniers mois précédant l'enquête. Tous les déplacements sont pris en compte. Les caractéristiques socio-économiques du ménage et des personnes interrogées sont par ailleurs saisies lors de l'enquête.

Les Enquêtes Ménages Déplacements (EMD) locales sont établies sur la base d'une procédure standard, contrôlée par le Cerema, et sont réalisées à l'intérieur d'un périmètre local donné, qui dépasse souvent l'aire urbaine pour mieux prendre en compte la mobilité périurbaine. Le ménage constitue l'unité statistique d'observation dont les déplacements réalisés la veille du jour d'enquête sont recueillis (journée de semaine, hors week-end). Les données

recueillies concernent les caractéristiques socio-économiques du ménage et de ses membres ainsi que des informations fines sur les déplacements (origine et destination, motif, mode(s) utilisé(s), horaire, etc.).

Par ailleurs, des approches territoriales plus agrégées peuvent avoir recours au fichier des déplacements domicile-travail issu du recensement général de la population de l'Insee. Chaque actif est décrit (classe d'âge, professions et catégories socioprofessionnelles, ménage d'appartenance, mode principal utilisé, lieu de résidence, lieu d'emploi, etc.) avec un repérage à la commune (arrondissements pour Paris, Lyon et Marseille). Ces données sont souvent utilisées de manière agrégée pour fournir des flux de navetteurs et estimer les distances parcourues par les ménages d'une commune pour le motif travail ainsi que les autres motifs de déplacements que sont les achats, les loisirs, les trajets école, etc. En considérant ce motif comme structurant, et fortement lié à la voiture, elles permettent aussi d'estimer le taux d'effort mobilité des ménages d'une commune.

Il convient de souligner que le fichier des déplacements domicile-travail de l'Insee fournit aussi une base de travail intéressante.

### Les enquêtes logement

Les dernières Enquêtes Nationales Logement (ENL) de l'Insee ont été menées en 1996, 2002, 2006 et 2013 avec des échantillons d'environ 40 000 ménages et constituent la principale source statistique pour observer les conditions résidentielles des Français. Outre une description détaillée des caractéristiques socio-économiques des ménages, elles fournissent des informations sur leur mobilité résidentielle. Par ailleurs, elles apportent une description fine de leurs dépenses logement, qui peut être mise en regard des caractéristiques de leur lieu d'habitation, ce qu'aucune autre source ne permet de faire.

À partir du recensement de la population, l'Insee extrait un fichier détail Logement fournissant une description des résidences principales (type de

construction, confort, surface, nombre de pièces, etc.), repérées au niveau de l'IRIS<sup>16</sup> et complétées par des caractéristiques socio-démographiques du ménage résidant.

### L'enquête Phébus

Enfin, il faut évoquer la récente enquête Phébus (Performance de l'Habitat, Équipements, Besoins et USages de l'énergie), centrée sur la performance énergétique des logements. Réalisée en 2013, elle repose sur deux volets : un entretien en face à face avec les occupants des logements (5 405 ménages enquêtés) et un diagnostic de performance énergétique du logement réalisé in situ (2 399 logements concernés). Par ailleurs, elle comporte une partie, plus légère, consacrée à la mobilité domicile-travail du ménage enquêté<sup>17</sup>.

16 L'IRIS constitue la brique de base en matière de diffusion de données infracommunales. Il respecte des critères géographiques et démographiques et possède des contours identifiables sans ambiguïté et stables dans le temps (source : Insee).

17 François D., *Le parc de logements en France métropolitaine en 2012, plus de la moitié des résidences principales ont une étiquette énergie D ou E*, Commissariat général au développement durable, Chiffres et Statistiques, n°534, juillet 2014.



### 3 Des territoires impliqués et des outils existants

Encore peu connue dans l'approche des politiques publiques d'aménagement ou du logement, la question du coût résidentiel a déjà été utilisée par certains territoires qui développent des actions ou participent à l'aide à la décision des ménages en matière de choix résidentiel. Bien souvent, ces initiatives sont prises dans le cadre d'appels à projet de recherches tels que les outils e-mob de l'agence d'urbanisme de la région stéphanoise (epures) et MobiCost sur l'Espace Alpin. Ces actions peuvent également intervenir lors de l'évaluation du SCoT comme pour le syndicat mixte Métropole Savoie en 2015 par exemple. Aux États-Unis, le Center for Neighborhood Technology (CNT) a développé, dès 2006, un outil qui combine les dépenses de logement et de transport, faisant du Housing and Transport Affordability Index® un indicateur de planification et de stratégie résidentielle pour les ménages, les professionnels et les décideurs publics.

#### Intégrer la notion de coût résidentiel dans un document d'urbanisme : l'exemple du SCoT Métropole Savoie

Dans le cadre de l'évaluation de son SCoT en 2015, le syndicat mixte Métropole Savoie a souhaité analyser l'adéquation entre les capacités d'achat immobilier des ménages et la réalité de l'offre de logements présente sur le territoire. Cette étude<sup>18</sup> sur les coûts résidentiels est née de plusieurs constats : le besoin de compréhension des stratégies de localisation résidentielle des ménages et l'enrayement dans les parcours résidentiels. Ce territoire compte plus de 238 000 habitants répartis autour de Chambéry et Aix-les-Bains. Marqué par des reliefs contrastés, il connaît des dynamiques démographiques très variées, avec des soldes migratoires qui oscillent de 0,07 % dans l'urbain à 1,5 voire 2,28 % dans les territoires ruraux, c'est-à-dire des migrations résidentielles davantage orientées vers les petites communes, de moins de 1 000 habitants en général.



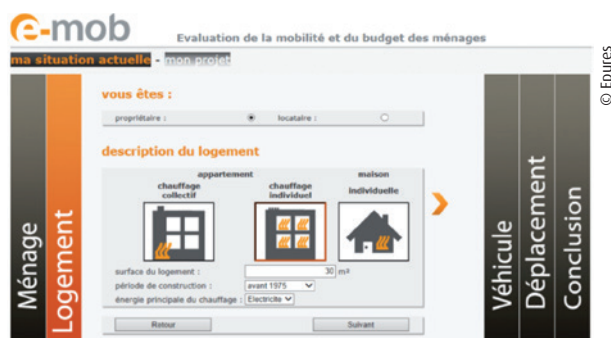
L'étude s'est fondée sur des hypothèses d'acquisition ou de capacité de location du ménage-type statistiquement le plus représenté sur le territoire (un couple primo-accédant avec un enfant), le revenu médian du territoire (2 962 €), la prise en compte des déplacements domicile-travail et une durée d'emprunt immobilier sur une période de vingt ans. Les simulations réalisées sur l'ensemble de cette base montrent que le coût de l'énergie n'absorbe pas la différence de coût entre habiter en centre d'agglomération ou en périphérie. Habiter en périphérie coûte donc moins cher que d'habiter dans les zones plus denses sur le territoire de Métropole Savoie.

L'étude, tout en contribuant à l'évaluation du SCoT, a permis de mieux connaître les dynamiques résidentielles et de mieux comprendre les choix des ménages. L'étude a également posé la question de la « réversibilité » en matière de déplacement : les ménages disposent-ils par exemple d'alternatives à la voiture ? Disposent-ils d'une gare TER à proximité de leur domicile par exemple ? Ont-ils la possibilité de pratiquer le télétravail ? En ce sens, l'étude a vocation à orienter les différentes politiques d'aménagement du territoire.

18 Métropole Savoie, *La solvabilité des ménages de Métropole Savoie face aux coûts résidentiels*, mai 2014.

Même si l'étude ne prend pas en compte certains critères tels que le choix du cadre de vie, les comportements des ménages, ou encore la fiscalité et les aides financières relatives au logement, l'attention portée au coût résidentiel des ménages a permis de mieux saisir les dynamiques à l'œuvre et de fournir des moyens pour sensibiliser les élus locaux, notamment à travers l'élaboration de fiches-communales<sup>19</sup>. Cette entrée par les coûts résidentiels a également favorisé la mise en place de certaines actions notamment liées au télétravail, ainsi qu'à l'évolution de la densité de certaines opérations de logements. Elle a enfin permis de mieux articuler les questions d'urbanisme et d'habitat à travers les dispositifs d'accès à la propriété.

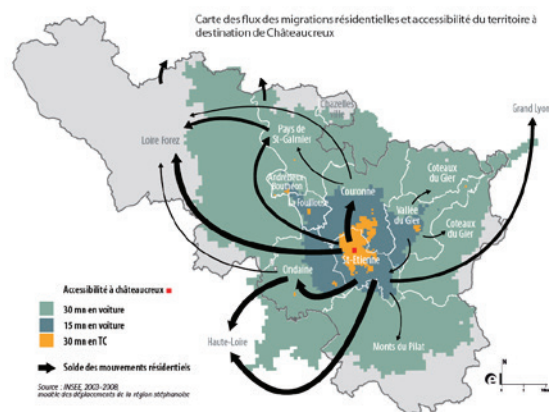
## Développer des outils d'aide à la décision des ménages: e-mob et MobiCost



Application e-mob

L'outil e-mob<sup>20</sup> a été créé par l'agence d'urbanisme de la région stéphanoise (epures) en 2014. Conçu dans le cadre du programme Predit 4<sup>21</sup>, l'outil a pour objectif de sensibiliser des ménages (et éventuellement les organismes de prêt) sur l'impact des choix résidentiels en matière budgétaire et écologique, en insistant particulièrement sur le coût du logement

et celui des déplacements. L'utilisateur peut ainsi comparer deux situations résidentielles en matière de coûts: sa situation actuelle et son projet immobilier. E-mob a été conçu pour être expérimenté à l'échelle du territoire du SCoT Sud-Loire<sup>22</sup>. C'est en effet un territoire dont les migrations résidentielles sont révélatrices des phénomènes de périurbanisation avec une diffusion importante de l'habitat pavillonnaire et grâce à des facilités d'accès à des infrastructures de transport autour de Saint-Étienne, ville centre qui attire 1/3 des déplacements domicile-travail (voir carte ci-dessous).



© Insee - epures

Afin de pouvoir estimer son coût résidentiel sur e-mob, l'utilisateur doit intégrer une multitude de critères concernant à la fois la composition du ménage, le logement (localisation, typologie, surface, montant du loyer, etc.), le véhicule ainsi que les critères relatifs aux déplacements (localisation du lieu de travail, type de trajet, etc.). Une fois l'ensemble des critères intégrés à la base de données, le ménage peut connaître la situation résidentielle la plus favorable entre sa situation résidentielle actuelle et son projet.

19 Les fiches-communales présentent, pour chaque commune du territoire de Métropole Savoie, le parc de logement, les prix pratiqués au m<sup>2</sup>, la dynamique démographique, les capacités des ménages à se loger dans les différents produits immobiliers (en comparaison avec l'ensemble du territoire).

20 [www.e-mob.fr](http://www.e-mob.fr)

21 Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres financé par les ministères en charge du développement de la recherche et de l'industrie, de l'Ademe, de l'ANR et de Bpifrance. L'outil e-mob a été cofinancé par l'Ademe, la communauté urbaine de Saint-Étienne Métropole, la communauté d'agglomération Loire Forez, la communauté de communes du Pays de Saint-Galmier, le Conseil départemental de la Loire et la Direction départementale des Territoires de la Loire.

22 Le territoire du SCoT Sud-Loire regroupe 116 communes et compte plus de 500 000 habitants.

La méthodologie utilisée permet également, dans le cadre de la simulation du projet, d'estimer les émissions environnementales grâce au modèle COPERT<sup>23</sup>. Un des objectifs initiaux de ce projet, outre la production d'un outil grand public capable de sensibiliser les ménages et les professionnels de l'immobilier, est aussi de disposer d'une méthodologie transposable à d'autres territoires en utilisant notamment des données locales. La diffusion de l'outil e-mob reste donc un enjeu fort pour l'agence epures et l'Ademe à travers la mobilisation d'autres acteurs pouvant se l'approprier et le diffuser à leur échelle territoriale : le réseau des Adil, les agences d'urbanisme, les organismes privés, etc.



Le projet européen MORECO<sup>24</sup> a également investi cette problématique du couple logement-déplacement à l'échelle de cinq régions alpines réparties entre la France, l'Italie, l'Allemagne, la Slovénie et l'Autriche, notamment sur des territoires périurbains ou isolés comme les espaces de montagne<sup>25</sup>. Avec pour objectif d'identifier des leviers permettant à la fois de maîtriser l'étalement urbain et de favoriser le report modal des ménages dans les Alpes, et partant du principe que les ménages ne prennent pas ou peu en compte les dépenses liées aux transports dans l'élaboration de leurs stratégies résidentielles, l'objectif premier de MORECO a consisté à travailler la transparence des coûts liés au couple habitat-transport et à sensibiliser l'opinion sur le coût résidentiel logement - déplacement. Davantage orienté vers les modes de déplacements et les alternatives possibles en matière de mobilité pendulaire des ménages, le projet MORECO a permis de développer un prototype de

simulateur de coûts appelé MobiCost (livrable prévu dans le cadre du projet), outil de sensibilisation capable de fournir une estimation des coûts de déplacement. À travers une série de données à intégrer dans le simulateur (caractéristiques du ménage, nombre d'actifs navetteurs, revenu mensuel, nombre de kilomètres parcourus, choix de la modalité de transport, gare TER la plus proche, etc.), l'utilisateur peut obtenir une estimation de sa mobilité selon son utilisation des transports collectifs ou de la voiture individuelle. L'utilisateur peut également être renseigné en matière de coût monétaire, c'est-à-dire ce que son choix de mobilité lui coûte, mais aussi de temps (jours ouvrés sur l'année) et de CO<sub>2</sub>. Il s'agit d'un outil territorialisé, conçu avec la participation des territoires bénéficiaires et des acteurs privés (promoteurs, banques, etc.) et publics (bailleurs sociaux, communes, etc.), qui répond ainsi à des besoins locaux.

### Le développement du H+T® Affordability Index aux États-Unis : combiner coût du logement et coût du déplacement pour l'accès à un logement abordable



En 2006, le Center For Neighborhood Technology (CNT<sup>26</sup>) a créé le Housing and Transportation Affordability Index®, outil à destination des décideurs, des professionnels et des ménages. Proposant de ne pas limiter le choix résidentiel au seul coût du logement (*housing*), le CNT met en avant la nécessaire prise en compte du coût du déplacement (*transportation*) à travers un outil capable de mesurer le caractère véritablement abordable d'une localisation

23 Computer programme to calculate emissions from road transport.

24 Mobility and Residential Costs. Projet européen co-financé par le Fonds européen de développement régional (FEDER) dans le cadre du programme européen Espace Alpin.

25 Communauté de communes du Pays du Grésivaudan et Communauté de communes Cœur de Savoie.

26 Le Center for Neighborhood Technology (CNT) a été fondé en 1978. C'est un organisme de recherche à but non lucratif mandaté pour promouvoir la ville durable et intelligente aux États-Unis, à travers : l'innovation, l'analyse des problématiques urbaines ; la promotion de solutions économiques et environnementales ; la promotion de solutions par des approches durables. Le CNT intervient dans plusieurs domaines : les politiques de logement abordable, les plans climats, les jardins urbains, le covoiturage, l'efficacité énergétique, etc. <http://www.cnt.org>

résidentielle, du niveau régional jusqu'au quartier, sur le territoire nord-américain<sup>27</sup>. Si le coût du logement a été mesuré à partir de données nationales<sup>28</sup>, celui du déplacement a été estimé à partir de trois éléments : possession d'un véhicule, utilisation, utilisation des transports publics. Le Housing and Transportation Affordability Index® étend donc la notion du caractère abordable du logement en incluant automatiquement les dépenses de déplacement. Par conséquent, selon l'H+T Affordability Index®, une localisation résidentielle est dite « abordable » si le taux d'effort logement et déplacement ne dépasse pas 45 % du revenu du ménage.

L'outil H+T Affordability Index® propose ainsi une définition de l'accessibilité économique du logement en combinant une estimation du coût du logement et du coût des déplacements. L'objectif est d'indiquer la meilleure localisation au regard du prix du logement et de la proximité des services, en y intégrant le coût des déplacements induits par cette localisation. Pour chaque zone d'une ville ou d'un territoire, les parts des coûts des déplacements d'une part, du logement d'autre part, et enfin des coûts cumulés logement + déplacements dans le budget moyen des ménages sont comparées à la part moyenne de ces coûts dans le budget des ménages du territoire considéré. L'outil propose aussi des cartes comparatives d'émissions de gaz à effet de serre (GES) par zone et par

ménage sur un territoire donné, qui font écho à l'impact des déplacements. Elles montrent que les zones les plus émettrices en valeur absolue (les villes) ne correspondent pas aux zones où les émissions par ménage sont les plus élevées. L'outil couvre l'essentiel des zones urbaines et périurbaines sur le territoire des États-Unis. Les espaces ruraux (grandes plaines, rocheuses), en raison de leur profil de déplacement très particulier, ne sont pas couverts par l'outil. Au niveau local, les données sont disponibles à l'échelle du « block » dont la taille varie selon la densité de population, de façon à avoir un nombre fixe d'habitants dans chaque « block ». La ville de Chicago est l'un des utilisateurs principaux de l'outil, ainsi que plusieurs autres autorités locales chargées de mettre en œuvre les dispositions du Clean Air Act<sup>29</sup>.

Dans le cadre de la mise en œuvre des politiques publiques relatives au logement abordable, l'utilisation du H+T Affordability Index® a été préconisée et soutenue par le ministère du logement et du développement urbain au niveau fédéral (Department of Housing and Urban Development). L'outil peut être utilisé par le grand public via l'interface accessible par internet. Un ménage qui souhaite choisir un nouveau logement dans une agglomération peut prendre conscience de l'impact de l'éloignement sur ses coûts de déplacement.

© Bernard Suard/Terra



© Bernard Suard/Terra

*Dans les zones périurbaines et rurales, des solutions alternatives à la voiture individuelle peuvent être proposées*

27 Le H+T® index couvre environ 900 régions métropolitaines et 94 % de la population des États-Unis.

28 American Community Survey 5-year Estimates (ACS).

29 Aux États-Unis, le Clean Air Act (1970) est une loi fédérale dont l'objectif est la réduction de la pollution atmosphérique.



## 4 Quelques pistes pour éclairer les politiques publiques

Le coût résidentiel tel que proposé dans ce document a été défini à partir des dépenses nettes des ménages qui découlent de leur choix de résidence, mais seules les dépenses actuellement mesurables ont été prises en considération. Il peut être calculé et intégré à des outils, avec indicateurs, seuils et cartographies, mis à disposition de deux types d'utilisateurs : soit les ménages qui souhaitent déménager, ce qui leur permet de renseigner des données qu'eux seuls connaissent, soit les services d'urbanisme des collectivités territoriales, qui disposent de données locales pour mieux comprendre les stratégies résidentielles des ménages. Le coût résidentiel ne se limite pas à ces outils. Au-delà des coûts directs pour le ménage, les choix résidentiels ont un impact plus large sur les finances des collectivités, leur actions territoriales et les modèles urbains qu'elles souhaitent développer. Ainsi, il peut être étendu et différencié pour éclairer plusieurs problématiques de politique publique. Le travail en ateliers a permis de mieux aborder le coût résidentiel sous différentes approches et de mettre en avant certains outils existants. Ce développement nécessite toutefois de poursuivre plusieurs chantiers qui constituent ainsi des pistes de réflexion mises en avant lors des différents ateliers, et qui concernent plus directement les collectivités territoriales.

### Un élargissement de la notion de coût résidentiel

L'articulation des coûts avec les dimensions non monétaires des stratégies résidentielles dans la diversité sociale et territoriale des parcours résidentiels représente un enjeu fort, car il permet d'englober l'ensemble des paramètres dont les ménages pourraient disposer afin de mieux appréhender leur choix. Au-delà des dépenses directes, il convient d'intégrer des éléments qui relèvent davantage du cadre et de la qualité de vie offerts par certains territoires. Cela permettrait, entre autres, de limiter la disqualification abusive des territoires considérés trop éloignés ou à fort coût résidentiel par exemple. En ce

sens, les pistes de travail peuvent se traduire par la co-construction avec les ménages d'un « design » d'aide à la décision multi-dimensionnel avec des modalités d'appropriation graduée de l'outil. Celui-ci gagnerait à être proposé au ménage aux moments-clés du processus de choix résidentiel notamment avant que le ménage ne s'engage (par exemple la rénovation du logement ou le choix d'une localisation). Cet outil d'éclairage du choix pourrait également être adapté aux situations de non-choix (précarité énergétique, logement social, etc.).

### L'aide à la décision des collectivités territoriales

S'il peut d'abord être considéré comme une aide décisionnelle pour les ménages, le coût résidentiel peut également servir à mieux cerner les coûts d'urbanisation assumés par les collectivités territoriales et éclairer ainsi leurs politiques urbaines. À ce titre, un des éléments à approfondir concerne l'intégration de la fiscalité locale au coût résidentiel des ménages. Dans ce cas, plusieurs axes de travail sont à envisager :

- mieux appréhender les coûts d'urbanisation et produire des données locales même si ces dernières restent complexes à recueillir et à analyser : regroupement des dépenses dans les budgets locaux, péréquation, etc. ;
- développer un « coût résidentiel » des collectivités territoriales, par exemple en élargissant les Comptes Déplacements (qui distinguent coûts privés et publics) à l'habitat ;
- identifier des micro-territoires d'action publique (population vulnérable, gisements d'économies d'énergie, limitation des coûts publics, etc.) afin de repérer les bonnes pratiques et les diffuser.

### La régulation publique habitat-transport-climat-air-énergie

Une prise de position globale sur la question habitat-transport-climat-air-énergie à travers une entrée multi-thématique, implique une analyse des jeux

d'acteurs. Il s'agit ainsi de mieux comprendre les leviers d'action possibles sur les acteurs publics et privés, au-delà des ménages, notamment les promoteurs et les organismes de prêt bancaire.

Un travail pourrait également être mené sur l'évaluation des politiques publiques (prêt à taux zéro, zone de restriction du trafic, etc.) en termes de coût résidentiel. Par ailleurs, les décideurs publics, en premier lieu les collectivités, doivent être davantage sensibilisés à une prise de conscience globale des questions logement-déplacement à travers une politique de l'habitat qui intègre un message essentiel : « l'habitat commence par le transport ». Ces mesures pourraient notamment être encouragées et intensifiées dans les dispositifs existants de planification et de concertation (PLH<sup>30</sup>, PLU<sup>31</sup>, PDU<sup>32</sup>, PDE<sup>33</sup>, PDIE<sup>34</sup>, SRADDET<sup>35</sup>, etc.). Enfin, élaborer des outils de régulation pour chaque type d'acteurs (étiquettes énergétiques, Location Efficient Mortgage<sup>36</sup>) en articulant les différents objectifs recherchés : sobriété, efficacité, lutte contre la précarité, maîtrise de l'étalement urbain.

### Des recommandations en matière de formes urbaines ?

L'approche globale des parcours résidentiels des ménages reste une voie à approfondir pour objectiver l'ensemble des processus économiques relatifs à ces parcours. Cette approche permettrait aux collectivités de développer des modèles et des données comparables pour mieux comprendre les dynamiques urbaines et ainsi mieux les aborder dans leur politique d'habitat par exemple (maison individuelle, logements collectifs, habitat intermédiaire, mixité fonctionnelle, etc.). Par ailleurs, l'intégration des coûts globaux, notamment les coûts indirects ou publics, les coûts sociaux et environnementaux, demeure un enjeu encore peu exploré et qui pourrait pourtant participer à l'objectivation de certaines réflexions sur les dynamiques urbaines à l'œuvre. Ainsi, la diffusion des recommandations de politiques d'urbanisation devrait pouvoir prendre en compte les différentes possibilités de structuration des territoires, au-delà de l'opposition ville dense/ville diffuse ou centre/périurbain.

30 Programme local de l'habitat

31 Plan local d'urbanisme

32 Plan de déplacements urbains

33 Plan de déplacements d'entreprise

34 Plan de déplacement inter-entreprises

35 Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires

36 Mesure consistant à accorder un prêt hypothécaire aux ménages, fondée sur une localisation efficiente c'est-à-dire à proximité des transports publics, dans des quartiers où l'utilisation de la voiture n'est pas nécessaire.

## Bibliographie

---

Arnault S., Crusson L., *La part du logement dans le budget des ménages en 2010. Alourdissement pour les locataires du parc privé*, Insee Première n°1395, mars 2012

Bouleau M., Mettetal L., *Vulnérabilité énergétique : les pavillonnaires modestes sous tension*, Note rapide, IAU IdF, mars 2015

Bouzouina L., Ortat N., *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, p. 30-32

Coulombel N. et Leurent F., *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

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

François D., *Le parc de logements en France métropolitaine en 2012, plus de la moitié des résidences principales ont une étiquette énergie D ou E*, Commissariat général au développement durable, Chiffres et Statistiques, n° 534, juillet 2014

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

Maresca B., Mercurio G., Capon G., Brice L., *Le coût résidentiel. Coût privé, coût public de l'étalement urbain*, Cahier de recherche n° 321, Crédoc, décembre 2015

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

Morer N., *La consommation des ménages est encore convalescente en 2014*, Insee Première n° 1554, juin 2015

Nicolas J-P., Vanco F., Verry D., *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 3-30

Observatoire national de la précarité énergétique (ONPE). *Premier rapport de l'ONPE : définitions, indicateurs, premiers résultats et recommandations*, septembre 2014

*L'Enquête déplacement villes moyennes (EDVM)*, Certu, mars 2012

*L'Enquête Ménages Déplacement (EMD)*, Certu, mars 2012

*Étalement urbain : où est le problème ?*, Cerema, juillet 2014

*La mobilité urbaine en France (2000-2010) - Enseignement des années 2000-2010*, Certu, 2012

Synthèse du 5e séminaire DUE « déplacements-urbanisme-environnement » du 7 novembre 2013 : « Territoires et ménages : mariage d'amour ou mariage forcé ? » Des choix résidentiels et de déplacements qui conduisent à la précarité énergétique?

lien : [www.territoires-ville.cerema.fr/retour-sur-seminaire-due-du-7-novembre-2013-a-lyon-a940.html?id\\_rubrique=19](http://www.territoires-ville.cerema.fr/retour-sur-seminaire-due-du-7-novembre-2013-a-lyon-a940.html?id_rubrique=19)

## **Residential cost: what are we talking about?**

This publication on residential cost is the result of a cycle of production workshops organized by the Cerema Territorial Development and Urban Planning between December 2014 and May 2015. Residential cost, or the combination of the cost of housing and transportation, the common thread throughout the workshops, was approached in several ways, but mainly in terms of household budgets and the relevance that this cost can have in terms of public policy. The workshops brought to light several questions: what expenses should be considered? How can households optimise their housing project? What tools are available today to help with decision-making? How can local authorities get a grasp of residential cost? Through examples of territories involved on this issue and the presentation of tools developed in France and abroad, this publication highlights a number of lines of inquiry and actions on residential cost intended mainly for local decision-makers.

## **El costo residencial: ¿de qué se trata?**

Esta publicación sobre el costo residencial es el fruto de un ciclo de talleres de reflexión organizados por Cerema Territorios y Ciudad entre diciembre de 2014 y mayo de 2015. El costo residencial (es decir, la combinación entre el costo de la vivienda y el de los desplazamientos), que constituyó el tema central de dichos talleres, fue analizado a través de diferentes enfoques, y principalmente desde el punto de vista del presupuesto de los hogares y de la pertinencia que este costo puede tener en relación con las políticas públicas. De los talleres surgieron varias preguntas: ¿Qué gastos tener en cuenta? ¿Cómo pueden los hogares optimizar su proyecto residencial? ¿Qué instrumentos de ayuda a la toma de decisiones existen en la actualidad? ¿Cómo pueden integrar el costo residencial las administraciones locales? Mediante ejemplos concretos de territorios que ya han abordado esta cuestión y la presentación de instrumentos desarrollados en Francia y en otros países, esta publicación aporta algunas pistas para la reflexión y la acción en materia de costo residencial destinadas principalmente a los responsables de las administraciones locales.





© 2016 - Cerema

Le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) est un établissement public à caractère administratif (EPA) placé sous la double tutelle du ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, et du ministère du Logement et de l'Habitat durable. Il développe des relations étroites avec les collectivités territoriales et intervient au plus près des territoires et des acteurs publics, en appui à l'élaboration, la mise en œuvre et l'évaluation des politiques publiques dans les domaines du développement durable. En effet, l'État et les collectivités territoriales siègent conjointement au conseil d'administration et au conseil stratégique de l'établissement.

Le Cerema constitue, au plan national et territorial, un centre de ressources et d'expertises scientifiques et techniques interdisciplinaires. Sa spécificité repose sur un ancrage territorial fort et sur sa capacité à faire le lien entre les administrations centrales, les services déconcentrés de l'État, les collectivités territoriales et l'ensemble des acteurs qui contribuent à la mise en œuvre des politiques publiques dans les champs de l'aménagement et du développement durable.

Toute reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement du Cerema est illicite (loi du 11 mars 1957). Cette reproduction par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du Code pénal.

Cet ouvrage a été imprimé sur du papier issu de forêts gérées durablement (norme PEFC) et fabriqué proprement (norme ECF).

L'imprimerie Jouve est une installation classée pour la protection de l'environnement et respecte les directives européennes en vigueur relatives à l'utilisation d'encre végétales, le recyclage des rognures de papier, le traitement des déchets dangereux par des filières agréées et la réduction des émissions de COV.

Impression : Jouve tél. 01 44 76 54 40

Coordination et maquettage : service éditions Cerema Territoires et ville

Crédit photo de couverture : © Arnaud Bouissou/Terra

Achevé d'imprimer : avril 2016

Dépôt légal : avril 2016

ISBN : 978-2-37180-117-2

ISSN : 2426-5527

Éditions du Cerema

Cité des mobilités

25, avenue François Mitterrand

CS 92803

69674 Bron Cedex

Bureau de vente - Cerema Territoires et ville

2 rue Antoine Charial

CS 33927

69426 Lyon Cedex 03 - France

Tél. 04 72 74 59 59 - Fax 04 72 74 57 80

[catalogue.territoires-ville.cerema.fr](http://catalogue.territoires-ville.cerema.fr)



## La collection « L'essentiel » du Cerema

Cette collection regroupe des publications de synthèse faisant le point sur un thème ou un sujet donné. Elle s'adresse à un public de décideurs ou de généralistes, et non de spécialistes, souhaitant acquérir une vision globale et une mise en perspective sur une question. La rédaction volontairement synthétique de ces ouvrages permet d'aller à l'essentiel de ce qu'il faut retenir sur le sujet traité.

## Le coût résidentiel: de quoi parle-t-on ?

Cette publication sur le coût résidentiel est le fruit d'un cycle d'ateliers de production organisé par le Cerema Territoires et ville entre décembre 2014 et mai 2015. Le coût résidentiel c'est-à-dire la combinaison du coût du logement et des déplacements, fil rouge des ateliers, a été appréhendé à travers plusieurs approches, principalement sous l'angle du budget des ménages et de la pertinence que ce coût peut avoir au regard des politiques publiques. Les ateliers ont fait émerger plusieurs questions: quelles dépenses prendre en compte? Comment les ménages peuvent-ils optimiser leur projet résidentiel? Quels sont aujourd'hui les outils existants d'aide à la décision? Comment les collectivités peuvent-elles s'emparer du coût résidentiel? A travers des exemples de territoires engagés sur cette question et la présentation d'outils développés en France et à l'étranger, cette publication met en avant un certain nombre de pistes de réflexion et d'actions sur le coût résidentiel à destination notamment des décideurs locaux.

## Sur le même thème

*Étalement urbain : où est le problème?*, Cerema, juillet 2014

*Maison individuelle et qualité urbaine - vers des opérations d'aménagement contextualisées*, Cerema, mars 2015

*Articuler urbanisme et transport-TOD. Les contrats d'axe français à la lumière du Transit-Oriented Development (TOD)*, Cerema, février 2015

*Mobilité en transitions - Connaître, comprendre et représenter*, Cerema, juillet 2015

*Management de la mobilité et travail à distance - Quelles articulations avec les politiques de déplacement?*, Cerema, juillet 2014

*Transport, énergie, climat: comment mobiliser la prospective territoriale?* - une plaquette + 5 dossiers, Cerema, décembre 2014

Aménagement et développement des territoires, égalité des territoires - Villes et stratégies urbaines - Transition énergétique et changement climatique - Gestion des ressources naturelles et respect de l'environnement - Prévention des risques - Bien-être et réduction des nuisances - Mobilité et transport - Gestion, optimisation, modernisation et conception des infrastructures - Habitat et bâtiment



ISSN : 2426-5527  
ISBN : 978-2-37180-117-2



Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement - [www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)

Cerema Territoires et ville : 2 rue Antoine Charial - CS 33927 - F-69426 Lyon Cedex 03 - Tél. +33(0)4 72 74 58 00

Siège social : Cité des mobilités - 25 avenue François Mitterrand - CS 92803 - F-69674 Bron Cedex - Tél. +33 (0)4 72 14 30 30