

Le coût résidentiel : une notion au cœur des enjeux de transitions actuelles. Méthode de définition

Marme Nathalie¹

Résumé :

Cet article, relevant du domaine de l'aménagement du territoire, présente les éléments analytiques et méthodologiques permettant de faire entrer la notion de coût résidentiel dans le domaine de la géographie. Cette notion lie les questions et dépenses de logement à celles de mobilité et rend compte des coûts induits pour les ménages. Jusqu'ici, le traitement de cette notion, avant tout économétrique, revendiquait un lien au territoire sans pour autant l'approfondir. Ce papier a pour ambition d'objectiver les enjeux et composants d'une notion émergente et de mettre en lumière l'impact majeur des caractéristiques territoriales sur sa définition. Sa position dans le champ scientifique, au croisement entre les approches économiques, sociales, énergétiques, aménagistes, territoriales et statistiques, en fait une notion au cœur des transitions qui touchent notre société. Dans cet article, le traitement de la notion, au regard de la pluridisciplinarité qui la compose, a une visée opérationnelle. Il s'agit de mettre en lumière les éléments voués à accompagner la future et nécessaire mutation des politiques aménagistes.

Mots clés : coût résidentiel, méthodologie, transitions, définition, territoire, abordabilité résidentielle, localisation résidentielle

Residential cost : a notion at the heart of ongoing transition issues. Method of definition

Abstract :

This article falls within the scope of land use planning and put in light analytical and methodological elements that make it possible to bring the concept of residential cost into the field of geography. This concept links housing issues and expenses to those of mobility and accounts for the costs incurred by households. Until now, the treatment of this primarily econometric concept, claimed a link to the territory without going into it in depth. This paper aims to objectivize the issues and components of an emerging concept and to highlight the major impact of territorial characteristics on the definition. Its position in the scientific field, at the crossroads between economic, social, energy, planning, territorial and statistical

¹ Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération clermontoise, 63000, Clermont-Ferrand, France

Université Clermont Auvergne, AgroParisTech, INRAE, VetAgro Sup, Territoires, F-63000 Clermont-Ferrand, France

Université de Lyon, LAET, F-69363, Lyon, France

approaches, put it in a concept at the heart of the transitions affecting our society. In this article, the treatment of the concept, in view of the multidisciplinary which composes it, has an operational aim. The purpose is to highlight the elements that will accompany the future and necessary transformation of planning policies.

Keywords : residential cost, method, transitions, definition, territory, housing affordability, residential location

1. Introduction

En 1999, Marc WIEL écrivait « On a étendu nos villes avec et pour elle [la voiture personnelle], en faisant d'un luxe une commodité, puis une nécessité et donc un droit ». (1999, *La transition urbaine : villes bonnes à vivre, villes invivables*). Depuis plusieurs années, ce droit menace l'équilibre économique de nombreux ménages, vulnérables à la hausse des prix du carburant, aujourd'hui plus que jamais. Ces ménages sont dépendants de la voiture pour accéder à leur emploi et victimes de son usage. Mais la crise des Gilets Jaunes n'a permis de cristalliser que partiellement le problème. La mobilité et son accès ne sont qu'un pendant d'une problématique plus générale : le coût induit par la localisation résidentielle. Mobilité et logement sont intimement liés, la première dépendant de l'emplacement du second. Cette relation met en lumière les différences structurelles entre les types d'espaces : urbain, où se loger coûte plus cher mais où la voiture n'est pas indispensable, rural où la qualité de vie induite par un logement moins onéreux compense la dépendance et les dépenses liées à la voiture (INSEE, 2019) et périurbain, où une qualité de vie supérieure à l'urbain attire de nombreux ménages en quête d'espace mais où la relation au territoire de vie peut parfois créer des dépendances en termes de mobilité.

Il s'agit là des grandes lignes de la lecture des choix résidentiels des différents profils de ménages. Mais aujourd'hui, alors que les politiques d'aménagement deviennent de moins en moins sectorielles, combinent les problématiques environnementales, d'urbanisme et de mobilité, quelle autre lecture des territoires peut-on donner ? Comment prendre en compte les caractéristiques des territoires pour expliciter les dépenses de ceux qui y vivent ? La notion de coût résidentiel peut-elle englober la pluralité de situations en œuvre sur un territoire ?

Maresca a été le premier francophone à définir ce qu'il appelle le coût résidentiel, soit la « *notion qui consiste à cumuler le coût du logement, charges comprises, et le coût de la mobilité en fonction du type de commune de résidence* » (Maresca, Mercurio, 2014). Le lien entre ce coût et le territoire est mis en avant dans cette définition à travers l'idée de « type de commune ». Le qualificatif « de résidence » renvoie quant à lui au ménage même et donc à l'enjeu social sous-jacent à cette notion : certains ménages ne peuvent pas se permettre d'habiter dans certaines communes alors que d'autres oui. L'inégalité économique, face à l'accession immobilière notamment, est un phénomène qui gravite autour de la notion de coût résidentiel. La pluralité d'enjeux et de domaines concernés par l'étude de cette notion rend difficile l'exercice de le définir précisément. La définition donnée ci-avant n'indique pas quelles variables sont utilisées pour le calcul, lequel varie selon les sources en fonction des spécificités étudiées. Nous allons donc nous pencher sur cet exercice de définition dans la mesure où il nous est difficile de borner toutes les ouvertures potentielles. L'objectif pour notre travail de recherche est, à partir de cette définition, de réussir à collecter les variables nécessaires à un regard plus riche, sans pour autant perdre en précision.

Le contexte de cet enjeu de définition consiste en la réalisation d'une thèse dans le cadre d'une convention industrielle de formation par la recherche (Cifre) au sein du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise (SMTC-AC), autorité organisatrice de la mobilité. Dans le cadre de son projet 2016-2032, la structure accueille successivement plusieurs doctorants dans le but d'interroger ses compétences, son approche des politiques de mobilité et les projets d'aménagement menés sur le territoire métropolitain. Le syndicat a choisi de s'intéresser à la notion de coût résidentiel, notion encore jeune mais dont les enjeux présentent un intérêt majeur dans le domaine de l'aménagement du territoire. Le cadre de la thèse faisant l'objet de cet article se compose aussi d'un élément très structurant. Tous les 10 ans, une grande enquête portant sur les mobilités des habitants du territoire est menée par le SMTC-AC. 2022 accueille donc la nouvelle enquête (EMC²) collectant des habitudes de mobilités de près de 9400 personnes sur un large territoire, représentant un peu moins que le département du Puy de Dôme. Dans ce projet on trouve l'objet de la thèse : tester un volet de questions portant sur le calcul du coût résidentiel des ménages interrogés et surtout tester la pertinence de l'utilisation de l'EMC² pour obtenir des résultats de qualité. Pour cela, une définition précise de la notion était nécessaire au préalable.

Cet aspect est primordial puisque la phase pratique de la recherche va porter sur l'expérimentation d'un outil statistique quantitatif déjà existant auquel sera affectée la collecte de variables du coût résidentiel. La justification du choix des variables s'est faite à travers la définition dégagée par une phase de bibliographie importante. Cette dernière a été avant tout exploratoire puisque la notion de coût résidentiel est encore nébuleuse dans le paysage scientifique.

Dans cet article, nous allons aborder tout d'abord la méthodologie à travers laquelle nous avons abouti à une modélisation de la notion. De cette modélisation ressortent deux sources d'interaction majeures. Cet article est issu d'une recherche doctorale ayant débuté il y a un an. Les éléments communiqués ici sont donc immanquablement susceptibles d'évoluer au cours de l'avancée de la recherche et la modélisation susceptible de muter.

2. Méthodologie

2.1. Une bibliographie exploratoire structurante

Nous allons aborder la stratégie qui a guidé notre recherche bibliographique. Cette dernière s'est très vite vue être limitée. En effet, la recherche lexicale du terme de notre objet d'étude « coût résidentiel », notion tout juste émergente, dans les moteurs de recherche spécialisés tel que Cairn.info, n'a pas été fructueuse. Il s'agit d'une notion n'ayant pas fait l'objet de nombreuses publications et la plupart sont plutôt techniques. Nous avons donc choisi d'élargir notre approche à un moteur de recherche non dédié aux sciences humaines : Google Scholar. Les premiers résultats se composaient de rapports ou d'articles techniques, parmi lesquels nous trouvons B. Maresca et ses travaux de mise en évidence de cette notion émergente. Le CREDOC et l'INSEE² sont parmi les établissements à s'être penché sur la question des coûts de mobilité et de logement combinés. Il s'agit de papiers dédiés avant tout aux professionnels du logement, de l'habitat, des politiques publiques. Si l'entrée par le coût résidentiel n'est pas la plus pertinente, les quelques rapports issus de cette recherche nous ont permis de repérer les notions connexes qui allaient nous servir d'entrée par la suite. Ainsi,

² CREDOC : Centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie

Cerema : Centre d'études et d'expertise dans les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement ; sont des organismes tournés vers l'appui aux politiques publiques.

nous nous sommes intéressés indépendamment aux coûts de la mobilité et aux coûts du logement. Ces entrées nous ont donné accès à plus d'articles qui relient les dépenses aux pratiques et mode de vie des ménages. Il est intéressant de noter que malgré l'usage de cette entrée moins spécifique, peu d'articles traitent de ces coûts de manière conjointe, même sans l'usage du coût résidentiel comme notion.

Les coûts et notamment leur impact sur le bien-être financier du ménage étant largement traités sous forme de taux, les dépenses ne peuvent aller de pair qu'avec des ressources. La considération de ces dernières nous a menés à une phase de bibliographie tournée vers les aspects sociaux de l'accès à la mobilité et au logement. Ces questions sociales sont apparues comme indissociables du type d'espace sur lequel s'implante le ménage et la manière dont il le pratique. Nous avons donc orienté notre recherche, dans des serveurs spécifiques, vers les questions de territoires, plus ou moins vulnérables, sur les modes de vie dans les différents types d'espaces. Nous nous sommes penchés plus précisément sur le rural et le périurbain car en termes d'enjeux de mobilité, ces territoires présentent des caractéristiques de fragilité. En effet, ces espaces sont beaucoup plus dépendants de l'automobile que l'espace urbain et de cette dépendance découle une propension à la vulnérabilité énergétique plus élevée. C'est d'ailleurs cette notion de vulnérabilité énergétique, aboutissement d'un cheminement bibliographique progressif, qui cristallise le plus d'enjeux caractéristiques du coût résidentiel. Notre société connaît aujourd'hui les prémices d'une transition énergétique nécessaire, d'un point de vue non seulement environnemental mais dans notre cas, aussi social. Le poste énergétique, qu'il soit dédié au logement ou à la mobilité est majeur dans le budget des ménages mais surtout indispensable au regard des modes de vie menés. En cela, la question de l'énergie est aujourd'hui au cœur des questionnements et est une des rares notions à permettre de faire le lien entre logement et mobilité. Elle nous apporte le plus d'éléments de définition.

2.2. La vulnérabilité et précarité énergétiques, les grandes sœurs du coût résidentiel

La vulnérabilité énergétique renvoie aux difficultés d'un ménage à s'adapter face à une hausse durable du prix de l'énergie (électricité, gaz, fioul, carburant ...), et à gérer le poids de ces dépenses sur son budget, en raison des effets d'une localisation résidentielle mal maîtrisée (Bonne, 2018). Nous parlons de grande sœur du coût résidentiel car il s'agit d'une notion qui peut prendre en compte les dépenses énergétiques d'un ménage pour son logement et sa mobilité (même si elles restent la plupart du temps individualisées).

Au-delà de la problématique de la vulnérabilité, il y a aussi celle de la précarité énergétique qui, elle, reflète une situation établie dans laquelle le ménage a basculé et non plus de tension. Ainsi, est en situation de précarité énergétique une personne qui « éprouve dans son logement des difficultés particulières à disposer de la fourniture d'énergie nécessaire à la satisfaction de ses besoins élémentaires en raison de l'inadaptation de ses ressources ou de ses conditions d'habitat » (loi Grenelle II, 2010). Son institutionnalisation montre l'importance et sa place centrale dans les politiques publiques. D'un autre côté, les deux notions n'ont pas de définition tout à fait assise puisque les auteurs ne s'accordent pas toujours. Pour Brice et al. (2017), la précarité énergétique pour le logement est atteinte quand plus de 8% du revenu du ménage est consacré aux dépenses énergétiques ou qu'un ressenti de froid effectif est reconnu et dû à une installation défectueuse ou à un motif financier. Pour Brisepierre (2012), ce taux s'élève à 10% tout comme pour Cauhopé (2018) qui associe, quant à elle, le seuil des 8% à la vulnérabilité. En ce qui concerne la mobilité, l'INSEE définit que le ménage est vulnérable quand il dédie plus de 18% de son revenu à ses déplacements (correspond à une dépense dédiée à la mobilité quotidienne double de la moyenne), seuil utilisé par Saujot (2012), le Cerema (2017) et Verry et al. (2017). Place (2017) utilise la définition de la vulnérabilité face aux déplacements contraints qui la fixe à un seuil

conventionnel correspondant à 2 fois le taux d'effort médian, soit 3,3 %. Dans tous les cas, ces deux notions sont des prismes majeurs pour l'étude des difficultés financières des ménages à assumer les charges essentielles. Elles ne s'arrêtent en général qu'aux aspects économiques, et les enjeux gravitant autour de la problématique de combinaison des questions de logement et de mobilité sont bien plus riches.

De l'approche à travers ces notions énergétiques et les manières dont elles ont été traitées, nous avons tiré plusieurs éléments de la définition du coût résidentiel : la prise en compte des aspects qualitatifs, notamment de confort, des éléments de calcul permettant de discerner les variables primordiales, les aspects socio-économiques fluctuants des ménages selon leur cycle de vie et les éléments perturbateurs, qui entraînent un changement brutal dans les ressources (divorce, retraite, décès...) et qui peuvent aussi faire basculer un ménage de la vulnérabilité à la précarité sans pour autant subir une augmentation du coût de l'énergie. La considération de ces ressources dans le calcul de la vulnérabilité énergétique met en lumière la place importante des caractéristiques socio-économiques de notre maille d'étude qu'est le ménage.

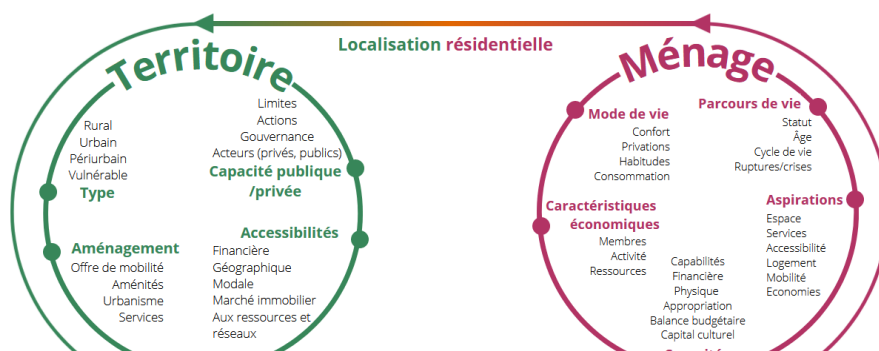
A travers donc une bibliographie progressive et une entrée méthodologique par des notions connexes, nous sommes parvenus à aboutir à une définition du coût résidentiel. Les inspirations demeurent majoritairement économiques et quantitatives. Notre recherche, et la définition de la notion de coût résidentiel, sont tout de même empreintes de l'influence de la géographie à travers une prise en compte plus affirmée du territoire et des aspects qualitatifs.

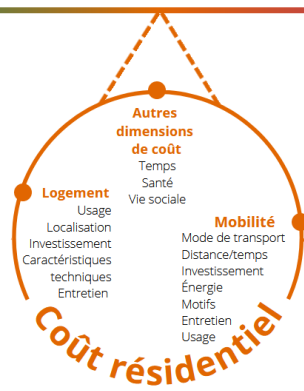
2.3. Le regard de géographe sur une notion économétrique : un choix méthodologique

Usuellement, le coût résidentiel est abordé à travers une approche quantitative basée essentiellement sur les dépenses et quelques caractéristiques des ménages qui permettent d'analyser les données sous forme de ratio. Dans notre cas, l'exploitation de l'outil qu'est l'EMC² est un atout dans la spatialisation de la notion. L'approche par le territoire est facilitée grâce à une localisation des résultats. Et dans un même temps, le territoire ne sera que la confrontation de la méthodologie. Son étude même n'arrive que plus tard dans la méthodologie. La définition, telle qu'elle s'est construite, permet de dépasser l'aspect quantitativiste de la notion, de la rendre plus tangible auprès des acteurs de l'aménagement qui sont et seront plus sensibles à des phénomènes non seulement quantifiables mais aussi explicatifs. L'EMC² nous apporte les motifs des trajets qui amènent aux dépenses pour les ménages. Nous serons en mesure de donner un canevas spatial du coût résidentiel au-delà d'un simple ratio. L'intégration du territoire dans la définition même du coût résidentiel, qui est une notion économétrique, est indispensable pour son explicitation.

Le coût résidentiel comme part du revenu du ménage est identifiable et calculable sur tous les terrains. Le SMTC ne souhaite pas une connaissance globale du coût résidentiel mais les coûts résidentiels des ménages de son territoire, il est donc important pour nous de nous rapprocher de cette entité dans notre définition et de le mettre en avant dans nos résultats. Nous avons fait le choix de ne pas définir le coût résidentiel seulement par les variables qui le composent mais en mettant en lumière les éléments explicatifs des dépenses des ménages.

Figure 1: Le système coût résidentiel





3. Lecture explicative du système : interactions entre le ménage et son territoire

Le système a été construit sur la base de nos lectures, ayant permis d'éclairer les facteurs et enjeux indissociables du coût résidentiel.

La paire composée par le ménage et le territoire forme la base de définition. C'est la synergie entre ces deux chaînons qui permet d'explicitier notre notion d'étude. Cette dernière est le résultat du mode de vie d'un ménage, choisissant de vivre à un endroit donné plutôt qu'à un autre, avec des pratiques (d'habitat ou de mobilité) expliquant la nature de certains coûts. Il ne s'agit pas seulement de l'accumulation de dépenses. Le territoire a une place importante à jouer car nous faisons l'hypothèse que ses caractéristiques sont aussi déterminantes que celles du ménage.

Des interdépendances se jouent entre les composants de chaque élément. Nous allons commencer par les expliciter afin de proposer un terreau de compréhension.

Tournons-nous vers les enjeux et composants de l'élément « ménage ». Ce dernier incarne les enjeux sociaux qui se cristallisent au niveau de la cellule familiale ou ménagère. Il est l'incarnation individuelle de phénomènes sociétaux qui se jouent donc à cette échelle particulièrement sensible. C'est d'ailleurs pour cela que l'EMC², enquête menée à l'échelle du ménage, nous donne accès à un échantillon unique.

3.1. Le ménage, entrée principale de notre enquête

3.1.1. Les aspirations : ce que le ménage pense choisir

La complexité du coût résidentiel réside dans la coexistence de variables ayant chacune des sous-variables. Parmi les premières qui agissent sur l'entité *ménage*, les aspirations correspondent à ce qui est nécessaire au ménage, selon lui, pour vivre décemment et/ou confortablement en fonction du comblement de ces dernières. Tous les ménages n'ont pas les mêmes aspirations, ce qui en fait donc une variable majeure. Parmi ces aspirations, nous retrouvons celle d'espace. Intérieures ou extérieures les appréciations des surfaces dépendent des individus et de l'évolution du marché immobilier. Elle renvoie plutôt au

logement. En revanche, la suivante, celle de services, concerne de préférence les mobilités puisque l'idée, pour les ménages, est d'avoir à proximité (que ce soit à pied, en voiture, ou en temps) les services qu'il considère nécessaires à la construction de son espace de vie élargi. En écho au besoin de certains types de services, nous retrouvons aussi la notion d'accessibilité, qu'elle soit géographique, d'ordre pratique ou sociale. Ce type d'aspiration est de nouveau propre au ménage puisqu'il s'incarne à travers les pratiques individuelles.

Enfin, parmi ce que l'on pourrait aussi qualifier de besoins des ménages, nous retrouvons ceux concernant le logement et la mobilité en elles-mêmes (Lucas et al, 2001). Ces critères renvoient aux habitudes et au mode de vie qui amènent le ménage à choisir tel logement ou tel moyen de transport comme réponse.

Ces aspirations sont parmi les éléments les moins quantifiables en termes de caractérisation des ménages puisque, même si des profils types se distinguent, la spécificité des ménages demeure un obstacle à une classification précise. A travers le calcul du coût résidentiel, nous pourrions interroger l'hypothèse optimiste que tous ces besoins trouvent écho dans la localisation résidentielle et donc que celle-ci reflète réellement ce que le ménage recherchait.

3.1.2. Les caractéristiques économiques : impact sur la notion de choix

En parallèle des aspirations, se dressent les caractéristiques économiques, élément déterminant dans la réception du coût résidentiel par le ménage ménage. Celles-ci sont quantifiables. L'EMC² permet de les collecter originellement puisqu'il s'agit de questions historiques des grandes enquêtes statistiques, qu'elles soient sociales ou démographiques. Le ménage cherche dans la localisation de son logement la réponse aux aspirations exprimés juste avant. Cependant, ses ressources vont limiter le choix de logement. Il s'agit d'un des plus grands facteurs d'éloignement : pour accéder au logement qui répond au maximum à ses besoins, il est nécessaire pour le ménage de s'éloigner des localisations où le foncier est trop onéreux (Prugneau et al., 2013). Et même « en s'éloignant, le ménage maximise son confort plus qu'il ne réduit sa charge financière » (Maresca et Mercurio, 2014). Au sujet de cette charge, plusieurs études ont démontré que plus le revenu du ménage est élevé, plus les dépenses le sont aussi (Makarewicz, 2020 ; Maresca et Dujin, 2014). Pour ce qui est de la vulnérabilité, « les ménages les plus vulnérables ne sont pas pauvres, ils ont des revenus moyens, vivent dans le périurbain lointain et parcourent deux fois plus de kilomètres que la moyenne » (Saujot, 2012). Le revenu est sans conteste un élément majeur qui détermine la capacité de dépenses des ménages. L'activité professionnelle nous donne des indices sur la source de revenu mais aussi de non revenu ou d'occupation du logement sur la journée. Les retraités voient leurs dépenses plus élevées que pendant leur activité car certains consomment beaucoup plus dans leur logement. D'autres éléments peuvent influencer les dépenses domestiques : par exemple, il est connu que les mères de famille parcourent en moyenne plus de kilomètres journaliers que les hommes (Baudelle et al, 2004). Logement et mobilité sont tous deux concernés par ces caractéristiques.

D'autres caractéristiques impactent la consommation et donc les dépenses des ménages. Nous pouvons parler du nombre de membres. Dans l'étude du coût résidentiel, cela explique une partie des dépenses (même si celles-ci ne sont pas nécessairement proportionnelles à la taille du ménage). Ce nombre influence le poids des dépenses, notamment en énergie selon la présence d'une ou plusieurs sources de revenu.

3.1.3. Le mode de vie : à ménages comparables, dépenses singulières

En compléments nous trouvons ensuite le mode de vie qui, lui, correspond plus aux pratiques mêmes du ménage. Le terme de balance budgétaire renvoie à des pratiques différenciées en fonction des dépenses et de la manière dont le ménage est en mesure de changer ses habitudes pour les compenser. Dans un contexte plus contraignant, cela met en lumière des possibilités de privation (Cerema, 2017). La manière de consommer du ménage, tout comme ses habitudes, expliquent, entre autres, certains types et montants de dépenses (activités extrascolaires qui nécessitent la voiture, préoccupations écologiques qui amènent à surveiller le chauffage ou la consommation d'eau). Ces dépenses peuvent aussi être influencées par le degré de confort. Tous les ménages n'ont pas le même gradient de confort et l'impact de cette variable du mode de vie est visible notamment à travers la notion de consommation. L'équipement des ménages est symptomatique de cette recherche du confort. Aujourd'hui, les véhicules et appareils électroménagers sont de plus en plus performants, nous devrions donc observer une baisse progressive des dépenses au fur et à mesure des améliorations techniques mais cette montée en performance va de pair avec une augmentation de l'équipement : plusieurs voitures, télévisions (Calvet, 2010). Le mode de vie consommateur induit des dépenses constantes.

Tout cela nous renvoie aux aspects qualitatifs du coût résidentiel que l'EMC² ne permet pas de collecter normalement. Notre module de questions spécifiques portera en partie sur ces aspects et permettra de recueillir des éléments de pratiques. En cela, nous dépassons l'approche économétrique.

3.1.4. Les capacités comme potentiel d'ajustement

Pour faire écho à ces aspects qualitatifs et pratiques, abordons la question des capacités du ménage. Il faut voir ces capacités à la fois comme variables d'ajustement mais aussi explicatives du coût résidentiel. La notion de capacités (Sen, 2000) renvoie à cette liberté d'action que le ménage possède, ou non, sur des variables de son coût résidentiel. Ici, nous entrons dans les variables sociales. Bien entendu, la capacité financière laisse entendre que certains ménages pourront mieux s'adapter à la hausse de prix de l'énergie ou auront les moyens de s'installer dans un logement, sur un territoire permettant de faire des économies sur la mobilité. La capacité physique souligne quant à elle l'impossibilité, par exemple, pour des personnes en situations de handicap de se déplacer à pied ou même de changer ses habitudes de mobilité même avec la mise en place de nouveaux services de transport. La capacité physique présente un impact sur plusieurs aspects du coût résidentiel, que ce soit à sa source, comme facteur explicatif de certaines pratiques mais aussi au stade de réponse puisque certaines solutions, même déployées pour pallier un coût résidentiel trop élevé pourraient ne pas être adaptées. Dans ce même sens, la notion de capacité d'appropriation est essentielle et renvoie aux mêmes enjeux. De plus, le capital culturel (Bourdieu, 1979) est un facteur explicatif des capacités sociales du ménage à changer ses pratiques, effectuer des balances budgétaires prévisionnelles à une situation de précarité. Tous les ménages ne sont pas dotés des mêmes capacités d'adaptation face à leur coût résidentiel ou face au choix de localisation résidentielle qui se présente à eux. Cela se trouve à l'échelle non seulement sociale mais aussi territoriale.

3.1.5. Parcours de vie, cycle de dépenses

Enfin, l'entité ménage est caractérisée par son cycle de vie. En effet, dans un ménage propriétaire, locataire ou accédant, une personne seule, une famille nombreuse ou de futurs jeunes parents, ce ne sont pas les mêmes dynamiques sociales à l'œuvre et le coût résidentiel en sera donc différent. En matière de mobilité résidentielle, ces différents profils n'auront pas

les mêmes attentes, et leurs pratiques en seront influencées. Par exemple, il est tout à fait intelligible qu'un propriétaire ayant remboursé son prêt immobilier sera bien plus enclin à engager des frais supplémentaires pour réaliser des travaux, de l'entretien, qu'un locataire. De la même manière, une famille aura besoin de plus de pièces qu'une personne seule et donc des frais supplémentaires de loyer ou des trajets supplémentaires pour emmener les enfants à leurs activités. L'âge, quant à lui, peut renvoyer à des besoins de confort différents, induisant alors des habitudes et pratiques variables, tout comme les dépenses à la fin de chaîne.

Ce sont donc ces variables, qui déterminent d'un côté le profil d'un ménage et donc ses choix de territoire et d'un autre ses dépenses, Nous allons nous pencher sur le lien qui relie ces deux entités qui sont le ménage et le territoire.

3.2. Le territoire : entre acteur et support de la notion de coût résidentiel,

Il existe un paradoxe dans lequel le ménage choisit le territoire où il va vivre et ce sera en partie par ce territoire et ses caractéristiques que découleront les coûts. Cette idée de choix est très importante car elle entre en résonance avec l'inconscient des ménages (Allard et al 2014), parfois victimes de représentations faussées de territoires ou cherchant un idéal social (Dodier, 2012) telle que l'accession à la propriété d'une maison individuelle qui ne les placera pas nécessairement dans une situation financière équilibrée. Cependant, le rapport ménage/territoire n'est pas dichotomique. Il n'y a pas seulement des profils "victime", ni de profils maîtrisant parfaitement leur localisation résidentielle. Les choix résidentiels sont le résultat d'une variété de balances, compromis et changements de comportements consentis pour que le ménage soit satisfait de son logement.

Nous pouvons caractériser la relation entre le ménage et le territoire à travers la notion de localisation résidentielle. Cette notion cristallise en elle-même tous les enjeux des deux entités en relation.

Tournons-nous désormais vers le territoire défini au regard du coût résidentiel. Au sein de cette entité, quatre variables gravitent. La première est celle de l'aménagement. On y trouve les aménités qui maillent l'espace, les différents choix modaux qui se présentent au ménage ainsi que les services. Il est reconnu que la forme urbaine et l'accès aux transports en commun ont des effets sur les dépenses de mobilité (Makarewicz, 2020). L'aménagement territorial est une échelle qui permet d'agir sur les dépenses des ménages. Ce potentiel d'action éclaire une autre composante du territoire : celle de la capacité publique. Faisant écho aux capacités du ménage, elle reflète les possibilités réelles d'actions de la part des acteurs publics. Concernant plutôt la temporalité des réponses, des solutions, cette notion permet d'interroger les forces en place sur le territoire. Selon la gouvernance ou même l'orientation politique des décideurs, le territoire présentera plus ou moins une capacité de résilience. Il ne faut pas oublier non plus qu'au-delà de la strate décisionnaire, l'impact des actions ne sera pas nécessairement proportionnel à l'ambition qui les motivait, au regard de la capacité d'appropriation des ménages. Enfin, toute capacité publique a ses limites. Dans le cas de politiques locales de mobilités, la nécessité de performance qui entre en ligne de compte pour le déploiement de nouveaux services est un frein. Cet impératif de la performance peut desservir l'effet que l'action aurait pu avoir si elle avait été mise en place sans ce critère. Le territoire acteur, se manifestant à travers les politiques publiques, à un rôle fondamental. En amont, cela s'incarne dans la manière dont nos villes se sont étendues, nos territoires

développés. En aval, cela interroge les réponses que le territoire sera en mesure de proposer pour se rendre attractif du point de vue du coût résidentiel ou protéger ses habitants.

A côté de la notion d'aménagement, nous pouvons voir la notion d'accessibilités. Celle-ci est plutôt subjective quand elle est liée à la perception de chaque ménage mais est objective quand il s'agit de mise en œuvre de politiques locales. L'accessibilité est un principe que l'on peut associer au territoire, comme lorsqu'elle est financière ou modale. Dans le premier cas, elle renvoie aux questions foncières. Dans le second, elle renvoie aux possibilités de transports, la qualité des réseaux, qui se présentent et à la manière de pratiquer l'espace. En ce sens, elle peut être considérée comme très satisfaisante par un ménage et de mauvaise qualité par un autre car ils ne feront pas le même usage de ces services proposés. L'accessibilité géographique met en lumière l'échelle de la proximité ou de l'éloignement telle qu'elle est perçue par le ménage mais aussi l'espace en lui-même et ses caractéristiques qui font obstacle ou au contraire qui facilitent l'accès des ménages. De la même manière, la perception du temps peut aussi varier mais elle permet de déterminer l'accessibilité d'un territoire en fonction du rapport que le ménage entretient aux autres lieux générateurs de mobilités.

Enfin, il est important de souligner le rôle du marché immobilier sur le coût résidentiel. Quand le marché immobilier d'une localisation optimale ne présente pas le type de logement recherché, cela pousse potentiellement le ménage à chercher une autre localisation. Dans un contexte de transitions multiples, cet aspect interroge la résilience des formes urbaines mais aussi la nécessité de les diversifier au sein d'un même espace pour accueillir des profils de ménages différents.

Enfin, la définition du territoire support se fait à travers une dernière variable, celle du type d'espace. Classiquement, le territoire peut être rural, périurbain, ou urbain. Pour les ménages, ces termes génériques correspondent à des représentations précises d'un type de vie (Baudelle, 2004 ; Huyghe, 2017)). Des caractéristiques propres telles que la densité, les aménagements et services qui découlent de celle-ci sont associables à chaque type d'espace. Ces derniers véhiculent des images de mode de vie qui attirent des populations spécifiques. Nous avons fait le choix d'ajouter à cette nomenclature d'espaces la notion de vulnérable. Il s'agit d'une particularité de certains territoires que l'on ne peut nier et qui participe d'autant plus aux enjeux sociaux et économiques du coût résidentiel. Le périurbain est un espace plus favorable, plus sensible à la vulnérabilité (Raux et al. 2005).

3.3. Interactions : un territoire d'accueil ou de contrainte ?

Les interactions entre le ménage et le territoire donnent lieu à des coûts. A l'échelle d'un ménage comparable, les dépenses seront différentes selon le territoire dans lequel il habite. Sur un même territoire donné, deux ménages n'auront pas le même coût résidentiel. La fluctuation de ce coût s'explique par les aménagements, services qui facilitent ou non les économies.

En ce sens, nous avons utilisé la notion d'abordabilité résidentielle pour caractériser l'impact du territoire sur les coûts. La notion d'*affordability* est une notion depuis longtemps utilisée dans la littérature scientifique anglosaxonne (CNT, 2006 ; Coulombel, 2017 ; Makarewicz 2020 ; Mattingly, 2014 ; Mulliner, 2015 ; Reina, 2019 ; Saberi, 2017 ; Smart, 2018). Elle a récemment été introduite dans le langage scientifique francophone (Morency, 2022). Elle renvoie à la capacité du territoire à être habitable, dans le sens où vivre sur celui-ci ne représente pas un fardeau pour le ménage. Cette question a beaucoup été étudiée par les économistes urbains, à la suite des travaux d'Alonzo (1964). Cependant, l'approche par la

modélisation et la prise en compte de la seule question foncière pour l'aspect logement, diffère de la nôtre. Le ménage est la porte d'entrée de notre recherche. Au regard de la localisation résidentielle, il peut effectuer un choix ou un non-choix. Certains ménages, peuvent renoncer à une surface plus importante pour gagner une meilleure desserte mais, dans ce cas, nous retrouvons les privations évoquées plus haut dans le mode de vie. Un territoire pourra être abordable pour le ménage avec l'inconvénient de ne pas répondre à tous ses besoins. Ici, le choix par défaut s'explique par plusieurs raisons telles que la nécessité d'éloignement du lieu de travail à cause du prix du foncier.

Les choix des ménages sont souvent effectués au regard du foncier, du logement, dépenses sur le long terme qui sont plus prises en ligne de compte que la dépense de mobilité. Cette dernière se manifeste sur le court terme. Cette dichotomie de priorité rend compte des arbitrages des ménages : la mobilité est la variable d'ajustement. Pour une plus grande surface, les individus sont prêts à utiliser plus la voiture, y passer plus de temps. Jusqu'à récemment, la mobilité n'était pas ou très peu prise en compte dans les budgets d'installation (Coulombel, 2017, Hervouet, 2007 ; Maresca, 2014). Il sera intéressant d'observer si et dans quelle mesure les crises actuelles (sanitaires, diplomatiques, énergétiques) impactent cette tendance.

Les interrogations à travers le coût résidentiel vont permettre d'élargir l'adjectif « résidentiel » à un cadre plus large que celui du logement, vers celui de vivre sur un territoire avec toutes les externalités induites. Résider à un endroit ne revient pas à seulement habiter son logement mais à organiser toute sa manière de pratiquer le territoire.

Ainsi, choix et territoire sont deux notions dont l'interaction est délicate puisque tous les éléments du territoire ne prennent pas la même place au sein de la prise de décision, et tant que les ménages n'auront pas conscience, le réflexe, de considérer logement et mobilité conjointement pour réaliser leurs arbitrages, les coûts induits par la localisation résidentielle ne seront pas totalement maîtrisés. Dans le contexte actuel, un ménage qui ne prend pas en compte les deux motifs conjointement sera sensiblement plus enclin à subir, d'une manière ou d'une autre et plus ou moins intensément, sa localisation résidentielle.

4. Conclusion : le coût résidentiel, sortie du système d'interactions

Les enjeux pluriels qui résultent des interactions entre le ménage et le territoire sont certains. Le modèle ainsi présenté permet de dégager le concept de coût résidentiel.

4.1. Mobilité, logement...mais pas que

Par définition, le coût résidentiel est le cumul des coûts imputables au logement et à la mobilité d'un ménage. Mais les coûts économiques ne représentent pas tout ce qu'il en coûte de s'installer sur un territoire plutôt qu'un autre. Nos lectures nous ont aussi permis de mettre en lumière que la localisation résidentielle induit aussi des coûts périphériques qui ne sont pas monétaires.

L'analyse des interactions entre ménage et territoire nous a permis de préciser mais surtout qualifier le coût résidentiel. Il nous est impossible de passer outre les coûts du logement tels que le remboursement du prêt immobilier, les charges de copropriété, le loyer ou encore les réparations et entretien du bien. La nature et l'importance de la dépense dépendent notamment du statut du ménage, s'il est locataire ou propriétaire, tout comme pour les taxes. Les coûts découlent aussi des caractéristiques architecturales et techniques du logement. En général, ils sont plutôt bien appréhendés par le ménage car, comme nous l'avons dit plus haut, il s'agit de dépenses souvent réalisées sur le long terme, notamment dans la situation d'accession à la propriété.

En revanche, les coûts induits par la mobilité du ménage sont souvent sous-estimés dans la simulation des dépenses lors d'une installation. D'autant plus que les déplacements sont incontestablement dépendants de la localisation résidentielle. Si l'on prend l'exemple des dépenses liées à l'usage de la voiture, il ne s'agit pas seulement des coûts de carburants mais de l'entretien technique, des assurances et réparations (parfois importantes sur des véhicules d'occasion dont le coût d'achat est avantageux). Plus le ménage choisit de s'éloigner du centre urbain, plus il devient dépendant de sa voiture. Cet exemple se place dans une dynamique de bassin de vie, sur le principe du modèle monocentrique d'Alonso où la ville abrite les centres d'emploi. A la distance au lieu générateur de trajets s'ajoute un coût lié à la voiture et souvent ignoré : celui de l'usure. Plusieurs outils se développent pour mettre en lumière cet aspect, nous pouvons par exemple parler de *ViaMichelin* qui permet de connaître le coût en carburant, en péage (composants du coût résidentiel) mais aussi d'usure d'un trajet. Usure et usage sont liés et l'usage dépend de la localisation résidentielle, or, ce coût n'est pas pris en compte dans les budgets des ménages lorsqu'ils s'installent.

Mais comme évoqué plus haut, la localisation résidentielle provoque aussi d'autres coûts, de natures différentes, dont certains sont tout de même quantifiables tel que le coût en temps. Quand le temps de trajet fait l'objet d'une réflexion, ce n'est pas toujours pour le résultat que l'on pense. Au contraire, le ménage qui recherche la qualité de vie en dehors de la ville cherche à s'éloigner le plus possible sans pour autant perdre plus de temps (Orfeuillat, 1999). L'objectif n'est pas toujours d'en gagner. L'effet des autoroutes dans le périurbain se retrouve dans cette préoccupation. L'accès aux villes est facilité depuis l'extérieur, il est de plus en plus facile de s'éloigner sans pour autant perdre en temps de trajet.

De plus, la distance au lieu de travail impose certains modes de déplacement et c'est en général la voiture qui prend cette place. Son coût sur la santé fait l'objet de recherches, soulignant les dangers du sédentarisme. Ainsi, quand un ménage choisit de s'éloigner de la localisation idéale pour des raisons financières, il n'a pas conscience son choix lui est dicté par le territoire, son foncier, les réseaux. Si l'on choisit d'interroger le coût résidentiel au regard du territoire, on se rend compte que tout est une question d'offre plus que de demande.

Nous pouvons aussi aborder la question de la santé à travers le logement et les dépenses de chauffage. En effet, les habitations les plus vétustes, abritant souvent les populations les plus pauvres, peuvent amener à des problèmes de santé dus à l'humidité ou au froid. L'amélioration de l'isolation est une dépense que ces mêmes ménages ne peuvent effectuer. Il est intéressant de noter que « 1€ investi pour rendre un logement chauffable, c'est 0,42€ d'économie sur les dépenses de santé » (Lidell pour OMS, 2009). Le coût sanitaire de la localisation résidentielle n'est donc pas négligeable.

4.2. Des enjeux au cœur des transitions, un coût résidentiel à placer au cœur des questionnements

La prise en compte conjointe de la question de mobilité et du logement amène à se poser des questions sur l'aménagement du territoire. Les contextes politique et géopolitique actuels rendent la question de la transition énergétique particulièrement sensible et les ménages vulnérables. En pleine entrée dans une crise énergétique, le montant des dépenses en carburant et énergie de chauffage, éléments constitutifs du coût résidentiel, ne peut plus être ignoré. La considération de l'impact de ces coûts sur la santé financière des ménages est primordiale. Il s'agit de penser les réponses territoriales en ayant à l'esprit cette double entrée et ne plus considérer la mobilité d'une part et le logement d'une autre.

De plus, ce n'est pas de la seule transition sociétale qui mérite, et nécessite, d'être étudiée au regard du coût résidentiel. Dans une société où la sobriété et la décroissance sont les fers de lance de nombreuses revendications sociales, la sectorisation des politiques publiques n'a plus lieu d'être. La notion de coût résidentiel est prémices d'une mutation de l'approche aménagiste. Elle permet de cristalliser des enjeux communs qui, encore aujourd'hui, sont traités en parallèle mais ne sont pas croisés.

De plus, certains types de territoires sont particulièrement vulnérables à ces enjeux énergétiques, sociaux, économiques et d'habitat : il s'agit des territoires périurbains et ruraux. Les dynamiques de logement et de mobilité se déroulant dans ces espaces les placent dans une situation d'intérêt majeur. L'interdépendance entre les choix résidentiels et les dépenses des ménages est un fait. La compréhension de l'interdépendance entre les choix résidentiels et l'aménagement du territoire est à saisir. En cela, la recherche sur le coût résidentiel est amenée à dégager des éléments de compréhension. Il devient requis de penser la transition de ces territoires à travers des notions nées des enjeux actuels. Nous pouvons imaginer que les différentes crises que notre société est amenée à traverser vont nous pousser à entreprendre toutes ces transitions à travers de nouvelles approches.

Bibliographie

Allard M., Feyt G., Fourny M-C., Talandier M. (2014). « Raising Awareness on Mobility Costs for Households: A Lever for Changing Residential Choices and Improving Local Governance? Experimentation in the French Alpine Metropolitan Area » *Transportation Research Procedia*, Vol., pp. 255-270.

Alonso W. (1964) *Location and Land Use: Towards a General Theory of Land Rent*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 204 p.

Baudelle G., Darris G., Ollivro J. et Pihan J. (2004). « Les conséquences d'un choix résidentiel périurbain sur la mobilité : pratiques et représentations des ménages », *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], Dossiers, document 287, mis en ligne le 15 octobre 2004, consulté le 20 décembre 2021. 17 p. URL : <http://journals.openedition.org/cybergeo/3430>

Bonne N. (2018). *Le coût résidentiel dans l'action publique*. Mémoire du Master AUDT, Institut d'Aménagement et Urbanisme de Lille, Université Lille 1.

Bourdieu P. (1979) « Les trois états du capital culturel », *Actes de la recherche en sciences sociales*. Vol. 30, L'institution scolaire. pp. 3-6.

Brice L., Croutte P., Hoibian S., Joneau Cottet P. (2017). « Situation de précarité énergétique, pratiques de sobriété énergétique : un point sur la situation des ménages. », in *Les ménages et la consommation d'énergie*, THEMA, Mars 2017, pp.26-37.

Brisepierre G. (2012) GBS Blog <https://gbrisepierre.fr/la-vulnerabilite-energetique-des-territoires-periurbains-2/>, 5p.

Calvet L., Marical F., Merceron S., Theulière M. (2010) « La facture énergétique des ménages serait 10% plus faible sans l'étalement urbain de ces 20 dernières années », *INSEE références*, France, Portrait social, édition 2010, pp.167-180.

Center for Neighborhood Technology (CNT) (2006) *The Affordability Index: a new tool for measuring the true affordability of a housing choice*. 24 p.

Cauhapé M., Grangeon D. (2018) *Outils de sensibilisation à l'impact des choix résidentiels : état des lieux et perspectives*, CEREMA. Document de travail.

Cerema (2017). « Séminaire 2013, Territoires et ménages : mariage d'amour ou mariage forcé ? », Séminaire Déplacement, urbanisme, environnement, énergie, 7 ans de séminaires, bilans et perspectives, pp. 41-48.

Coulombel N. (2017). « Why housing and transport costs should always be considered together: a monocentric analysis of prudential measures in housing access », *Transport Policy* n°65, pp. 89-105.

Dodier R. (2012). *Habiter les espaces périurbains*, PUR, 219 p.

Hervouet V. (2007). « La mobilité du quotidien dans les espaces périurbains, une grande diversité de modèles de déplacements », *Norois*, pp. 37-52.

Huyghe, M. (2017). « Développer une approche complexe de la mobilité pour faire évoluer l'usage de la voiture dans les territoires ruraux et périurbains », *Transports urbains*, vol. 130, no. 1, pp. 18-21.

INSEE (2019). "Les comportements de consommation en 2017. Le transport pèse plus en milieu rural, le logement en milieu urbain", *INSEE Première* n°1749. 4p.

Lucas, K., Grosvenor, T. and Simpson, R. (2001). *Transport, the environment and social exclusion*. York, UK Joseph Rowntree Foundation. 54 p.

Makarewicz C., Dantzer P. & Adkins A. (2020). « Another look at location affordability: understanding the detailed effects of income and urban form on housing and transportation expenditures », *Housing Policy Debate* vol 30 n°6, pp. 1032-1055.

Maresca B., Mercurio G. (2014). « Le coût résidentiel – coût privé, coût public de l'étalement urbain », *Cahier de Recherche du CREDOC* n°321, 75 p.

Maresca B., Dujin A. (2014). « La transition énergétique à l'épreuve du mode de vie », *Flux* n°96, pp. 10-23.

Mattingly K., Morrissey J. (2014). « Housing and transport expenditure: socio-spatial indicators of affordability in Auckland », *CITIES* n°38, pp. 69-83.

Morency C., Trembley Racicot F., Milord B. (2022). « L'abordabilité intégrée des localisations résidentielles : Etat des connaissances scientifiques, des données, des indicateurs et des outils ». Centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise, la logistique et le transport ; 50p.

Mulliner E., & al. (2015) « Comparative analysis of MCDM methods for the assessment of sustainable housing affordability », *OMEGA* n°59, pp. 146-156.

Orfeuill J-P, Polacchini A. (1999) « Les dépenses des ménages franciliens pour le logement et les transports », *Recherche, Transports, Sécurité* n°63, pp. 31-46.

Place D. (2017). « Vulnérabilité énergétique pour les déplacements contraints : une plus grande dépense en carburant pour les ménages des territoires multipolarisés. », in *Les ménages et la consommation d'énergie*, THEMA, Mars 2017, pp.83-92

Prugneau J. et Martineau A. (2013). « L'enjeu énergétique dans les parcours de surendettement liés à l'achat immobilier en zone rurale », *Pour*, vol. 218, n° 2, pp. 63-70.

Raux C., Traisnel J-P., Nicolas J-P., Maizia M., Delvert K. (2005). Bilans énergétiques Transport-Habitat et méthodologie BETEL. ETHEL, Rapport R2, 138p.

Reina V. (2019) « Are location affordability and fair housing on a collision course? Race, transportation costs and the siting of subsidized housing » *Cityscape: A Journal of Policy Development and Research* Vol 21, n°1, pp. 125-142.

Saberi M., & al. (2017). « Measuring housing and transportation affordability: a case study of Melbourne, Australia », *Journal of transport policy* n°65, pp. 134-146.

Saujot M. 2012, « La mobilité, l'autre vulnérabilité énergétique », *Fabrique Urbaine* n°5, Policy Brief, IDDRI Sciences Po, 6 p.

Sen A. (2000), *Un nouveau modèle économique. Développement, Justice, Liberté*, Ed. Odile Jacob, 368 p.

Smart M. & Klein N. (2018). « Complicating the Story of Location Affordability » *Housing Policy Debate*, vol 28 n° 3, pp. 393-410.

Verry D., Dy K., Nicolas J-P. (2017). « Vulnérabilité énergétique et mobilité quotidiennes : quelle mesure ? », in *Les ménages et la consommation d'énergie*, THEMA, Mars 2017, pp.18-25.

Wiel M. (1999). *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Ed. Margada, 149p.