

Le lien entre mobilité et valeur du logement

Par Marc WIEL, consultant

Paru dans le numéro 135 de la revue Etudes foncières : Septembre octobre 2008

Dans les grandes métropoles, on a de longue date établi un lien entre la valeur des logements et leur accessibilité, mais l'on ne sait toujours pas coordonner correctement les politiques du logement avec celles des transports, de l'emploi et de l'urbanisme

Comment concevoir le lien qui existe entre la valeur des logements et la mobilité des habitants d'une métropole. Cet article posera peut être plus de questions ou formulera plus d'hypothèses d'interprétation qu'il n'apportera de réponses étayées par des recherches. Les réponses à ces questions devraient avoir des conséquences sur la façon de concevoir l'organisation et la gestion des grandes agglomérations. Il y a une relation étroite entre les prix moyens des logements et le budget temps en déplacement (au moins dans les grandes agglomérations). Comment les spécialistes de chacun de ces domaines (logement et déplacement) analysent-ils les divers aspects de la question et en arrivent-ils le plus souvent à l'éluder ?

Comment l'étude du prix des logements élude la question des déplacements...

Deux types d'approche sont utilisés dans l'étude du prix des logements. Le premier s'intéresse au marché local et privilégie l'approche microéconomique (qualifié par le terme d'hédonique...). Il part du principe que les ménages ont des consentements à payer différents du fait de leurs ressources différentes mais aussi du fait qu'ils ne recherchent pas tous la même chose et que symétriquement les logements disponibles n'ont pas tous les mêmes qualités, par eux même ou du fait de leur environnement social, de la présence (ou de la distance) des équipements et des emplois. La confrontation des deux permet de simuler comment les prix reflètent la façon dont les ménages se répartissent les logements existants. Cet outil a surtout une vertu pédagogique car il exige des données nombreuses et difficiles (voire impossibles) à obtenir pour pouvoir croiser finement entre elles toutes les caractéristiques des ménages et des logements. De ce fait les modèles utilisés voient leur capacité d'explication restreinte. Ils ne permettent pas d'isoler la responsabilité sur les prix d'une insuffisance quantitative de logement ou celle d'un défaut de cohérence des localisations des logements par rapport aux emplois compte tenu des moyens disponibles

de déplacement. C'est pourquoi on cherche plus souvent à interpréter l'évolution du prix des logements par des approches macroéconomiques. Elles sont d'autant plus logiques qu'effectivement on constate un certain parallélisme entre l'évolution des prix des logements de territoires différents.

Jacques Friggit a ainsi mis en évidence la relation prépondérante, entre évolution des revenus des ménages et évolution du prix des logements en examinant des séries temporelles de longue durée. L'idée centrale de son analyse¹ est qu'à partir du moment (qu'il situe vers 1965) où les marchés immobiliers purent fonctionner normalement (sans interventionnisme étatique excessif sur les loyers), les prix des logements ont eu tendance à évoluer parallèlement aux revenus disponibles des ménages. Il montre également l'étroite corrélation qui existe entre les revenus moyens des ménages et les prix moyens des logements, par exemple dans les divers arrondissements parisiens. Il prend bien soin d'écrire qu'il s'agit là d'une observation empirique et non de la validation d'une théorie. Comme il traite d'évolution dans le temps il raisonne sur des indices d'évolution construits à partir de prix différents en des lieux différents mais aux mêmes dates. Ses corrélations ne signifient donc pas (mais une lecture trop superficielle pourrait le laisser croire) que les prix moyens de logements similaires seraient partout les mêmes, là où la distribution des revenus serait la même qu'au niveau national.

La relation prix /revenus, qui était restée relativement stable depuis 1965, ne l'est plus depuis 2001, mais comme pour l'instant le pronostic le plus courant est celui d'un « atterrissage en douceur » (de ce décrochage). Cela signifie que personne n'envisage de retour des prix dans le « tunnel » mis en évidence par Jacques Friggit pour la période 1965/2001, avant un certain temps. Le dérapage constaté depuis 2001 serait-il donc la conséquence d'une variable macroéconomique nouvelle qui serait restée inefficace jusqu'à présent ? Est-il au contraire l'effet de variables microéconomiques attachés aux spécificités des marchés locaux ? Probablement un peu des deux puisque les variations de prix récentes n'ont pas été plus homogènes selon les territoires que ne l'étaient auparavant (quand la relation prix / revenus était stable) les prix moyens de logements identiques dans des territoires où les revenus des ménages seraient comparables. Mais dans quelle proportion ? C'est pour l'instant le grand mystère du fait que nous n'avons pas de modèle théorique articulant les approches microéconomiques et macroéconomiques.

Cela n'empêche pas de simplifier le problème en disant que si les logements sont globalement chers, c'est sans doute qu'il en manque globalement. Ce point de vue contient évidemment sa part de vérité mais il n'épuise pas l'analyse. Où par exemple faudrait-il localiser les logements supplémentaires pour peser effectivement sur le marché compte tenu de la localisation des emplois et de l'offre en déplacements ? Si on n'aborde pas cette question c'est que le marché est supposé être unifié, ou qu'il doit le devenir. On raisonne donc toujours comme si la ville était concentrée en un

¹ Voir « Prix des logements, produits financiers immobiliers et gestion des risques », édition Economica , 2001

point. Cela revient implicitement à nier l'incidence d'un lien entre mobilité quotidienne (les possibilités de déplacements) et le coût du logement, ou à le juger négligeable. Si la question de la mobilité et celle des prix des logements sont déconnectées l'une de l'autre c'est que l'on admet une fois pour toute que la mobilité doit être la variable d'ajustement entre les comportements de localisation des entreprises et des ménages. Mais, dans les grandes agglomérations, peut-être cela n'est-il plus aussi facile, en particulier compte tenu des problèmes climatiques ou énergétiques ou compte tenu des coûts de fonctionnement des transports collectifs?

... et vice-versa

Rappelons dans ses grandes lignes la méthode qui depuis toujours tente d'apprécier l'utilité des infrastructures nouvelles. Elle commence par évaluer les temps gagnés par la nouvelle infrastructure, elle en donne un équivalent monétaire, puis elle soustrait de cette somme les coûts associés à diverses nuisances (bruit, pollutions, accidents, effet de serre). Le solde obtenu est rapproché du coût de l'infrastructure en faisant des hypothèses sur le coût de l'argent.

Cette méthode certes discutable (et discutée) fait l'objet de constantes améliorations et elle permet de comparer l'intérêt respectif de plusieurs projets. En milieu interurbain, c'est assurément une méthode intéressante car dans ce cas l'impact en retour de l'infrastructure sur les localisations a peu d'effet sur les flux. Ce n'est pas le cas en milieu urbain où cette méthode est très critiquée pour son caractère tautologique. Les effets de l'infrastructure sur les localisations suppriment assez vite les gains de temps. On ne doute pas qu'il y ait un gain, sinon les ménages ou entreprises ne se délocaliseraient pas, mais il ne s'agit pas d'un gain de temps.

La tautologie réside dans le fait que l'on évalue l'avantage qu'il y a à faciliter la mobilité en s'appuyant, pour l'essentiel, sur des données issues de l'observation de cette même mobilité. Cela n'avait pas d'inconvénient tant que tout le monde était à priori convaincu que, de toute façon, la mobilité était fondamentalement une « valeur », un gage de développement pour les économistes, ou d'émancipation pour les sociologues. Mais les temps ont changé. Il convient d'admettre qu'en milieu urbain il est désormais illusoire de vouloir dissocier l'impact de l'agencement urbain (la disposition des éléments qui occupent le sol) de celui de l'organisation des mobilités.

C'est en adoptant ce point de vue, qu'il deviendra possible d'évaluer les performances d'un système urbain global. Ces performances seront celles attachées aux interactions sociales permises par l'action combinée de l'agencement urbain et de la mobilité, avec un niveau de performance effective (et non de potentialité de performance sur laquelle d'autres paramètres pourraient peser) qui s'évaluera autant du point de vue économique que social ou environnemental. Une telle évaluation pourrait alors se revendiquer effectivement d'une prise en compte la notion de développement durable dans toutes ses composantes : cessons de défendre à tout prix l'idée que telle mobilité est plus durable qu'une autre, ou que tel agencement est plus durable qu'un autre, pour mieux *rapatrier le problème dans sa discipline*. Le flou qui caractérise les notions de développement

durable permet en effet de donner un vernis « durable » à des thèses défendues depuis toujours par les différentes familles de spécialistes des diverses politiques urbaines.

Au contraire, en admettant la thèse d'une évaluation systémique, il devient possible de s'interroger pour savoir comment l'agencement urbain et les conditions de déplacement se combinent pour contenir ou amplifier le taux d'effort des ménages dans l'habitat...

Une compétition accrue pour le sol

La progression simultanée des temps de déplacement et des prix du logement résulte d'une compétition accrue pour le sol.

Si J. Friggit a trouvé un invariant (qui s'avèrera, peut-être, ne plus en être un depuis 2001 si « atterrissage en douceur » il y a) entre évolution des prix des logements et revenus, Y.Zahavi (chercheur à la banque mondiale dans le domaine des transports²) en avait trouvé un autre quelques années plus tôt en matière de déplacements. Le temps consacré aux déplacements variait peu, en effet, entre les différents pays développés à différentes époques de leur développement et dans ces pays la part du budget des déplacements (non plus en temps ais en argent) tournait autour de 5 ou 15% suivant que les personnes étaient motorisées ou non. Cela a fait dire à Jean Pierre Orfeuil³ que nous ne sommes pas des « minimiseurs » de coûts de déplacement mais des « maximiseurs » d'opportunité d'activités, sous contraintes de temps et d'argent. Cette formule illustre bien l'existence d'arbitrages complexes de personnes qui cherchent toutes à optimiser ce que la facilité de se mouvoir rend possible de faire, c'est-à-dire des interactions sociales. Mais peut-on mettre, pour autant, dans le même sac tous les déplacements quand on sait à quel point leurs caractéristiques (nombre, durée, coûts, modes) varient selon les personnes, les motifs, ou les contextes urbains ? Y.Zahavi comme J. Friggit se contente d'une observation macroéconomique tout à fait empirique. La ville est diverse et nous n'avons pas que cela à faire, de nous déplacer dans une journée qui ne dure que 24h. Cette constance du temps des déplacements paraît donc assez normale. Or une telle constance ne vient pas de l'égale diversité des systèmes urbains. Elle vient du fait que le système urbain est lui-même un dispositif fait pour optimiser non pas, à proprement parler, les déplacements, mais le rapport entre le coût de ces déplacements et, d'autre part, la quantité et la qualité des interactions sociales rendues possibles par ces déplacements.

Ces optimisations permanentes suscitent une compétition généralisée pour l'usage des sols dont la répartition des densités sera le produit. Toutefois ce budget temps ne serait constant (moins d'une heure en Province et une heure vingt minutes en Ile de France) que pour une taille d'agglomération donnée : s'il varie selon la taille de l'agglomération peut-on alors dire qu'il est constant ? Les spécialistes de la mobilité l'expliquent par le fait que dans les plus grandes agglomérations il y a plus d'opportunités d'aller plus loin

² Cf sur internet « Une petite histoire de la conjecture de Zahavi » par paméla Hourdez.

³ Dans « Mobilités urbaines, l'âge des possibles » éditeur carnets de l'info, à paraître en novembre 2008.

ou que la vitesse est plus lente, manifestant une fois de plus leur difficulté à intégrer les effets rétroactifs de la mobilité sur les localisations.

Il existe là une analogie avec l'approche de J. Friggit, qui, s'intéressant au lien entre l'évolution du revenu des ménages et celui du coût du logement ne cherche pas à expliquer pourquoi le coût des logements est plus élevé dans les plus grandes agglomérations. Les spécialistes du logement comme ceux de la mobilité préfèrent chercher des invariants dans l'évolution (diachronique) plutôt que d'expliquer les différences (synchroniques) existantes selon la taille de l'agglomération.

L'écart en fonction de la taille de l'agglomération, aussi bien du budget temps de déplacement, que du coût moyen des logements, provient non de cette taille mais du « degré de compétition pour le sol » qui lui-même est généralement différent suivant la taille de l'agglomération. Cela renforce l'idée de ne pas faire complètement l'impasse sur l'approche micro économique, autrement dit de ne pas mettre tous les déplacements dans le même sac, indépendamment de la nature de la concurrence en jeu. Si je préfère aller à un supermarché plus éloigné de mon domicile, je ne lèse personne. Ce sont les supermarchés qui sont en concurrence entre eux, pas leurs clients. Si je choisis d'aller habiter dans un quartier où il y a beaucoup plus d'emplois que de logements sans y travailler, à l'inverse, il est certain que je vais contraindre quelqu'un à habiter plus loin de son emploi. Ma propre mobilité va me permettre d'optimiser le choix de ma résidence mais aussi d'allonger le déplacement travail de quelqu'un d'autre. Et c'est bien pour cela que la constante de Y.Zahavi varie suivant la taille de l'agglomération, sans que cela concerne tous les déplacements mais uniquement ceux qui renvoient à une concurrence entre les ménages (l'accès au travail et à l'habitat). Certains travaux récents⁴ montrent qu'elle croît également avec la diffusion des activités de loisir.

Le lien entre valeur du sol et accessibilité

Le principe de base du lien entre la croissance du temps de déplacement et celle du prix du logement, est que si les prix augmentent trop par rapport à mes revenus, je compense avec de la mobilité supplémentaire en m'éloignant de mon travail. Je fais ce qu'il faut pour trouver un habitat à mon goût mais moins cher et, si cela réclame des déplacements trop longs ou trop coûteux, je me résigne à payer plus cher mon logement ou à habiter plus à l'étroit. Quand la mobilité ne peut plus jouer aussi bien son rôle de substitut, c'est-à-dire quand le processus de concurrence est allé assez loin pour une partie suffisante de la population, un accroissement des coûts des logements peut alors apparaître d'autant plus nettement, car ce n'est pas le seul critère. A la fin il y aura bien un équilibre mais il se pourrait qu'il soit obtenu par élimination des candidats nouveaux à entrer dans la compétition. Le phénomène se stabiliserait (dans les pays développés) quand l'emploi dans la grande agglomération ne croîtrait pas plus aussi vite que ne

⁴ Voir « Les paradoxes de la mobilité » de Vincent Kaufman aux Presses polytechniques et universitaires romandes 2008.

s'enfuient les retraités à la recherche de logements leur offrant un meilleur rapport qualité prix.

Les grandes métropoles n'accueilleraient plus tous les emplois mais les partageraient avec des métropoles de taille inférieure. C'est au moins une hypothèse à étudier. Cette hypothèse rejoint la préoccupation de plus en plus courant dans les grandes agglomérations, quant à l'obligation devenue maintenant plus pressante, de maîtriser les problèmes de qualité résidentielle, afin de rester économiquement attractif.

Le surcoût du logement résultant de la concurrence supérieure liée à la taille de l'agglomération alimente la « rente foncière » laquelle est constituée de deux composantes, l'une liée à l'accessibilité aux emplois (par exemple au nombre d'emplois accessibles en une demi heure), et l'autre à la cote du quartier. Cette deuxième composante a pris progressivement plus d'importance que la première⁵. Quand la mobilité devient plus facile, l'accessibilité aux emplois s'homogénéise beaucoup plus entre les différents lieux du même bassin d'emploi que quand elle est restreinte, mais elle concerne en revanche un espace plus étendue. Cela rejoint bien l'idée que plus de facilité de déplacement détend dans un premier temps le marché de l'habitat, car cela pèse sur la valeur de cette première composante de la « rente foncière ».

Mais il ne faut pas oublier la seconde. La facilité des déplacements va permettre également à certaines entreprises qui y trouvent avantage de rester concentrées (ou de l'être davantage). Elle va surtout élargir la possibilité pour les plus riches d'accéder aux quartiers les plus convoités, lesquels vont fort naturellement « verrouiller » leur croissance et allonger par contre coup d'autant la mobilité des plus pauvres du moins quand ces quartiers convoités sont proches des concentrations d'emplois. Le processus de différenciation sociale peut alors se manifester à plus grande échelle ; il n'est pas la conséquence de la mobilité facilitée mais celle-ci en est assurément une condition permissive. Cela explique bien que cette deuxième composante de la « rente foncière » concentre ses effets sur les quartiers les plus convoitables. La ségrégation sociale n'est pas qu'une conséquence de l'inégalité des revenus ; c'est un principe actif de la formation des prix si, comme c'est le cas, le jeu des acteurs la favorise plus qu'il ne l'empêche.

Ce jeu des acteurs présente de multiples aspects que nous ne détaillerons pas ici, où domine le fait que les communes (chacune de son côté ou à plusieurs à travers les intercommunalités) font la chasse aux emplois tout en freinant l'ouverture de leur territoire à l'habitat. En moyenne, le coût de construction en vient à représenter moins de la moitié du coût total d'une nouvelle maison individuelle produite en Ile de France ou sur certains littoraux. Certes de nombreux comportements d'acteurs (ménages, propriétaires, investisseurs, promoteurs, entreprises, institutions) peuvent influencer le processus mais *in fine* leur résultante conforte actuellement davantage la tendance des catégories sociales à s'isoler les unes des autres et la mesure qui vise à ce que chaque commune construise 20 % de logement sociaux

⁵ Voir Olivier Morlet « Marché du logement et ségrégation spatiale » in Etudes Foncières n°85

apparaît comme une parade dérisoire, face à la force du processus de ségrégation spatiale.

La hausse des valeurs foncières est ainsi le produit de la difficulté de l'accessibilité aux emplois et de la discordance de la localisation des emplois et de celle des résidences. Mais en facilitant la mobilité, l'effet est différent sur chacune des composantes de cette hausse, la deuxième finissant par l'emporter sur la première. Le marché autoalimente ainsi le processus d'accroissement des prix des logements et du temps de déplacement habitat travail, jusqu'à la rupture de l'attractivité de l'agglomération. Prétendre n'en gérer les conséquences que par le logement social ou l'amélioration des transports collectifs, c'est alimenter un puits sans fond, pour les collectivités, car c'est ne traiter que les symptômes, jamais les causes. La question de la ségrégation sociale ne devrait plus être vue uniquement sous l'angle de l'insuffisante égalité d'un droit aux aménités urbaines, pour mieux appréhender son impact sur les prix des logements.

En quête de remèdes à mettre en œuvre.

Si la puissance publique veut concilier le développement économique, l'équité sociale et la qualité de l'environnement tout en maîtrisant les dépenses publiques, elle doit donc, en amont des politiques de logement social et de transport public, avoir des politiques foncières et contenir la discordance croissante entre les localisations de l'emploi et de l'habitat.

En contenant cette discordance à la bonne échelle (sans obligatoirement prétendre totalement la résorber lorsque les arguments économiques le justifient), on n'élimine pas la ségrégation sociale mais en limitant l'échelle géographique à laquelle elle se manifeste, on peut limiter l'impact de l'allongement des temps de trajets sur les coûts du logement. Cela serait sans doute plus facile avec une organisation urbaine moins monopolaire que celle de l'agglomération parisienne. Il convient de ne pas chercher à unifier le bassin d'emploi le plus large possible, en y voyant la priorité des priorités, avant d'avoir garanti une mobilité résidentielle suffisante pour tous, en ne comptant pas pour cela que sur le locatif social. Cela passe également par une politique des vitesses qui ne confond pas la satisfaction de la mobilité pour l'accès à l'emploi à celle justifiée par des raisons de synergie économique métropolitaine.

La planification urbaine, telle qu'elle est actuellement pratiquée, montre clairement ses limites ; elle ne peut mettre en œuvre tout cela. Elle ne parvient pas, en particulier, à susciter les flux financiers que ces objectifs nécessiteraient. Seule une fiscalité des localisations et de la mobilité fournirait, à terme, les moyens d'une telle régulation⁶. Mais on peut évidemment se demander comment une telle volonté pourrait, si elle existait, se manifester. Nous sommes maintenant, en face d'une majorité de propriétaires qui voient avec satisfaction leurs biens se valoriser. La minorité des locataires privés est, elle, concentrée dans des communes qui n'ont pas la solution du problème à leur échelle et qui ne constituent pas, en général, une majorité au sein des intercommunalités qui, de toute façon

⁶ Voir Marc Wiel « Comment planifier autrement les villes », L'Harmattan, 2007.

fonctionnent au consensus plus qu'à la majorité. La solution ne peut donc pas venir simplement des collectivités locales. Elle impliquerait une solidarité porteuse d'un risque politique pour ceux qui la manifesteraient. Peut-être l'obstacle que constituent les problèmes environnementaux permettra-t-il de poser la question dans des termes nouveaux. Curieuse situation que celle d'attendre de la montée des questions environnementales et énergétiques, qu'elles conduisent à une issue pour un problème qui est pourtant d'abord sociale et très liée à notre architecture institutionnelle.