

Repérage des terrains accessibles aux services et à coûts acceptables pour le développement des zones d'habitat

Avril 2014

Le logement représente pour les ménages un bien durable essentiel auquel ils consacrent une part importante de leur revenu. L'effort financier des ménages en matière de logement n'a cessé d'augmenter ces dernières années. Les ménages ont dû faire face à une hausse sensible des prix de l'immobilier. Le choix du logement est souvent un choix sous contraintes. La contrainte principale reste celle de son financement. Cependant, le choix d'implantation peut avoir des conséquences non négligeables sur le budget consacré aux déplacements. En effet, si le coût des déplacements (professionnels, de la vie courante et de loisirs) est rarement évalué par les ménages, il peut finir par peser lourdement dans le budget des ménages à moyen et long terme.

Cette étude s'inscrit dans la politique du Ministère de l'écologie visant à lutter contre l'étalement urbain et l'émission de gaz à effet de serre. L'objectif de cette étude est de déterminer, sur la région de Basse-Normandie, les zones les plus favorables (en termes de coût) à l'implantation des ménages, en tenant compte notamment du coût des déplacements. Ces zones sont déterminées en fonction de quatre profils familiaux.

1. Le contexte de l'étude

Une première étude intitulée "Accessibilité et logement social" réalisée en 2007 a permis de définir et de qualifier l'accessibilité en voiture de chaque commune du territoire bas-normand vers les principaux équipements et services, de prendre en compte les déplacements domicile-travail, et l'accès aux réseaux de transports en commun (pour les modes doux).

La DREAL Basse-Normandie a souhaité étendre l'étude pour présenter un panorama plus complet des éléments d'appréciation (coûts/avantages) qui permettraient de fonder les choix de localisation des logements à construire (tous types de logement cette fois-ci et pas seulement les logements sociaux).

2. Méthode de calcul des temps et coûts de l'accessibilité

La méthode consiste à :

- construire un modèle de temps de parcours
- localiser les équipements retenus et définir les fréquentations des profils familiaux
- déterminer un coût de l'accessibilité
- calculer les indicateurs d'accessibilité-temps et d'accessibilité-coût, d'une part pour accéder au panel d'équipements, d'autre part pour les déplacements domicile-travail.

Les profils familiaux de mobilité

L'objectif est de différencier la population en fonction de leur budget-temps et budget-coût de déplacement, ce qui revient à définir des profils familiaux de mobilité. Quatre grands types de profils familiaux sont étudiés, et pour chaque profil la fréquentation à un panel de 10 équipements a été définie. Les budgets mensuels calculés sur cette base n'ont pas vocation à représenter une réalité financière mais

permettent de comparer les coûts d'accès selon le lieu d'habitat.

◆ Détermination d'un coût de l'accessibilité

Le coût kilométrique retenu dans cette étude est de 28 centimes d'euros par kilomètre. Ce coût pour une automobile tient compte des frais de carburant, de réparations, d'amortissement et d'assurance. Les frais de péages ont également été intégrés dans le calcul des coûts de déplacement.

Fréquentation mensuelle des équipements par profil

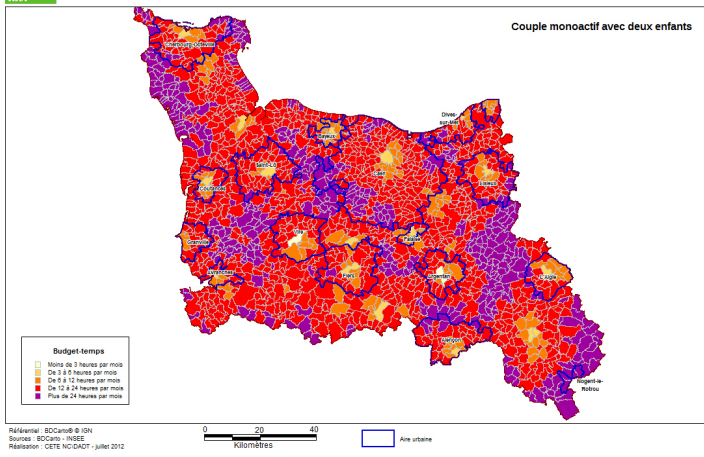
| Fréquentation mensuelle | | Jeune retraité | Couple sans enfant* | Couple mono-actifs avec 2 enfants | Couple bi-actifs avec 2 enfants |
|----------------------------------|----------------------------|----------------|---------------------|-----------------------------------|---------------------------------|
| Services administratifs/ sociaux | CAF | 1 fois/ an | 1 fois/ an | 1 fois / trim | 0 |
| | Pôle emploi | - | - | 4 | - |
| Équipements de loisirs | Cinéma | 2 | 1 | 1 fois / trim | 1 fois / trim |
| | Piscine | 2 | 4 | 1 | 1 |
| | Gymnase | - | 4 | 4 | 4 |
| Équipements commerciaux | Hypermarchés/ supermarchés | 2 | 2 | 4 | 4 |
| Équipements sanitaires | Hôpitaux/cliniques | 1 fois/ an | 1 fois/ an | 1 fois/ semestre | 1 fois/ semestre |
| Enseignement | École primaire | - | - | 20 | 20 |
| | Lycée | - | - | 20 | 20 |
| Équipements de transport | Gare | 1 | 1 | 1 | 1 fois / trim |

Ces chiffres doivent donc être regardés comme des valeurs théoriques ou des indicateurs permettant avant tout de comparer les territoires entre eux.

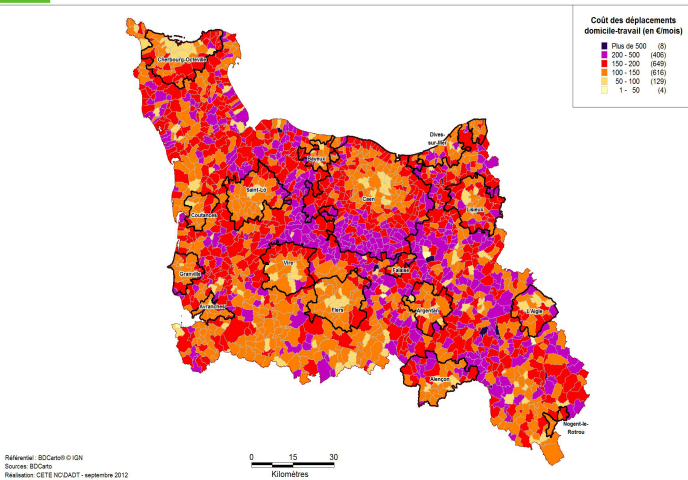
Indicateurs d'accessibilité

Pour chaque type d'équipement du panel, puis pour chaque profil familial (en fonction du profil de fréquentation), ont été calculés un temps et un coût moyen des déplacements. Par ailleurs, pour chaque commune de la région, le coût moyen des déplacements Domicile-Travail (DT) a été calculé.

CETE Normandie Centre Les équipements de Basse-Normandie
Budget-temps de déplacement en automobile selon le profil familial, pour accéder à un panel de 10 équipements



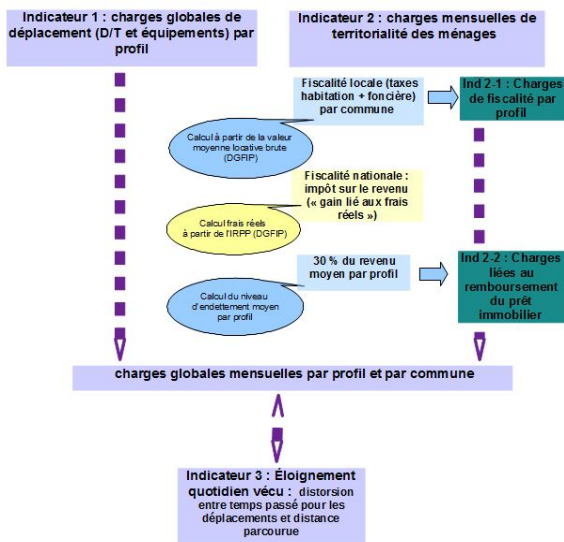
CETE Normandie Centre Les déplacements domicile-travail
Coût mensualisé des déplacements DT



Cette carte des coûts théoriques ne prend pas en compte la déduction des frais réels kilométriques appliqués par l'administration fiscale.

3. Construction d'un référentiel d'indicateurs

REFERENTIEL D'INDICATEURS

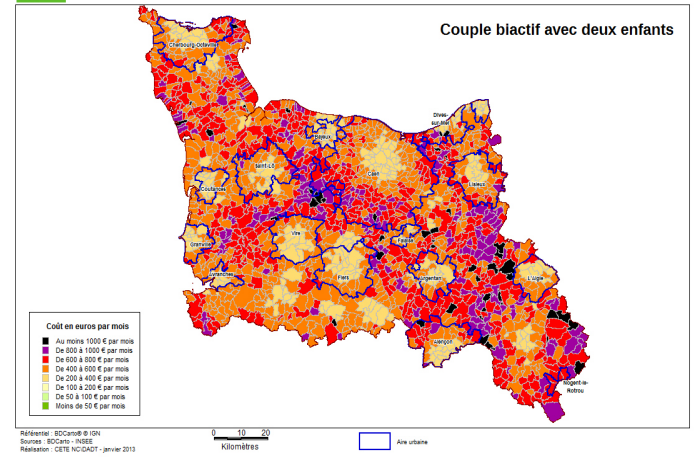


Ce référentiel a pour objectif de mieux caractériser les communes et / ou les cantons et la répartition relative de l'offre et de la demande en foncier au regard des conditions d'accessibilité définies précédemment.

Le coût global de la mobilité

Ce coût global mensualisé est compris comme l'addition du coût d'accès aux équipements et du coût des déplacements domicile-travail.

CETE Normandie Centre Coût global de la mobilité automobile
Budget-coût mensuel de déplacement en automobile selon le profil familial



Approche du poids de la fiscalité locale

Les charges liées à la fiscalité comprennent le montant d'impôts locaux mensuels (taxe d'habitation et taxe foncière sur les propriétés bâties) calculées à la commune selon les profils de ménages à partir des fichiers DGFiP sur la taxe d'habitation.

Ce montant moyen d'impôts locaux obtenu à la commune ne peut pas être imputé directement sur le budget des ménages. Il doit être regardé comme un poids global de la fiscalité locale et constitue un élément de charge financière liée au territoire. Le résultat a donc été traduit en niveau d'imposition moyen de fiscalité locale (très faible, faible, moyen, fort, très fort) permettant ainsi une comparaison des territoires.

Les charges liées au remboursement du prêt immobilier

Après une analyse des revenus des ménages selon leur composition et du quotient familial, les hypothèses suivantes ont été posées de façon à intégrer le quotient familial dans le calcul de la capacité d'emprunt :

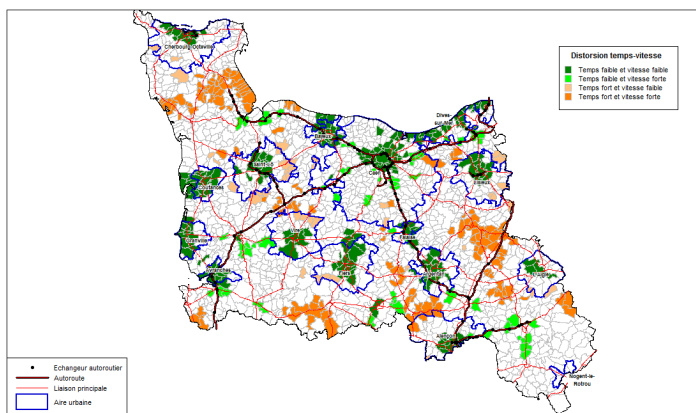
- les ménages d'une personne: 30 % du revenu moyen.
- les ménages de 2 personnes (sans enfant): 35 % du revenu moyen (capacité dite augmentée).
- les ménages de 4 personnes (2 enfants): 25 % du revenu moyen (capacité dite réduite).

Indicateur de « l'éloignement vécu »

Cet indicateur tente d'objectiver la distorsion qui peut s'opérer entre le temps passé pour effectuer les déplacements du ménage et la distance parcourue pour ces déplacements. On s'intéresse à 2 paramètres des déplacements : le temps moyen mensuel passé pour effectuer l'ensemble de ces déplacements, et la vitesse moyenne (ratio temps/distance) des déplacements. Pour chaque profil familial, on classe le temps et la vitesse moyenne en quartile. La distorsion est la plus forte pour les communes dont les quartiles de chaque paramètre sont aux extrémités.

Cet indicateur apporte des éléments sur les territoires qui pourront constituer une cible prioritaire des politiques publiques, qu'il s'agisse de communes où le développement de l'offre en transport en commun serait le plus efficace, que dans les communes moins attractives en termes de coûts de déplacement liés à l'étalement urbain.

Carte : Distorsion temps-vitesse pour le profil jeune retraité



Les coûts du foncier et de la construction au canton

Il s'agit d'établir un niveau de prix moyen du terrain à bâtir et du coût de construction d'une maison individuelle afin de déterminer le coût d'achat d'une maison neuve par profil familial.

◆ **Coût du foncier** : le coût moyen du foncier au canton a été calculé à partir de l'enquête sur les prix des terrains à bâtir (EPTB) sur la période 2006 à 2010. Une vérification de la pertinence des moyennes de prix établis à partir de la base EPTB a été réalisée au regard des données notariales (PERVAL).

◆ **Coût global théorique de la construction d'une maison** calculé à partir :

- du coût de construction moyen d'une maison (RT2012) défini selon la taille du ménage (T3 = 70 m² pour 91 000 €, T3/T4 = 80 m² pour 104 000 €, T5 = 100 m² pour 130 000 €)
- du coût du foncier (terrain à bâtir) établi à partir du prix moyen constaté entre 2006 et 2010 au canton.

4. Détermination des zones d'implantation favorables

Pour déterminer des zones favorables à l'implantation, un indicateur synthétique de coût a été calculé en prenant en compte 4 des indicateurs déterminés précédemment :

- le coût global de la mobilité
- la valeur du temps, c'est-à-dire le coût du temps passé pour effectuer ces déplacements (monétarisation du temps)
- le poids de la fiscalité locale
- le coût de construction d'une maison.

La construction de cet indicateur synthétique a permis d'intégrer de façon plus significative le coût et le temps de la mobilité dans le choix d'implantation et la détermination des zones favorables. Les deux variables de la mobilité, clé d'entrée et fil conducteur de l'étude, rééquilibrent en partie le poids conséquent du coût global de la construction.

La valeur du temps

Pour chaque profil, la valeur du temps passé pour effectuer d'une part les déplacements Domicile-Travail et d'autre part les déplacements correspondant à l'accès au panel d'équipements est calculée à l'aide des formules issues du rapport du centre d'analyse stratégique (CAS) sur "L'évaluation socio-économique des investissements publics". Elle dépend donc à la fois du type de trajet, de leur distance et du temps de parcours. On en déduit un coût du temps passé, pour chaque profil et par commune, à effectuer ses déplacements.

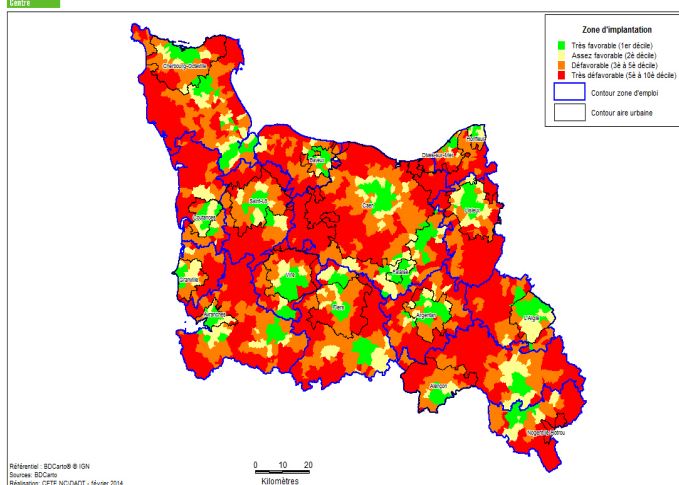
Pour déterminer les zones favorables d'implantation des ménages, la méthode statistique de classement par déciles a été retenue. Les déciles ont été calculés, pour chaque profil familial, par zone d'emploi. En effet, on fait l'hypothèse que les ménages qui travaillent dans une zone d'emploi recherchent un logement au sein de cette même zone. L'analyse par décile permet de dégager les territoires les plus accessibles au sein de chaque zone d'emploi.

Pour chaque zone d'emploi, la répartition a été définie ainsi :

- zones très favorables : 1^{er} décile
- zones assez favorables : 2^e décile
- zones défavorables : 3^e au 5^e décile
- zones très défavorables : 6^e au 10^e décile

Les zones très favorables correspondent donc aux 10 % des communes de chaque zone d'emploi pour lesquelles la valeur de l'indicateur synthétique est la plus faible.

CETE Normandie Centre Identification des territoires les plus favorables à l'implantation des ménages Couple monoactif avec deux enfants



Les niveaux des déciles sont différents d'une zone d'emploi à l'autre. La distribution des valeurs pour chaque zone d'emploi (dispersion) permet d'appréhender les écarts d'une zone à l'autre.

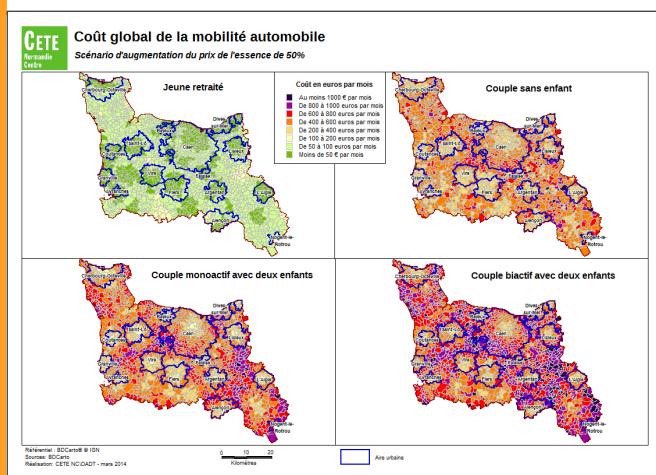
Globalement, pour l'ensemble des profils, les centres urbains et leurs communes proches apparaissent comme les communes les plus favorables à l'implantation pour les trois départements, il s'agit des villes importantes et des villes moyennes structurantes et leurs périphéries proches.

Éléments de prospective : Impact d'une augmentation du prix du carburant.

L'objectif est ici d'étudier l'impact que pourrait avoir une augmentation du prix du carburant, telle que la connaît la France depuis plusieurs années, sur le budget des ménages.

Deux simulations ont été menées, pour chaque profil familial :

- augmentation de 30 % du prix du carburant ;
- augmentation de 50 % du prix du carburant.



Cette projection d'augmentation du prix du carburant montre que :

- les ménages subissant déjà un impact fort du coût de la mobilité compte tenu de leur implantation géographique (loin de leur lieu de travail le plus souvent) vont subir cette augmentation du coût de l'énergie de façon plus forte sur leur budget (jusqu'à une centaine d'euros par mois). Cela peut engendrer pour ces ménages des contraintes financières difficilement surmontables (surendettement par exemple).
- cette projection confirme la localisation des zones favorables pour l'implantation de nouveaux ménages dans ou à proximité des centres urbains. Ces zones, plus proches des panels d'équipements, subissent moins l'impact de l'augmentation du coût de l'énergie, d'autant qu'elles disposent d'un atout supplémentaire : la présence ou la capacité à se doter de réseaux de transports collectifs.
- en cas de hausse du coût de l'énergie, le report modal ne sera pas possible pour tous les ménages selon la zone d'emploi dans laquelle ils résident (trains, autocars).
- enfin, il faut considérer avec attention la part d'inertie de l'implantation d'une construction : le

changement de maison ne s'opère pas de manière fréquente en raison des contraintes financières potentielles (emprunt, moins-value à la revente, etc...).

En conclusion, si le prix d'acquisition d'un logement correspond au modèle d'accession à une maison individuelle et pousse les ménages à s'éloigner des centres urbains, le coût induit par les déplacements est rarement pris en compte dans les simulations de prêts (charges liées aux déplacements) et encore plus rarement les évolutions de ces coûts. Or le coût lié à l'éloignement peut se révéler à long terme très onéreux. La prise en compte des frais liés aux déplacements devient dès lors un élément à ne pas négliger lors d'un projet d'acquisition même s'il y a une compensation par le moindre coût d'achat des terrains et la fiscalité locale (taxe foncière et d'habitation)

Ainsi, si les zones en dehors des centres urbains apparaissent comme les plus avantageuses pour les accédants quand on s'intéresse uniquement au coût d'achat d'une maison, la prise en compte des frais liés aux déplacements change la donne. Les zones d'implantation les plus favorables se situent alors majoritairement près des centres urbains, là où on observe une concentration de services et d'emplois.

© CEREMA/DTer-NC 2014
La reproduction totale ou partielle du document doit être soumise à l'accord préalable du CEREMA.

POUR EN SAVOIR PLUS...

Contact DREAL Basse-Normandie :

Tél.02-50-01-83-77

Mél : catherine.van-puyvelde@developpement-durable.gouv.fr

Contact CEREMA/DTer-NC :

Sophie Duplessy/Pascale Gondeaux

Tél.02-35-68-81-03

Mél : sophie.duplessy@cerema.fr

