

# SYSTEME TARIFAIRE DES TRANSPORTS COLLECTIFS : ELEMENTS DE REFLEXION

## **3. DE L'EFFET DE LA MOBILITE RESIDENTIELLE SUR LES BUDGETS TRANSPORT ET LOGEMENT DES MENAGES FRANCILIENS**

*Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France*

15, rue Falguière - 75740 PARIS CEDEX 15 - Tél. : 01 53 85 53 85 - Télécopie : 01 53 85 76 02 -

Directeur général : François DUGENY

Directeur général adjoint, délégué à la stratégie et au développement : Gérard LACOSTE

Département Démographie Habitat Equipements et Gestion Locale

Directrice : Christine CORBILLÉ

Département Transports et Infrastructures

Directeur : Alain MEYERE

Étude réalisée par Mariette SAGOT, Alain MEYERE et Jeremy COUREL (Exploitation de l'enquête EGT)

© IAURIF – Avril 2007



# S O M M A I R E

PREAMBULE	4
LA MOBILITE RESIDENTIELLE DES MENAGES FRANCILIENS	5
Extension urbaine rime avec développement de la propriété	5
Eloignement progressif des propriétaires du centre de la région	5
L'accession se fait au prix d'un éloignement du centre pour les classes moyennes	6
Le choix du statut d'occupation s'inscrit dans le cycle de vie et conditionne la localisation	10
Importance des migrations de proximité	10
Le secteur locatif privé accueille la moitié des ménages mobiles	10
L'EFFET DES CHOIX DE LOCALISATION SUR LE BUDGET LOGEMENT DES MENAGES	13
Les ménages consacrent près d'un cinquième de leur budget à leur logement à Paris, en proche couronne et en grande couronne	13
Un taux d'effort similaire quelle que soit la localisation pour les accédants	15
Des taux d'effort voisins pour des configurations de logements et de ménages différentes	15
L'EFFET DES CHOIX DE LOCALISATION SUR LA MOBILITE ET LE BUDGET TRANSPORT DES MENAGES	19
Des comportements de déplacements liés aux localisations résidentielles...	19
<i>La motorisation des ménages varie selon la localisation de leur domicile</i>	19
<i>L'usage des modes de transports est fortement différencié</i>	19
<i>Les distances parcourues s'accroissent à mesure que le domicile s'éloigne de Paris</i>	21
<i>Pour autant, le temps total consacré à se déplacer est très stable</i>	22
...qui affectent essentiellement les dépenses automobiles des ménages	22
<i>En raison de l'accroissement des distances parcourues, les dépenses d'utilisation de l'automobile augmentent fortement à mesure que le domicile s'éloigne de Paris</i>	22
<i>Le montant des achats de titres de transport varie lui aussi selon la localisation du domicile</i>	23
DEPENSES DE TRANSPORT ET DEPENSES DE LOGEMENT	25

## **PREAMBULE**

---

Dans le cadre d'une réflexion sur la révision du système de tarification par zone de carte orange en Ile-de-France, l'Iaurif a été sollicité pour expliciter les choix de localisation résidentielle des Franciliens et pour en mesurer les effets sur les budgets transport et logement des ménages.

Ce document fait, dans une première partie, une synthèse des travaux menés par l'Iaurif et l'Insee sur la mobilité résidentielle des ménages franciliens à travers deux ouvrages :

- l'atlas des Franciliens, tome 2, consacré au logement (2001) à partir des données détaillées du recensement de 1999,
- les conditions de logement en Ile-de-France en 2002 (2004), à partir de l'enquête nationale sur le logement de 2002 (ENL).

Dans la seconde partie sont successivement étudiées les conséquences des choix de localisation résidentielle des ménages sur leur budget logement, puis sur leur budget transport.

## LA MOBILITE RESIDENTIELLE DES MENAGES FRANCILIENS

---

La croissance démographique régionale s'est accompagnée depuis un demi-siècle d'une extension de l'urbanisation en Ile-de-France. Cette extension a aussi été fortement alimentée par un desserrement marqué de la population du centre de la région vers sa périphérie jusqu'au milieu des années 80. Si les villes nouvelles ont joué un rôle important dans la canalisation de la croissance en grande couronne, leurs capacités d'accueil se sont réduites. En parallèle, le développement de la propriété en maison individuelle a concouru à alimenter la péri-urbanisation et un recours accru à la voiture particulière.

### *Extension urbaine rime avec développement de la propriété*

La propriété s'est fortement développée depuis 50 ans : 29,7 % de propriétaires en Ile-de-France au recensement de 1962, 44,3 % à celui de 1999, 45,9 % à l'enquête logement de 2002. Cette diffusion s'est faite plus sensiblement à la périphérie de la région. La grande couronne regroupait 34,4 % des propriétaires franciliens en 1962, 50,6 % en 1999.

La péri-urbanisation a fortement contribué au gonflement du stock de logements individuels, dont près de 86 % sont occupés par leur propriétaire, contre seulement 30 % des logements collectifs. La géographie des taux de propriétaire reflète donc très largement celle des maisons individuelles. On observe, en effet, une augmentation du taux de propriétaires en s'éloignant du centre de la région. Seulement 29,6 % des ménages sont propriétaires à Paris en 1999, 57,7 % en grande couronne<sup>1</sup>, avec des taux qui dépassent 80 % dans la plupart des communes situées à plus de 30 km de Paris.

Dès la fin des années soixante, les aides de l'Etat - avantages fiscaux, prêt à l'accession à la propriété, puis prêt à taux zéro - ont facilité le développement de l'accession en périphérie. L'Etat encourage l'accession à la propriété dans le neuf là où l'offre foncière est abondante et peu chère, et par conséquent assez éloignée de Paris. Le prêt à taux zéro représente 52 % des ventes de logements neufs en grande couronne en 2003<sup>2</sup>.

### *Eloignement progressif des propriétaires du centre de la région*

Au cours des trente dernières années, le souhait d'accéder à la propriété et/ou à une maison individuelle a ainsi conduit les ménages à s'éloigner de plus en plus du centre pour disposer de plus d'espace à des prix abordables. La distance à Paris des logements occupés par leurs propriétaires est passée, en moyenne, de 16,5 km en 1975 à 19,9 km en 1999, alors que celle de l'ensemble des résidences principales augmentait de 1,5 km (de 13,5 km à 15 km)<sup>3</sup>.

Ce mouvement cependant semble marquer le pas. Les propriétaires emménagés dans des logements construits entre 1990 et 1999 sont un peu plus proches de Paris que ceux emménagés dans les logements construits entre 1982 et 1989 (24,6 km de Paris contre 25,8 km). Cet éloignement du centre s'est fait en partie sur des zones déjà urbanisées mais a aussi nécessité la consommation d'espaces naturels.

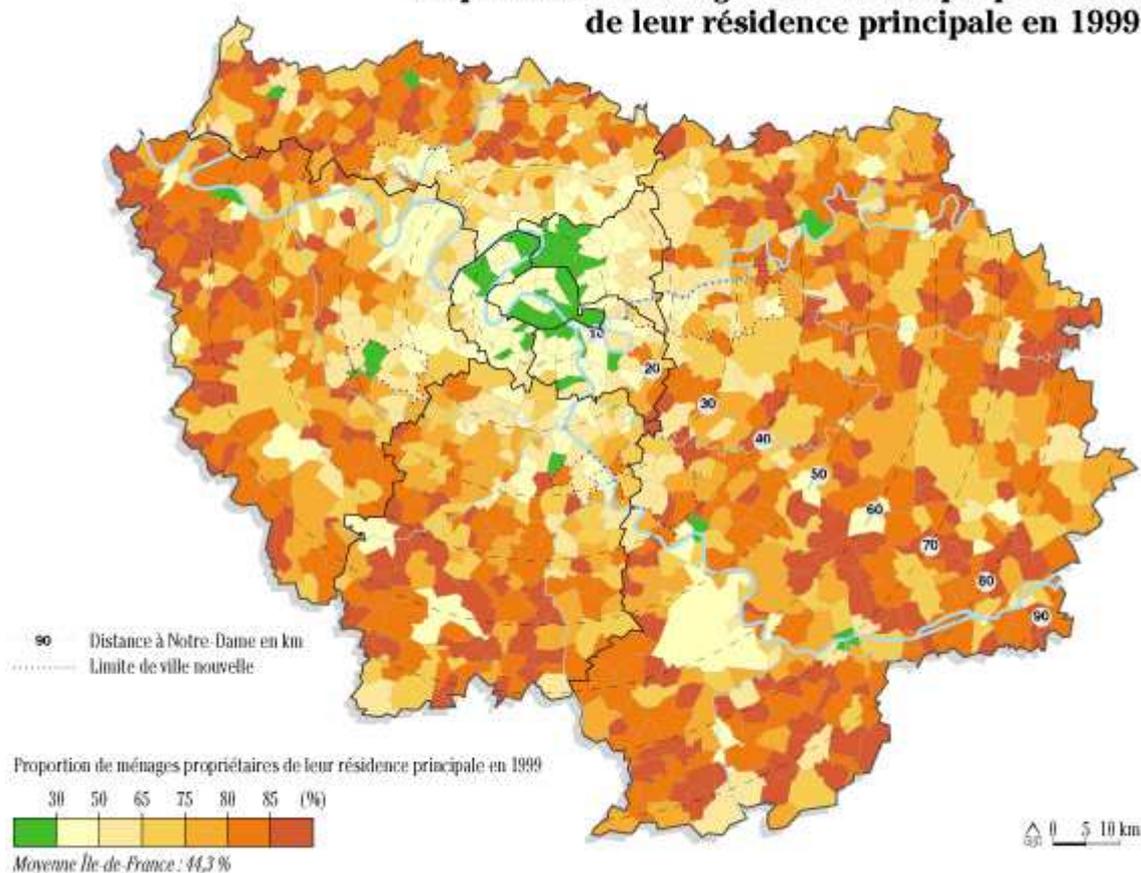
---

<sup>1</sup> « Moins d'un logement sur deux occupé par son propriétaire », article 4.3, atlas des Franciliens tome 2, Insee-Iaurif, 2002

<sup>2</sup> « La prise en compte des dépenses de transports dans les projets d'accession », DREIF, Adil 75, 2005

<sup>3</sup> « Propriétaires : des logements plus récents, plus confortables et plus grands », article 4.4, atlas des Franciliens tome 2, Insee-Iaurif, 2002

### Proportion de ménages franciliens propriétaires de leur résidence principale en 1999



Source : Insee, Iaurif, Atlas des Franciliens tome 2, 2002

#### ***L'accession se fait au prix d'un éloignement du centre pour les classes moyennes et modestes***

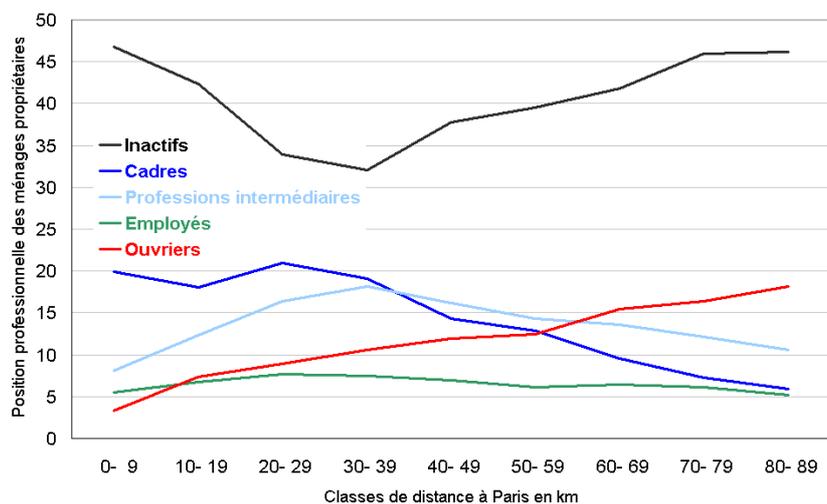
La progression de la propriété observée au cours des trois dernières décennies s'est traduite par une relative diffusion au sein des couches moyennes, voire de catégories plus modestes. Mais ceci s'est opéré au prix de l'éloignement du centre de l'agglomération, pôle d'emploi et de services, où les prix ont particulièrement flambé à la fin des années 1980. Alors que les cadres actifs ou retraités occupent Paris et la proche banlieue Ouest, les ménages d'ouvriers et d'employés ont fait l'acquisition de pavillons en grande banlieue, particulièrement à l'est de Paris. Deux cadres propriétaires sur trois résident à moins de 20 km de Paris, et 7 % seulement à plus de 40 km. En revanche, moins d'un ouvrier propriétaire sur deux habite à moins de 20 km de Paris, et un sur cinq à plus de 40 km de la capitale<sup>4</sup>.

La localisation des propriétaires selon leur statut social renvoie très nettement au prix des logements. La carte des prix au m<sup>2</sup> des appartements neufs ou d'occasion atteste d'un contraste très fort entre les prix à Paris et à l'ouest de la capitale et ceux des communes de la

<sup>4</sup> « Diversité sociale croissante des propriétaires », article 4.5, atlas des Franciliens tome 2, 2002

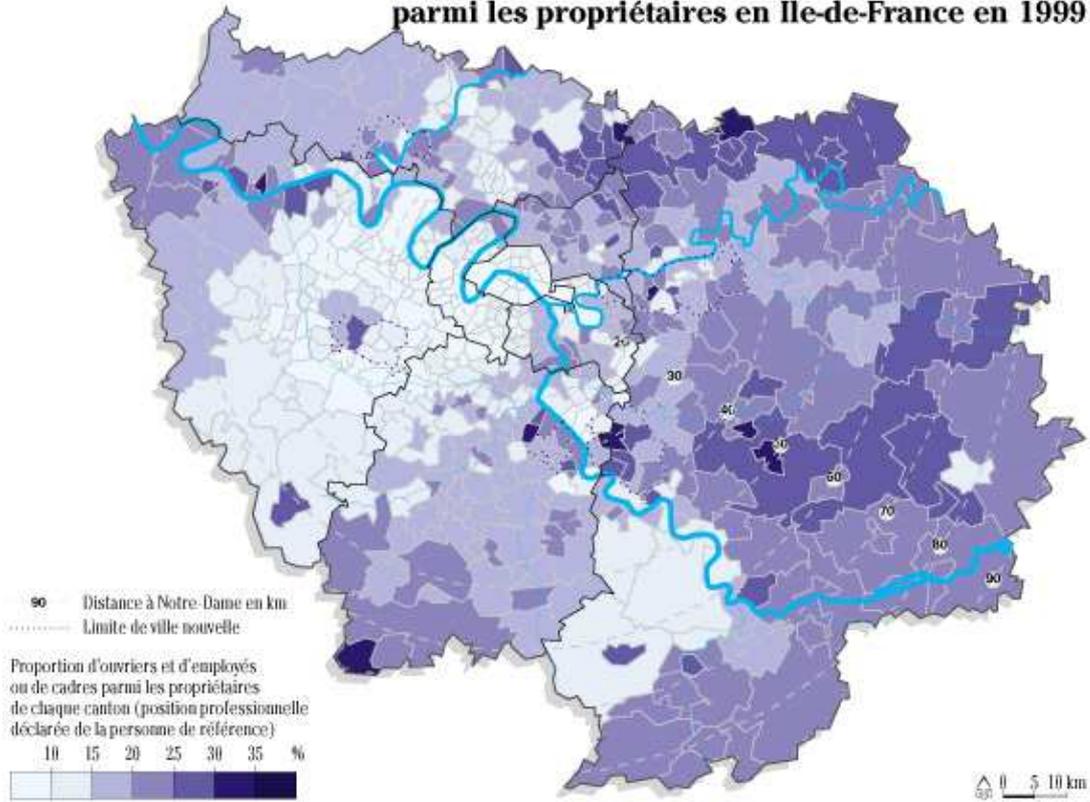
banlieue nord. Cette opposition entre l'est et l'ouest se retrouve de façon beaucoup plus étendue pour le prix des maisons.

Île-de-France : position professionnelle des ménages propriétaires selon la distance à Paris en 1999

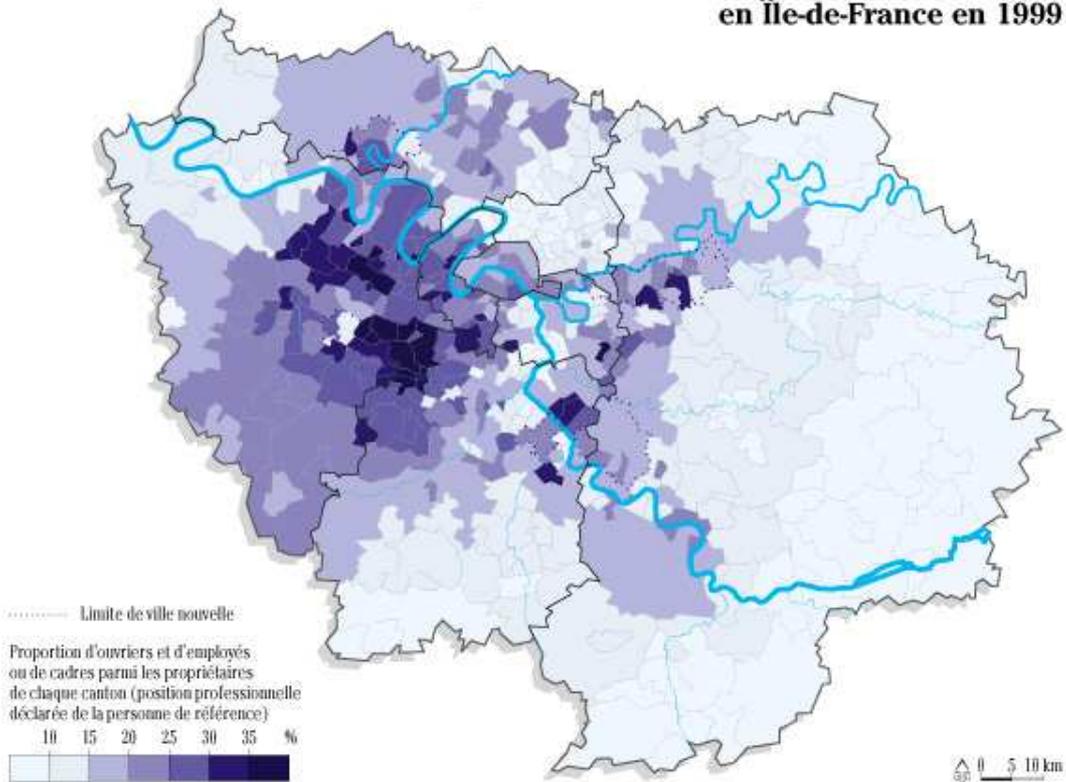


Source : Insee, recensements de la population de 1999 (exploitation exhaustive)

### Proportion d'ouvriers et d'employés parmi les propriétaires en Île-de-France en 1999

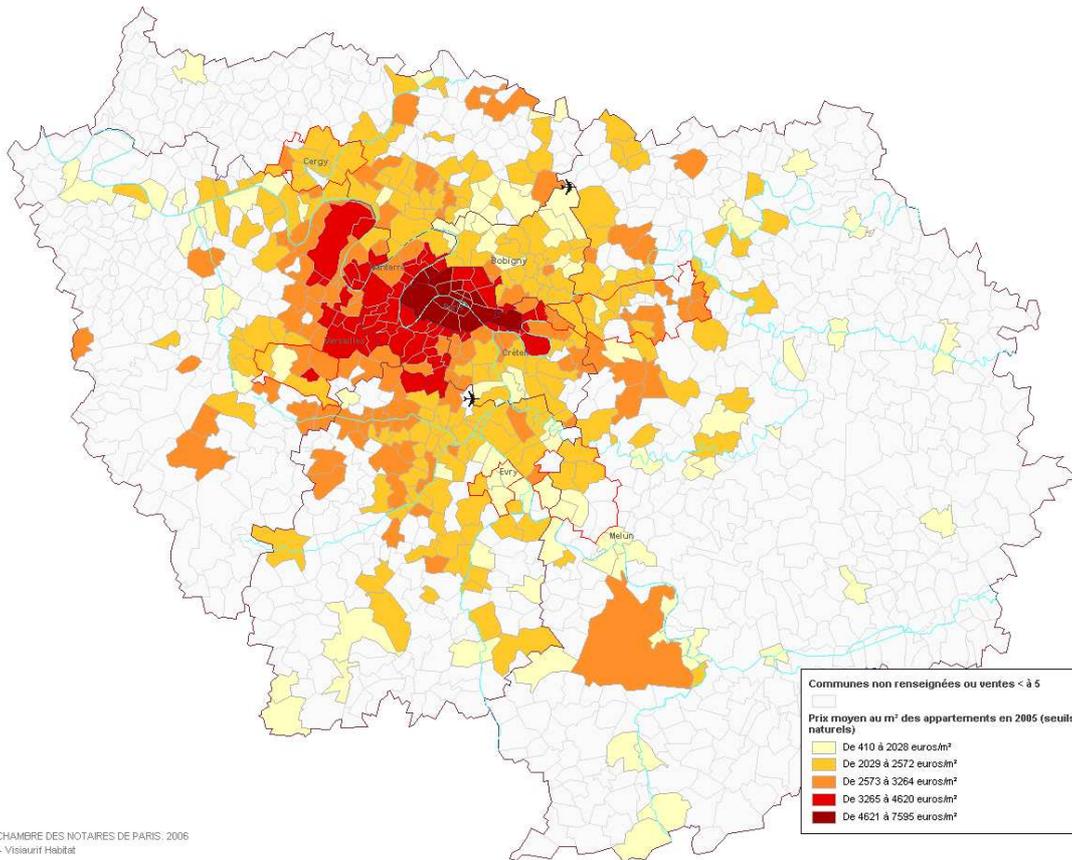


### Proportion de cadres parmi les propriétaires en Île-de-France en 1999

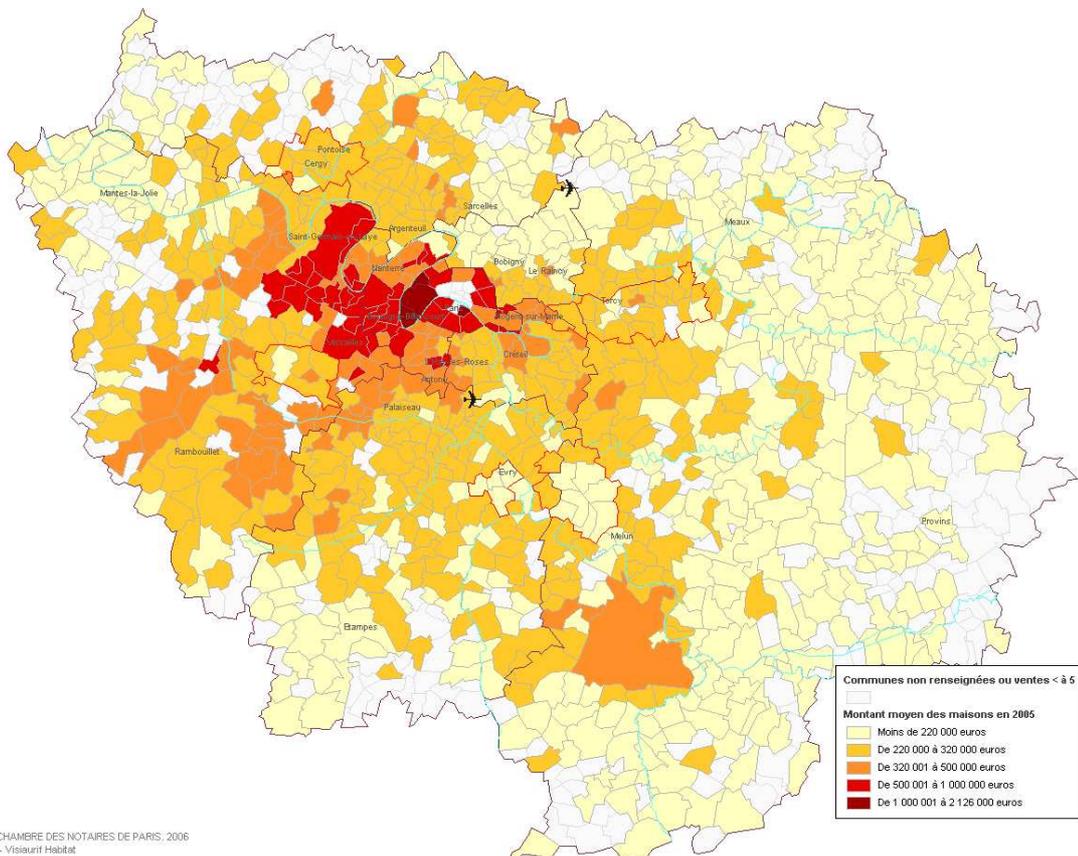


Source : Insee-Iaurif, Atlas des Franciliens, tome 2, 2002

## Prix des appartements anciens au m2 en 2005



## Prix des maisons au m2 en 2005



### ***Le choix du statut d'occupation s'inscrit dans le cycle de vie et conditionne la localisation***

Le parcours logement des ménages est fortement lié au cycle de vie et celui-ci commence généralement par une installation dans des petits logements locatifs lors du départ de chez les parents. L'âge, la mise en couple, l'évolution de la cellule familiale, les changements dans la vie professionnelle, les conditions de logement, les aspirations en matière de cadre de vie ou d'accession sont autant de facteurs qui vont alimenter le désir de déménager. Selon l'enquête logement, les candidats au déménagement recherchent en premier lieu un logement plus grand. C'est le cas de 70 % d'entre eux en 2002. Le désir de devenir ou de rester propriétaire est également élevé et concerne 54 % des candidats. La concrétisation du projet va être soumise à l'état du marché (prix, conditions d'emprunt, avantages fiscaux) et au niveau du revenu du ménage.

La structuration du parc de logements franciliens (taille, statut, type) et sa segmentation par les prix conditionnent donc fortement les choix de localisation des ménages.

Les analyses toutes choses égales par ailleurs montrent que la mobilité résidentielle est d'autant plus fréquente que le ménage est jeune, qu'il a connu une modification dans sa structure familiale, qu'il a un niveau de vie élevé, qu'il est locataire dans le secteur privé et qu'il vit dans un logement surpeuplé<sup>5</sup>.

### ***Importance des migrations résidentielles de proximité***

En 1999, un ménage francilien sur deux (51,8 %) n'habite pas le même logement qu'en 1990. Un quart, 25,6 %, ont changé de commune au sein de leur département de résidence, 13,3 % ont changé de département au sein de la région, et 12,9 % viennent de province ou de l'étranger. La proximité est ainsi souvent recherchée : parmi les Franciliens déjà présents en Île-de-France en 1990, les ménages n'ayant pas changé de département lors de leur déménagement sont deux fois plus nombreux que ceux qui ont changé de département. Encore faut-il ajouter que nombre de franchissements de limites départementales se sont faits pour aller dans des communes limitrophes<sup>6</sup>.

La mobilité résidentielle a légèrement diminué entre 1990 et 1999, à l'exception de la mobilité intra-communale. L'enquête logement de 2002 témoigne aussi d'une baisse du taux de mobilité résidentielle annuel qui passe de 12,3 % en 1996 à 11,9 % en 2002<sup>7</sup>. Ce taux est plus élevé à Paris, 14 % contre 12 % en petite couronne et 11 % en grande couronne. Ces écarts s'expliquent par des différences de structure du parc entre Paris et la périphérie. Les petits appartements parisiens qui exercent une fonction d'accueil en début de parcours résidentiels tournent plus vite.

Pour 100 emménagements réalisés en 2001, 38 % ont été effectués dans un logement du secteur locatif libre, 26 % dans un logement occupé en propriété et 21 % dans le parc HLM.

### ***Le secteur locatif privé accueille la moitié des ménages mobiles***

Le parc locatif privé joue un rôle éminent dans l'accueil des ménages qui changent de logement : ce parc représente 28 % des résidences principales franciliennes mais accueille plus de la moitié (52 %) des ménages mobiles<sup>8</sup>.

---

<sup>5</sup> Géographie sociale et pauvreté : la mobilité résidentielle des Franciliens au regard du revenu, de l'espace et de logement, vol3, Iaurif, 2002

<sup>6</sup> « La mobilité résidentielle continue de baisser en Ile-de-France », article 3.9, atlas des Franciliens tome 2, 2002

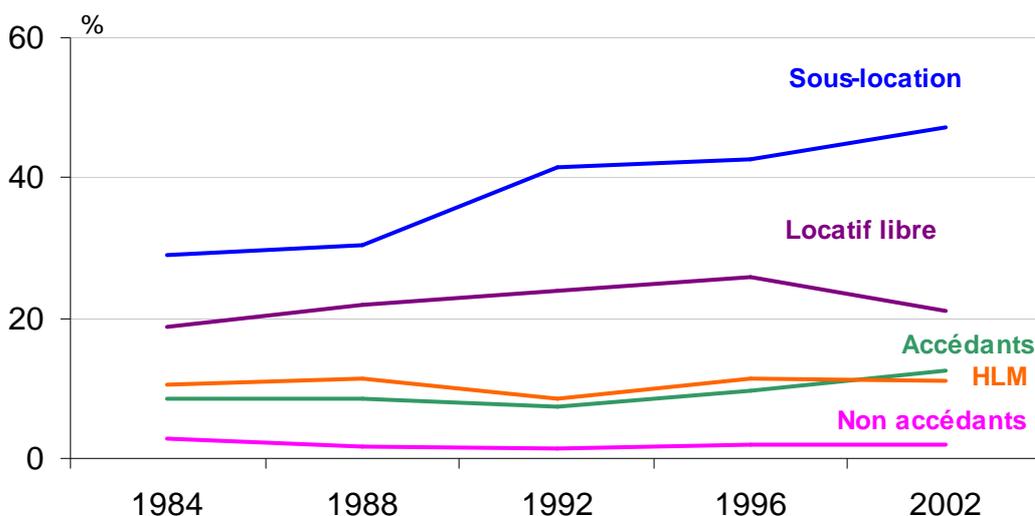
<sup>7</sup> Insee, Iaurif, Dreif, Les conditions de logement en Ile-de-France en 2002, octobre 2004

<sup>8</sup> « Un emménagement sur deux se fait dans le parc locatif privé », article 3.10, atlas des Franciliens tome 2, 2002

La mobilité résidentielle est nettement plus faible dans le secteur locatif social et parmi les propriétaires. Le taux de mobilité résidentielle est nettement plus élevé parmi les locataires du secteur locatif libre (21 % en 2001) qu'au sein des accédants à la propriété (12,6 %) ou des locataires en HLM (11 %). Si l'on tient compte de l'ensemble des propriétaires – accédants et non accédants – le taux de mobilité n'est plus que de 7 %.

Quel que soit le statut d'occupation, les ménages mobiles sont plus jeunes que les ménages stables. On note, aux extrêmes, un âge moyen de 34 ans chez les ménages mobiles en secteur locatif privé, et de 56 ans chez les propriétaires non mobiles.

*Evolution du taux de mobilité annuel selon le statut d'occupation*



Source : *Les conditions de logement en Ile-de-France en 2002, Insee-Iaurif-Dreif, 2004*

C'est à Paris que la mobilité résidentielle est la plus élevée. La capitale compte presque exclusivement des appartements (99 %), souvent petits (56 % n'ont qu'une ou deux pièces). Les locataires du secteur privé y sont sur-représentés. Chaque année près de 200 000 ménages s'installent dans un logement de la capitale, ce qui représente plus de 30 % de la mobilité résidentielle régionale pour moins de 25 % des logements. La rotation est particulièrement élevée dans les appartements parisiens du secteur privé (plus de 25 % par an). En banlieue proche, la mobilité résidentielle est assez forte dans les Hauts-de-Seine (15 %), plus modeste (13 %) dans le Val-de-Marne et la Seine-Saint-Denis, où les pavillons et les HLM sont plus nombreux. La mobilité est assez faible en grande couronne (12 % environ).

Les différentiels de mobilité résidentielle entre départements s'expliquent essentiellement par des différences de structure du parc de logements.



## L'EFFET DES CHOIX DE LOCALISATION SUR LE BUDGET LOGEMENT DES MENAGES

---

Les choix résidentiels des ménages sont fortement contraints par la structure de l'offre de logement selon la taille, le statut (location dans le privé, location HLM, propriété), le type (individuel, collectif), le prix du loyer ou du logement. Ces choix ont des conséquences directes sur la part de leur budget consacré au logement, mais aussi au transport.

L'accession à la propriété au cours des trente dernières années s'est faite pour bien des classes moyennes et modestes au prix d'un éloignement du centre. Or si cet éloignement résidentiel permet une baisse des coûts immobiliers, il renchérit par ailleurs le budget transport de ces ménages dans des proportions non négligeables. Un étalement urbain mal maîtrisé a aussi un coût pour la collectivité qui tente de répondre au mieux aux besoins en déplacements, services et équipements des populations, mais aussi en terme de développement durable avec un recours accru à l'usage de la voiture particulière dans les déplacements. Une étude conjointe de la DREIF et de l'Adil de Paris a cherché à tirer la sonnette d'alarme sur cette problématique commune du coût de l'étalement urbain et de l'éloignement résidentiel à l'échelle tant individuelle que collective<sup>9</sup>. Elle vise à sensibiliser les ménages sur les divers coûts de l'éloignement résidentiel via les réseaux de l'Adil, des professionnels de l'immobilier et des fournisseurs de crédits immobiliers.

### *Les ménages consacrent près d'un cinquième de leur budget à leur logement à Paris, en petite couronne ou en grande couronne*

Le choix de la localisation résidentielle résulte d'une confrontation entre les aspirations des ménages et leurs revenus d'une part, la structure de l'offre et l'état du marché immobilier de l'autre. Les données de l'enquête logement de 2002 permettent de calculer la charge que représentent les dépenses de logement dans le budget des ménages selon leur localisation – Paris, petite couronne, grande couronne – et le statut d'occupation des ménages. Seuls sont considérés ici les ménages qui payent un loyer ou remboursent un emprunt, soit 70 % des ménages franciliens (voir encadré).

Les données globales attestent d'une part, que la part du budget des ménages consacrée au logement est assez homogène dans l'espace : la charge de logement pour les ménages accédants et les locataires, déduite des allocations logement, représente 19,8 % des revenus à Paris, 17,4 % en petite couronne et 18,1 % en grande couronne. Ces mêmes données montrent qu'il existe des différences plus marquées selon le statut d'occupation : les locataires dans le secteur privé consacrent 21,4 % de leur budget au logement, les accédants, 18,9 % et les locataires du secteur HLM, 13,4 %. Mais ces données globales méritent d'être croisées, la structure du parc de logement étant très différenciée dans l'espace.

A l'échelle de la région, les parts respectives des locataires dans le libre (21,4 %), des locataires dans le parc HLM (22,5 %) ou des accédants (20,2 %) sont similaires. Les autres ménages sont propriétaires non accédants (25,7 %), logés gratuitement (4,7 %) ou relèvent de statuts locatifs plus marginaux (sous-location, Loi 1948, social non HLM). Cette structuration

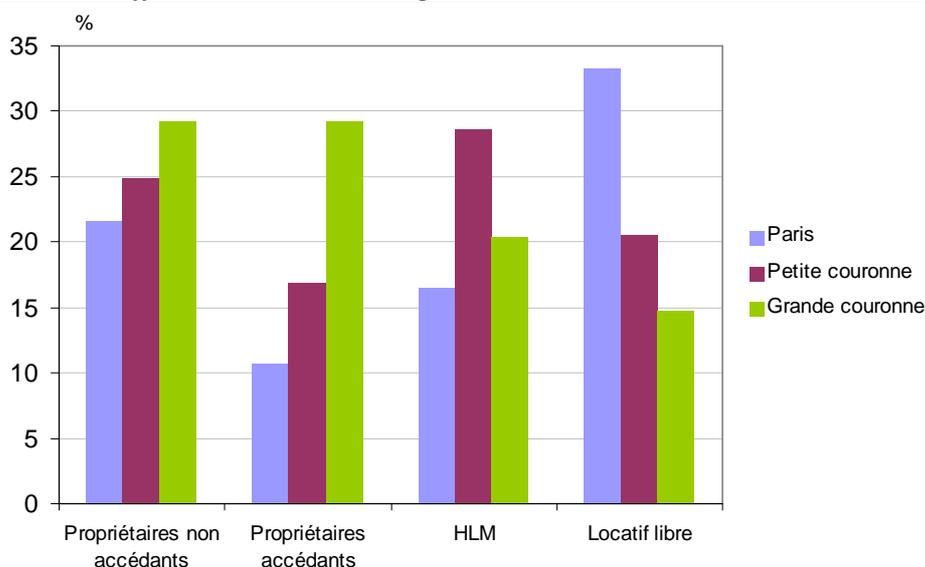
---

<sup>9</sup> La prise en compte des dépenses de transports dans les projets d'accession, l'approche des organismes financiers. Dreif, Adil 75, 2001

La prise en compte des dépenses de transports dans les projets d'accession, une aide à la cohérence des choix résidentiels. Dreif, Adil 75

du parc varie fortement selon les espaces. A Paris, il y a une forte prépondérance du secteur locatif libre (33,3 % des résidences principales), en petite couronne, c'est le parc HLM qui domine (28,6 %) et en grande couronne, ce sont les propriétaires accédants (29,2 %). Ces particularités contribuent à expliquer que le taux d'effort des ménages est un peu plus élevé à Paris où le locatif libre est sur-représenté et un peu plus faible en petite couronne où davantage de ménages sont logés dans le parc social.

Poids des différents statuts d'occupation selon la localisation résidentielle



Source : ENL 2002

**Éléments de définition sur les dépenses logement des ménages franciliens**

L'évaluation du budget logement des ménages franciliens se fait à partir des données de l'enquête logement 2002 (ENL). Sont considérés ici, les seuls ménages qui ont une dépense logement : locataires et accédants. Ils sont au nombre de 3,3 millions en 2002, soit 70 % de l'ensemble des ménages franciliens. Les charges autres que les remboursements d'emprunt et les loyers ne sont pas prises en compte. En conséquence, les propriétaires non accédants et les personnes logés gratuitement sont écartés de l'analyse, leurs dépenses logement étant considérées comme nulles.

Compte tenu de la faiblesse des effectifs, les données concernant les locataires dans un logement social non HLM (2,4 % des ménages), en loi 48 (1,4 %) ou en sous-location (2,0 %) n'ont pas été isolées. L'ENL est une enquête par sondage, l'échantillon francilien est constitué de 5 320 ménages en 2002.

La charge financière brute des ménages correspond au montant de leur remboursement d'emprunt pour les accédants, au loyer pour les locataires. La charge financière nette correspond à la charge brute déduction faite des allocations logement reçus. C'est la charge effectivement supportée par le ménage pour son logement.

### ***Un taux d'effort similaire quelle que soit la localisation pour les accédants***

Le revenu des accédants est nettement supérieur à celui des autres statuts quelle que soit la localisation. Il est, en moyenne de 4 021 euros par mois, deux fois plus élevé que celui des locataires HLM et supérieur de 55 % aux locataires dans le secteur libre.

Leur taux d'effort net est le même à Paris (18,8 %), petite couronne (18,6 %) ou grande couronne (19,1 %). Mais cette homogénéité recouvre une diversité des profils des ménages accédants et des types de logement selon les espaces.

Les accédants parisiens sont nettement plus aisés, leur revenu moyen est supérieur d'environ 30 % à ceux des accédants de petite et grande couronne. Ce sont pour beaucoup des ménages sans enfant : la taille des ménages accédants s'accroît nettement quand on s'éloigne du centre (2,29 personnes par ménage à Paris, 3,43 en grande couronne). La prise en compte de la structure des ménages amplifie donc les différences de revenu. Le revenu moyen des accédants parisiens par unité de consommation<sup>10</sup> est supérieur de 48 % à celui des ménages de petite couronne et de 61 % à celui des ménages de grande couronne. Seulement 3 % des accédants parisiens touchent une allocation logement contre respectivement 11 % et 13 % en petite et grande couronne.

En termes de biens acquis, la taille des logements s'accroît sensiblement quand on s'éloigne du centre, elle est de 106 m<sup>2</sup> en moyenne en grande couronne contre respectivement 82 m<sup>2</sup> en petite couronne et 70 m<sup>2</sup> à Paris. Ramené à la surface du logement, la charge financière au m<sup>2</sup> apparaît ainsi nettement plus élevée à Paris qu'ailleurs. L'écart est de 57 % avec la petite couronne et 87 % avec la grande couronne.

Il ressort donc nettement que l'accession pour les familles les moins aisées ne peut se faire qu'au prix d'un éloignement du centre de l'agglomération. A charge financière au m<sup>2</sup> équivalente à celle de Paris, les ménages de grande couronne devraient allouer 36 % de leur budget à leur logement et les ménages de petite couronne, 30 %, et ce pour des conditions d'espace similaires. En effet, les accédants disposent en moyenne de 30,6 m<sup>2</sup> par personne à Paris, 28,5 m<sup>2</sup> en petite couronne et 30,9 m<sup>2</sup> en grande couronne.

### ***Des taux d'effort voisins pour des configurations de logements et de ménages différentes***

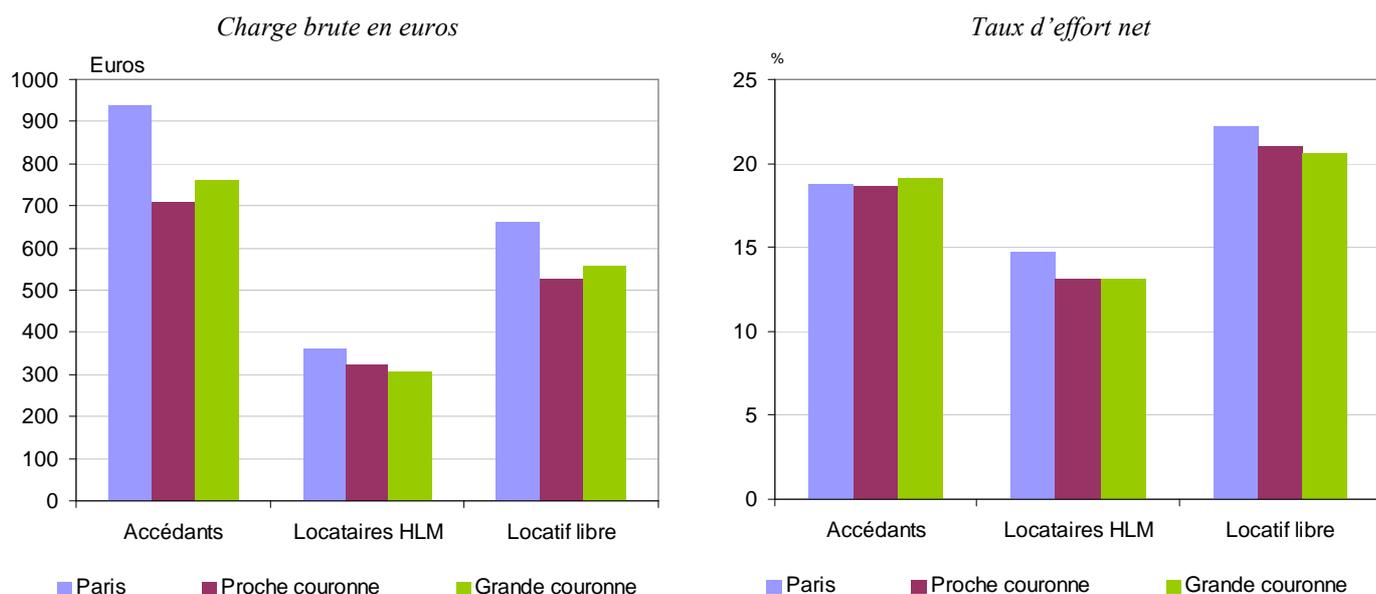
Chez les locataires, les taux d'effort sont aussi assez uniformes d'un espace à l'autre, avec toutefois des taux légèrement supérieurs sur Paris.

Les locataires en HLM connaissent les taux d'effort les plus faibles (13,4 % en moyenne) et les charges brutes au m<sup>2</sup> les plus basses. La taille des ménages est similaire à celle des accédants à Paris et en petite couronne mais nettement plus faible en grande couronne. La taille des ménages locataires en HLM vivant en grande couronne (2,79) est similaire à celle de petite couronne (2,71).

---

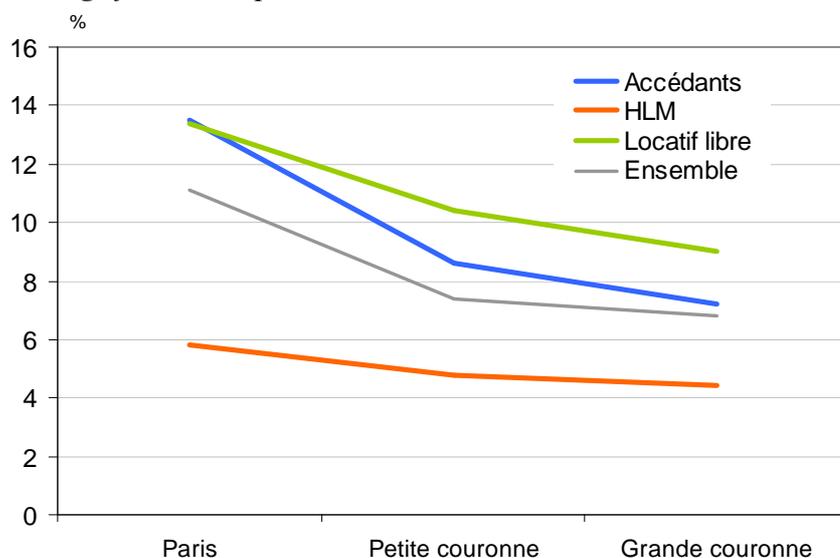
<sup>10</sup> Le revenu par unité de consommation est le revenu du ménage rapporté au nombre d'unités de consommation qui le composent. Il permet de prendre en compte les diverses compositions des ménages et donc les économies d'échelle liées à la vie en groupe. L'échelle d'équivalence utilisée par l'Insee et Eurostat compte le premier adulte pour une unité de consommation, les autres personnes de 14 ans ou plus pour 0,5 et les enfants de moins de 14 ans pour 0,3 chacun.

## Charge brute et taux d'effort nets selon le statut d'occupation et la localisation



Source : ENL 2002

## La charge financière par m2 diminue avec la distance au centre



Source : ENL 2002

Les locataires du secteur locatif libre supportent la charge de logement la plus lourde, supérieure de plus de 2 points à celle des accédants. (21,4 % du revenu contre 18,9 %). Ils ont très peu d'enfants ; ce sont pour l'essentiel des petits ménages. Ils vivent aussi, en moyenne, dans les logements les plus petits. Toutefois, leur charge brute au m2 est supérieure à celle des accédants.

Si la charge brute au m2 varie peu d'un espace à l'autre pour le parc social, elle décline fortement quand on s'éloigne du centre dans le locatif libre et chez les accédants.

Les données de l'ENL attestent d'une forte segmentation du marché qui va de pair avec la configuration et les revenus des ménages. A statut d'occupation égal, le rapprochement du centre sans augmentation de la charge logement ne pourrait se faire qu'au détriment de l'espace disponible dans les logements. Ainsi, un ménage accédant de grande couronne, qui choisirait de s'installer en petite couronne, devrait réduire la surface de son logement de 17 m<sup>2</sup> en moyenne ce qui reviendrait à réduire la surface disponible par personne de 30,9 m<sup>2</sup> à 25,9 m<sup>2</sup>. S'il s'installait à Paris, il devrait diminuer la taille du logement de 60 m<sup>2</sup>, ce qui laisserait un espace disponible de 16,4 m<sup>2</sup> par personne.

Un ménage accédant de petite couronne désirant s'installer sur Paris à coût égal, devrait réduire la taille du logement de 30 m<sup>2</sup> et se contenter de 18,1 m<sup>2</sup> par personne. A titre de comparaison, les accédants franciliens disposent en moyenne de 30 m<sup>2</sup> par personne, les locataires dans le parc HLM de 25 m<sup>2</sup>, et les locataires dans le libre de 26 m<sup>2</sup>, avec peu de variation selon le secteur géographique.

En termes financiers, le passage de la grande couronne vers la petite couronne pour un accédant, sans réduction d'espace, supposerait une dépense moyenne supplémentaire de 150 euros par mois, et le passage vers Paris de 670 euros par mois<sup>11</sup>. Pour un accédant de petite couronne, l'installation à Paris supposerait un coût mensuel supplémentaire de 400 euros.

Ces estimations ne sont données qu'à titre indicatif, les informations par couronne rendent mal compte, en effet, de l'hétérogénéité des prix entre l'est et l'ouest au sein de chaque secteur et gommement de grandes disparités entre cadrans (voir carte des prix).

---

<sup>11</sup> Ceci suppose que les grands logements sortent à un prix au m<sup>2</sup> similaire aux logements actuellement disponibles dans chacun des espaces.

*La charge de logement des ménages franciliens accédants et locataires*

		Paris	Proche couronne	Grande couronne	Île-de-France
Propriétaires accédants	Cfb/mois (€) (1)	941	711	762	770
	Cfb/mois/m <sup>2</sup> (€)	13.5	8.6	7.2	8.2
	revenu moyen	4 980	3 775	3 930	4 021
	Revenu par uc	3 249	2 194	2 011	2 230
	Taux brut (%) (2)	18.9	18.8	19.4	19.1
	Taux net (%) (3)	18.8	18.6	19.1	18.9
	Surface en m <sup>2</sup>	70	82	106	94
	Taille des ménages	2,29	2,88	3,43	3,11
Locataires HLM	Cfb/mois (€)	361	322	306	323
	Cfb/mois/m <sup>2</sup> (€)	5.8	4.8	4.4	4.8
	revenu moyen	2 128	2 056	1 877	2 006
	Revenu par uc	1 394	1 237	1 128	1 227
	Taux brut (%) (2)	16,9	15,6	16,3	16,1
	Taux net (%)	14,7	13,1	13,1	13,4
	Surface en m <sup>2</sup>	62	67	69	67
	Taille des ménages	2,31	2,71	2,79	2,66
Locataires secteur libre	Cfb/mois (€)	664	526	558	587
	Cfb/mois/m <sup>2</sup> (€)	13.4	10.4	9.0	11.0
	revenu moyen	2 846	2 314	2 550	2 581
	Revenu par uc	2 068	1 601	1 711	1 809
	Taux brut (%) (2)	23.3	22.7	21.9	22.8
	Taux net (%)	22,2	21	20,6	21,4
	Surface en m <sup>2</sup>	49	51	62	53
	Taille des ménages	1,81	2,19	2,17	2,04
Ensemble locataires et accédants	Cfb/mois (€)	613	480	564	545
	Cfb/mois/m <sup>2</sup> (€)	11.1	7.4	6.8	7.9
	revenu moyen	2 935	2 539	2 941	2 790
	Revenu par uc	2 060	1 580	1 661	1 731
	Taux brut (%) (2)	20.9	18.9	19.2	19.5
	Taux net (%)	19,8	17,4	18,1	18,3
	Surface en m <sup>2</sup>	55	65	83	69
	Taille des ménages	1,98	2,57	2,91	2,55

(1) Cfb : charge financière brute

(2) Le taux d'effort brut est le rapport entre la charge financière brute et le revenu annuel total des ménages

(3) Le taux d'effort net est le rapport entre la charge financière brute déduction faite des allocations logement perçues et le revenu annuel total des ménages

Source : Insee, ENL 2002

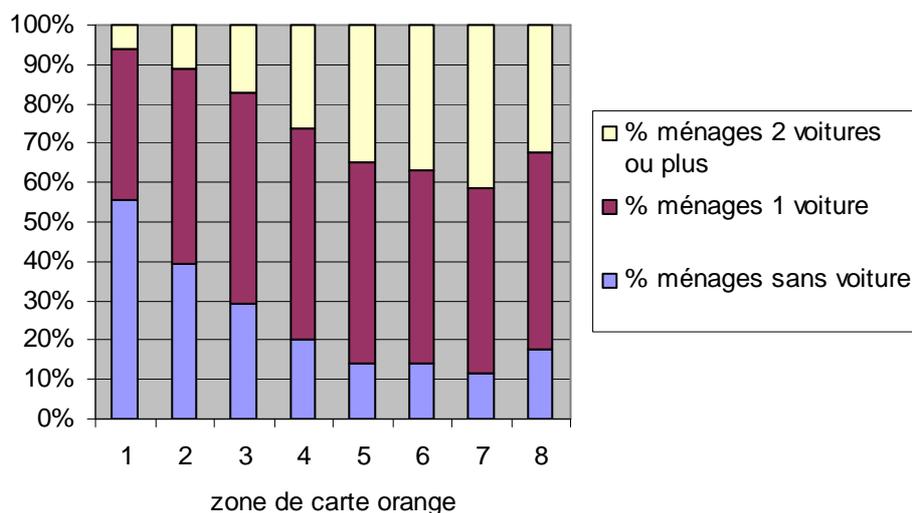
## L'EFFET DES CHOIX DE LOCALISATION SUR LA MOBILITE ET LE BUDGET TRANSPORT DES MENAGES

### DES COMPORTEMENTS DE DEPLACEMENTS LIES AUX LOCALISATIONS RESIDENTIELLES ...

- **La motorisation des ménages varie selon la localisation de leur domicile**

La proportion de ménages sans voiture est de 30% sur l'ensemble de la Région. Cette proportion est beaucoup plus élevée pour les ménages résidant à Paris (55%) que pour ceux qui ont leur domicile dans la zone 5 de Carte Orange et au-delà où elle est inférieure à 20%. A l'inverse, la proportion de ménages multi-motorisés augmente à mesure que le domicile s'éloigne de Paris. Au total, un ménage habitant dans les zones 5, 6 7 ou 8 dispose en moyenne de 2,5 fois plus d'automobile qu'un ménage parisien, et près de 1,5 fois plus qu'un ménage habitant en proche couronne.

**Motorisation des ménages selon la localisation de leur domicile**

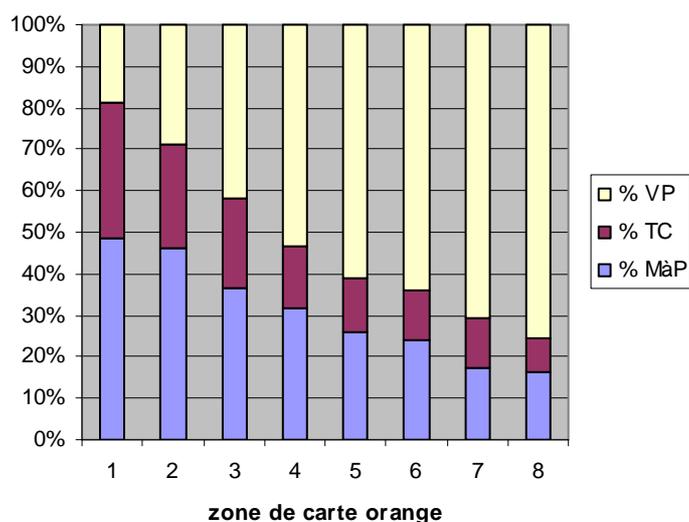


Bien entendu, ces différences ne doivent pas être imputées seulement à la localisation. La motorisation croît avec la taille des ménages, leur composition (nombre d'actifs) et le type d'habitat. A localisation donnée, les ménages résidant en habitat individuel sont systématiquement plus motorisés que ceux qui résident en habitat collectif.

- **L'usage des modes de transports est fortement différencié**

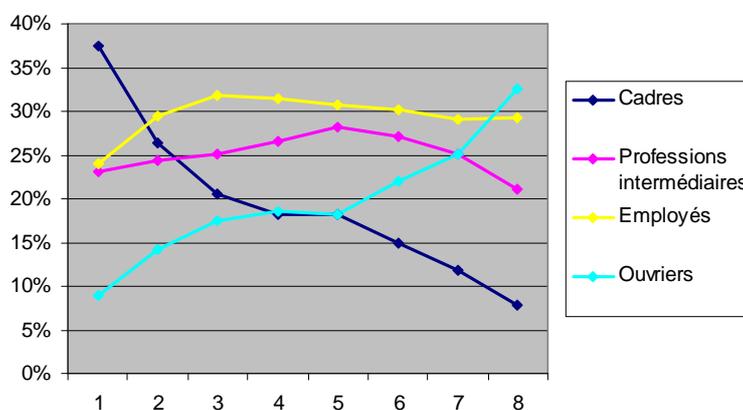
A mesure que le domicile s'éloigne de Paris, on se déplace un peu moins, mais surtout on utilise de moins en moins la marche et les transports collectifs et de plus en plus la voiture.

### Répartition modale selon la zone de résidence



Ce constat vaut également pour les déplacements liés au travail. L'usage plus faible du transport collectif pour se rendre au travail touche toutes les catégories d'actifs. Du point de vue de la composition sociale, la principale différence entre zones de carte orange porte sur le poids au sein de la population active des deux catégories que sont les cadres d'une part et les ouvriers d'autre part : la proportion de cadres décroît régulièrement depuis la zone 1 (Paris) jusqu'à la zone 8, tandis que c'est l'inverse pour les ouvriers.

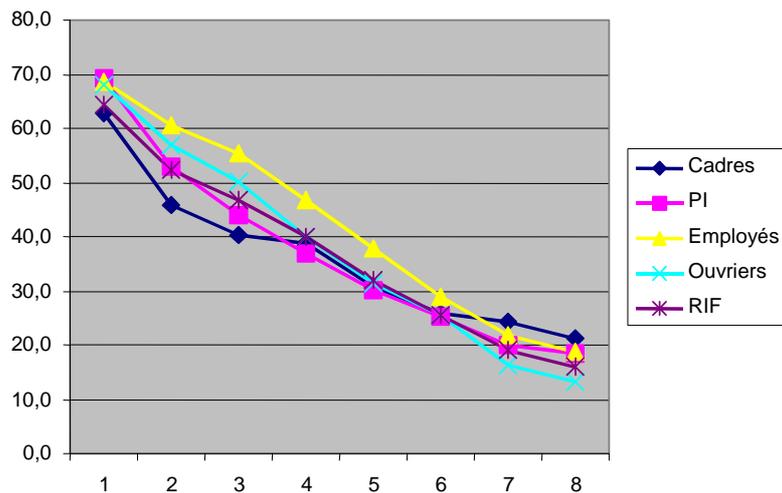
### composition de la population active des zones de carte orange



L'examen du taux d'utilisation habituelle des transports collectifs pour se rendre au travail par ces différentes catégories (source RGP 1999) montre une baisse régulière à mesure que l'on s'éloigne de Paris, baisse qui touche toutes les catégories de population active. Cependant, cette baisse n'affecte pas ces différentes catégories de la même façon : alors que le taux d'utilisation des TC par les cadres est toujours inférieur à celui des ouvriers pour les zones centrales, cet ordre s'inverse à partir de la zone 6. L'analyse conduite par l'IAURIF à l'occasion de l'Atlas des Franciliens (Tome 4, §5.11) indique que « toutes choses égales par ailleurs », le lieu de travail et son niveau de desserte jouent un rôle fortement discriminant à

cet égard. La relative concentration des résidences et des emplois des cadres dans la partie centrale de la région est sans doute à l'origine d'une baisse de l'utilisation des transports collectifs moindre que celle des ouvriers dont l'habitat et les emplois sont plus périphériques et plus dispersés. Le niveau tarifaire ne semble pas avoir d'influence sur ce phénomène.

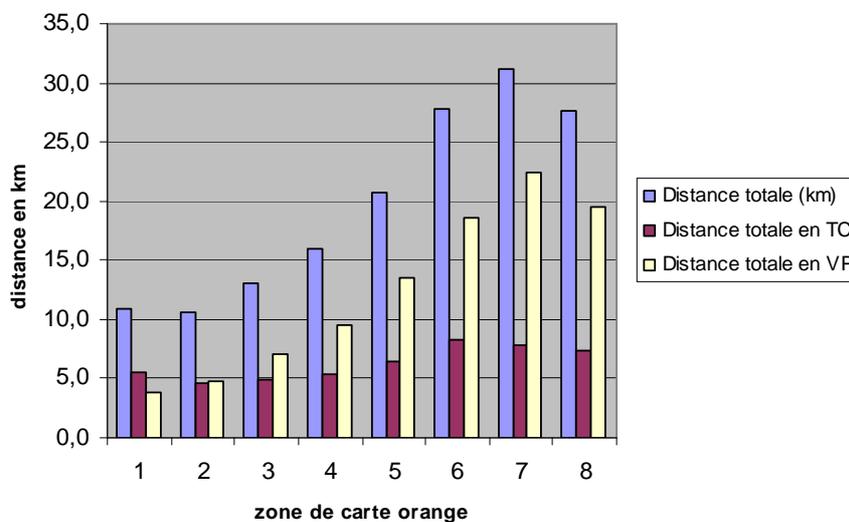
**Proportion d'utilisateurs des TC selon la zone de carte orange**



- **Les distances parcourues s'accroissent à mesure que le domicile s'éloigne de Paris**

Les distances totales parcourues sont de plus en plus importantes. Cette augmentation des distances vaut à la fois pour le travail (éloignement des pôles d'emplois), mais également pour les motifs personnels (achats, loisirs).

**Distances quotidiennes totales selon la zone de résidence**



On remarquera que cette augmentation porte essentiellement sur l'automobile : les distances moyennes parcourues par personne sont près de 6 fois plus élevées lorsqu'on habite en zone 7 que lorsqu'on habite en zone 1, alors que le rapport des distances en transport collectif est inférieur à 2.

- **Pour autant, le temps total consacré à se déplacer est très stable**

Il est en moyenne de 78 mn et se situe entre 76 et 80 mn pour les localisations résidentielles dans les zones 1 à 6 de carte orange. En fait, les vitesses pratiquées notamment en automobiles sont beaucoup plus élevées en zones périphériques qu'en zones centrales. Elles permettent de compenser ainsi la dispersion plus grande des destinations sans pour autant occasionner, en moyenne, un allongement des durées totales de déplacement.

Jean Pierre Orfeuill, dans l'ouvrage consacré aux « *stratégies de localisation des ménages et des services dans l'espace urbain* »<sup>12</sup> interprète la quasi-indépendance des budgets-temps de transport et des localisations résidentielles comme le résultat d'un choix de l'espace de résidence guidé par la qualité des infrastructures. En raison de la place occupée par l'automobile dans la mobilité des personnes résidant en périphérie, on ajoutera qu'il s'agit principalement pour ces dernières des infrastructures routières.

### ... QUI AFFECTENT ESSENTIELLEMENT LES DEPENSES AUTOMOBILES DES MENAGES

Les dépenses des ménages franciliens dévolues aux déplacements internes à l'Ile-de-France se répartissent selon les principaux modes de transport (automobile, transport collectif, taxi, deux-roues).

Les dépenses automobiles de fonctionnement ont été décomposées en charges kilométriques (carburant, graissage, entretien, réparations) estimées à partir des kilomètres parcourus tels qu'ils ressortent de l'enquête globale transport, et en charges liées à la possession du véhicule. La structure de ces dépenses de fonctionnement telle qu'elle résulte du compte déplacements établi par le STIF permet une reconstitution de ces dépenses par ménage selon la zone de résidence Carte Orange.

Pour les achats de titres de transport (sans prendre en compte le remboursement par les employeurs de la moitié de la carte orange), on s'est appuyé sur la structure des recettes tarifaires au niveau régional fournie par le STIF et sur les résultats de la dernière enquête carte orange qui fournit la répartition des personnes titulaires de titres forfaitaires selon leur lieu de résidence.

- **En raison de l'accroissement des distances parcourues, les dépenses d'utilisation de l'automobile augmentent fortement à mesure que le domicile s'éloigne de Paris**

En moyenne, un ménage *motorisé* francilien dépense 3 300 € chaque année pour ses déplacements automobiles internes à l'Ile-de-France (hors frais d'acquisition des véhicules). Ces dépenses varient très sensiblement selon la localisation du domicile. Ce sont les ménages motorisés parisiens qui dépensent le moins avec 2 400€, tandis que les ménages résidant en

---

<sup>12</sup> La Documentation Française. Juin 2000

zone 3, qui utilisent plus souvent la voiture pour des déplacements plus longs dépensent environ 500 € de plus. Pour des raisons analogues, les dépenses automobiles augmentent encore de 1 000 € entre la zone 3 et la zone 5, et de 1 000 € supplémentaires entre la zone 5 et la zone 7.

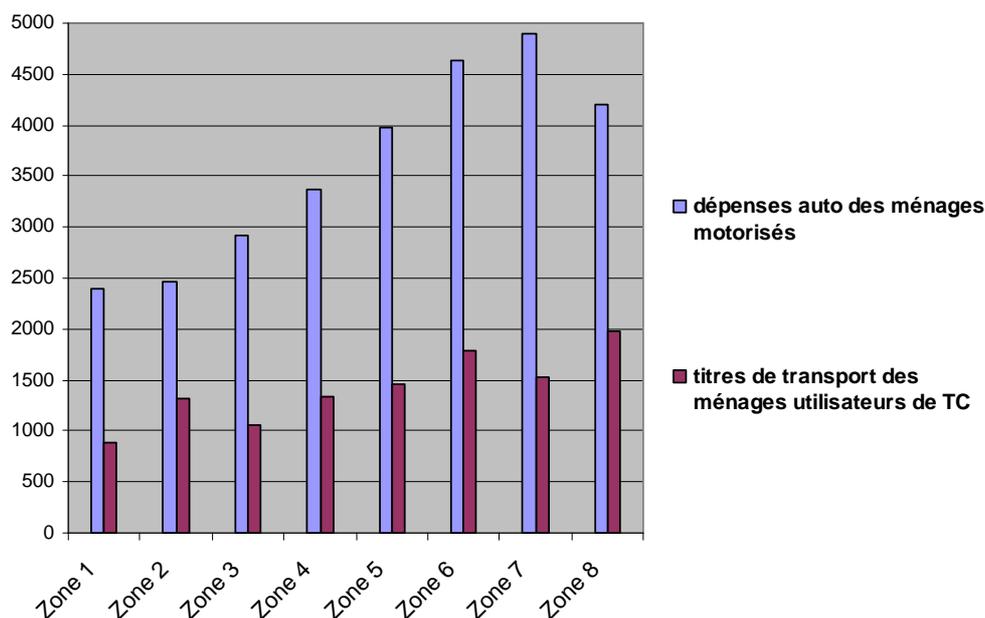
Les seules dépenses carburant représentent environ le quart des dépenses totales d'utilisation de l'automobile. Elles sont en moyenne, aux prix du début de l'année 2006, de l'ordre de 830 €/ménage motorisé avec une plage de variation elle aussi très étendue.

- **le montant des achats de titres de transport varie lui aussi selon la localisation du domicile**

Ces dépenses (aux conditions tarifaires de janvier 2006) s'élèvent en moyenne à 1200 € pour un ménage francilien qui utilise les transports collectifs<sup>13</sup>.

Elles varient elles aussi selon la localisation du domicile car l'éloignement par rapport à Paris occasionne des déplacements en transport collectif plus longs et donc plus coûteux. : environ 200 € de plus qu'à Paris pour un ménage résidant en zone 3 et 400 € supplémentaires en passant de la zone 3 à la zone 5.

**Dépenses moyennes des ménages motorisés et des ménages qui utilisent les TC**



<sup>13</sup> On désigne sous ce terme les ménages dont au moins l'un des membres a utilisé les transports collectifs un jour moyen de semaine

Ce double constat illustre la conséquence de certains choix de localisation résidentielle sur les dépenses transports des ménages.

- Les localisations périphériques se traduisent par des déplacements plus longs et ont d'abord des conséquences sur les façons de se déplacer. Les transports collectifs sont, pour des raisons économiques, de moins en moins performants lorsque les logements et les emplois sont plus dispersés. De ce fait, les ménages sont de plus en plus souvent motorisés et utilisent de plus en plus la voiture, tandis que la proportion de ménages qui utilisent les transports collectifs diminue.

- Les dépenses automobiles des ménages motorisés, proportionnellement de plus en plus nombreux à mesure qu'on s'éloigne du centre, augmentent sensiblement. Les dépenses de transport collectif des ménages qui les utilisent (et qui sont souvent aussi motorisés) augmentent également dans des proportions équivalentes, mais ceci concerne de moins en moins de ménages.

## DEPENSES DE TRANSPORT ET DEPENSES DE LOGEMENT

---

Le montant des dépenses consacrées en moyenne chaque année par un ménage francilien pour ses déplacements internes à l'Ile-de-France (hors frais d'acquisition des véhicules) représente moins de la moitié (44 %) des loyers ou remboursements d'emprunt consentis par les locataires ou les accédants à la propriété (hors charges diverses)<sup>14</sup>.

L'importance relative de ces deux postes (transport et logement) varie cependant selon la localisation du logement : les dépenses transport ne représentent que 23 % des dépenses moyennes de logement d'un Parisien, contre 45 % en zone 3 de carte orange et les deux-tiers en zone 6. Le moindre poids du budget transport - qui le serait encore plus si l'on ne comptabilisait que les coûts kilométriques de l'automobile, les seuls auxquels les ménages sont réellement sensibles<sup>15</sup> - n'explique qu'en partie pourquoi les dépenses transport sont souvent ignorées lors des choix de localisation.

Passer de Paris à la zone 3, c'est réduire la charge financière au m<sup>2</sup> du logement pour les accédants à la propriété (de 37 % en moyenne), comme pour les locataires (d'environ 20 %), mais c'est dépenser en moyenne 1 000 € de plus par an pour se déplacer, soit en payant plus cher ses transports collectifs si l'on est en situation de les utiliser (ce qui est de moins en moins le cas à mesure qu'on s'éloigne), soit en employant plus souvent la voiture. En valeurs absolues, un accédant à la propriété de petite couronne, qui en moyenne occupe un logement de 82 m<sup>2</sup>, fait une économie de remboursement d'emprunt de 4 750€ par an en s'installant en proche couronne plutôt qu'à Paris, et le gain est de 1 800€ pour un locataire du secteur privé qui occupe en moyenne un logement de 52 m<sup>2</sup>.

Le passage de la zone 3 à la zone 6 s'accompagne de réductions moindres (de 9 % à 15 % selon le cas) sur le m<sup>2</sup> de logement mais les dépenses de déplacements augmentent encore de près de 2 000€. En valeurs absolues, un accédant à la propriété de grande couronne, qui en moyenne occupe un logement de 106 m<sup>2</sup>, fait une économie de remboursement d'emprunt de 1 900€ par an par rapport à une installation en petite couronne, et le gain est de 1 050€ pour un locataire du secteur privé qui occupe en moyenne un logement de 62 m<sup>2</sup>. En grande couronne, la part des propriétaires est largement dominante, mais cet exemple « moyen » montre des effets de budget qui tendent à un jeu à somme nulle entre dépenses supplémentaires de transport et gain sur le logement pour les propriétaires lorsqu'on passe de la petite à la grande couronne. Il est fait l'hypothèse ici que le prix au m<sup>2</sup> est indépendant de la surface du logement et que les territoires respectifs de petite et grande couronne sont homogènes au regard du marché immobilier ce qui est loin d'être le cas.

***Il ressort de ces analyses que si, pour les ménages, s'éloigner du centre permet, tout en maintenant le niveau du budget logement de bénéficier de plus d'espace ou de réduire le budget logement à taille équivalente, il opère en réalité un transfert de charges à l'intérieur du budget des ménages depuis le poste logement vers le poste transport, plus ou moins conséquent selon le lieu de résidence.***

---

<sup>14</sup> Selon les résultats de l'enquête « Budget des familles » de 2001 de l'Insee, les dépenses logement représentent 25,5% du budget des ménages franciliens, les dépenses transport, 11,7%.

<sup>15</sup> De même, en matière de logement, les ménages sont plus sensibles au coût du loyer et au remboursement d'emprunt qu'aux charges afférentes au logement - électricité, gaz, eau, entretien du logement, taxes et impôt - qui ne sont pas prises en compte ici.

Ainsi, c'est le souci des ménages de contenir leur taux d'effort en matière de logement, (conforté par les pratiques des bailleurs et des organismes prêteurs), qui détermine le choix de localisation résidentielle et oriente une partie de la population, notamment les familles, vers des localisations périphériques. Dans ce choix résidentiel, les conséquences sur les façons de se déplacer et les dépenses qui en résultent, semblent largement ignorées par les ménages et les professionnels de l'immobilier, alors même qu'elles sont loin d'être négligeables et qu'elles peuvent, dans certaines situations annuler les économies sur le logement, voire même augmenter le budget total consacré au logement et au transport..

Quelles alternatives viables peut-on offrir à ces ménages ?

➤ Peut-on construire en proche couronne des logements aussi spacieux qu'en grande couronne pour un cadre de vie similaire et un supplément de prix au m<sup>2</sup> qui couvrirait juste les économies de transport induites ? Cette analyse mériterait sans doute d'être affinée à partir de données d'enquête pour mieux mettre en regard les aspirations des ménages selon leur configuration et les données de leur choix de localisation. Ces choix ne se limitent pas, d'ailleurs, à l'Ile-de-France, et le coût élevé des logements franciliens conduit nombre de familles de classes moyennes, qui n'ont pu accéder au parc social, à partir en province dès lors qu'elles peuvent y trouver un emploi. Pour ces ménages les gains en terme de qualité de vie et de budget logement, voire transport, se cumulent en faveur d'une installation en province.

➤ Peut-on offrir une alternative attractive en matière de transport collectif afin d'amoinrir la dépendance à l'égard de l'automobile ? Là encore, cette analyse doit être affinée pour tenir compte de la réalité des pratiques de déplacement, en particulier celles qui se déroulent à l'intérieur des bassins de vie qui structurent l'espace francilien, et des conditions de viabilité économique de ces dessertes