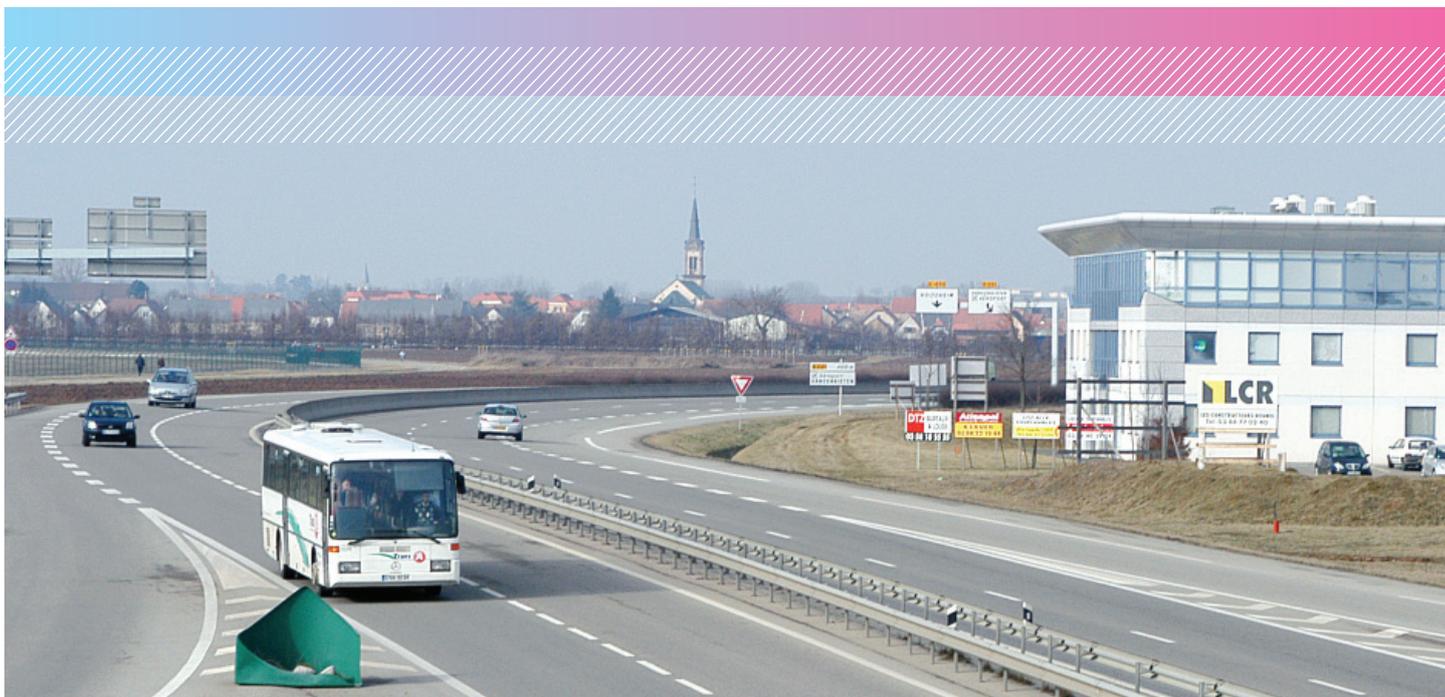


HABITER ET SE DÉPLACER DANS LE BAS-RHIN : QUEL COÛT POUR LES MÉNAGES ?

50

AOÛT 2011

↘ ← ↑ ↙ ↑ ↑ → ↘ ← ↑ ↙ ↑ ↑ → → ↘ ↑ ↙ ← ↗ ↑ ○ ↻ ↻ ○ ○ MODES DE VIE



Dans le Bas-Rhin, comme partout ailleurs en France, **l'urbanisation s'est pendant longtemps faite à coup d'étalement urbain**, encouragé par un foncier moins cher hors des pôles urbains et par la facilitation des déplacements en voiture.

Aujourd'hui, ce modèle de développement montre ses limites et les lois successives (SRU puis Grenelles) marquent bien la forte volonté de favoriser un développement raisonné dans une consommation d'espace limitée.

Parallèlement, le **poids des dépenses logement n'a cessé de croître** pour atteindre le premier poste de dépenses des ménages.

Ce poids est bien entendu d'un impact très différencié selon les revenus des ménages, mais il est aussi **d'autant plus lourd** qu'il est couplé à d'autres postes de dépenses importants, comme ceux liés aux déplacements.

Quels sont les coûts moyens de logement et de déplacements des bas-rhinois aujourd'hui ? **Quelles sont, sous cet angle, les inégalités** sociales et territoriales ?

Dans un contexte de renchérissement des coûts de l'énergie, **quels ménages peuvent basculer au-delà des limites de solvabilité** ? Et quels territoires seraient les plus concernés ?

Les **analyses** qui suivent **permettent d'apporter des réponses inédites** à ces questions à l'échelle départementale. S'appuyant sur les résultats de l'enquête ménages-déplacements de 2009, elles permettent en effet d'aller plus loin que les approches classiques de la précarité, en **prenant en compte à la fois les revenus des ménages, mais aussi les dépenses** qu'ils concèdent pour se loger et se déplacer.

Des budgets inégaux selon les modes de vie

Comment mesurer le taux d'effort pour habiter et se déplacer ?

L'analyse du **taux d'effort des ménages** pour l'habitat et les déplacements nécessite de **croiser deux types d'informations**.

D'une part leurs revenus et d'autre part les budgets qu'ils concèdent pour leur logement et leurs déplacements.

- Concernant les premiers, sont pris en compte l'ensemble des revenus incluant les effets de redistribution (impôts et prestations sociales). Ils prennent également en compte la taille et la composition du ménage (revenus par unité de consommation).
- Concernant les budgets, trois postes budgétaires sont à distinguer :
 - **Le coût du logement**, déterminé par le montant du loyer ou du remboursement des prêts selon que les ménages sont locataires ou propriétaires. Pour les propriétaires dégagés de crédits d'achat (DCA), le coût du logement est par conséquent nul.
 - **Le coût des charges**, déterminé par le montant des charges liées au logement, qui concerne l'ensemble des locataires et des propriétaires.
 - **Le coût des déplacements**, déterminé par le coût global des véhicules automobiles des ménages et les montants alloués aux abonnements de transport en commun (voir encart).

Des écarts de revenus de un à cinq

Le **niveau de vie moyen dans le Bas-Rhin** en 2009 est évalué à **20 000 € par an**. Le niveau de vie correspond au revenu moyen des ménages par unité de consommation (voir encart).

Il **varie de 1 à 5** entre les 10 % des individus **les plus pauvres** (6 800 €) et les 10 % **les plus riches** (40 000 €) et est proche de celui constaté par l'INSEE pour toute la France.

COMMENT DÉFINIR LE NIVEAU DE VIE DES MÉNAGES ?

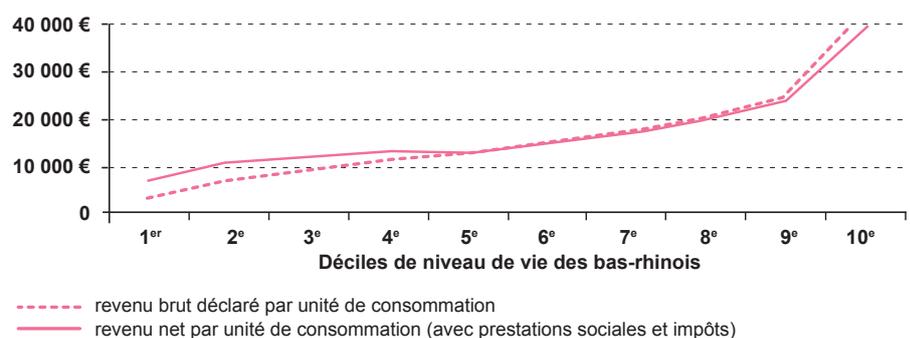
Le niveau de vie des individus rapporte les revenus du ménage aux unités de consommation composant le ménage, prenant en compte les économies d'échelles théoriques des ménages composés de plusieurs individus. Pour l'Organisation de Coopération et de Développement Économique (OCDE), le premier individu d'un ménage représente ainsi une unité de consommation, tandis que les autres individus représentent 0,5 unité de consommation ou 0,3 unité de consommation pour les moins de 14 ans. Il est calculé net, en prenant en compte les transferts de charges

sociaux liés aux effets de redistribution entre les déciles.

COMMENT DÉFINIR LE TAUX D'EFFORT ?

Le taux d'effort des ménages est égal au rapport entre la dépense en logement d'un ménage et son revenu. Ce taux prend à la fois en compte les revenus nets (défalquant les effets de redistribution, c'est-à-dire des impôts et aides sociales), et est calculé à partir des niveaux de vie par unité de consommation, afin de limiter les effets statistiques liées aux valeurs extrêmes des bas revenus. Ce calcul se rapproche de la définition en poids de revenu des ménages de l'INSEE.

NIVEAUX DE VIE DES INDIVIDUS PAR DÉCILES



source : Enquête Ménages Déplacements 2009

Le fait d'être actif a une influence positive sur le niveau de vie. Ainsi, les salariés ont un niveau de vie de 21 800 €, contre 16 600 € pour les inactifs et 18 700 € pour les retraités.

Le niveau de vie **varie également selon le statut d'occupation** du logement, les propriétaires ayant un niveau de vie une fois et demi plus élevé que les locataires et locataires sociaux.



Taux d'effort pour le logement : 20 % pour tous, 50 % pour les plus pauvres

A l'échelle de la France, le poids des dépenses de logements est estimé par l'INSEE à 18 % du budget des ménages en 2005. Toutefois, le poids des dépenses de logement atteint en moyenne 22 % pour les propriétaires accédants et 25 % pour les locataires.

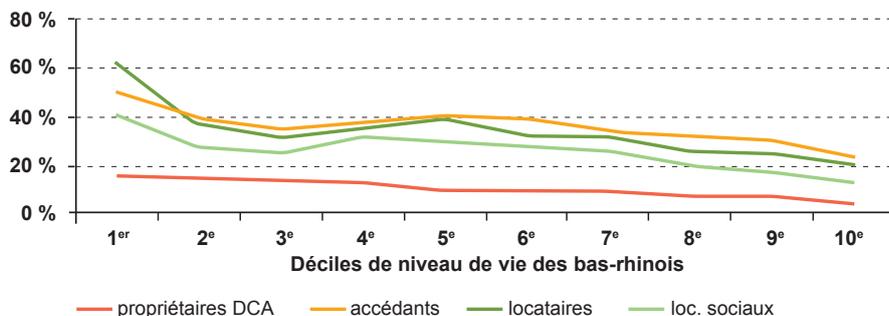
Les ménages bas-rhinois dépensent pour leur logement en moyenne 615 €/mois, soit un taux d'effort de 20 %. Celui-ci varie de un à trois selon les niveaux de vie, de 50 % pour les plus pauvres à 19 % pour les plus riches.

Le taux d'effort varie également selon le statut d'occupation. Il est ainsi de 26 % pour l'ensemble des locataires et de 23 % pour les locataires sociaux.

Le taux d'effort des accédants est plus élevé (28 %), mais masque de fortes disparités : trois-quarts d'entre eux dépensent plus du tiers de leur revenu pour leur logement.

En toute logique, les propriétaires dégagés des crédits d'achat (propriétaires DCA) ont un taux d'effort lié uniquement aux charges. Il est assez faible (7 %) mais varie de 15 % à 4 % entre les plus pauvres d'entre-eux et les plus riches.

BUDGET DES MÉNAGES EN DÉPENSES DE LOGEMENT



source : Enquête Ménages Déplacements 2009

COMMENT VARIENT LES DÉPENSES LOGEMENT SELON LES STATUTS D'OCCUPATION ?

Les dépenses logements ne couvrent pas les mêmes postes budgétaires selon les statuts d'occupation du logement. Elles incluent à la fois les coûts directs c'est-à-dire un loyer pour les locataires, un remboursement de crédit pour les accédants, ainsi que les coûts des charges du logement. Les dépenses logements présentées ici traduisent ainsi les coûts tels que perçus par les ménages.

Si l'ensemble des occupants d'un logement sont censés payer des charges, seuls les locataires payent un loyer, les accédants un remboursement de crédit.

Taux d'effort pour les déplacements : 16 % en voiture, 2 % en transports en commun

Le poids des dépenses de déplacements est estimé par l'INSEE pour la France à 11 % du budget des ménages en 2005, en baisse de 15 % depuis 1984.

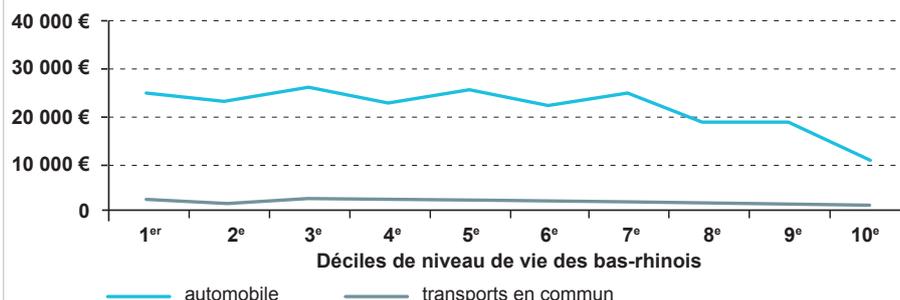
Les ménages bas-rhinois dépensent en moyenne 400 €/mois, soit un **taux d'effort de 13 % pour se déplacer**, ce coût étant plus important pour les accédants par rapport aux propriétaires et aux locataires.

Le coût des déplacements varie également selon les modes de transport. En effet, 50 % des ménages utilisent exclusivement l'automobile, 21 % l'automobile et les transports en commun, 10 % les transports en commun exclusivement et 18 % n'utilisent pas de modes mécanisés.

Le coût des déplacements en automobile est en moyenne de 6 300 € par an (montant proche du coût moyen d'une voiture selon l'ADEME), soit un **taux d'effort de 16 %**.

Inversement, le coût des déplacements en transports en commun est bien plus faible (370 € par an en moyenne), impliquant un **taux d'effort de 2 %**.

BUDGET DES MÉNAGES EN DÉPENSES DE DÉPLACEMENT



source : Enquête Ménages Déplacements 2009

COMMENT L'ADEME CALCULE LE COÛT D'UNE VOITURE ?

Pour l'ADEME, le coût d'un véhicule inclut l'ensemble des postes de dépenses liés à la valeur résiduelle de l'automobile, ses coûts d'entretien, d'assurance et administratifs, ainsi que le carburant. Bien que théorique, ce mode de calcul permet de traduire les dépenses liées à l'automobile perçues par les ménages. Ce coût varie principalement selon la puissance fiscale du véhicule. Par exemple, pour une utilisation annuelle de 15 000 km, il est de 6 150 € pour une petite citadine et 9 600 € pour un monospace.

COMMENT CALCULER LES COÛTS DES TRANSPORTS EN COMMUN ?

Les coûts des transports en commun sont calculés à partir des montants déclarés par les ménages lors de l'enquête ménages-déplacements, en prenant en compte les déductions des parts employeurs. Attention, ces montants ne prennent pas en compte la réforme tarifaire de la CTS effectuée en 2010 sur le territoire de la CUS. L'abonnement moyen mensuel à la CTS est ainsi estimé à 31 € par les enquêtés, les abonnements ferroviaires combinés à 74 €.

De la cherté des coûts aux limites de solvabilité



Des limites acceptables de dépense pour les ménages ?

La cherté des coûts pour se loger et/ou se déplacer se définit en toute logique par la part du budget allouée à ces dépenses par les ménages.

Ces dépenses **sont déterminées par les choix du type d'habitat et des modes de déplacements**. Ainsi, à revenus égaux, les coûts ne sont pas identiques que ce soit celui du logement, des charges ou encore des déplacements.

Afin de pouvoir mesurer l'impact du coût de chacun de ces postes de dépenses, on admettra que son niveau est particulièrement élevé dès lors que rapporté aux revenus des ménages sa part est supérieure à :

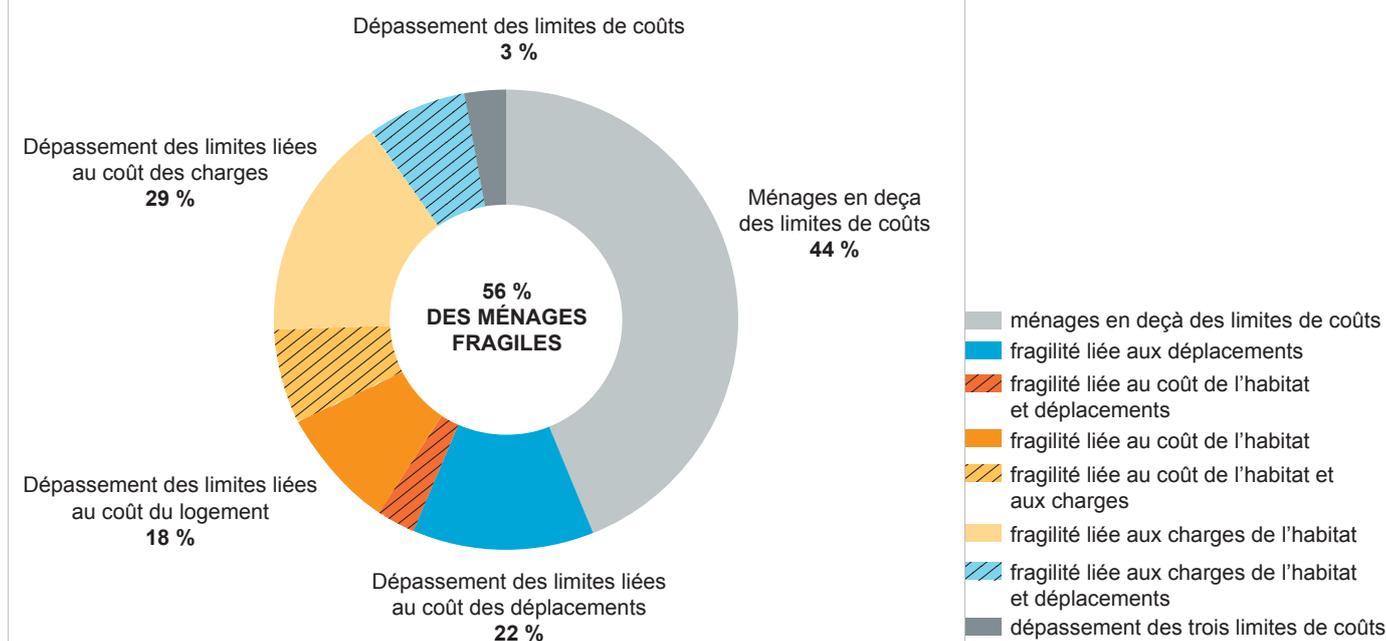
- 35 % pour le logement ;
- 10 % pour les seules charges liées au logement ;
- 20 % pour les déplacements.

En tenant compte de ces seuils, **56 % des ménages bas-rhinois sont identifiés comme supportant des coûts particulièrement élevés** soit de l'habitat, soit des charges uniquement ou des déplacements.

Toutefois, **ce sont les coûts de l'habitat et leurs charges qui sont les plus pénalisants**.

À noter que seulement **3 % des ménages cumulent** à la fois **un taux d'effort lié au logement supérieur à 35 %** et **un taux d'effort lié aux déplacements supérieur à 20 %**.

PART DES MÉNAGES BAS-RHINOIS DÉPASSANT LES LIMITES DE COÛTS



source : Enquête Ménages Déplacements 2009



Propriétaire, locataire : une répartition des coûts contrastée

La répartition de ces coûts selon le type de logement occupé, fait apparaître des variations très importantes.

Ainsi, **les propriétaires dégagés des crédits** d'achats dépassent les limites des **coûts de déplacements** pour 25 % d'entre eux et 39 % les limites des seules **charges** liées au logement.

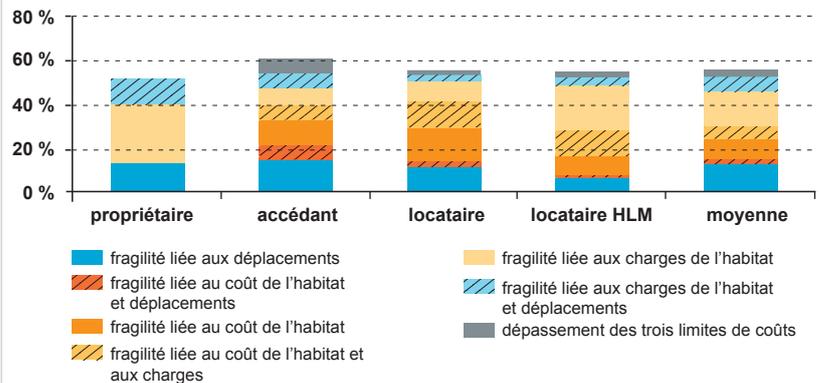
Inversement, **61 % des accédants** à la propriété dépassent **les limites de coûts à la fois l'habitat et les déplacements**.

56 % des **locataires privés** dépassent les limites de coût pour au moins un des trois postes budgétaires consacrés au logement ou aux déplacements.

32 % sont ainsi au-delà des limites des coûts d'habitat, 26 % au-delà des limites de charges et 19 % au-delà des limites de déplacements.

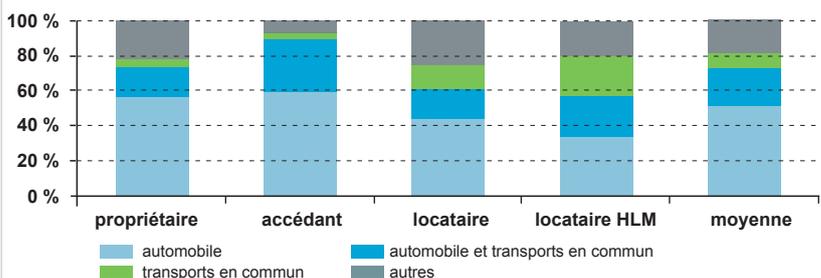
Si **les locataires sociaux** sont dans le même cas que l'ensemble des locataires, il est à noter que la répartition selon les différents postes de dépenses est nettement différente. Ainsi, **les charges liées au logement** sont particulièrement élevées, avec **40 % d'entre eux qui dépassent les limites de coût pour ce poste** contre seulement 24 % pour le coût du logement et 14 % pour les déplacements.

PART DES MÉNAGES DÉPASSANT LES LIMITES DE COÛTS PAR STATUT D'OCCUPATION



source : Enquête Ménage Déplacement 2009

CHOIX MODAUX DES MÉNAGES PAR STATUT D'OCCUPATION



source : Enquête Ménage Déplacement 2009

Un contraste lié à la proximité des centralités

Les taux d'effort des ménages se déclinent également de manières très différentes selon les territoires.

D'une part, **les taux d'effort pour le logement sont les plus forts au sein des centralités**, et notamment à Strasbourg où 29 % des ménages se situent au-delà des limites de coûts de logement, contre seulement 10 % dans les secteurs ruraux.

A contrario, pour les charges de logement uniquement, le nord du département ainsi que les territoires limitrophes de Saverne, se distinguent par une part importante de ménages ayant des taux d'efforts liés aux charges supérieurs à 30 %.

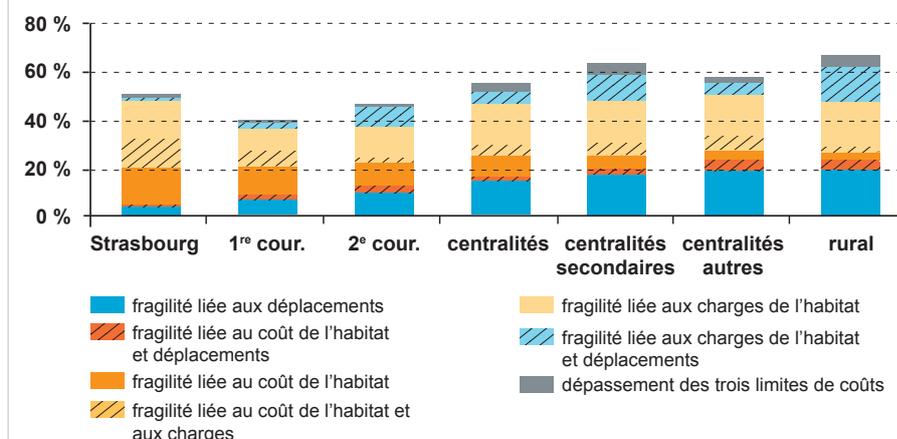
D'autre part, **les taux d'effort pour les déplacements sont les plus forts en dehors des centralités et de la Communauté urbaine de Strasbourg.**

Par conséquent, **39 % des ménages hors des centralités se situent au-delà des limites des coûts de déplacements**, contre moins de 7 % à Strasbourg et 11 % en première couronne.

Enfin, **les 3 % de ménages cumulant conjointement des coûts limites du logement et des déplacements** sont inégalement répartis dans le Bas-Rhin. Ils sont **sous-représentés au sein des villes moyennes et de la Communauté urbaine de Strasbourg**, à l'exception des quartiers de renouvellement urbain.

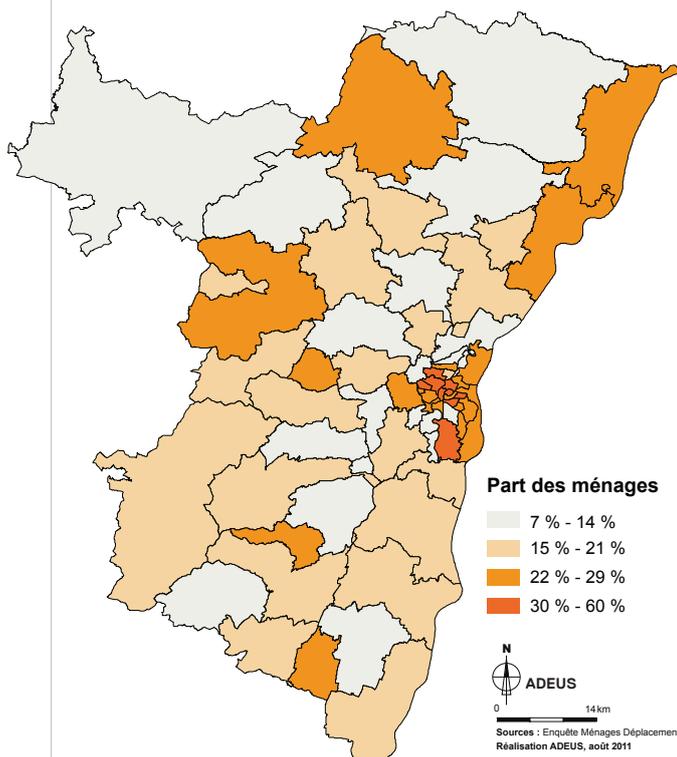


PART DES MÉNAGES DÉPASSANT LES LIMITES DE COÛTS SELON LES CENTRALITÉS

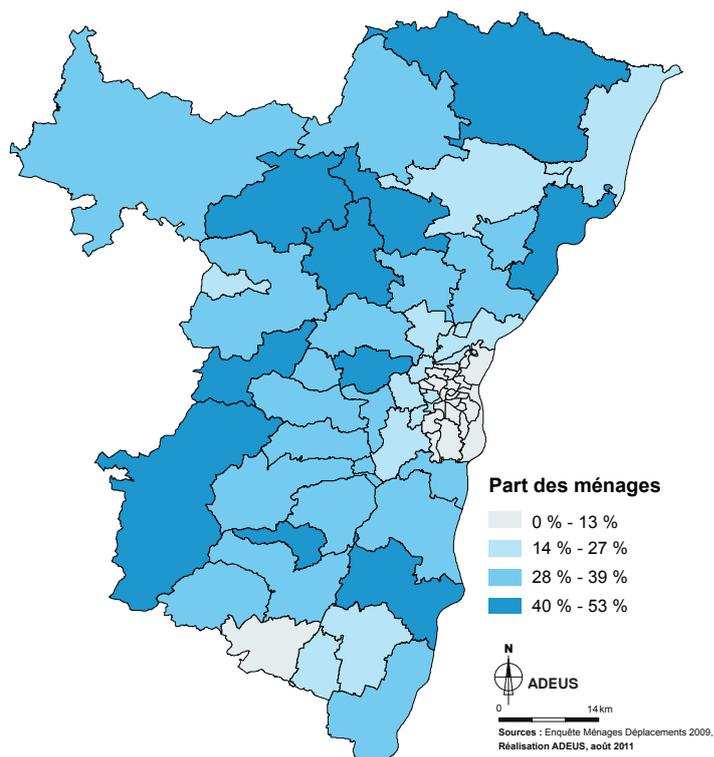


source : Enquête Ménages Déplacements 2009

PART DES MÉNAGES PRÉCAIRES EN RAISON DU LOGEMENT



PART DES MÉNAGES PRÉCAIRES EN RAISON DES DÉPLACEMENTS



Une combinaison des coûts qui mène à la précarité

Les taux d'effort pour l'habitat et les déplacements sont ainsi variables selon les revenus des ménages, leur type de logement et le territoire qu'ils habitent.

La question maintenant est de connaître le seuil à partir duquel ces coûts sont susceptibles de mettre les ménages en situation de grande difficulté, menant à l'insolvabilité, voire au surendettement.

En prenant en compte l'ensemble des coûts (logement + déplacements) rapportés aux revenus des ménages bas-rhinois, 57 % d'entre eux concèdent aujourd'hui plus de 35 % de leurs budgets. Et 36 % y consacrent même plus de 50%. Soit plus d'un tiers des ménages bas-rhinois qui se trouvent d'ores et déjà dans une situation de précarité.

Dans un contexte d'augmentation des prix de l'énergie, il s'agit aussi de s'interroger sur les conséquences sur les taux d'effort des ménages si, dans le prolongement des prévisions de l'ADEME, la hausse du coût logement et déplacement devrait atteindre 50 % dans les dix ans à venir.

Si les prix de l'énergie devait augmenter avec une hausse de 50 % des coûts des charges liées au logement et des déplacements, 67 % des ménages dépasseraient le seuil de 35 % de taux d'effort et 49 % la barre des 50 %.

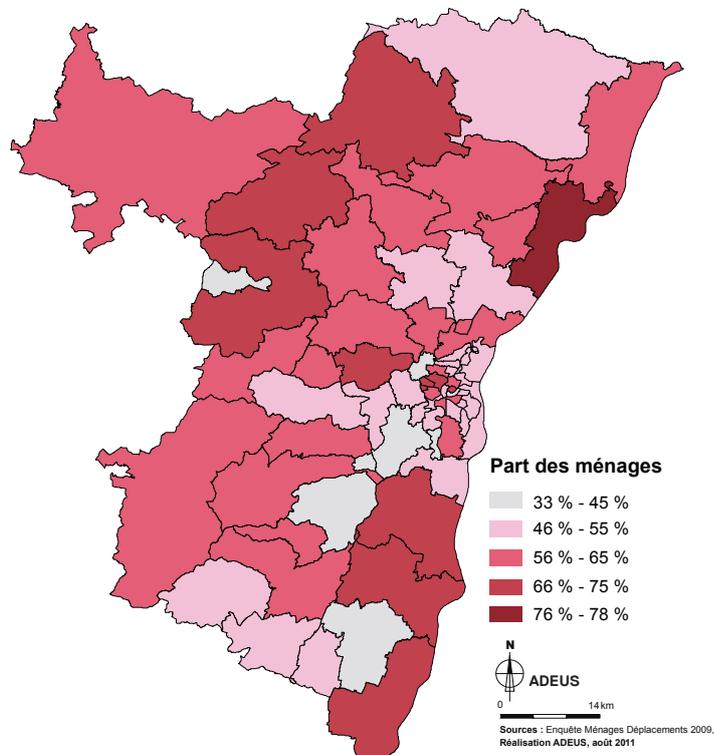
Parmi l'ensemble de ces ménages, ce sont les accédants à la propriété qui sont les plus touchés par la variation des coûts.

Que ce soit pour la réalité d'aujourd'hui ou dans un scénario d'augmentation des coûts de l'énergie, ils ont en effet une propension 10 % plus élevée que les locataires de concéder plus du tiers de leur budget pour habiter et se déplacer et de 30 % plus élevée d'y consacrer plus de la moitié.

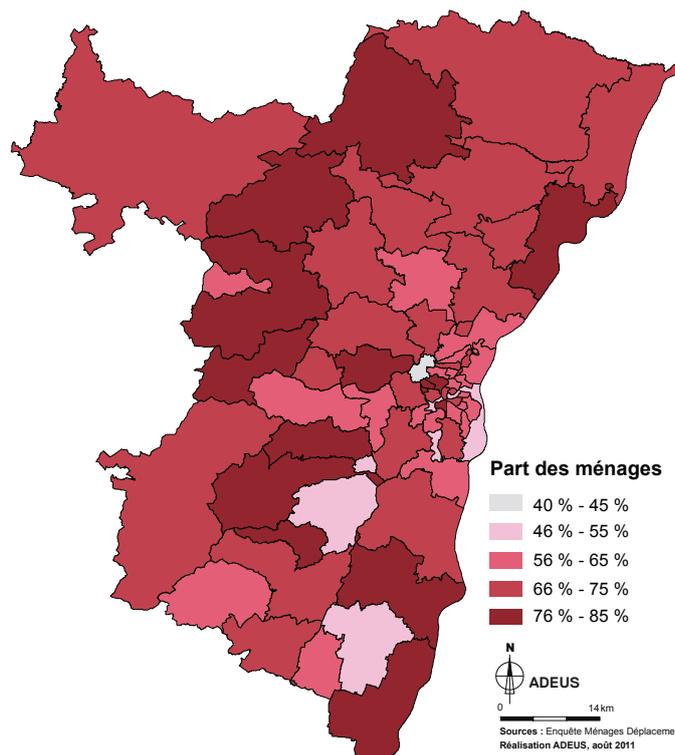
Au niveau territorial, l'impact d'une hausse des coûts ne ferait qu'aggraver des situations de difficultés déjà sensibles aujourd'hui dans un certain nombre de territoires.

En effet, les territoires qui comptent à la fois des ménages avec des revenus moyens et/ou bas et qui sont dépendants de la voiture pour leurs déplacements, sont les plus pénalisés aujourd'hui et risquent de l'être encore plus demain.

PART DES MÉNAGES CONSACRANT AUJOURD'HUI PLUS DE 35 % DE LEUR BUDGET AUX LOGEMENT ET DÉPLACEMENTS



PART DES MÉNAGES CONSACRANT PLUS DE 35 % DE LEUR BUDGET AUX LOGEMENT ET DÉPLACEMENTS AVEC UNE AUGMENTATION DE 50 % DES COÛTS



HABITER ET SE DÉPLACER DANS LE BAS-RHIN : QUEL COÛT POUR LES MÉNAGES ?



Sont particulièrement touchés les territoires nord-ouest du département (dont la région de Saverne), ainsi que les territoires sud et sud-ouest de l'agglomération de Strasbourg.

Le niveau de vie des Bas-rhinois, calculé sur la base de l'enquête ménages-déplacements 2009, est évalué à 20 000 € en moyenne mais recouvre des écarts de un à cinq entre les ménages les plus pauvres et les plus riches.

Des inégalités supplémentaires apparaissent dès lors que sont pris en compte les budgets que les Bas-rhinois concèdent pour se loger et se déplacer.

Ainsi, le coût du logement varie sensiblement selon le type de parc occupé qui impacte de manière différenciée les taux d'effort des ménages avec des écarts importants entre les propriétaires dégagés de crédits d'achat et les autres ménages.

Le taux d'effort lié aux déplacements est quant à lui lié aux choix modaux des ménages, variant de 16 % pour les ménages motorisés à 2 % seulement pour les utilisateurs des transports en commun.

Aujourd'hui, 56 % des ménages bas-rhinois sont identifiés comme supportant des coûts particulièrement élevés, soit en habitat, soit en charges uniquement ou des déplacements.

Toutefois, ce sont les coûts de l'habitat et leurs charges qui sont les plus pénalisants.

L'analyse des taux d'effort des ménages par poste de dépense fait ressortir deux constats importants à souligner :



D'une part, la proportion très élevée des accédants à la propriété (61 %) qui dépassent les limites de coûts à la fois pour l'habitat et les déplacements.

D'autre part, le niveau particulièrement élevé des charges pour les locataires du parc social.

Le cumul de toutes les dépenses habitat et déplacements fait apparaître que 57 % des ménages bas-rhinois y consacrent aujourd'hui au moins 35 % de leurs budgets, et pour un tiers c'est même plus de 50 %.

Cette situation est probablement appelée à s'aggraver du fait de l'augmentation prévisible des prix de l'énergie. Et dans l'hypothèse d'une hausse potentielle de 50 % dans les dix ans à venir, c'est près de la moitié des ménages bas-rhinois qui devront consacrer plus de la moitié de leur budget pour habiter et se déplacer.

L'ensemble de ces constats appelle la nécessité d'anticiper le risque de précarisation et de fragmentation du territoire. Dans ce sens, la réflexion est plus que jamais urgente sur les moyens pour permettre aux ménages d'amoindrir les coûts du logement et des déplacements. La diversification de l'offre en logement d'ores et déjà mise en œuvre dans les politiques de l'habitat (PDH et PLHs) est une première réponse. Mais, plus globalement, d'autres réponses sont nécessaires au niveau de l'organisation du territoire permettant des usages de proximité et des possibilités de connexions alternatives à l'usage de la voiture.



L'Agence
de Développement
et d'Urbanisme
de l'Agglomération
Strasbourgeoise

Directrice de publication : **Anne Pons, directrice générale de l'ADEUS**

Equipe : **Nadia Monkachi (chef de projet), David Herrgott**

Photo : **Jean Isenmann** - Mise en page : **Jean Isenmann**

© ADEUS - Numéro ISSN : 2109-0149

Notes et actualités de l'urbanisme sont consultables sur le site de l'ADEUS www.adeus.org