

MOBILITÉS RÉSIDENTIELLES ET QUOTIDIENNES DES BI-ACTIFS

127

FABRIQUE DES INÉGALITÉS SPATIALES DANS LE BAS-RHIN

JUILLET 2014

↖ ↗ ↘ ↙ ↕ ↔ ↠ ↡ ↢ ↣ ↤ ↥ ↦ ↧ ↨ ↩ ↪ ↫ ↬ ↭ ↮ ↯ ↰ ↱ ↲ ↳ ↴ ↵ ↶ ↷ ↸ ↹ ↺ ↻ ↼ ↽ ↾ ↿ ↺ ↻ ↼ ↽ ↾ ↿ DÉPLACEMENT



Les ménages bi-actifs représentent le type de ménage le plus fréquent dans la population et celui qui regroupe la part la plus importante de la population des ménages. Leur présence massive dans le périurbain et leur propension à parcourir des distances plus importantes amènent naturellement à s'interroger sur ce qui, d'une part, structure leur mobilité résidentielle et, d'autre part, sur les incidences de ces choix en matière de mobilité.

Le présent travail, tout en confirmant l'importance de la présence de ces ménages

dans le périurbain et leur forte contribution à la production des distances parcourues en voiture, permet d'en illustrer le caractère quasi inéluctable.

Compte tenu des spécificités économiques de ces ménages, les analyses permettent également d'illustrer les enjeux sociaux, économiques et environnementaux liés aux conséquences croisées du fonctionnement territorial du marché immobilier et d'une mobilité notamment caractérisée par un accroissement de la vitesse.

Mobilité résidentielle – raisons (anti)économiques d'un choix

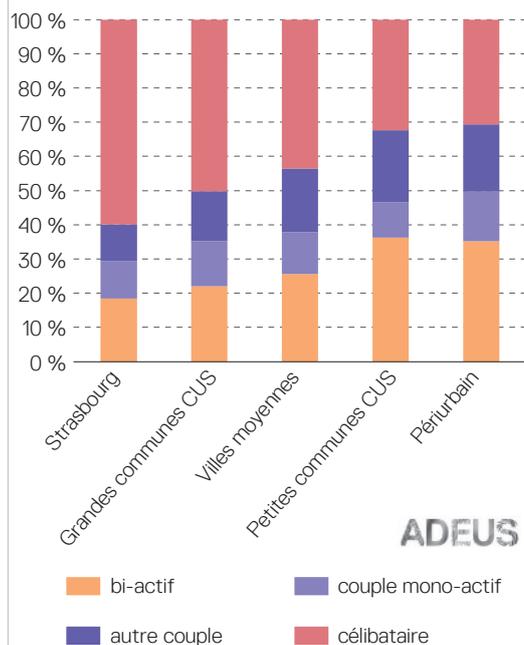
Le ménage bi-actif : prototype du ménage périurbain ?

Les ménages dits « bi-actifs » – lorsque les deux conjoints travaillent – représentent 29 % des ménages du Bas-Rhin (soit 40 % de la population). Pour les trois-quarts, les deux conjoints travaillent à temps plein et, lorsqu'il y a un temps partiel, cela concerne très majoritairement la femme.

Comme pour l'ensemble des couples, ces ménages sont plus largement représentés hors des centralités comme le montre le graphique suivant. **De fait, l'espace périurbain est avant tout celui des couples avant d'être celui des ménages bi-actifs.**

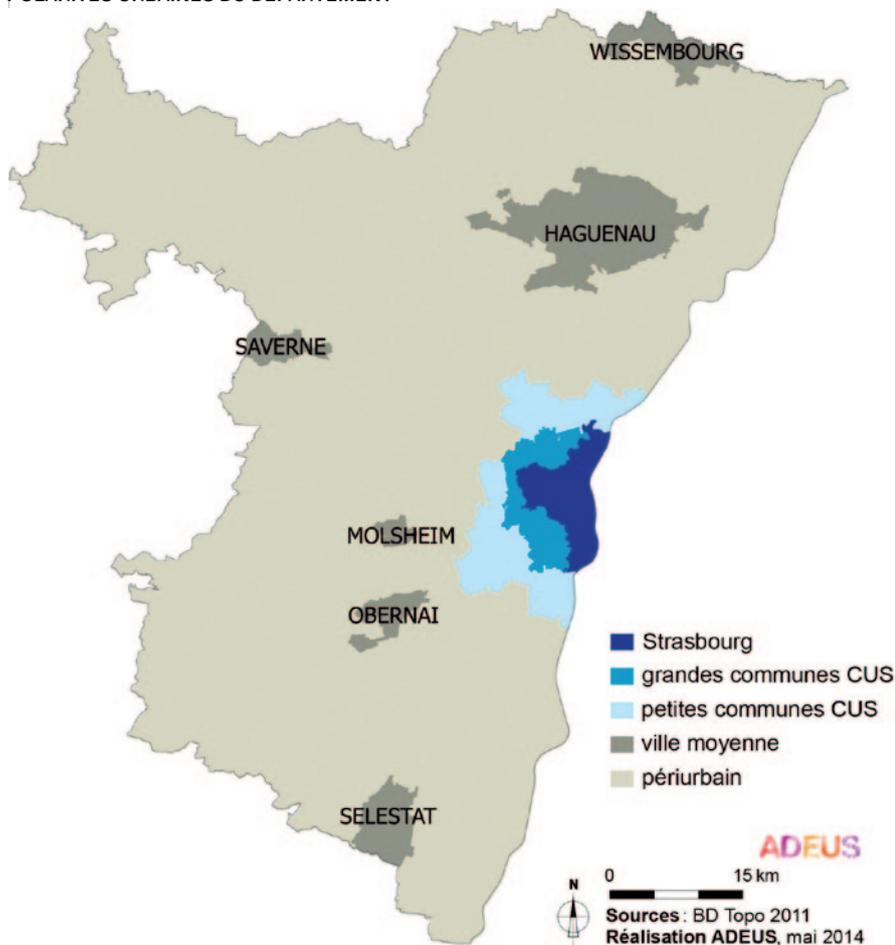
La localisation des ménages en couple, avec ou sans enfant dans le périurbain est assez largement présentée comme un choix lié à des préférences personnelles, ce que confirment les travaux issus de l'enquête Modes de vie.

DISTRIBUTION DES DIFFÉRENTS TYPES DE MÉNAGES EN FONCTION DES TYPES DE TERRITOIRES



Source : EMD 2009

POLARITÉS URBAINES DU DÉPARTEMENT



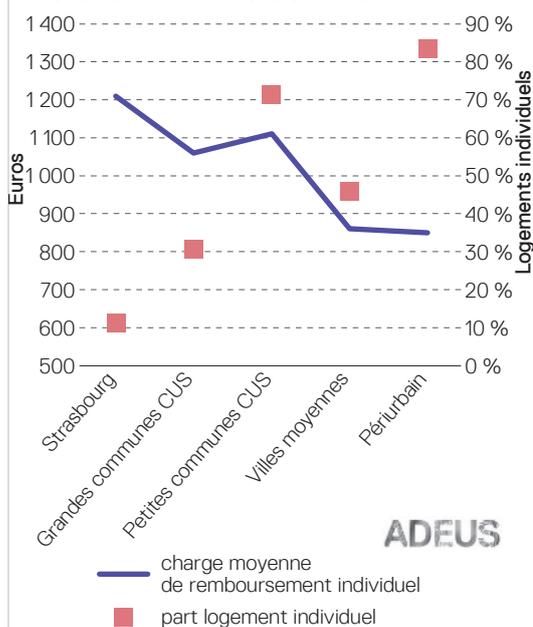
Le périurbain, choix ou fatalité ?

L'évolution des modes de vie des ménages s'exprime notamment par le souhait de logements plus spacieux dans un cadre de vie apaisé et disposant d'espaces verts. Ces souhaits se traduisent par une forte demande pour la maison individuelle et trouvent principalement leur réalisation dans les villages et les petites centralités. L'accession à un bien immobilier dans un cadre jugé plus apaisé constitue ainsi une réelle aspiration pour les couples et **leur sur-représentation en dehors de l'agglomération est le résultat de la rencontre de ces préférences avec le marché.**

Dans le cœur de l'agglomération, la maison individuelle est un produit rare et cher et, pour ces deux raisons, accessible à une frange limitée de la population.

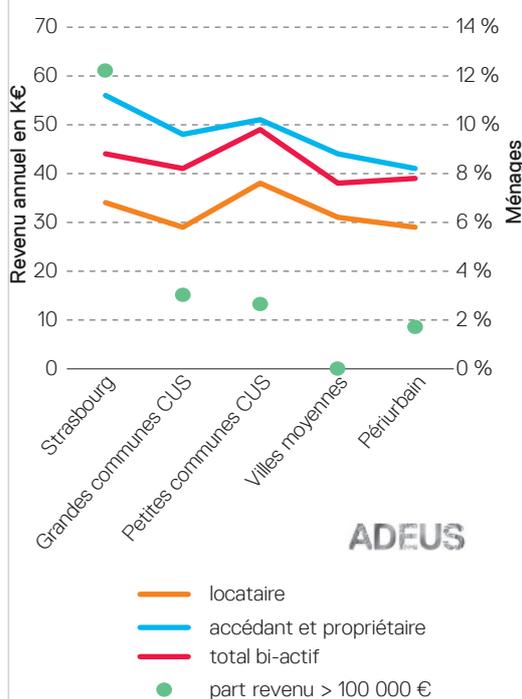
Le graphique montre bien l'énorme disparité en matière d'offre de logements individuels sur le territoire, et la relation classique inverse entre prix et niveau d'offre.

CHARGE DE REMBOURSEMENT DES LOGEMENTS INDIVIDUELS POUR LES MÉNAGES EN COUPLE ET PART DE L'OFFRE EN LOGEMENTS INDIVIDUELS EN FONCTION DE L'ARMATURE URBAINE



Source : EMD 2009

REVENU MOYEN DES BI-ACTIFS ET PART DES MÉNAGES À HAUT REVENU EN FONCTION DU STATUT D'OCCUPATION DES LOGEMENTS ET DE L'ARMATURE URBAINE



Source : EMD 2009

Les données sur les revenus moyens des bi-actifs, en fonction de leur statut d'occupation du logement, tendent à confirmer cette hypothèse.

Strasbourg présente un niveau de revenu moyen des ménages bi-actifs élevé, et est également le territoire qui accueille le plus fort taux de ménages dans la tranche de revenu la plus élevée.

La mise en parallèle des deux graphiques précédents fait ressortir le caractère inéluctable de l'attrait des espaces les moins centraux pour les ménages en couple et, a fortiori, ceux avec enfants, compte tenu de la charge sensiblement plus élevée que représente un logement individuel à Strasbourg et, plus généralement, dans l'agglomération par rapport au reste du département, villes moyennes incluses.



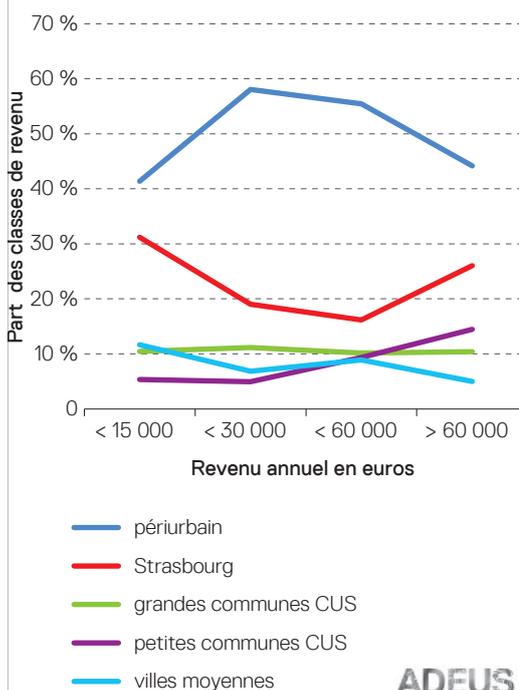
Une logique de localisation résidentielle qui contribue à forger l'identité sociale des territoires

La prééminence du périurbain comme lieu d'installation des ménages bi-actifs contribue à construire une forte identité sociale des territoires.

Compte tenu des éléments évoqués précédemment, le périurbain apparaît nettement comme le territoire privilégié de la classe moyenne, également caractérisé par une sous-représentation des ménages les plus modestes. Néanmoins, le graphique ci-après montre également que ce sont bien les tranches intermédiaires de revenu qui y sont surreprésentées, les ménages bi-actifs ayant les plus hauts revenus y étant quant à eux plutôt sous-représentés.

Sur ce dernier point, la carence en logement social dans le périurbain, mais également dans les petites communes de la CUS, explique partiellement cette distribution. On peut ajouter que compte tenu des réticences des bailleurs sociaux à investir le périurbain, et ce pour des questions de gestion économique de leur parc, cette situation reste à ce jour problématique et fait l'objet d'orientations en ce sens dans les documents cadre que sont les SCoT.

DISTRIBUTION DES MÉNAGES BI-ACTIFS EN FONCTION DU REVENU ET DU SECTEUR DE RÉSIDENCE



Source : EMD 2009

ADEUS

Le cœur de l'agglomération se caractérise ainsi par la surreprésentation des ménages bi-actifs les plus modestes, mais également des plus aisés.

Les grandes communes de la CUS présentent la singularité d'accueillir une proportion relativement équilibrée des différents niveaux de revenus. A l'échelle des communes, c'est le secteur du Bas-Rhin présentant le plus fort niveau de mixité sociale, pour les ménages bi-actifs de tout le Bas-Rhin.

Les petites communes de la CUS sont-elles caractérisées par une surreprésentation des classes moyennes supérieures et des ménages les plus aisés.

Enfin, les villes moyennes, comme le cœur de l'agglomération sont marquées par une surreprésentation des ménages bi-actifs à plus faible revenu, quoique dans une proportion moins forte que Strasbourg. Ces villes sont également caractérisées par une relative faiblesse des ménages bi-actifs à fort revenu, les rapprochant à cet égard des communes du périurbain.

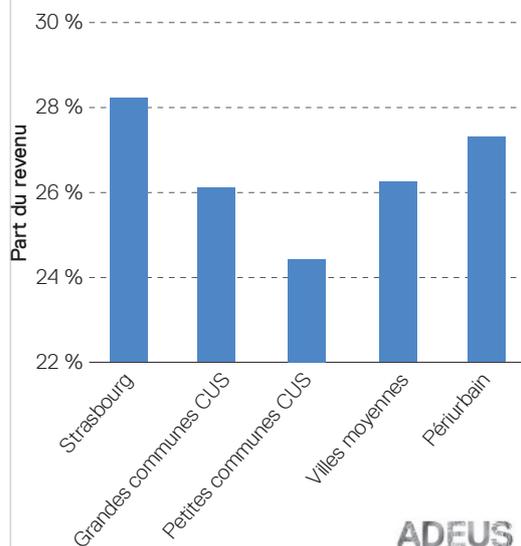
De l'inégalité à la fragilité économique des territoires

Pour autant qu'elle soit plus abordable, l'offre de logement individuel dans le « périurbain » ne constitue pas un poids financier moins important pour les accédants dans ces territoires. En effet, la seule charge de remboursement des prêts immobiliers pour des logements individuels est quasiment identique quel que soit le territoire considéré et représente entre 24 et 28 % du revenu.

Si la charge de remboursement frappe en moyenne de manière relativement uniforme les ménages, il n'en est pas de même pour les charges de déplacement. Comme l'ont montré les travaux sur les migrations alternantes, les résidents des villages et petites centralités parcourent en moyenne des distances sensiblement plus importantes que les résidents des agglomérations pour travailler.

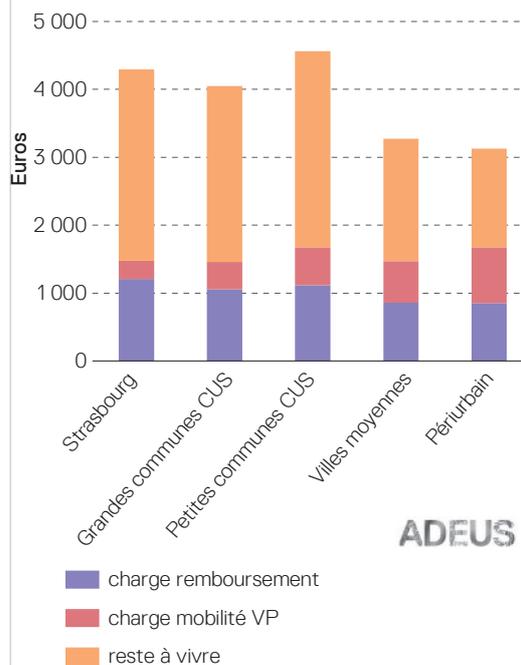
En ne tenant compte que des accédants à la maison individuelle, cette différence se retrouve avec des distances parcourues en voiture qui, à l'échelle du ménage, vont du simple au double selon que l'on réside à Strasbourg ou dans le périurbain.

PART DU REVENU CONSACRÉE AU REMBOURSEMENT DU PRÊT IMMOBILIER POUR L'INDIVIDUEL



Source : EMD 2009

RESTE À VIVRE* POUR LES ACCÉDANTS EN FONCTION DE L'ARMATURE URBAINE



Source : EMD 2009

* Reste à vivre : revenu restant après déduction de la charge de remboursement et de celle de la mobilité voiture.

La prise en compte des coûts liés aux déplacements voiture tend à niveler le budget global habitat-mobilité entre les différents territoires. Compte tenu des différences observées en matière de revenu, les ménages résidant dans le reste du département affichent un reste à vivre représentant 46 % de leur revenu initial, contre 65 % pour les ménages accédants résidant à Strasbourg.

Ceci interroge naturellement sur la prise en compte des coûts liés aux déplacements dans les dossiers de prêt.

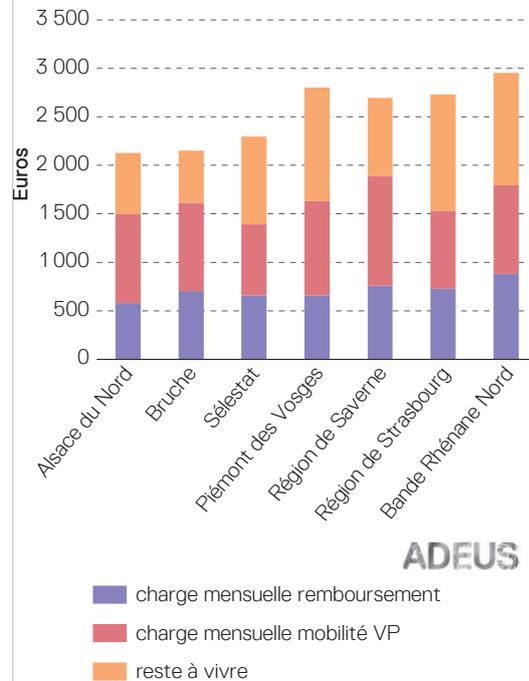
La seule discrimination par la charge de remboursement, alors qu'elle est censée constituer une barrière au surendettement, apparaît comme insuffisante pour prévenir à elle seule les situations de fragilisation économique des ménages liées à leurs choix résidentiels.

Les données sur le reste du département constituent la moyenne de situations qui, du point de vue du revenu et des charges, peuvent être assez contrastées suivant les territoires comme le montre le graphique suivant.

Ici encore, les écarts entre territoires ne concernent pas tant le revenu moyen, mais bien la partie reste à vivre du revenu, avec un territoire comme le SCoT de la Bruche où le reste à vivre correspond à 25 % du revenu initial, contre 44 % dans le SCOTERS.

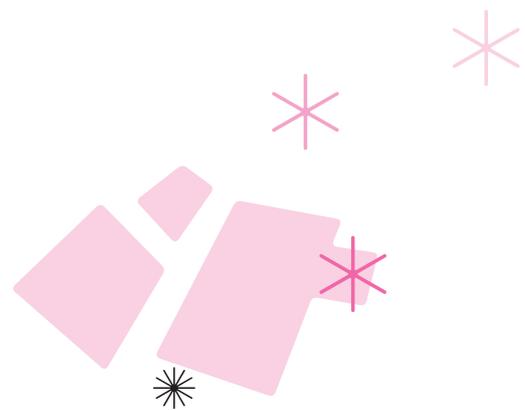
La différence importante qui peut exister entre les différents territoires ou types de territoires est largement liée à la question de la charge déplacement, elle-même directement liée aux distances parcourues par les résidents.

CHARGES ET RESTE À VIVRE POUR LES MÉNAGES DES VILLAGES ET PETITES CENTRALITÉS DES DIFFÉRENTS SCOT*



Source : EMD 2009

* Le nombre de ménages enquêtés dans le SCoT de l'Alsace Bossue est insuffisant pour assurer une validité statistique.



Mobilité quotidienne, des questions de distance avant tout

La distance principalement réalisée en voiture, induisant la charge de mobilité surdéterminante dans les écarts observés sur les restes à vivre est, *in fine*, l'élément le plus discriminant de la mobilité quotidienne entre les différents territoires.

La logique voudrait qu'à des distances plus longues correspondent des temps de parcours plus importants. Ces temps plus importants contribueraient soit à accroître le temps global de déplacement à l'échelle de la journée, soit à diminuer le nombre de déplacements réalisés par jour de façon à limiter le temps global de déplacement quotidien¹.

Le tableau suivant présente la mobilité (nombre de déplacements par jour), la distance moyenne quotidienne ainsi que la somme des temps de déplacements.

ÉCARTS DE MOBILITÉ DE DISTANCE ET DE TEMPS DE DÉPLACEMENT MOYEN PAR PERSONNE AU SEIN DES MÉNAGES CONSIDÉRÉS

		Strasbourg	Périurbain	Écart
BI-ACTIFS accédants	mobilité	3,65	4,25	16,3 %
	distance	15	38	156,7 %
	temps	60	74	22,7 %
Tous ménages avec au moins un actif	mobilité	3,84	3,96	3,3 %
	distance	17	35	102,0 %
	temps	73	74	0,5 %

On retrouve dans ce tableau les écarts importants entre territoires sur le champ des distances de déplacement. Ainsi, la distance globale à l'échelle de la journée sera à minima le double pour ceux résidant dans des communes rurales ou petites centralités par rapport aux ménages résidant à Strasbourg. Ceci s'applique aux ménages bi-actifs accédants, comme aux autres ménages ayant au moins un actif.

En revanche, comparativement aux distances parcourues, le nombre de déplacements ainsi que

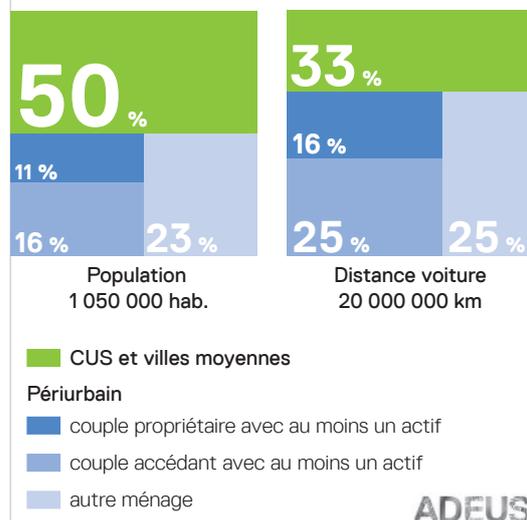
1. Ce rapport entre temps de déplacement distance et vitesse est une relation classique dans l'étude de la mobilité connue sous le nom de conjecture de Zahavi, stipulant que le budget temps-transport des individus reste stable à l'échelle de la journée et qu'un accroissement de la distance est en général associé à un accroissement de la vitesse, sans modification du nombre de déplacements réalisés.

le temps de déplacement quotidien ne varient que peu entre les ménages résidant à Strasbourg et ceux résidant dans les communes rurales et petites centralités.

Ainsi, les ménages sont en mesure de s'installer dans un espace périurbain même lointain parce que la distance n'impacte que marginalement ou pas du tout leur temps global de déplacement.

Ce faisant, la vitesse constitue une variable structurante de l'évolution du fonctionnement du territoire, permettant aux ménages de palier aux déséquilibres territoriaux entre offre et demande de logements.

DONNÉES MOBILITÉ ACCÉDANTS – MOBILITÉ VERS TRAVAIL



L'importance de ces différences observées à l'échelle du ménage se retrouve à l'échelle de l'ensemble du territoire.

En 2009, sur les 20 millions de kms parcourus quotidiennement en voiture dans le Bas-Rhin, le quart est le fait de ménages d'un ou deux actifs en accession dans le périurbain. Cette part s'élève à un peu plus de 40 % si on leur associe les propriétaires dans le périurbain.

Conclusion et enjeux

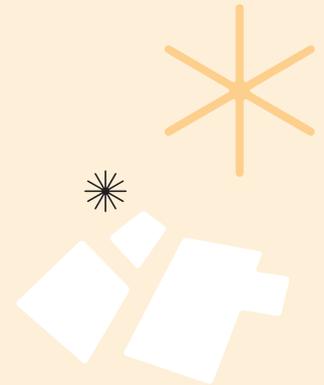
La voiture est sans conteste le mode privilégié de la vitesse et celui qui a ouvert, en se démocratisant, les portes de la campagne aux urbains en quête d'accès à la propriété. Mais, si la voiture en est l'outil individuel le phénomène de dissociation entre lieux de travail et de résidence a été rendu possible par les améliorations successives qu'a connu le réseau routier au cours des cinquante dernières années.

Les logiques de localisation des ménages bi-actifs et, plus largement des ménages en couple, sont largement structurées par le marché du logement. Le souhait de ces ménages de résider dans un environnement plus apaisé, ou perçu comme tel, les pousse en majorité, compte tenu de l'offre et leurs revenus, vers le périurbain.

Si, compte tenu des coûts immobiliers plus faibles, ce choix permet de conserver une charge relative de remboursement acceptable pour ces ménages, il induit une charge de mobilité voiture qui peut, dans certains cas,

s'avérer problématique, notamment en cas de variation sensible des prix de l'énergie.

Ce double constat en matière de localisation d'une part, et de charges liées aux déplacements d'autre part, souligne l'enjeu à amorcer une réduction des distances de déplacement entre lieux de résidence et lieux de travail. En effet, l'impact environnemental lié au surcroît de pollution généré par un éloignement croissant entre lieux de vie et de travail, se double d'une problématique de fragilisation économique potentielle d'une partie restant à évaluer de la population face à l'évolution des coûts de l'énergie. A travers ces enjeux, c'est bien l'un des éléments de l'organisation métropolitaine qui est en question et qu'il serait utile d'éclairer avec une perspective parallèle sur les logiques d'implantation des activités. Les logiques de l'organisation métropolitaine posent également la question de la consommation foncière et des enjeux liés à sa modération, que ce soit pour la fonction résidentielle comme pour la fonction productive.



Pour en savoir plus :

Les notes de l'ADEUS n°126 : Localisation de l'emploi et choix résidentiels : quels liens existe-t-il
<http://www.adeus.org/productions/les-notes-de-ladeus-ndeg126-habitat>

Les notes de l'ADEUS n°103 : Modes de vie des bas-rhinois en 2012 : six façons d'organiser sa vie quotidienne
<http://www.adeus.org/productions/les-notes-de-ladeus-ndeg103-modes-de-vie>

Les notes de l'ADEUS n°79 : Modes de vie des bas-rhinois en 2012 : quels déterminants aujourd'hui
<http://www.adeus.org/productions/les-notes-de-ladeus-ndeg79-modes-de-vie>

Les notes de l'ADEUS n°35 : Où sont les marges d'action pour réduire l'usage de la voiture
<http://www.adeus.org/productions/ou-sont-les-marges-d-action-pour-limiter-l-usage-de-la-voiture>

Les déplacements domicile-travail en 2009 : résultats nationaux, INSEE janvier 2013



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

Directrice de publication : **Anne Pons, Directrice générale de l'ADEUS**
Equipe projet : **Benjamin Puccio (chef de projet), Nathalie Griebel**
N° projet : **1.1.3.2** - Photos et mise en page : **Jean Iseemann**

© ADEUS - Numéro ISSN 2109-0149
Notes et actualités de l'urbanisme sont consultables sur le site de l'ADEUS www.adeus.org