

Vivre en périphérie, mais à quel prix?

*De l'intérêt d'intégrer les dépenses de transport
dans les mesures prudentielles logement*

Nicolas Coulombel

Université Paris – Est, LVMT

✉ : nicolas.coulombel@enpc.fr

CONTEXTE

Logement: un poste de dépense majeur pour les ménages

- France: 19% (loc. privés) et 23% (accédants récents) en 2006
- US: 29% et 43% (pour ménages de revenu modeste) en 2010

Mesures prudentielles dans l'accès au logement

- accession: mensualité de remboursement d'emprunt limitée à 1/3 du revenu
 - location: candidats à la location doivent justifier d'au moins 3 fois le loyer
- ⇒ incitation à l'éloignement pour satisfaire ses aspirations résidentielles

L'ÉLOIGNEMENT : UNE SITUATION À RISQUE ?

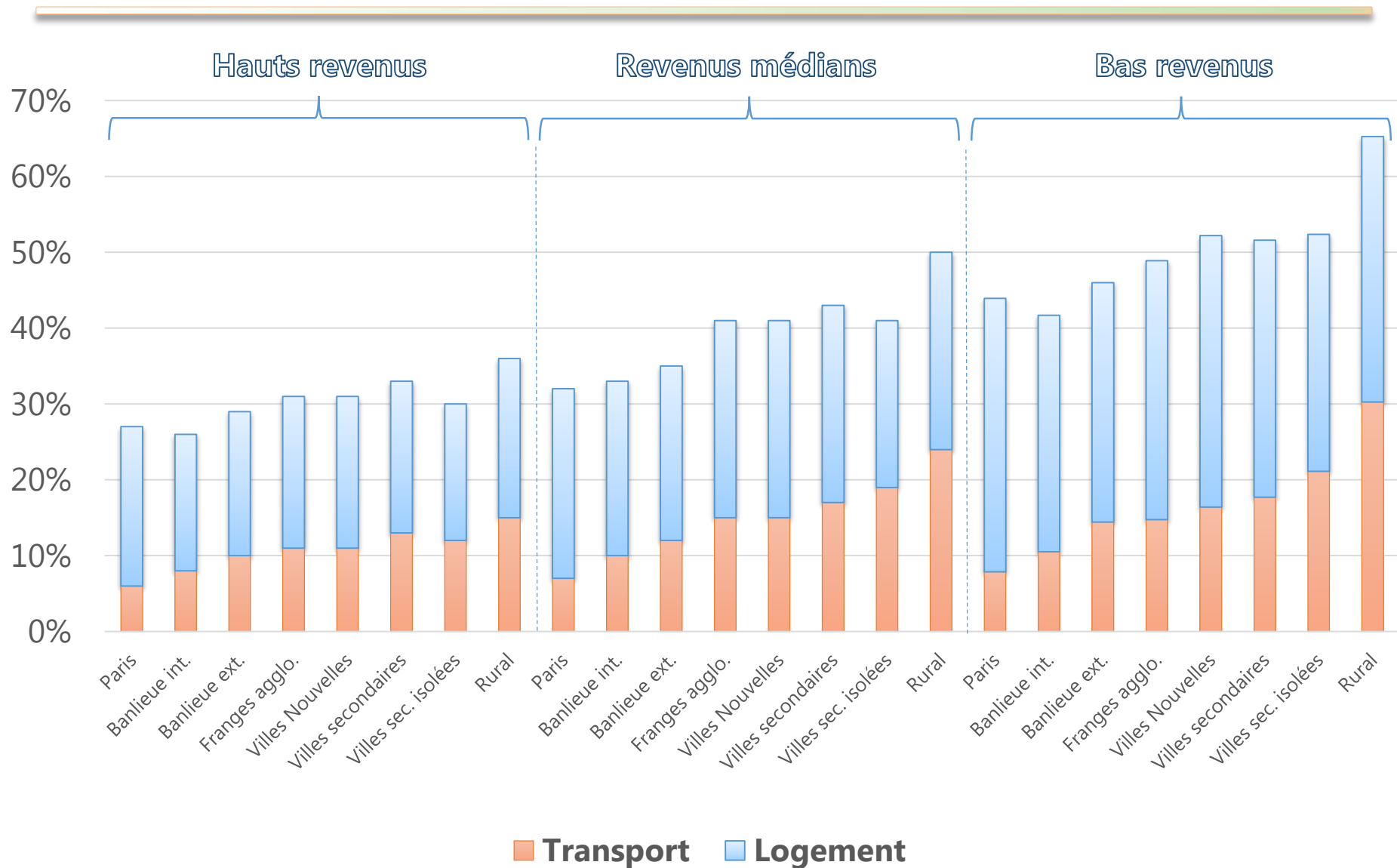
Plusieurs éléments fragilisent les ménages éloignés

- Un budget logement au final similaire aux citadins...
- ... pour un budget transport nettement plus élevé

avec de fortes inégalités face à cette situation

- Ménages modestes sont les plus exposés
- Risque accru en cas d'une hausse du prix de l'énergie

LE CAS FRANCILIEN



2 PRINCIPALES APPROCHES DE L'ACCESSIBILITÉ (ÉCONOMIQUE) DU LOGEMENT

Taux effort logement

- seuil standard: 30% (Stone, 2006; Schwarz and Wilson, 2008)
- + facile à calculer & influe sur risque de défaut (Kaza et al., 2016)
- limites dans l'interprétation

Reste-à-vivre

- Reste-à-vivre = revenu – dépenses fixes
 - dépenses fixes : logement (Kutty, 2005; Stone, 2006), logement + transport (Fisher et al., 2009; Hickey et al., 2012; Renne and Sturtevant, 2016)
- + reflète mieux la solvabilité du ménage
- complexe à mettre en œuvre & impact sur risque de défaut controversé (Kaza et al., 2016; Pivo, 2014; Rauterkus et al., 2010 vs. Blackman and Krupnick, 2001)

OBJECTIF & MÉTHODOLOGIE

Question de recherche

- Limiter le taux d'effort logement a-t-il (ou non) des effets pervers ?
- Le reste-à-vivre constitue-t-il une meilleure alternative?

Méthodologie

- Modèle monocentrique de la nouvelle économie urbaine
- Comparaison contrainte CH vs. CHT
- Impacts considérés sur les ménages:
 - Solvabilité
 - Utilité (bien-être)

LE MODÈLE MONOCENTRIQUE

Etudie les liens entre coûts de transport, prix immobiliers, et choix résidentiels des ménages

Ménages: maximisent leur utilité sous contrainte de budget

$$\max_{z,s,r} U(s, z) = (s - s_0)^\alpha (z - z_0)^{1-\alpha} \quad \text{s. c.} \quad R(r)s + z + T(r) = Y$$

⇒ arbitrage entre accessibilité et taille du logement

Spécification

- $U(s, z) = (s - s_0)^\alpha (z - z_0)^{1-\alpha}$
- $T(r) = a * r ; L(r) = 1$ (sauf pour application IdF)

QUELS EFFETS DE LA CONTRAINTE LOGEMENT ?

Contrainte logement CH:

$$R(r)s \leq \tau_H Y$$

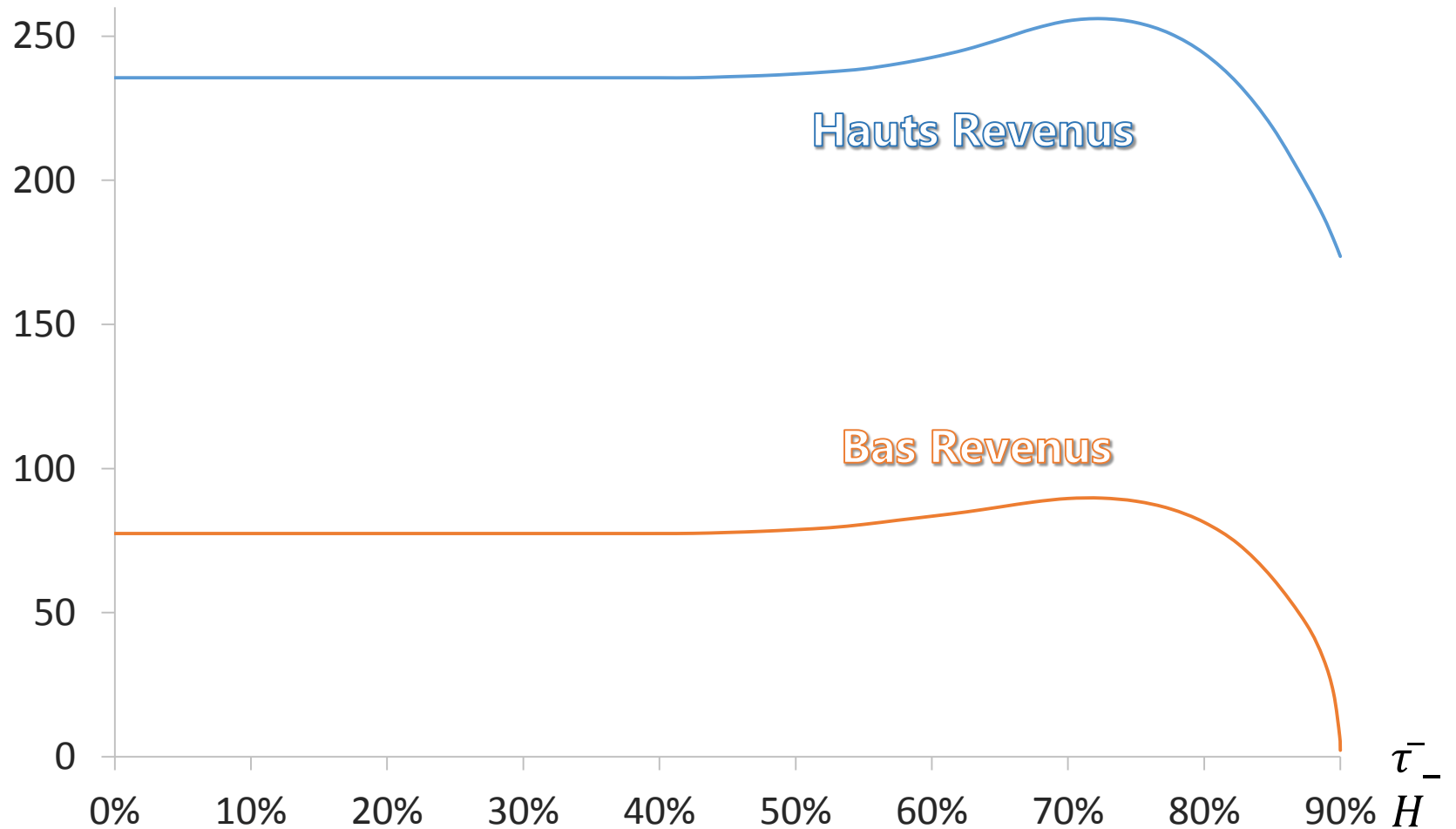
Trois effets principaux:

- **Distorsion** (effet direct): contrainte sur les choix des ménages
- **Relocalisation** : éviction du centre ville pour les ménages modestes
- **Redistribution** (effet d'équilibre): des bailleurs (vendeurs) vers les locataires (accédants)

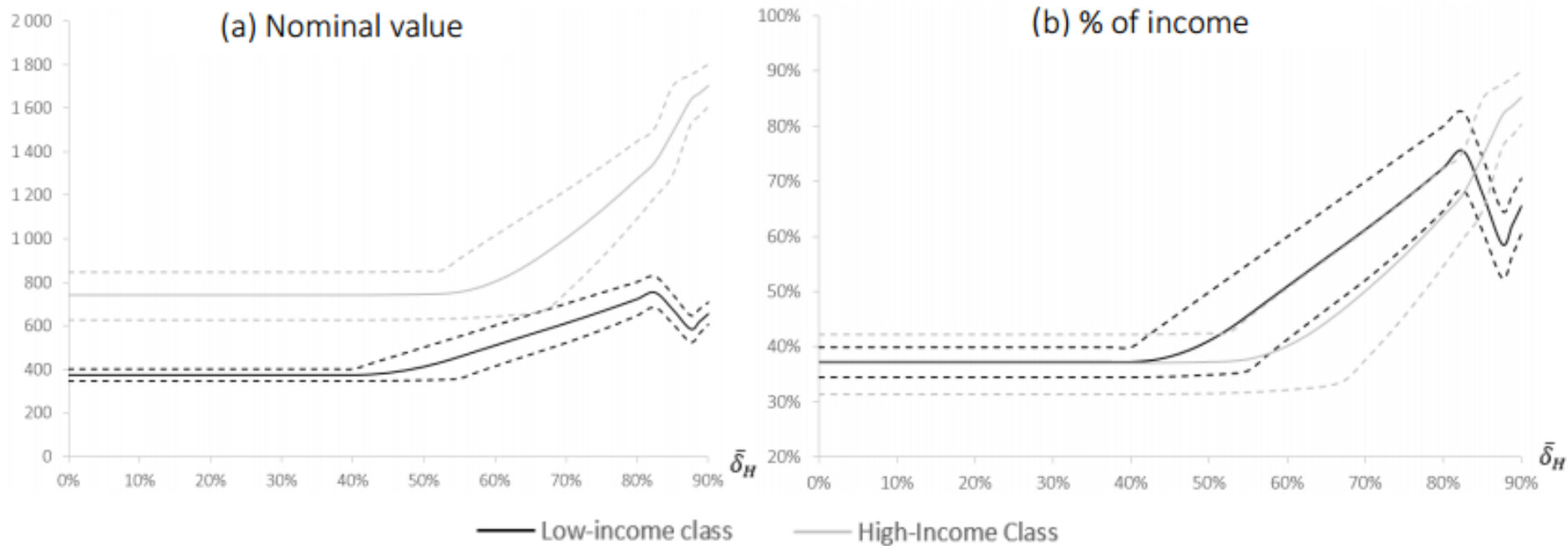
Effets sur les ménages:

- utilité : distorsion (-) / redistribution (+)
- solvabilité: distorsion (+) / relocalisation (+/- selon groupe)

CAS CH - UTILITÉ DES MÉNAGES

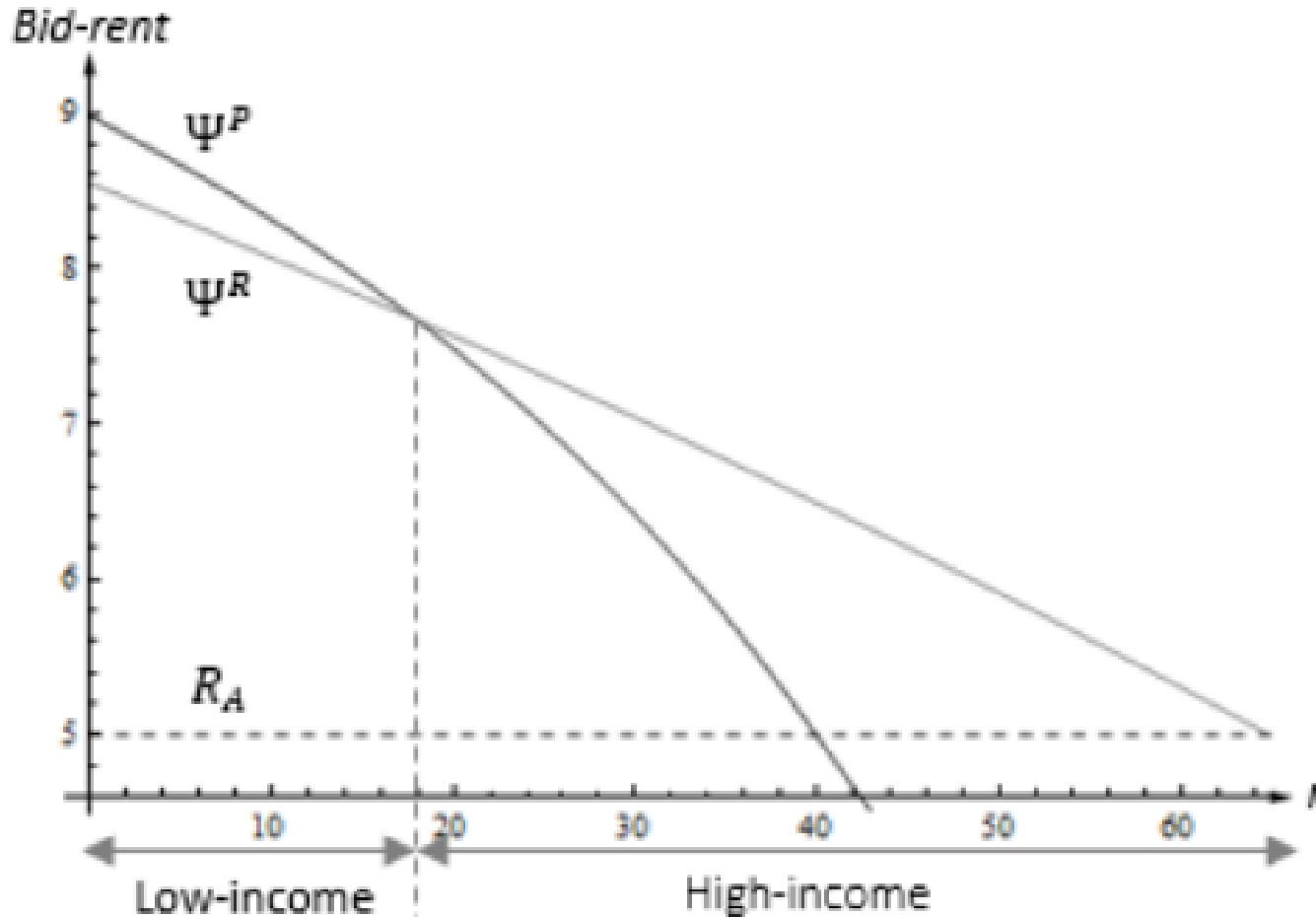


CAS CH - SOLVABILITÉ DES MÉNAGES



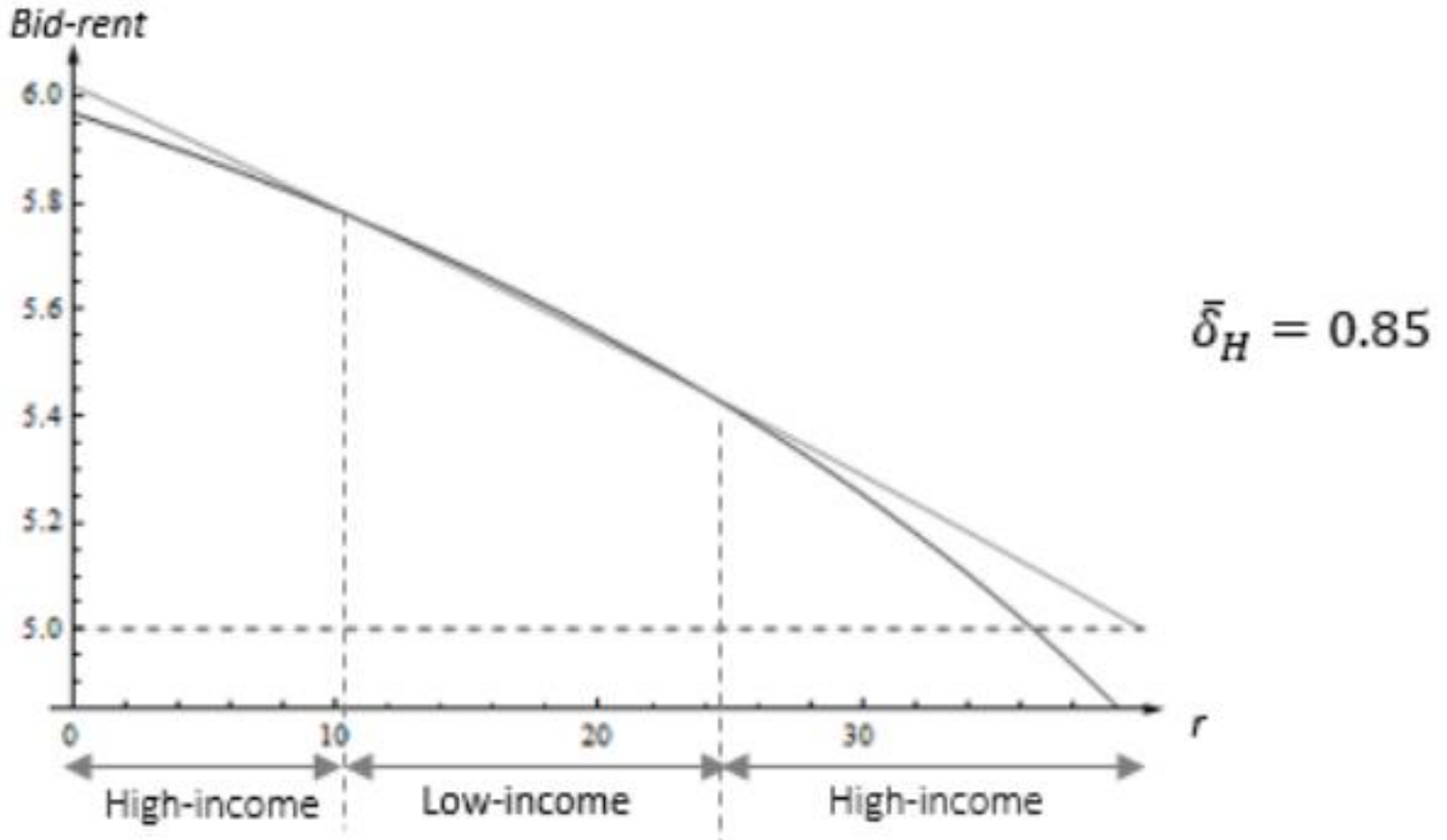
For each Figure, the plain line represents the mean solvency level of the considered income class, whereas the lower and upper dashed lines represent the minimum and maximum solvency levels, respectively. The solvency level is measured either in nominal value (a) or as a fraction of income (b).

EFFET D'ÉVICTION

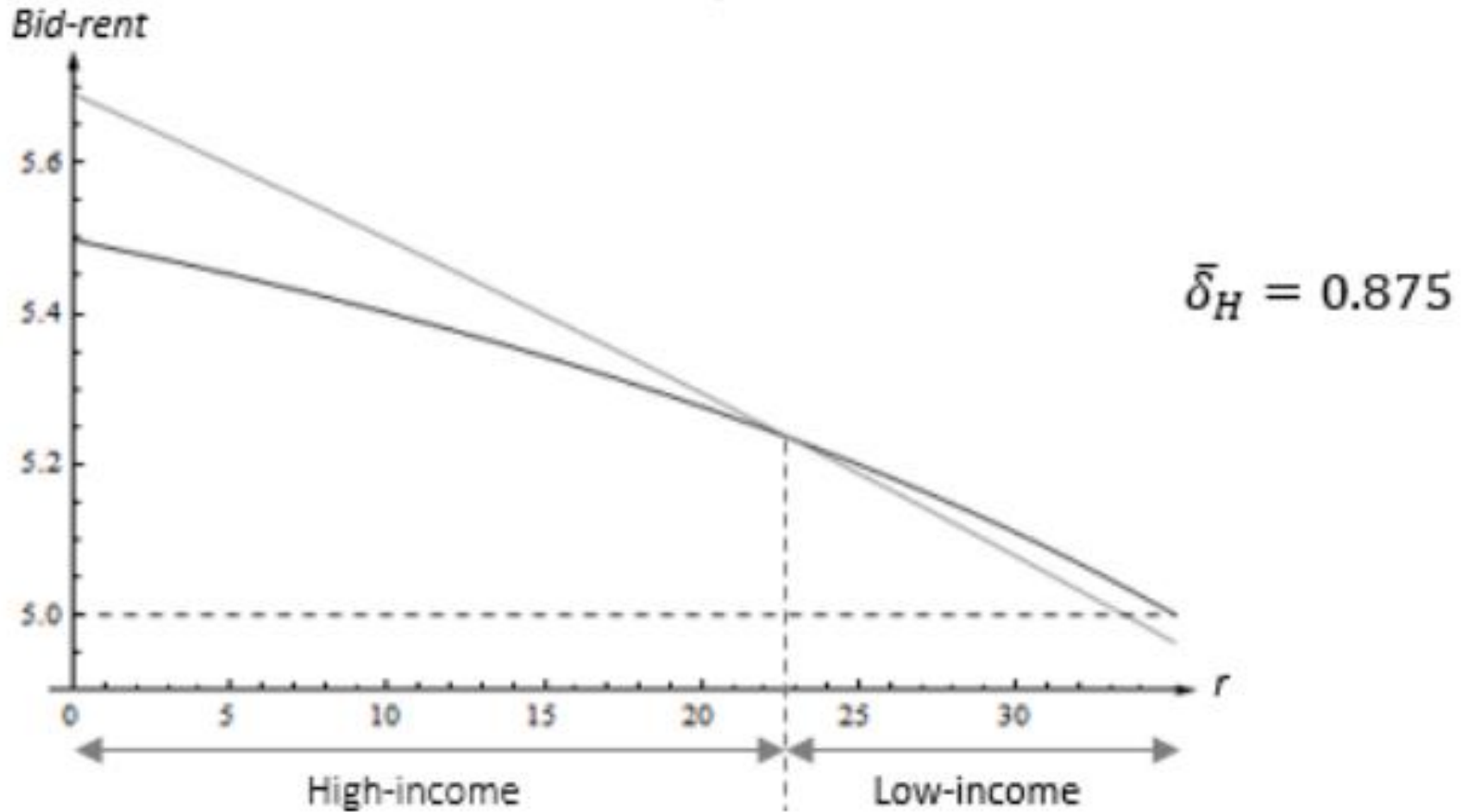


$$\bar{\delta}_H = 0.7$$

EFFET D'ÉVICTION



EFFET D'ÉVICTION



QUID DE LA CONTRAINTE LOGEMENT + TRANSPORT ?

Contrainte logement + transport CHT:

$$R(r)s + T(r) \leq \tau_{HT}Y$$

Mêmes effets principaux (mais en proportions différentes) :

- Distorsion
- Redistribution

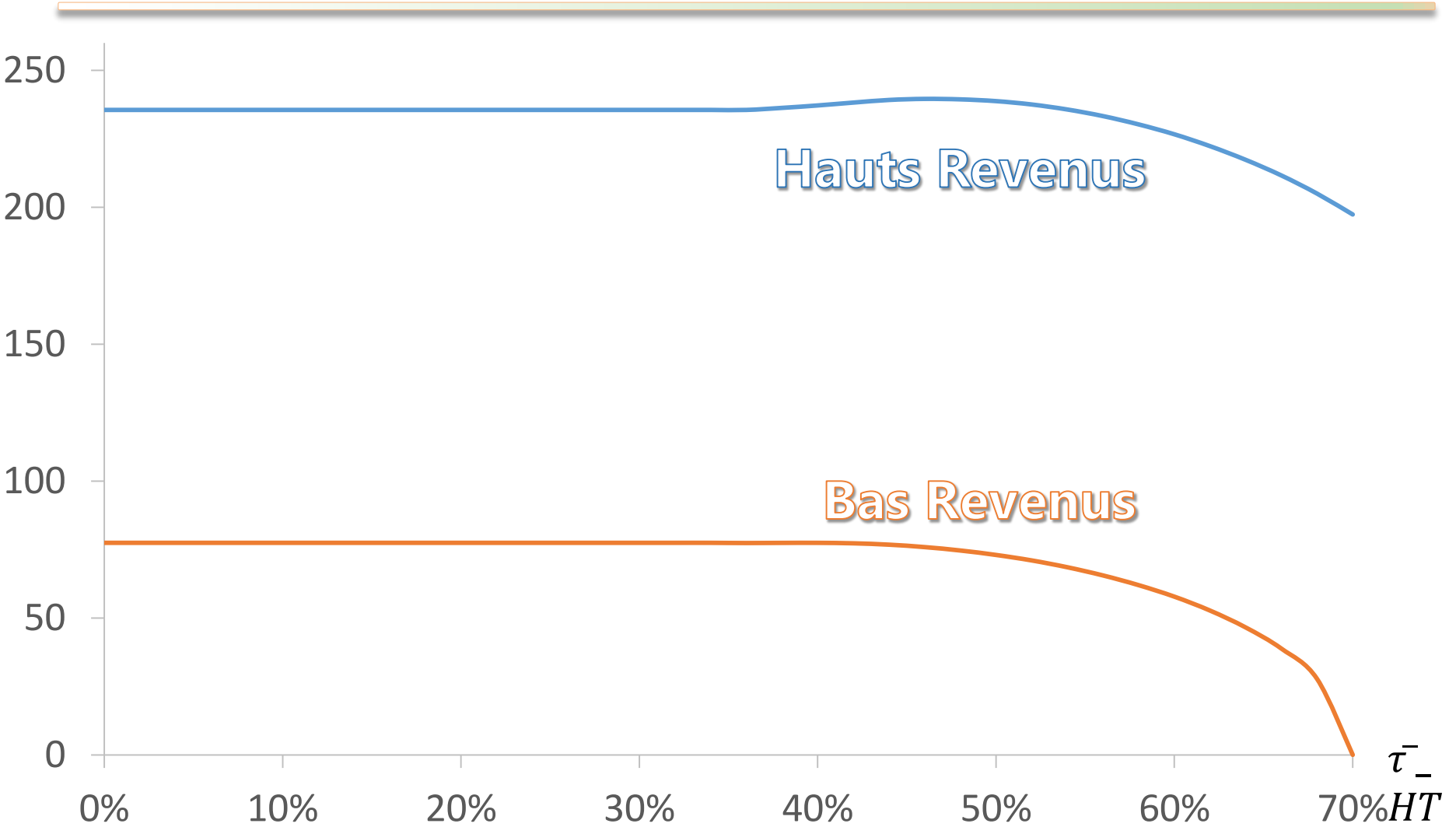
Différence: pas d'effet d'éviction

- Revenus modestes
 - Ménages éloignés
- } *Relogement vers des zones + accessibles / Favorise accès aux centres urbains des revenus modestes*

Effets sur les ménages:

- utilité : distorsion (-) / redistribution (+)
- solvabilité: distorsion (+)

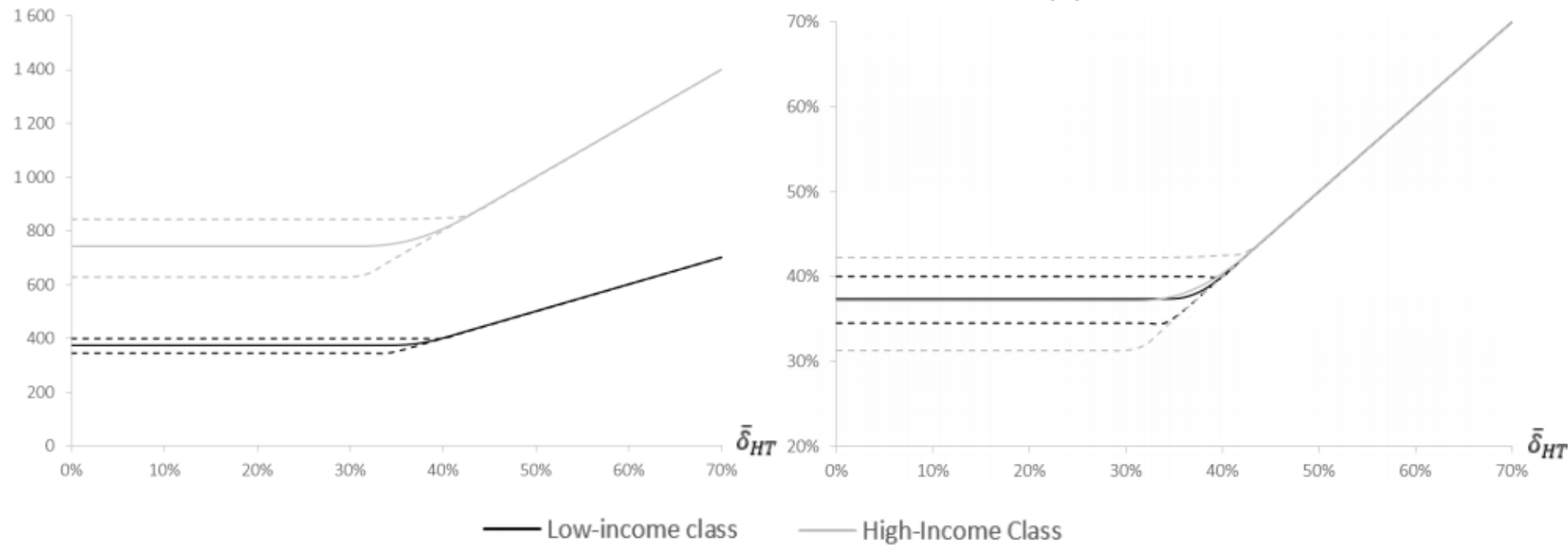
CAS CHT - UTILITÉ DES MÉNAGES



CAS CHT - SOLVABILITÉ DES MÉNAGES

(a) Nominal value

(b) % of income



For each Figure, the plain line represents the mean solvency level of the considered income class, whereas the lower and upper dashed lines represent the minimum and maximum solvency levels, respectively. The solvency level is measured either in nominal value (a) or as a fraction of income (b).

INFLUENCE DES COÛTS DE TRANSPORT

Quid d'une hausse de coût de transport?

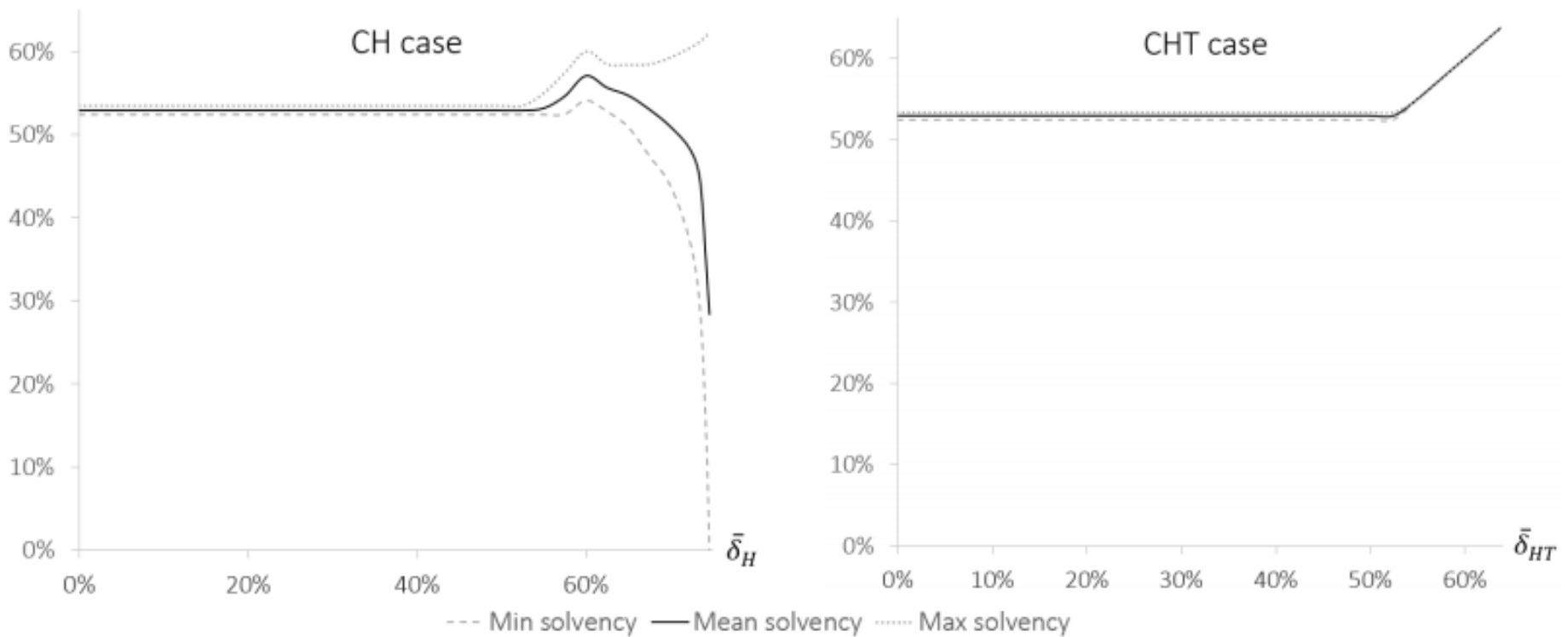
- simulation: doublement du coût de transport
- à court terme: ménages fragilisés, en particulier les + éloignés
- renchérissement des prix immos au centre \Rightarrow effet d'éviction renforcé dans cas CH
- à long terme: mesure CHT protège mieux que mesure CH

Quid de stratégies d'adaptation des ménages modestes?

- simulation: division par 2 du coût de transport des ménages modestes
- ménages modestes - sensibles au coût du transport \Rightarrow incitation à l'éloignement
 \Rightarrow stratégies d'adaptation peuvent détériorer solvabilité des ménages modestes
- encore une fois, contrainte CHT protège mieux que contrainte CH

ET DANS LA VRAIE VIE ?

Application à l'IdF



CONCLUSIONS

Faut-il mettre en place des mesures prudentielles?

- En règle générale: régulation liée à défaillances de marché
- Cas de l'accès au logement
 - ménages n'appréhendent pas bien le risque de défaut, et acceptent donc des taux d'effort trop élevés (Hanna et al., 2012)
 - coût du transport sous-estimé (Meissonnier, 2014; Montagnon and Ringenbach, 2013; Rocci, 2007) et mal pris en compte (Coulombel et Leurent, 2013)
 - volatilité du prix de l'énergie difficile à prévoir/intégrer dans choix localisation

⇒ réponse: oui!

CONTINUER À LIMITER LE TAUX D'EFFORT LOGEMENT ?

Ménages aisés: grands bénéficiaires de la contrainte logement

- Jouissent de l'effet de redistribution / peu affectés par l'effet de distorsion
- Hausse du bien-être

Ménages modestes: en subissent les effets pervers

- Incitation à l'éloignement / éviction du centre ville
- Budget transport élevé \Rightarrow risque d'insolvabilité accru
- Baisse du bien-être

Intégration du coût de transport permettrait de remédier à la plupart des défauts des mesures prudentielles actuelles

COMMENT FAIRE ?

Expériences précédentes: Transportation Credit Mortgages (US)

- Augmentation de capacité d'emprunt dans « transit-friendly areas »
- Succès très limité
 - Hausse très modérée de la capacité d'emprunt
 - Manque de communication par les banques

Quels enseignements en tirer?

- Mieux relier aux vrais coûts de transport subis par le ménage
- Insister sur l'aspect information / prise de conscience
- Accompagner par subventions sur abonnements TC