

Programme PREDIT4 - Groupe opérationnel 3

Appel à projet 2010

Localisation résidentielle et déplacements des ménages

24 mai 2013

L'impact du lieu de résidence et du mode de déplacement sur le budget des ménages

Au départ, 2 idées :

- . un lieu d'habitation éloigné pour des arguments économiques**
- . un budget « déplacement » non pris en compte ou sous estimé**

La localisation résidentielle et les modes de déplacement : quelle implication sur le budget du ménage ?

**Étude exploratoire
à partir du point de vue de l'habitant**

Précisions méthodologiques

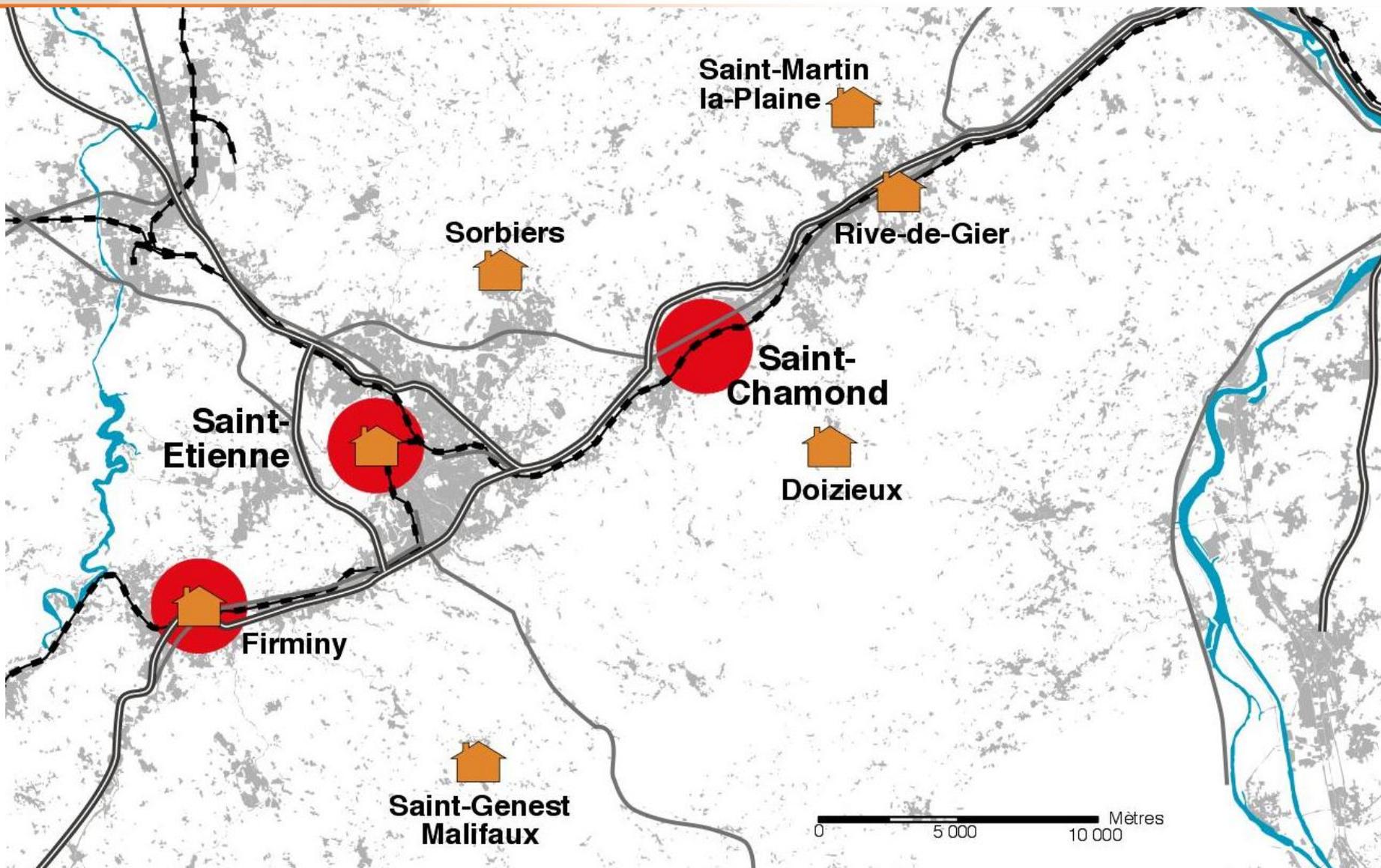
- . Ménage de référence avec 2 actifs*
- . Revenus totaux de 2500€ mensuels*
- . Projet d'accession à la propriété*

Hypothèses immobilier

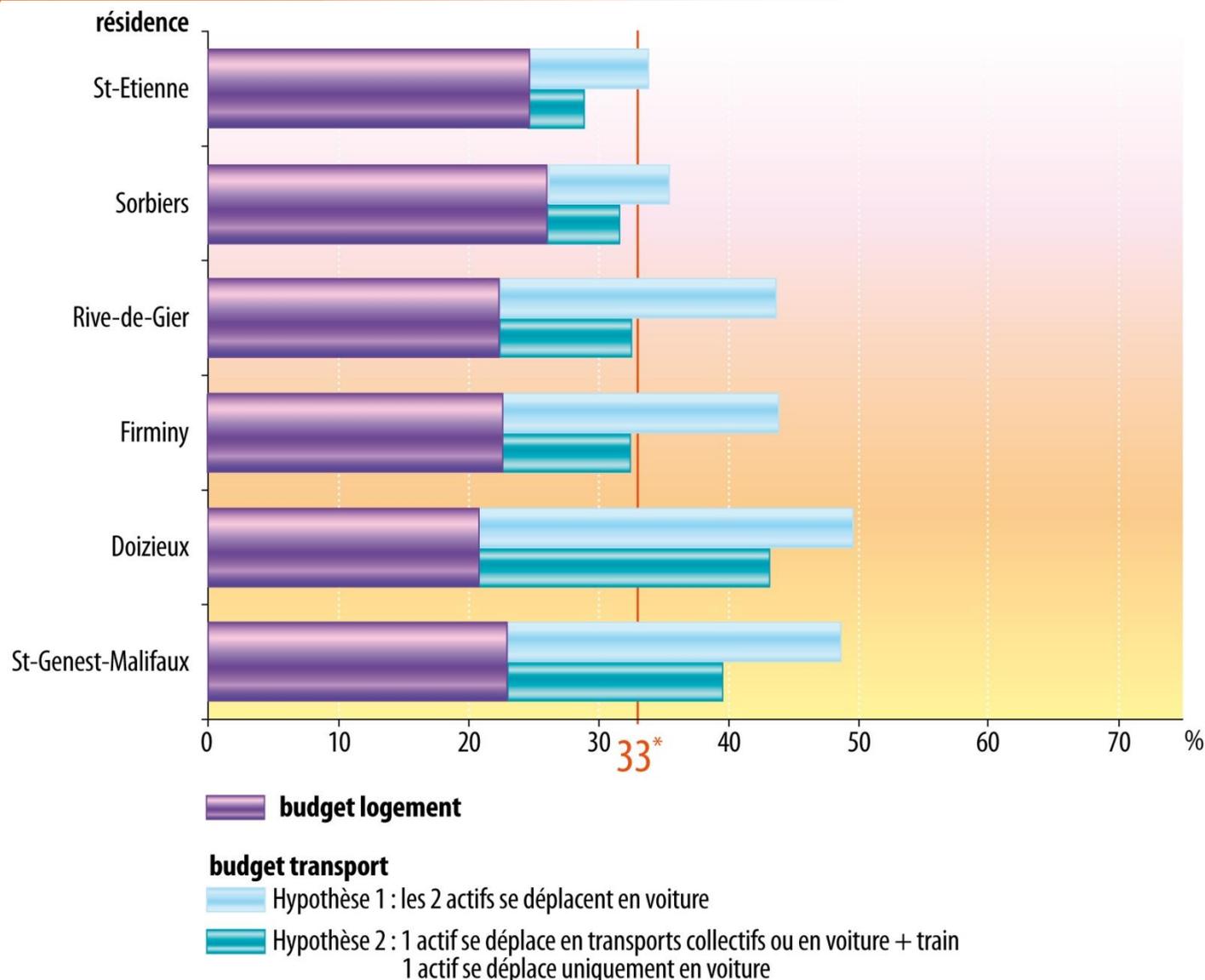
- . Prix moyen par Observatoire foncier DDE 2003/04/05
(Source : services fiscaux)**

Hypothèses déplacements

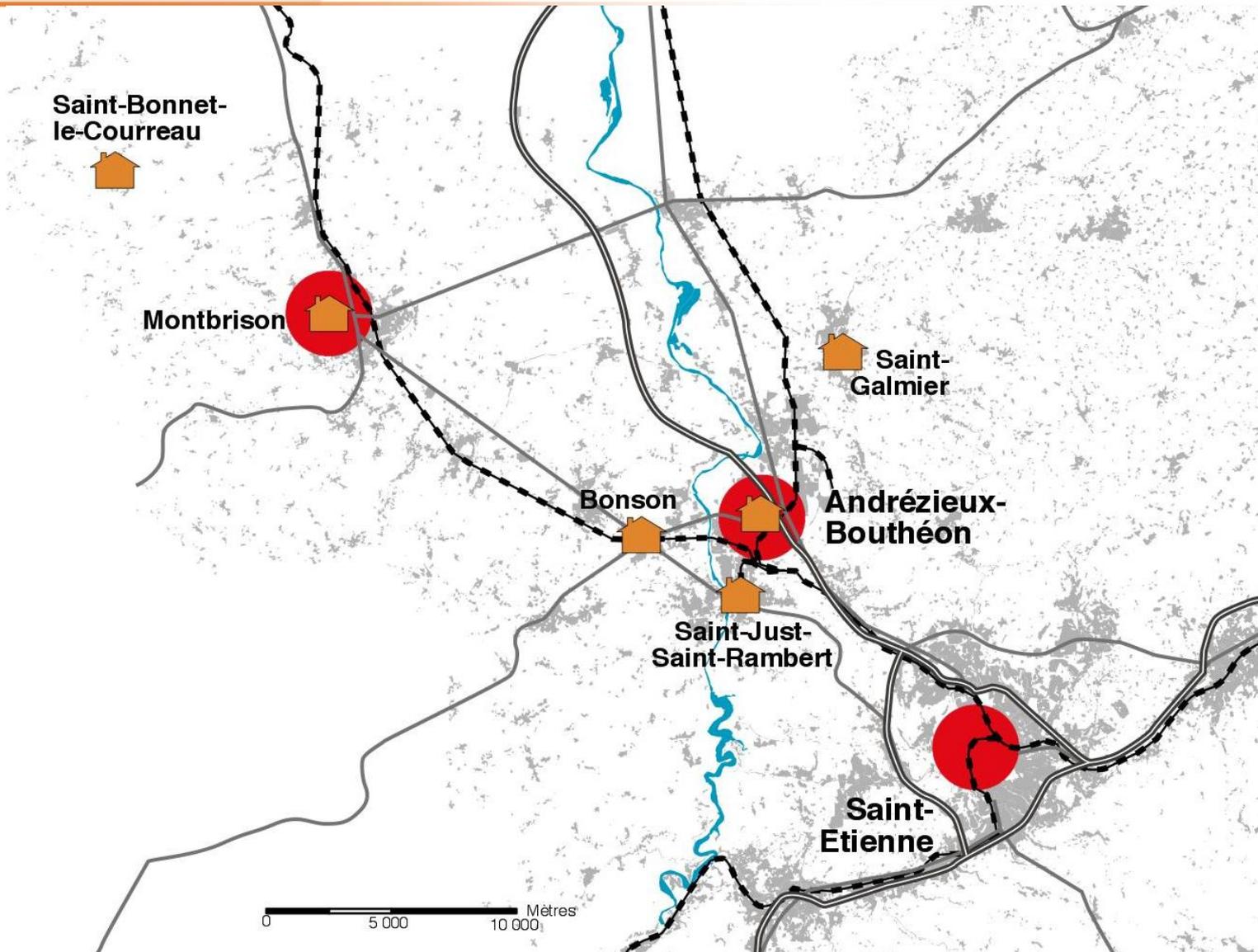
- . Déplacements domicile-travail uniquement**
- . Soit les 2 actifs en voiture, soit 1 en voiture et 1 en « multi-modal »**



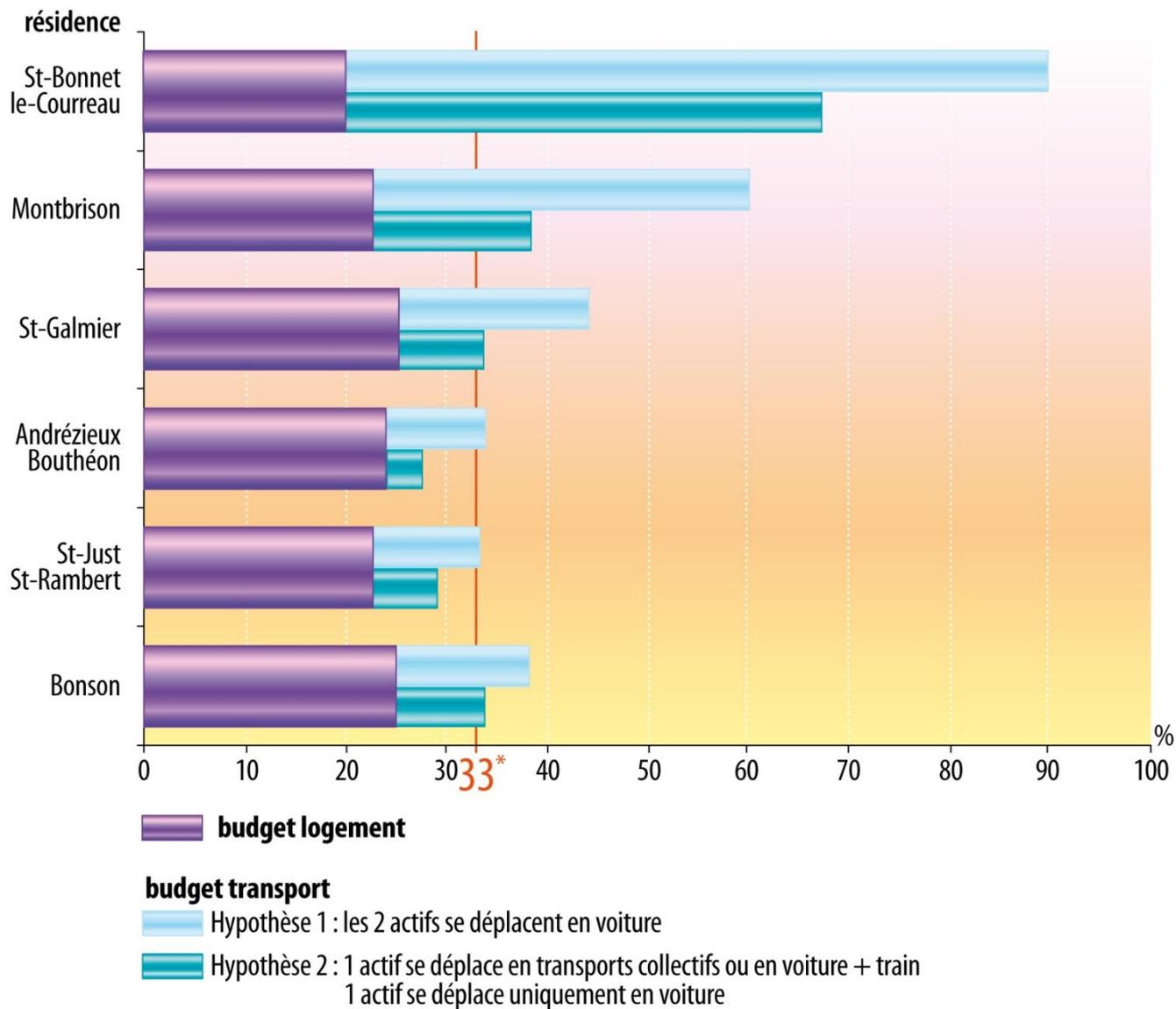
Dans l'agglomération stéphanoise



lieux de travail à Saint-Etienne et Saint-Chamond



Dans la plaine du Forez



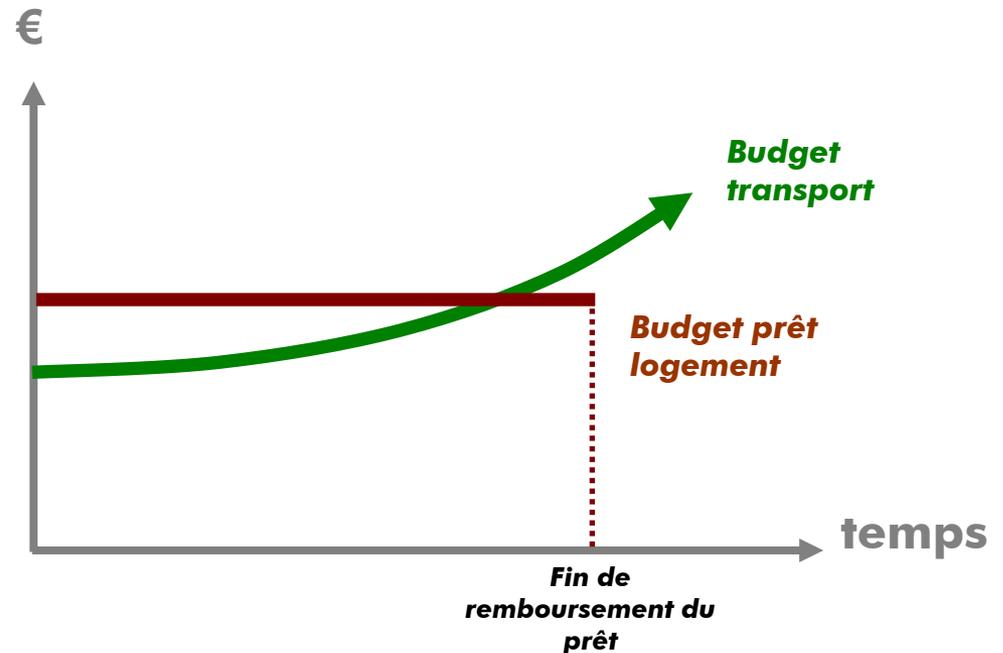
lieux de travail à Saint-Etienne et Andrézieux-Bouthéon

Conclusion

- . **Le coût économique pour l'éloignement résidentiel est mal appréhendé par les ménages**
- . **Il existe des risques forts d'endettement**
- . **Facteurs d'importance sur le budget :**
 - *distance domicile-travail*
 - *mode de déplacement*
- . **Le budget transport réel inclut en plus :**
 - *les déplacements de loisirs, d'achats*
 - *les déplacements liés au périscolaire*
 - *etc.*

Conclusion

. Le budget transport augmente dans le temps, contrairement au remboursement d'un prêt immobilier



. Le budget déplacements des ménages à prendre en compte par les acteurs publics dans les projets d'accession sociale

Questionnements

Comment sensibiliser davantage la population, les collectivités et les professionnels de l'immobilier ?

Faire du budget cumulé logement + transport un outil d'aide à la décision pour les ménages et les organismes de prêt ?

Pourquoi créer un nouveau calculateur

Plusieurs constats :

- Les calculateurs actuels ne sont pas forcément "pris au sérieux" par les ménages car ils sont souvent considérés comme trop simplistes...
- ... du coup les résultats produits peuvent paraître aberrants et **la portée pédagogique de ces outils devient minime**, ne parlant en quelque sorte qu'aux personnes déjà convaincues...
- Cette réaction est logique **puisque le coût d'un déplacement en voiture n'est pas qu'un simple coût Km**. La seule possession d'un véhicule implique en effet des coûts importants, et si l'on va plus loin, les impacts de la fiscalité peuvent aussi avoir des répercussions inattendues.

Les coûts fixes liés à la possession d'une voiture doivent forcément être pris en compte car :

- Hors du centre des grandes villes comme Paris ou Lyon, **un ménage** en ayant les moyens financiers, aura fréquemment tendance à **posséder une voiture...**
- ... ainsi **en 2010**, d'après l'enquête ménages stéphanoise, sur le grand bassin de vie stéphanois:
 - **84% des habitants** de plus de 18 ans ont le permis de conduire
 - on compte **0,75 voiture à disposition** pour un habitant de plus de 18 ans (on compte donc 0,9 voiture pour un possesseur du permis).
 - si l'on exclut la ville centre, on compte alors **0,95 voiture** pour un possesseur de permis **soit 88% de la population** de plus de 18 ans...

Un exemple marquant :

Nous allons prendre l'exemple **d'une personne type**, placée en plusieurs endroits du territoire et pour laquelle nous ferons une **simulation pour des déplacements intégralement réalisés en voiture, ou intégralement réalisés en train...**

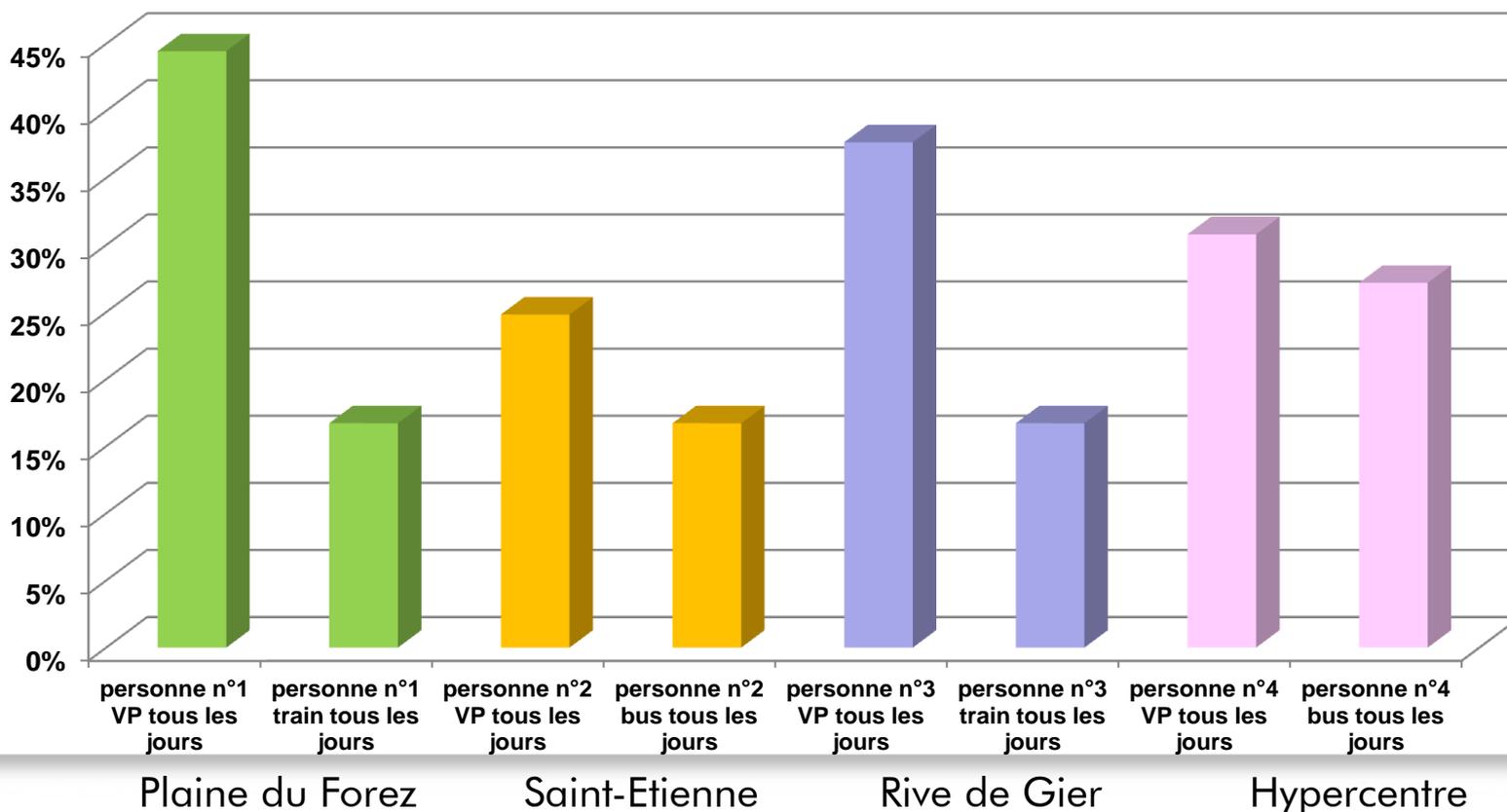
Cette personne a les caractéristiques suivantes :

- elle gagne un **salaires net imposable de 20 000€**,
- elle possède un **véhicule de petite cylindrée** achetée 15 000€
- et qui consomme en moyenne **5 litres aux 100** de gasoil.

	Lieu d'habitation	Lieu de travail	Distance Domicile / Travail (VP)	Distance hors travail
Personne 1	Plaine du Forez (périurbain) à proximité d'une gare	Saint-Etienne proche d'une gare	120 km/jour Comportement « périurbain »	100 km/semaine soit 5 200 km/an
Personne 2	Saint-Etienne (quartier sud)	Saint-Etienne Technopole (quartier nord)	20 km/jour	100 km/semaine soit 5 200 km/an
Personne 3	Rive de Gier à proximité de la gare	Saint-Etienne proche d'une gare	70 km/jour	100 km/semaine soit 5 200 km/an
Personne 4	Hypercentre de Saint-Etienne	Saint-Etienne	10 km/jour Comportement « hyper urbain »	200 km/semaine soit 10 400 km/an

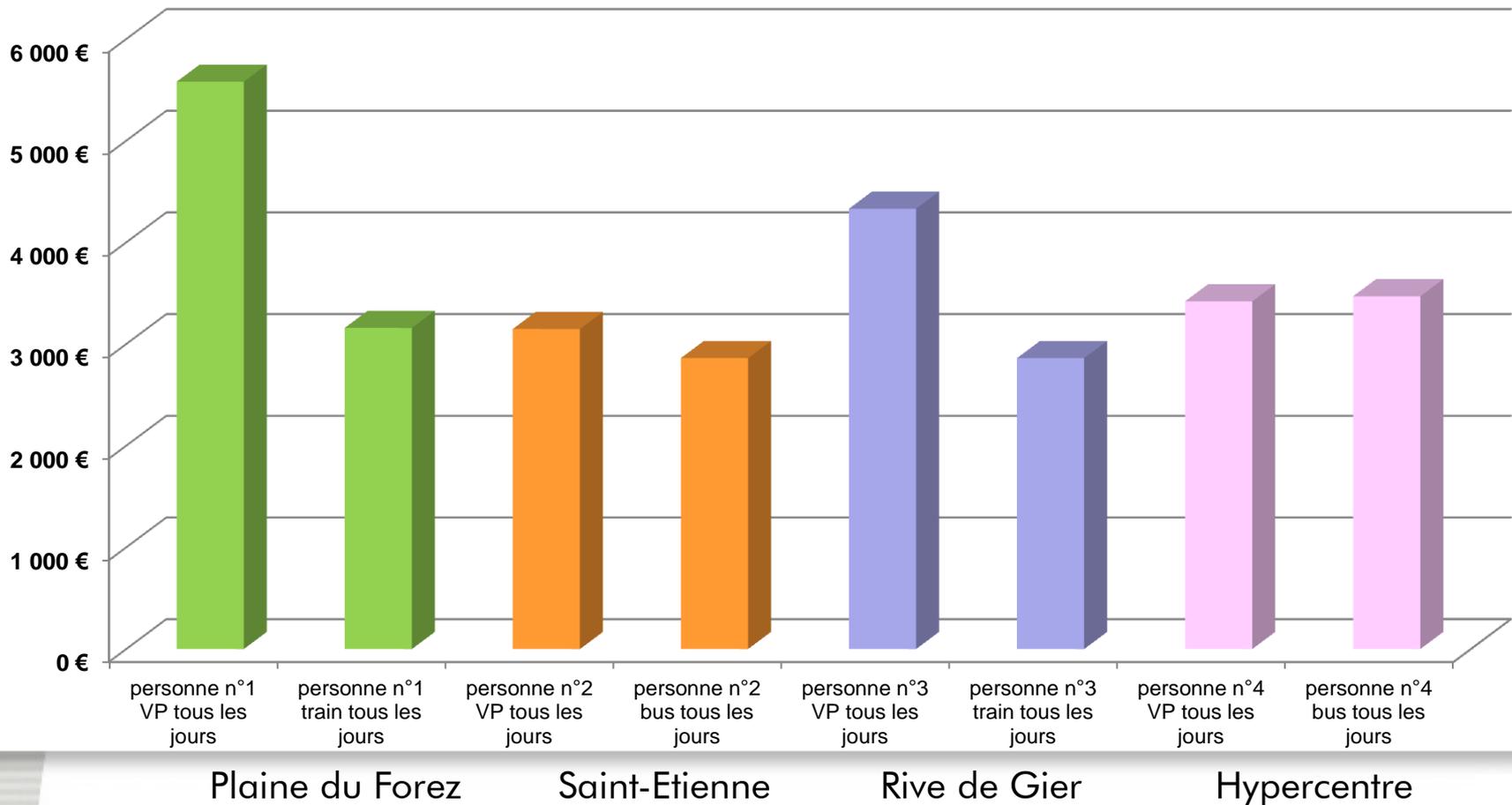
1^e simulation : la part du coût kilométrique dans la dépense totale liée à l'automobile varie fortement en fonction de l'usage de celle-ci :

% coût Km dans la dépense voiture annuelle



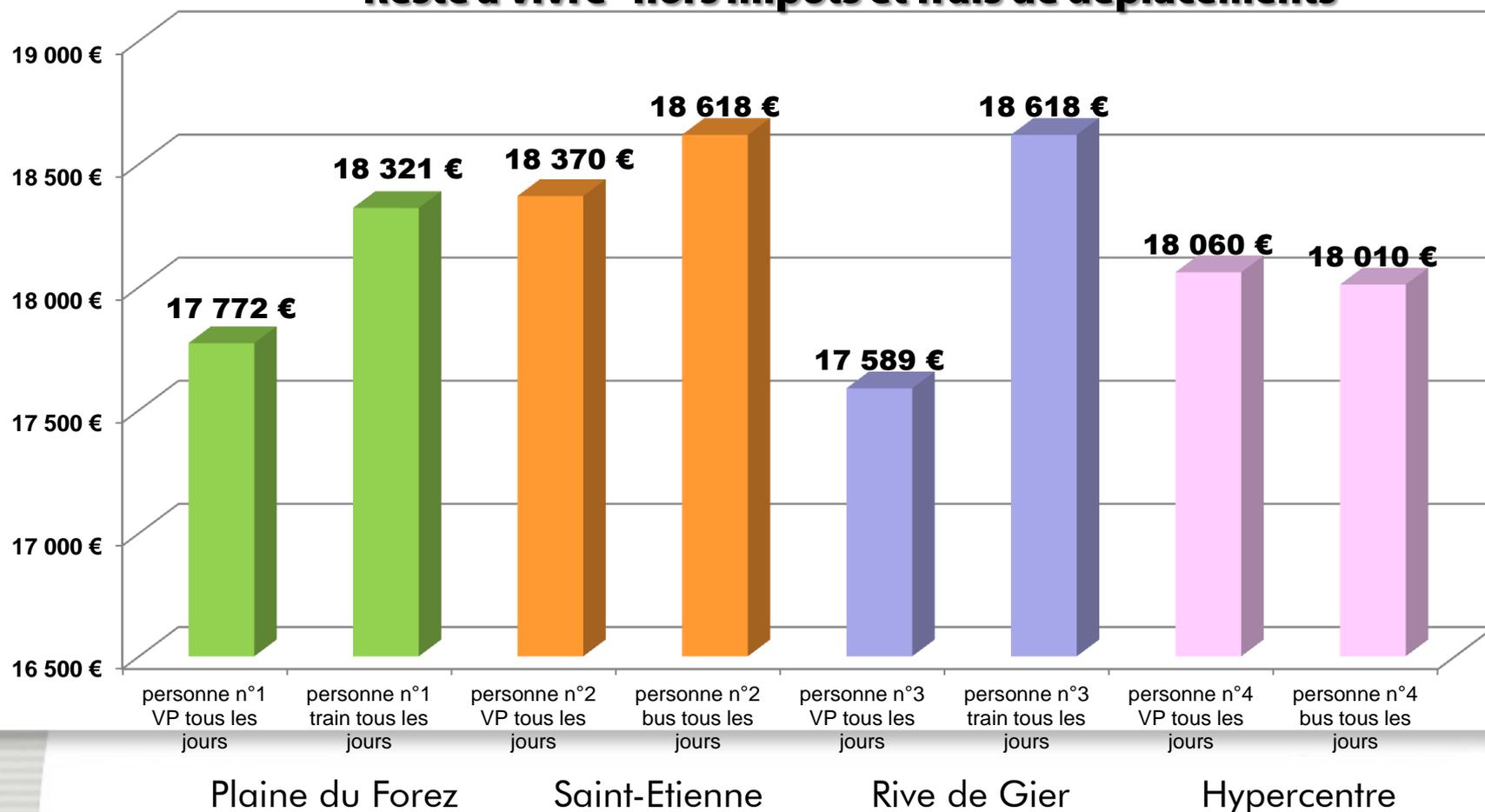
2^e simulation : les écarts du budget déplacement sont forts, mais pas forcément dans tous les cas :

Budget déplacements annuel



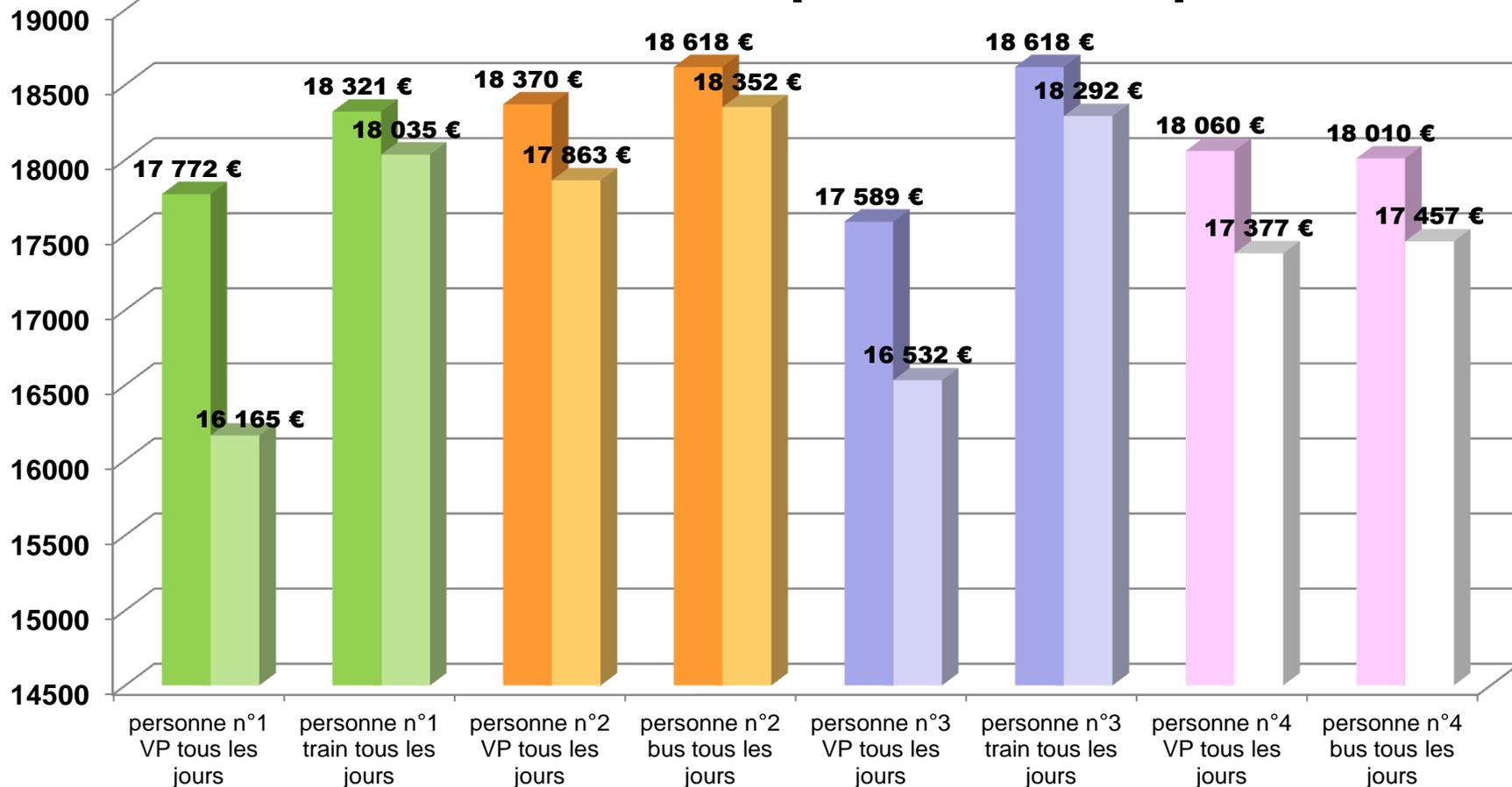
3^e simulation : avec la prise en compte des abattements "frais réels" sur l'impôt sur le revenu, le "reste à vivre" est finalement assez proche :

"Reste à vivre" hors impôts et frais de déplacements



4^e simulation : idée précédente mais avec un litre de gazole à 2,5 €:

« reste à vivre » hors impôts et frais de déplacements



Plaine du Forez

Saint-Etienne

Rive de Gier

Hypercentre

En conclusion :

- Le calculateur doit forcément prendre en compte le coût fixe lié à la possession d'une voiture car il peut représenter **jusqu'à 85% du budget transport**.
- Le calculateur doit aussi **prendre en compte l'aspect fiscal** qui peut avoir des répercussions
- L'outil devra, si possible, **inciter les ménages à se passer d'un de leurs véhicules**, seul moyen d'orienter réellement à la baisse leur budget déplacement.

Le projet porté par Epures

- Développer une méthodologie et un **outil informatique grand public** pour informer les ménages de **l'impact sur leur budget** du **choix de localisation de leur habitat** et de leurs **modes de transports** quotidiens ainsi que sensibiliser sur l'impact de leurs émissions de GES
- Développer un outil s'appuyant sur des **bases de données nationales et locales**, pouvant être **transposé** à d'autres territoires

Depuis 30 ans les politiques publiques se sont attachées à limiter l'étalement urbain et promouvoir l'usage des transports collectifs et les modes doux :

- Limiter l'offre foncière en secteurs périurbains
- Régulation des vitesses
- Hausse du prix de l'essence
- Contraintes de stationnement
- Mixité des usages des voies et des espaces publics
- Développement de l'offre TC vers les espaces périurbains faiblement densifiés.

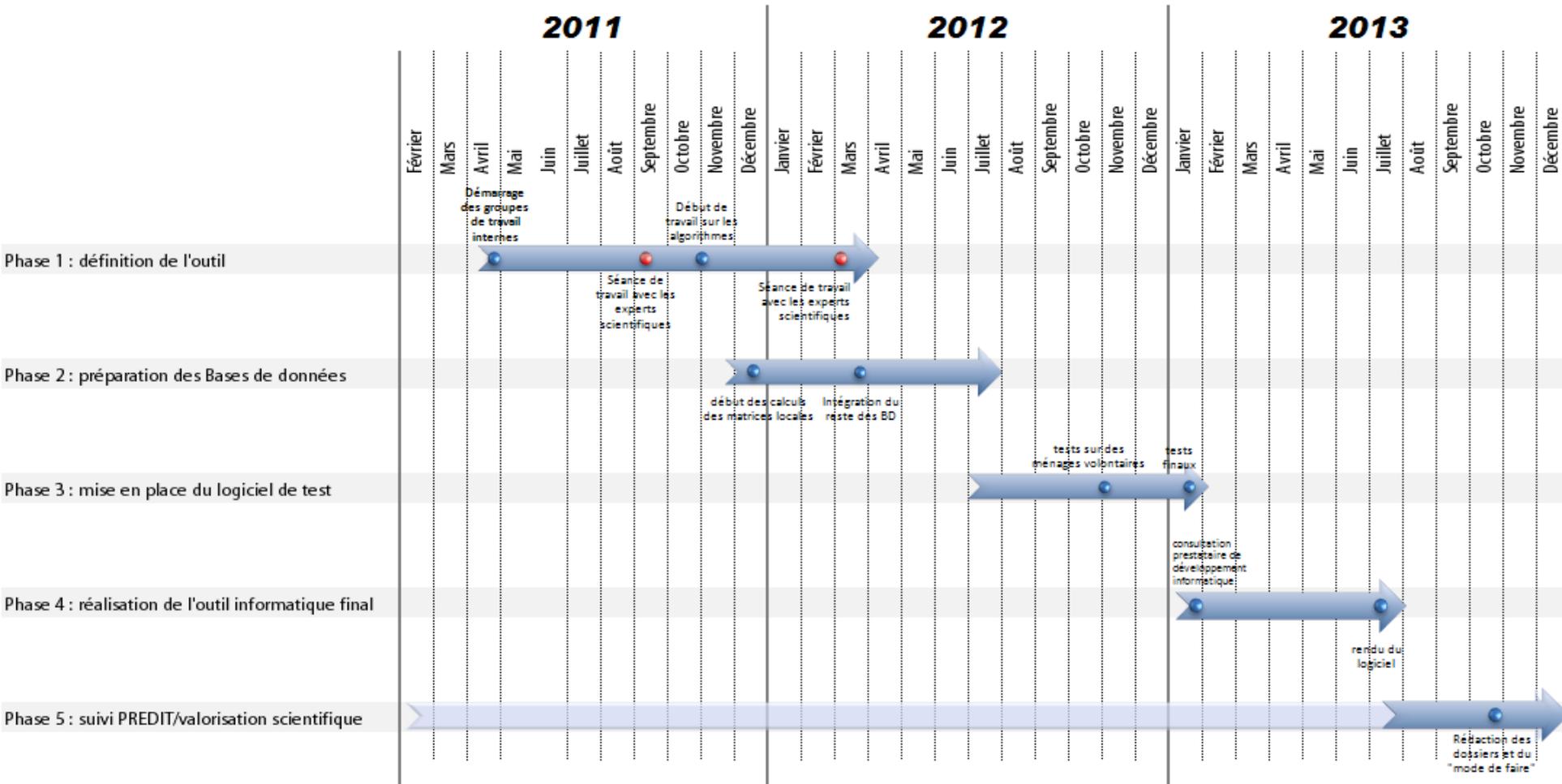
Malgré tout des **comportements et des tendances** qui fondamentalement n'évoluent pas dans le bon sens :

- **L'allongement des distances** domicile-travail : de 4km à 14km (aujourd'hui)
- **Une augmentation du budget** des ménages consacré aux déplacements : +15%
- Une augmentation du budget consacré au logement : x2
- Une **ségrégation sociale** qui se développe aux cœurs des agglomérations : des prix inaccessibles pour les jeunes ménages, une offre de logement inadaptée à leur mode de vie
- **L'insuffisance de prise en compte de l'accessibilité** TC et modes doux dans certains projets

Développer une méthodologie et un prototype d'outil informatique qui seront testés localement à l'échelle du Scot Sud Loire, destinés à répondre aux questions suivantes :

- Quelles sont les incidences du choix de localisation de l'habitat par rapport à la mobilité quotidienne d'un ménage?
- Quelles sont les incidences, financières et GES, du choix des modes de déplacements des membres d'un ménage?
- Quelles seraient les alternatives « crédibles » pour le ménage concernant la localisation de l'habitat et les modes de déplacements?

Le calendrier prévisionnel

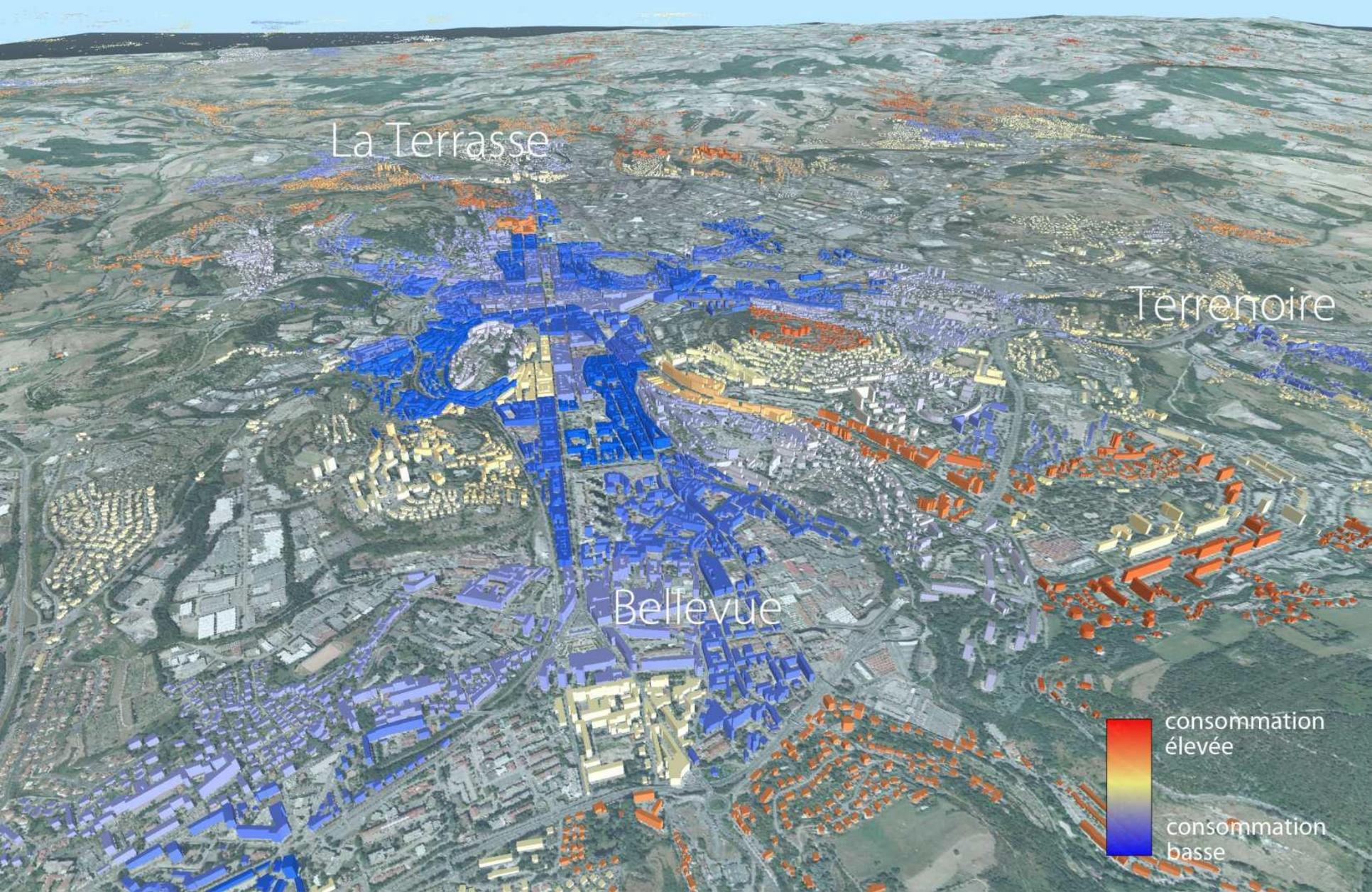


Méthodologie

Méthodologie

Estimer la **consommation énergétique** des logements

- intégrer les caractéristiques du logement du ménage (*données CEREN – ADEME*)
- prendre en compte la **localisation géographique** du lieu de résidence (*contrainte climatique communale*) pour **pondérer la consommation** du logement
- aider à la localisation du lieu de résidence et du lieu de travail



Consommation théorique moyenne par logement

Méthodologie

Estimer les **émissions et coûts** liés à l'utilisation d'un véhicule en prenant en compte:

- les **déplacements** (*domicile/travail et autres motifs*)
- les **caractéristiques du (des) véhicule(s)** du ménage (*construction d'un référentiel de véhicules*)
- les **distances et temps de parcours** (*routiers et TC*) entre les différents secteurs du territoire du Sud Loire
- appliquer les résultats du **modèle COPERT**, permettant d'estimer **les émissions** en fonction des catégories des véhicules et des caractéristiques du **réseau routier**

Méthodologie

Proposer un outil permettant de *comparer un projet immobilier à la situation actuelle* du ménage

- évolution du budget du ménage
- évolution des émissions liée à la consommation énergétique du logement et l'utilisation des véhicules

Démonstration