

Evaluation du SCoT

**Gisements**

# Ressources de la population Logement



# La solvabilité des ménages de Métropole Savoie face aux coûts résidentiels

**Une étude...**

**Pour qui ?**

**Pour quoi ?**

**livret 1**





Le territoire de Métropole Savoie est hétérogène, en termes de relief, de dessertes routières, d'offre de transports en commun, de revenus de population... L'offre de logement se trouve alors conditionnée par ces caractéristiques d'hétérogénéité.

Les agglomérations, territoires les mieux équipés en dessertes, équipements, services, commerces, emplois et logements, ne permettent plus aux ménages aux revenus médians d'effectuer un parcours résidentiel "sécurisant".

Ces populations qui ne peuvent plus s'installer dans les agglomérations, qui ne sont pas éligibles aux logements sociaux, sont contraintes de se reporter vers les autres territoires.

Ceux-ci ont-ils les capacités de les accueillir ? Quelles évolutions à venir pour ces différents territoires ? Quels équilibres futurs sur le bassin de vie de Métropole Savoie ?

A l'heure de l'évaluation du SCoT de Métropole Savoie, le Syndicat Mixte a voulu mesurer l'adéquation entre les ressources des ménages et la réalité des marchés de l'immobilier (vente et location) et des coûts connexes aux logements (exemple : énergies, transport...) : c'est la notion de coût résidentiel.

L'objectif de l'étude est de disposer d'éléments de meilleure connaissance des choix résidentiels des ménages et de comprendre l'enrayement des parcours résidentiels sur Métropole Savoie.

Enfin cette étude ne prend pas en compte le comportement des ménages, la dimension du cadre de vie et les décalages qui peuvent exister entre la production de logements et les attentes des ménages.

**NB :**

*L'étude a été réalisée avant la fusion des EPCI du secteur Sud en Communauté de communes Cœur de Savoie. C'est pourquoi les résultats sont présentés à l'échelle des anciens EPCI, y compris pour la partie enseignements pour les territoires.*

## Sommaire

### 1. Pourquoi cette étude ?

Le contexte fondamental de l'évaluation du SCoT.....	p. 4
Quels enjeux ?.....	p. 5

### 2. Pour qui ?

Contribuer à l'évaluation du SCoT.....	p. 7
Nourrir les projets dans les communes.....	p. 7
Un apport pour les EPCI.....	p. 7

### 3. Comment ?

Quels sont les objectifs de l'étude ?.....	p. 8
Quelle méthode utilisée ?.....	p. 9
Quelle réalisation ?.....	p. 9

### 4. Contexte national et local du marché du logement

Le parcours résidentiel des ménages.....	p. 11
Les coûts résidentiels des ménages.....	p. 13

### 5. Présentation du territoire de Métropole Savoie

Les caractéristiques du territoire de Métropole Savoie.....	p. 18
Qui habite ce territoire ?.....	p. 20
Quel est le parc de logement ?.....	p. 23

### 6. Quels apports de l'étude pour l'évaluation du SCoT ?

L'évaluation des grands thèmes du SCoT approuvé et présentation des apports possibles sur l'ensemble du territoire.....	p. 26
Amendements suite à l'étude sur certaines positions du SCoT approuvé.....	p. 28
Enseignements et propositions d'actions par sous-territoires du SCoT.....	p. 28

# 1. Pourquoi cette étude ?

## Le contexte fondamental de l'évaluation du SCoT

### Le contexte législatif

Le Schéma de Cohérence Territoriale de Métropole Savoie, approuvé en juin 2005, est en phase d'évaluation. L'échéance d'évaluation est fixée au 21 juin 2015. Le syndicat mixte porteur du SCoT doit procéder à l'analyse des résultats de son application, en matière de transports et déplacements, de maîtrise de la

consommation de l'espace, d'implantation commerciale, d'environnement, et délibérer sur son maintien en vigueur ou sa révision (code de l'Urbanisme). De plus, il devra intégrer les dispositions de la Loi issue du Grenelle 2 de l'environnement avant le 1<sup>er</sup> janvier 2017.

### Le SCoT de Métropole Savoie

#### L'évaluation

L'évaluation se déroule sous plusieurs angles (non exhaustif) :

- Une **analyse des résultats** de l'application du SCoT sur l'environnement, les transports et les déplacements, la maîtrise de la consommation de l'espace et l'implantation commerciale, à travers :
  - Une évaluation sur les données chiffrées du SCoT
  - Une évaluation des outils de mise en œuvre du SCoT : complément d'analyse.
- Une **évaluation "prospective"** au regard des évolutions législatives, principalement à travers :
  - La planification énergétique
  - Un questionnement du diagnostic du SCoT par rapport aux gisements fonciers et à la réalité de la population (solvabilité des ménages, taux d'efforts, vieillissement, évolution...).

#### Les orientations de 2005

Le SCoT de Métropole Savoie, prévoyait pour l'essentiel, d'accueillir 45 000 habitants nouveaux d'ici 2020. A ce sujet, le SCoT soulignait quatre éléments principaux :

- des évolutions très contrastées selon les tranches d'âges,
- l'équilibre entre les trois secteurs,
- les besoins en logements neufs,
- la mixité sociale.

Le SCoT a également défini des pôles préférentiels d'urbanisation à dominante d'habitat, d'autres à dominante d'activités, des réserves d'urbanisation à long terme et des secteurs de renouvellement urbain.

**C'est dans ce cadre que Métropole Savoie a choisi d'entreprendre en 2012, une étude sur la solvabilité des ménages de son territoire à travers la mesure des coûts résidentiels.**

## Pourquoi cette étude ?

### Quel enjeux ?

#### **Pour le SCoT**

La priorité du SCoT approuvé de Métropole Savoie est de proposer un équilibre entre les contraintes physiques, les enjeux paysagers, les risques naturels, les espaces naturels et la biodiversité, les espaces agricoles, le tourisme, le développement économique et l'urbanisation. C'est le choix d'équilibrer le territoire entre le développement et la protection.

Mesurer la solvabilité des ménages, et identifier des vulnérabilités éventuelles, est essentiel pour proposer une politique durable au SCoT de Métropole Savoie. Ainsi cette étude permettra au syndicat mixte Métropole Savoie de disposer d'éléments de meilleure connaissance des choix résidentiels des ménages.

#### **Pour le territoire**

---

##### **La réalisation des parcours résidentiels : un enjeu pour Métropole Savoie ?**

L'étude des soldes naturel et migratoire sur Métropole Savoie, signale des tendances d'exclusion d'une partie de la population envers certaines localités.

En effet, les agglomérations ont un solde migratoire faible (voir carte page 21), seul le solde naturel continue d'accroître leur population. Le territoire Sud et les Communautés de communes de Chautagne et d'Albens doivent, quant à eux, la majorité de leur accroissement démographique au solde migratoire. Ces territoires deviennent des territoires de report pour les populations ne pouvant se loger dans les agglomérations. Un territoire qui ne permet plus à ses habitants de réaliser un parcours résidentiel dans des conditions, notamment financières, acceptables, perd en attractivité pour les ménages.

Les collectivités se trouvent face à des risques de déséquilibres lorsque les ménages ne peuvent plus s'installer convenablement sur leur territoire. Lorsqu'un territoire manque de représentativité d'une certaine tranche d'âge de la population il peut craindre une absence de renouvellement de certaines activités et une incertitude quant à la pérennité de certains équipements publics (exemple : services scolaires...).

## Pourquoi cette étude ?

**Taux d'effort =**  
part des revenus des  
ménages consacrée à un  
poste de dépenses.

### Enjeu d'attractivité du territoire

De nos jours, le choix du cadre de vie est le premier critère d'installation des ménages en Savoie<sup>1</sup>. Toutefois, les nouveaux arrivants à la recherche de logements vont être confrontés aux tensions du marché de l'immobilier lors du choix de leur localisation résidentielle. En effet, les ménages locaux et les ménages arrivant aux revenus moindres n'apparaissent pas précaires face au logement mais ont un choix restreint.

La comparaison du taux d'effort net médian des ménages pour se loger<sup>2</sup> résidant dans les départements de la Région Rhône-Alpes, nous apprend qu'au 31 décembre 2009, le taux d'effort net médian des ménages savoyard était de 18,6 % contre 17,3 % en 2001.

Pour comparaison, le taux d'effort net médian des ménages qui résident en Haute-Savoie et en Isère est plus élevé, avec respectivement 20,3 % et 19,5 %, fin 2009. Les ménages qui résident sur le territoire du Grand Lyon, ont un taux d'effort de 18,1 %, ce qui est moins élevé qu'en Savoie.

Le cadre de vie de la Savoie suffira-t-il à faire venir les ménages coûte que coûte face à des territoires limitrophes attractifs ?

### Enjeux d'équilibres globaux du territoire

Dans la notion d'équilibres globaux du territoire, la présence d'emplois se corrèle aux déplacements, à la diversité de la population, aux possibilités de logement et à la présence de services publics. Un territoire qui n'est plus attractif risque de remettre en cause ses équilibres notamment lorsque sa population vieillit. Le vieillissement des populations peut remettre en cause le maintien de certains équipements publics notamment scolaires.

Le territoire de Métropole Savoie commence à voir les effets pervers de sa perte d'attractivité pour les jeunes ménages sur les équipements scolaires, car des communes d'agglomérations, se voient contraintes à la fermeture de classes.

L'équilibre peut également s'entendre sous l'angle de la mixité notamment sociale. Les territoires au marché immobilier tendu évincent une partie de la population, au risque d'avoir une ségrégation socio-spatiale. En effet, le plus souvent au cœur des agglomérations résident les ménages relativement aisés et les ménages aux revenus modestes logés dans des logements sociaux car l'offre de logement social reste le plus souvent au cœur des villes.

1 - Etude solvabilité des ménages – DDT – 2011

2 - Etude Insee – Les revenus et le patrimoine des ménages, édition 2011

## 2. Pour qui ?

L'étude est dotée de plusieurs niveaux de lecture permettant ainsi plusieurs échelles de prise en compte.

### Contribuer à l'évaluation du SCoT

Cette étude a été initiée dans le cadre de l'évaluation du SCoT de Métropole Savoie. L'étude vise à relier la problématique du logement (prix de sorties, principes de densité, lien

habitation / transport en commun...) avec celle des déplacements, des énergies liées au logement et de la localisation des emplois et services.

### Nourrir les projets dans les communes

L'étude propose dans chacun des items développés dans les livrets 2 et 3, des pistes d'évolutions, à destination des élus du territoire.

De plus, chaque élu sera informé de tous les points de l'étude concernant leur commune sur une fiche communale.

Chaque fiche communale se compose de données à l'échelle de la commune, à l'échelle de l'EPCI de rattachement et à l'échelle de Métropole Savoie.

Les fiches exposent des données relatives à la population communale et au parc de logements, mesure l'adéquation entre les ressources des ménages communaux et les offres de logement sur la commune, présente un diagnostic des mobilités domicile-travail, ainsi que des pistes d'évolutions pour la commune au regard de ces données (notion de prix de sortie des logements).

### Un apport pour les EPCI notamment dans l'élaboration des Programmes Locaux de l'Habitat

La vision supra territoriale apportée par l'étude, dépassant les territoires couverts par des PLH, permet d'expliquer certains phénomènes de pratiques et de migrations résidentielles.

L'étude, de part ses indicateurs, a enrichi le diagnostic du PLH 2014 - 2019 de Chambéry métropole. Dans ce diagnostic, les indicateurs ont permis notamment d'identifier où le ménage-type choisi par Chambéry métropole (2 adultes 30 - 39 ans et 2 enfants de moins de 14 ans), peut acquérir un logement dans et en dehors de l'agglomération.

# 3. Comment ?

## Quels sont les objectifs de l'étude ?

### Cibles

Les objectifs de l'étude sont :

- d'évaluer le SCoT,
- d'identifier s'il y a adéquation entre les ressources des ménages et l'offre de logements sur l'ensemble du territoire de Métropole Savoie,
- de disposer d'éléments de meilleure connaissance des choix résidentiels des ménages,
- d'auditer le territoire de Métropole Savoie sur les coûts résidentiels au regard de données nationales.

L'un des fils rouges de l'étude est de comprendre l'enrayement des parcours résidentiels sur Métropole Savoie et notamment les difficultés d'ancrage des

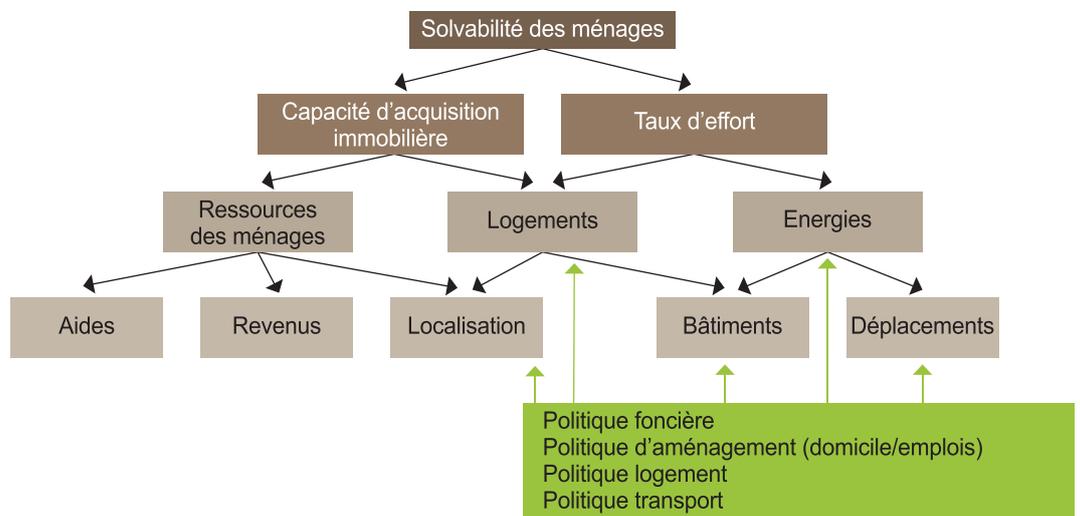
jeunes ménages, le plus souvent primo-accédants requérant majoritairement des financements bancaires pour l'acquisition de leur résidence principale.

En effet, les fortes évolutions du marché immobilier et de la structure des ménages (décohabitation, augmentation des divorces, vieillissement...) ont un impact important sur les besoins et les conditions d'accès au logement.

*Face au problème de solvabilité des ménages, le développement de logement en adéquation avec l'enveloppe financière globale des ménages apparaît comme un enjeu fondamental. Mais comment définir la notion de logement abordable ?*

### Les différents thèmes étudiés

Le schéma ci-dessous expose les thèmes abordés ainsi que les leviers d'actions probables.



La politique du logement n'apparaît pas comme étant le seul levier pour re-solvabiliser les ménages.

## Quelle méthode utilisée ? Quelle réalisation ?

### Méthode

Le périmètre de l'étude est l'ensemble du territoire de Métropole Savoie.

Un livret méthodologique (livret 4) joint à l'étude présente toutes les données utilisées ainsi que leur méthode d'analyse.

La finalité de ce livret 4 est de présenter la méthode avec clarté pour permettre la transposabilité éventuelle de l'étude et la mise à jour des indicateurs. En effet, les indicateurs forment aujourd'hui un "état zéro".

### La mise en place d'indicateurs

L'étude évalue la solvabilité des ménages par l'utilisation d'indicateurs visant à mesurer la **capacité d'acquisition** des ménages et à appréhender leurs **taux d'efforts** pour se loger, en accession et en location, ainsi que leurs taux d'efforts énergétiques liés à leur logement et à leurs déplacements domicile-travail. D'une façon générale ce sont les choix et les coûts résidentiels des ménages qui sont identifiés.

De plus, un critère de **dépendance à la voiture** induit par la localisation du logement a été établi en fonction de la localisation du domicile des ménages et de son éloignement avec les transports en commun desservant les zones d'emplois, les commerces et les services dont ils peuvent avoir besoin.

Autrement dit, Métropole Savoie cherche à savoir :

### Quels sont les coûts résidentiels des ménages ?

### Quel est l'impact des taux d'efforts liés au logement sur la solvabilité des ménages ?

### Le cadre de l'étude

#### La création d'un "ménage-type" : deux adultes et un enfant

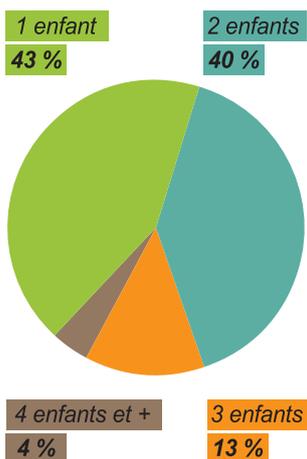
Dans les différentes parties de l'étude se retrouve systématiquement la mise en situation d'un ménage-type composé de deux adultes et d'un enfant, soit 1,8 unité de consommation<sup>3</sup>.

Ce choix de ménage-type a été fait en considérant les éléments suivants :

- **statistiquement** sur le territoire de Métropole Savoie, il y a une proportion plus importante de ménages avec enfant que sans enfant. Les ménages avec enfant, ont quant à eux majoritairement un seul enfant ;
- **sociologiquement**, c'est souvent le moment où les ménages changent de logement et où ils ont besoin d'offre de logement en adéquation avec leurs ressources pour pouvoir progresser dans leur parcours résidentiel. Cette typologie de ménage est souvent primo-accédant lors de l'acquisition de leur résidence principale.

Ce choix permet également de justifier de revenus intermédiaires (1,8 UC) face à 1,5 UC si uniquement couple et 2,1 si 2 enfants. Cela fait donc le choix d'exposer une situation intermédiaire économiquement.

### Famille avec enfants en 2010



3 - Unité de consommation : le revenu du foyer est pondéré par un coefficient attribué à chaque membre du ménage pour permettre la comparaison des niveaux de vie de ménages de taille ou de composition différente. L'échelle utilisée est telle que : 1 UC pour le 1<sup>er</sup> adulte du ménage, 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus, 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans.

## Comment ?

**Simulations d'emprunts avec apport**

Des simulations d'emprunt sont réalisées avec les revenus médians des ménages-types communaux et le revenu médian du ménage-type de Métropole Savoie. Les capacités d'acquisition des ménages par le recours à l'emprunt bancaire sont alors confrontées aux prix de l'immobilier pratiqués sur les EPCI.

En effet, eu égard au secret statistique émanant du manque de données sur certaines communes, a été fait le choix de regrouper et d'établir un prix de vente moyen des logements neufs (appartement et maisons confondus) et un prix de vente moyen des logements anciens (maisons et appartements confondus) alors exprimés en €/m<sup>2</sup>.

Les simulations d'emprunts ont été réalisées à partir de deux hypothèses.

1. Avec un apport de 10 000 € (cible de représentativité : primo-accession).
2. Avec un apport de 50 000 € (cible de représentativité : apport moyen national plus caractéristique des secundo-accédants ou d'un apport suite à héritage...)

**La définition de logements types pour l'ancien et le neuf**

La capacité d'acquisition du ménage-type est confrontée à la possibilité d'acquérir :

- un logement correspondant à la superficie moyenne des logements sur la commune (indication uniquement sur fiche communale),
- un appartement de 70 m<sup>2</sup> (neuf et ancien),
- une maison de 100 m<sup>2</sup> (neuve et ancienne).

De plus, la solvabilité des ménages-types est également identifiée par les possibilités offertes aux ménages pour louer leur résidence principale.

Une superficie de 70 m<sup>2</sup> a été retenue pour loger une famille de trois personnes car selon l'Insee il s'agit d'une surface acceptable pour loger trois voire quatre personnes.

L'hypothèse d'une maison de 100 m<sup>2</sup> a été choisie, car cette surface correspond à la moyenne des surfaces des maisons sur le territoire.

**Le rendu de l'étude**

L'étude se compose de quatre livrets et de 102 fiches communales.

** Livret 1**

Le livret 1 présente le contexte de l'étude, ses objectifs, un premier exposé de la méthode, les éléments de contexte et les apports de l'étude.

** Livret 2**

Le livret 2, intitulé "*Les ménages peuvent-ils se loger sur le territoire de Métropole Savoie ? Ont-ils vraiment le choix de leur lieu de résidence ?*", mesure l'adéquation entre les ressources des ménages et les offres de logement en location et en accession à la propriété.

Les indicateurs principaux de ce livret sont :

- indicateur n°1 : capacité d'acquisition immobilière des ménages
- indicateur n°2 : taux d'effort en location

** Livret 3**

Le livret 3 "*Quelle part du coût de l'énergie pour les ménages ? Quelle dépendance à l'usage de la voiture ?*", précise les coûts liés au choix de la localisation résidentielle des ménages, tels que :

- Indicateur n°3 : taux d'effort énergétique du logement,
- Indicateur n°4 : taux d'effort déplacement,
- Indicateur n°5 : indice de dépendance à la voiture,
- Indicateur n°6 : pourcentage d'actifs occupés pouvant télétravailler.

** Livret 4**

Le livret 4 est le recueil méthodologique de l'étude. Toutes les données utilisées et créées pour les indicateurs sont explicitées. Les partis pris sont exposés ainsi que les limites des données et des indicateurs.

4 livrets  
102 fiches  
communales

# 4. Contexte national et local du marché du logement

Ci-dessous sont exposées brièvement les notions abordées dans l'étude à savoir : le parcours résidentiel et les coûts résidentiels, ainsi que les composantes qui leur sont liées.

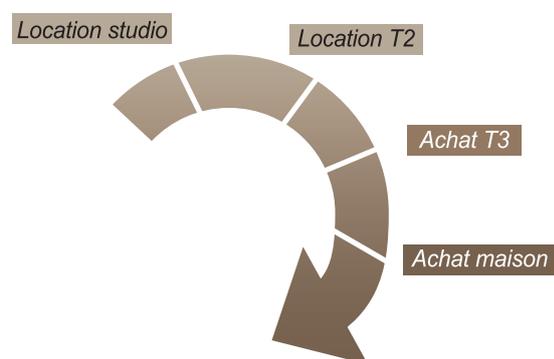
## Le parcours résidentiel des ménages

Le parcours résidentiel, représenté sommairement par le schéma ci-contre, représente les offres de logement dont les populations ont besoin tout au long de leur vie. Classiquement, il débute lorsqu'un jeune quitte le domicile parental pour étudier ou démarrer sa vie active. Le plus souvent cela commence par la location d'un appartement de petite surface, puis la location d'un appartement plus grand, puis de l'achat d'un appartement, la revente de ce dernier constituant l'apport pour l'achat de la maison familiale.

Le parcours résidentiel des ménages semble incertain, en cause les difficultés d'accession à la propriété, surchargeant d'autant le parc locatif privé et public.

D'une façon générale, la typologie de logement varie en fonction de la structure des ménages. Jusqu'alors ce parcours résidentiel se voulait être ascendant et il était signe de progression sociale positive, mœurs instituées par les trente glorieuses...

**Mais ce modèle de nos aînés est-il toujours viable aujourd'hui ?**



## D'un point de vue sociologique...

### Quelles sont les aspirations des français ?

Selon le "baromètre des intentions d'achat" publié en février 2012 par l'institut de sondage IFOP, 92 % des Français préfèrent (ou préféreraient, s'ils sont locataires) être propriétaire. Mais seulement 30 % des personnes interrogées ont l'intention de réaliser un projet immobilier (25-34 ans : 54 %, cadres supérieurs : 59 %, locataire : 40 %), ils étaient 33 % en 2011. 86% des personnes ayant un projet souhaitent acheter un bien immobilier.

Le bien recherché reste encore majoritairement la maison individuelle. Les premiers critères de choix, hormis le budget, pour l'acquisition d'un bien immobilier sont (par ordre de priorité): le nombre de pièces, la présence d'un jardin individuel et la proximité avec le lieu de travail.

D'après ce sondage, l'acquisition de sa résidence principale constitue toujours le premier investissement de la part des ménages dans la perspective de la retraite mais aussi le signe de pouvoir acquérir un certain statut social.

## Contexte national et local du marché du logement

### Le logement : un statut social ?

Aujourd'hui avoir un logement conditionne l'existence sociale. Une absence d'adresse constitue un obstacle pour trouver un emploi. Les études sur la précarité le montrent : l'adresse conditionne beaucoup d'actes de la vie courante (pas de compte bancaire sans adresse, pas de travail régulier sans compte bancaire, pas de couverture sociale sans adresse,...).

Bon nombre de ménages ont déjà cette adresse, tant recherchée par les populations défavorisées mais ne peuvent tout de même pas progresser dans leur parcours résidentiel.

Le parcours résidentiel correspond alors à la possibilité de pouvoir changer de logement en fonction de ses besoins (évolution de la taille du ménage...), sans risque pour la solvabilité des ménages.

### D'un point de vue économique...

Selon une enquête IFOP (février 2012), 70 % des personnes qui déclarent ne pas avoir d'intention de projet immobilier (location ou acquisition), évoquent en premier lieu (54 %), le manque de moyens financiers, du au contexte économique et à la difficulté de recourir aux crédits immobiliers.

Ne pas avoir de projet immobilier, signifie que les populations restent dans leur logement actuel, et n'envisagent pas d'évoluer dans leur parcours résidentiel, faute de contexte économique favorable.

Les personnes enquêtées par IFOP, déclarent ne pas vouloir contracter de crédit immobilier, engagement à long terme, dans ce contexte de "crise" immobilière et de marasme économique.

### La "crise" immobilière...

Les différents agents économiques et politiques donnent plusieurs définitions à cette "crise", elle semblerait exister notamment à cause de l'inadéquation entre l'offre et la demande, quant au nombre de logement produit et quant aux prix des logements.

Mesurer cette inadéquation est au cœur du sujet de cette étude. Elle peut être due à une forte augmentation des besoins de la population, à un retard de la construction, à une insuffisante mobilisation du foncier, tout cela contribuant à une flambée des prix et à une hausse du taux d'effort des ménages pour se loger.

Le territoire de Métropole Savoie souffre de l'insuffisance d'opportunités foncières destinées à la construction de programmes immobiliers aux prix maîtrisés. De plus, les élus locaux hésitent à mener des politiques foncières actives, eut égard aux contraintes réglementaires, juridiques, au manque de moyen, au manque de garantie envers les prix de sorties des logements et aux réticences de leurs concitoyens envers les nouveaux projets.

Le foncier nerf de la guerre de la chaîne de l'immobilier, qui voit son prix impacté par son potentiel de droits à construire, subit d'importantes spéculations.

## Contexte national et local du marché du logement

### Naissance d'une bulle immobilière sur Métropole Savoie ?

Une bulle immobilière apparaît lorsqu'il y a une inadéquation effective entre les prix des logements et la solvabilité des ménages. C'est à dire lorsqu'il y a une disproportion entre l'évolution du pouvoir d'achat immobilier des ménages et l'augmentation du prix des logements.

Si les prix des logements augmentent à cause de la spéculation alors apparaît un phénomène de bulle. La spéculation semble alors bien présente sur le territoire de Métropole Savoie.

En effet, le territoire de Métropole Savoie est un territoire de propriétaires particuliers, très attachés à leurs terres

qui ont vu au fil des années, la valeur de leurs propriétés s'accroître et devenir de véritables rentes. L'augmentation observée de la valeur de leurs biens ne les pousse nullement à se précipiter à la vente. Les fluctuations et hausse des prix du foncier génèrent des comportements de rétention spéculatives.

De plus, le territoire subit un desserrement de la part des ménages arrivants des départements voisins et venant acquérir sur le territoire de Métropole Savoie avec un pouvoir d'achat d'en moyenne 14 % supérieur aux ménages locaux, les écartant ainsi des possibilités d'acquisition.

### Les coûts résidentiels des ménages

Par coûts résidentiels, sont entendus les coûts liés au logement des ménages. C'est-à-dire, les **dépenses de logement** (loyer, remboursement d'emprunts...), les dépenses d'énergies liées au logement à savoir les **énergies nécessaires au bâtiment** (chauffage,

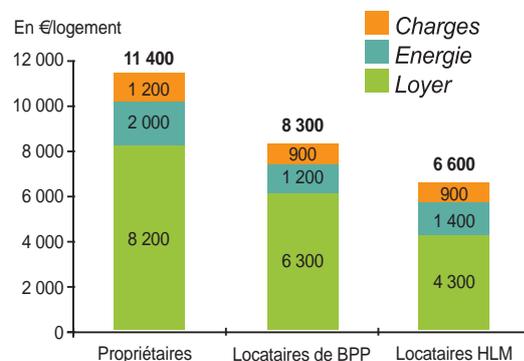
ECS...) et le coût des **déplacements** induits par la localisation du logement, notamment les déplacements domicile-travail.

**Qu'en est-il de ces coûts à l'échelle nationale ?**

### Le poids du logement dans le budget des ménages en France

D'après les données de la comptabilité nationale (c'est la représentation schématique et quantifiée de l'activité économique d'un pays qui mesure les flux monétaires représentatifs de l'économie d'un pays pendant une période donnée) publiées en décembre 2012 par le Commissariat général au développement durable – Service de l'observation et des statistiques dans un rapport annuel intitulé « compte du logement 2011, le poste "Logement, eau, gaz, électricité et autres combustibles" représente 24,6 % de la dépense de consommation finale des ménages en 2006 contre 10,9 % en 1959.

Les dépenses courantes en moyenne par logement selon les filières en 2011



Sources : Ceren et Compte du logement 2011

BPP = bailleurs personnes physiques

# Contexte national et local du marché du logement

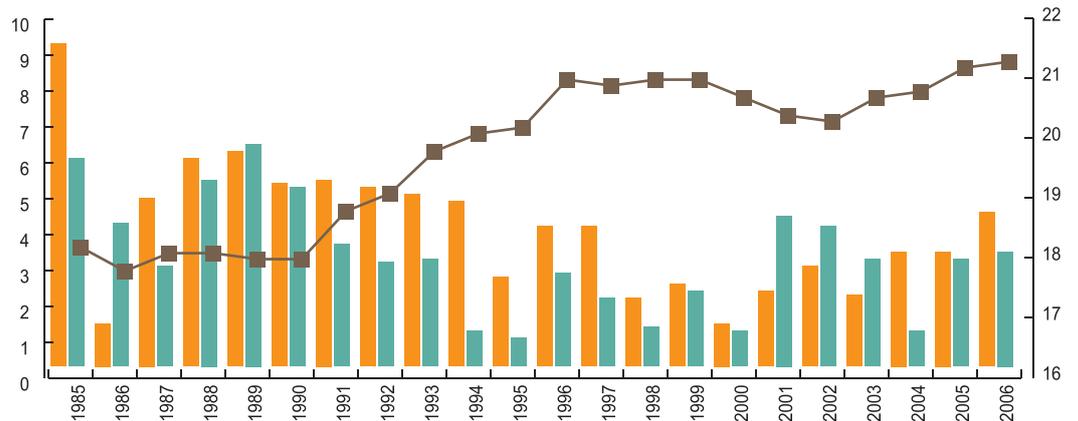
Champ : France métropolitaine, résidences principales.  
Source : Compte satellite du logement et enquêtes nationales logement.

Globalement, en 2011, la dépense en logement, s'élève à 443,7 milliards d'euros et équivaut à 22,2 % du PIB.

Les loyers du secteur libre ont progressé sur 10 ans de 33 % quand les revenus progressaient de 43 %.

Champ : Logement HLM  
Source : Enquête logement 2006

■ Evolution de la dépense moyenne de logement  
■ Evolution du revenu disponible brut moyen  
■ Poids du logement dans le revenu disponible brut

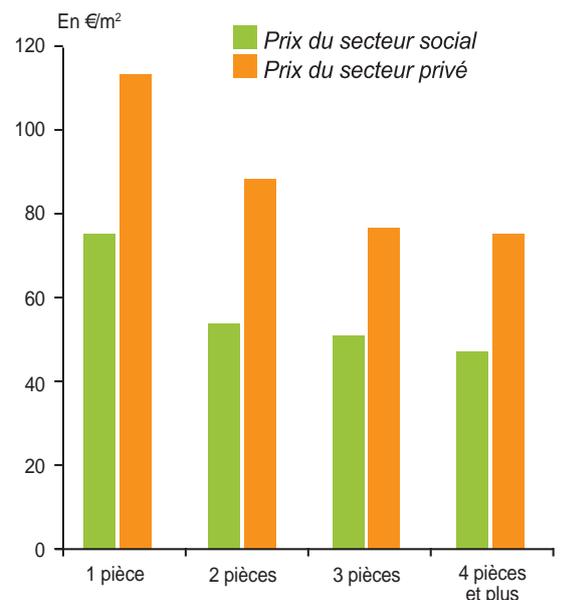


En 2006, un ménage consacre en moyenne 21,3 % de son revenu disponible brut à ses dépenses de logement alors qu'il n'en consacrait que 17,6 % en 1984, soit une augmentation annuelle moyenne de 0,9 % (voir graphique au-dessus).

C'est depuis le début des années 1980, que le logement est devenu le premier poste de consommation des ménages. Aujourd'hui, il représente 28,9 % de la formation brute de capital fixe (FBCF) de l'ensemble de l'économie française. La FBCF est l'agrégat qui mesure en comptabilité nationale l'investissement en capital fixe (ensemble des actifs corporels et incorporels) des différents agents économiques résidents.

## Evolution des prix de la location immobilière

En 2011, un ménage locataire du parc social acquitte un loyer annuel moyen de 63 euros par m<sup>2</sup>, loyer inférieur de 35,6 % au loyer qu'il paierait s'il devait occuper le même logement dans le parc privé. La différence de loyer (en %) s'est légèrement atténuée au cours des dernières années, les prix des loyers du parc social évoluant à un rythme supérieur à celui du secteur libre.



# Contexte national et local du marché du logement

## Evolution des prix à l'achat

L'Insee précise par son analyse nationale du pouvoir d'achat immobilier des français qu'ils dépensent de plus en plus pour se loger : **le prix des logements anciens a augmenté de 141 % à l'achat entre 2000 et 2010, l'augmentation a été de 84 % pour les logements neufs, tandis que la progression des revenus n'était que de 43 % sur la même période.**

Sur le territoire de Métropole Savoie il est difficile d'exprimer de tels chiffres avec exactitude, en cause la fiabilité des données immobilières et notamment leur nombre, soumettant de nombreuses communes au secret statistique.

Les graphiques ci-contre présentent les prix au m<sup>2</sup> des terrains à bâtir sur les territoires de Métropole Savoie.

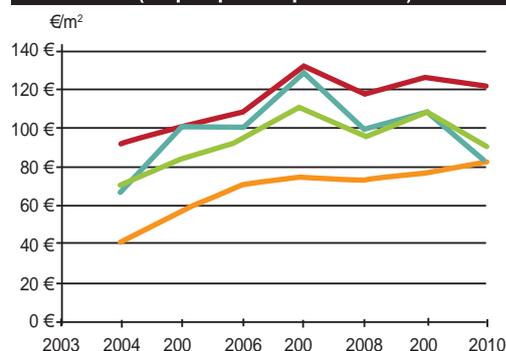
Pour rappel la valeur du foncier impacte le compte à rebours de la chaîne de production de logement, autrement dit, il influe directement sur les prix de sortie des biens.

## Qu'en est-il de la solvabilité des ménages ?

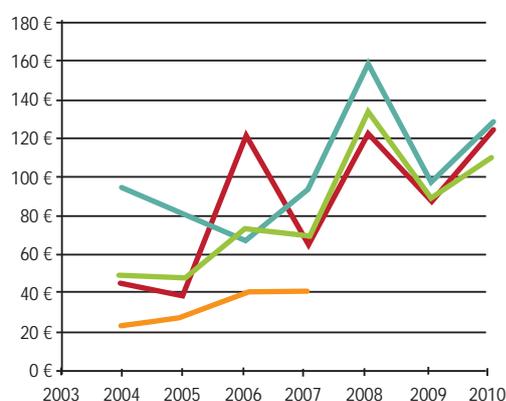
L'utilisation du terme "solvabilité", définit la capacité de paiement d'un individu dans la perspective d'un emprunt bancaire, autrement dit c'est sa capacité à rembourser sa dette et à honorer ses obligations de paiement. Ce seuil de



Evolution des prix du foncier destiné à l'habitat individuel (acquis par les particuliers)



Evolution des prix du foncier destiné à l'habitat collectif



## Un effort financier toujours plus important...

Le seuil de solvabilité est égal au seuil de capacité d'endettement maximum de 33 % des revenus du ménage. De même le paiement d'un loyer ne doit pas dépasser 33 % des revenus du ménage. Or que ce soit pour le paiement d'un loyer ou pour le remboursement d'un emprunt bancaire, les 33 % ne comprennent pas les charges liées au logement (énergies, charges de copropriété, taxes, frais de déplacement dus à la localisation du logement...). Ces charges ajoutées à

solvabilité est défini à 33 % des revenus des ménages. C'est-à-dire qu'un ménage ne peut s'endetter à plus de 33 % de ses revenus, à la double condition que son "reste à vivre" soit suffisant.

l'endettement maximum augmentent d'autant l'effort consenti par les ménages pour se loger.

La solvabilité des ménages est directement affectée par la disproportionnalité entre les prix des logements et leurs revenus. En résulte un taux d'effort plus élevé et des durées d'emprunts plus longues malgré un contexte de baisse des taux d'intérêts.

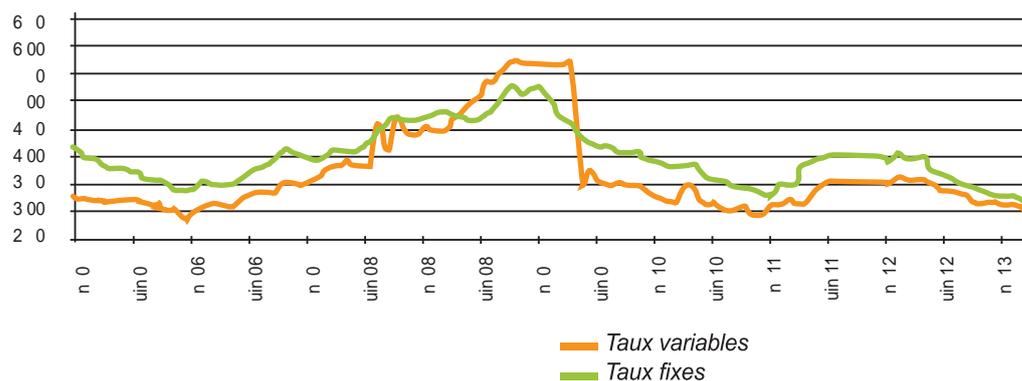
## Contexte national et local du marché du logement

### Une durée d'endettement qui s'allonge toujours plus...

Une étude de l'Insee (*Insee Première n°1 297 - Mai 2010*) met en évidence l'impact des taux d'intérêts sur les durées d'emprunts en comparant la solvabilité d'un ménage sur 3 années différentes, dans le cas de l'acquisition d'un logement.

Ainsi, avec le même apport personnel et le même taux d'effort, un ménage se serait endetté pendant 14 ans en 2000, 27 ans en 2006 et 31 ans en 2008 (période où les taux étaient les plus élevés).

Evolution des taux du marché à 15 ans



### Le poids des énergies dans le budget des ménages en France

L'intérêt pour l'énergie dans les démarches d'analyse territoriale est de plus en plus présent. Outre la question du prix des carburants et des énergies domestiques, les dépenses énergétiques des ménages concentrent une multitude de problématiques : recherche de sobriété énergétique, de limitation des gaz à effet de serre, de diminution de la dépendance économique aux énergies fossiles et la promotion de l'indépendance énergétique du pays.

Selon l'Insee, le **taux d'effort énergétique** est en moyenne de 4,3 %, néanmoins 15 % des ménages français ont un taux d'effort énergétique supérieur à 10 %. Dans plusieurs rapports récents, un ménage est habituellement considéré comme étant en situation de précarité énergétique si son budget énergie pour son logement excède 10 % de ses revenus.

Ainsi, de plus en plus de ménages deviendront vulnérables face à une énergie toujours plus chère.

En effet, selon un rapport publié par le réseau R.A.P.P.E.L en mars 2011 (précarité énergétique "état des lieux et propositions d'actions"), les experts et les gouvernements s'accordent à dire que les prix de l'énergie devraient connaître une augmentation supérieure à l'inflation et aux hausses de salaires dans les années à venir.

D'après ce même rapport, le prix des combustibles fossiles (fioul, gaz de ville et propane) a été multiplié par deux ou trois en 20 ans. La cause provient de la raréfaction annoncée du gaz et du pétrole qui subit de plus, une demande accrue de la part des pays en fort développement. Les tensions sur les marchés internationaux font monter les prix. L'électricité devrait également continuer à augmenter en raison de l'alignement des tarifs français sur ceux pratiqués en Europe, obligatoire à cause de l'ouverture du marché européen de l'énergie. Le consommateur d'électricité français a une facture d'environ 30 % moins coûteuse que ses voisins européens.

## Contexte national et local du marché du logement

Aujourd'hui les prix des énergies augmentent, mais les bâtiments et les automobiles consomment moins.

Le coût des investissements sur le parc de production français lié à la croissance, engendrera aussi une répercussion des coûts sur les consommateurs. Une dernière cause sera l'augmentation de la demande en France liée aux nouveaux usages de l'électricité, dans l'industrie et dans les transports avec notamment l'arrivée de la voiture électrique.

Dans l'étude ci exposée "solvabilité des ménages face aux coûts résidentiels",

menée par Métropole Savoie, l'accent est mis sur l'impact financier des énergies dans le budget des ménages.

Toutefois, pour aller plus loin, il serait souhaitable que Métropole Savoie mette en place une planification énergétique à son échelle, pour comprendre et autant que possible prévenir les différentes problématiques liées aux énergies et ainsi développer une véritable politique énergétique pour l'ensemble de son territoire.

### Les énergies du bâtiment

La performance énergétique s'est améliorée en 20 ans, que ce soit pour l'habitat ou les transports. Les logements neufs sont moins consommateurs en énergie de chauffage, car mieux isolés et bénéficient de système de chauffage central individuel plus performant. Selon le Ceren (Centre d'études et de recherches économiques sur l'énergie), la réglementation de 1975 a en effet induit une baisse significative de la consommation thermique au mètre carré des nouveaux logements par rapport aux anciens.

Depuis 1975, se sont succédés les réglementations thermiques, bientôt la norme risque de tendre vers la maison passive, c'est-à-dire que la maison produit plus d'énergies qu'elle en consomme.

Métropole Savoie évalue les taux d'effort énergétique des ménages (*livret 3 - indicateur 3*), concernant les dépenses d'énergies nécessaires au logement en fonction de l'âge du bien immobilier (l'âge du bien défini une Réglementation Thermique et ainsi fixe un seuil de consommation), son volume et le type d'énergies utilisées. Evidemment, n'est pas considéré le comportement des ménages vis-à-vis de l'utilisation des énergies.

### Les énergies des déplacements

Selon l'enquête "budget des familles" de l'Insee en 2006, le nombre d'actifs utilisant une voiture pour ses déplacements a progressé de 4,3 % entre 1999 et 2006. Sur cette même période, la consommation moyenne d'un véhicule (en litres) a chuté de 6 %, la distance médiane parcourue par les actifs s'est allongée de 8 % et le prix du supercarburant et du gazole ont augmenté respectivement de 32 % et de 55 %.

Le pic pétrolier de l'été 2008 a remis sous les projecteurs les frais de carburants. Quoique mal identifiée par les ménages par rapport à d'autres charges fixes comme les loyers ou les remboursements de prêt, ou perçu à tort comme résiduels, la perspective d'un accroissement rapide de ce poste risque de mettre à mal certains ménages.

*Les dépenses liées aux déplacements domicile-travail (carburant et péage) des ménages de Métropole Savoie sont identifiées par un indicateur (indicateur 4) dans le livret 3 de la présente étude.*

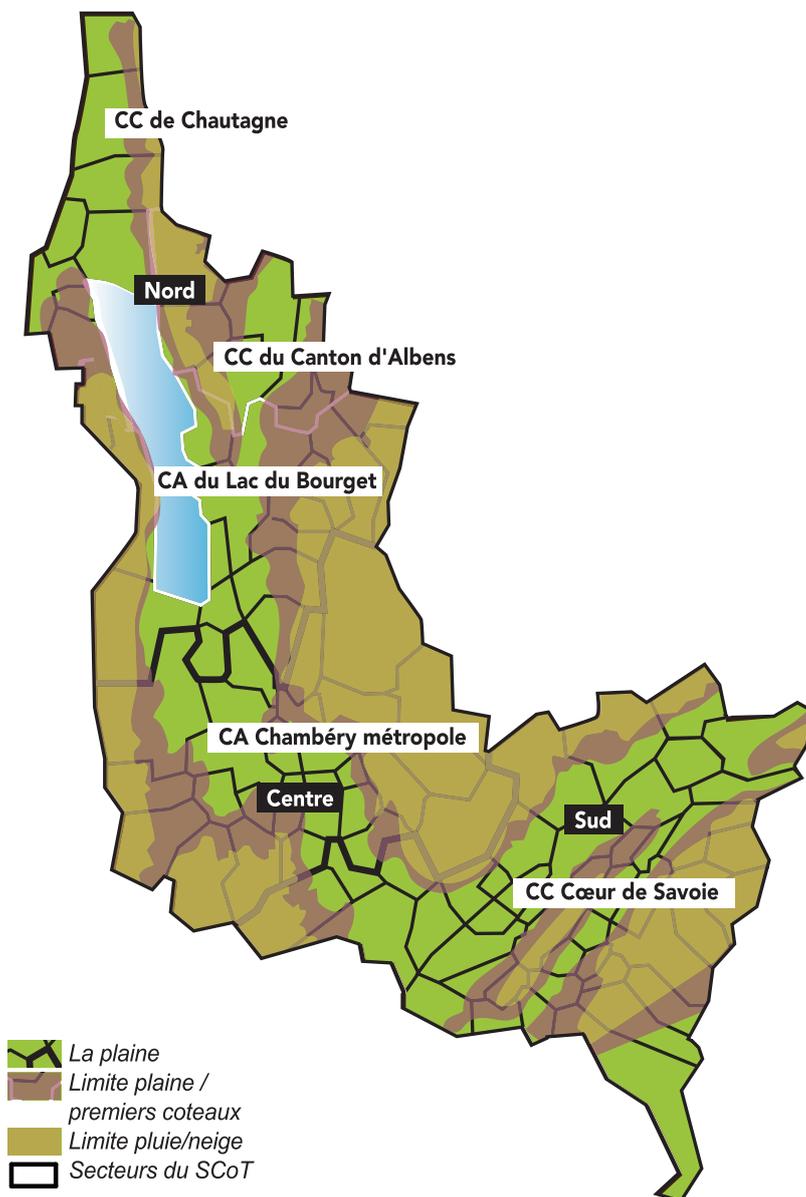
# 5. Présentation du territoire de Métropole Savoie

## Les caractéristiques du territoire de Métropole Savoie

Le territoire de Métropole Savoie s'étend sur 102 communes de Savoie, de la Chautagne à la Combe de Savoie. Il représente un tiers des communes de Savoie et 55 % de la population (227 543 habitants au 1<sup>er</sup> janvier 2013).

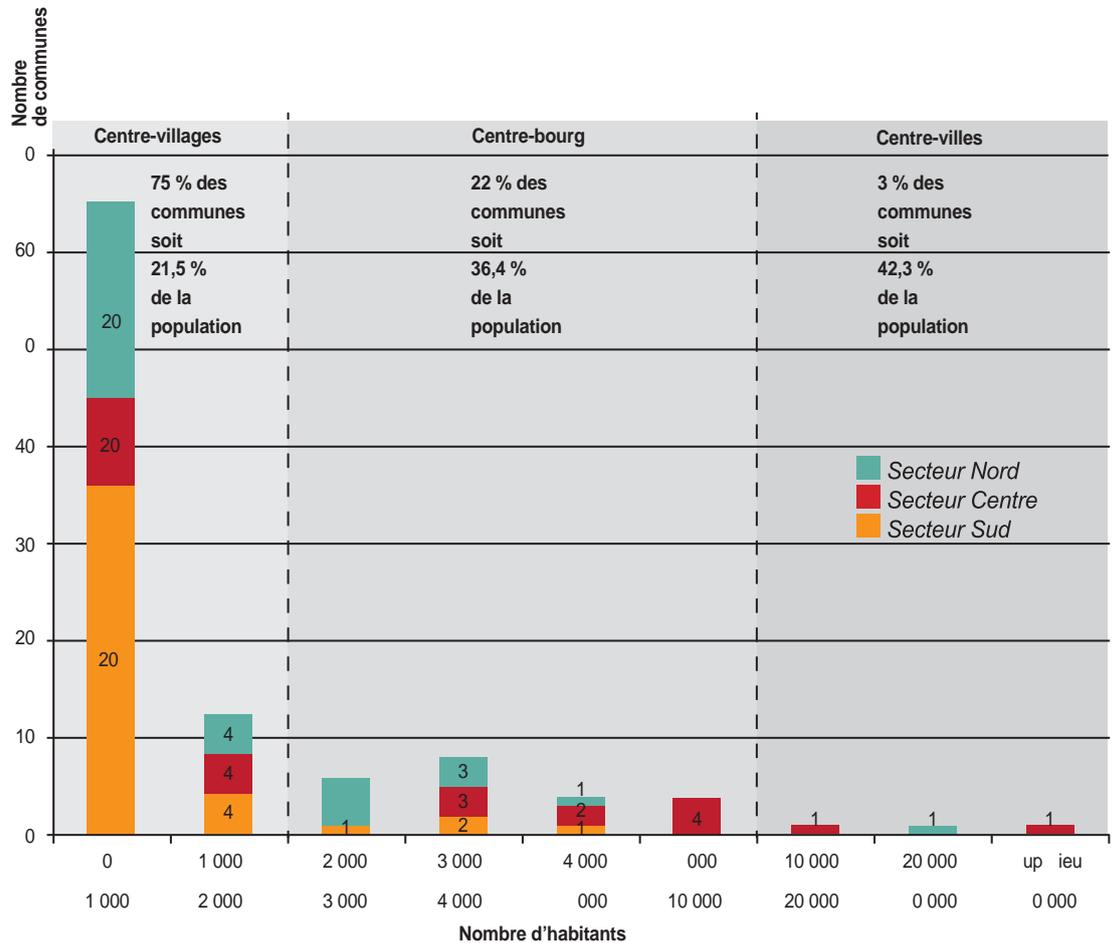
Territoire de montagne, son relief (de 230 à 2 700 m d'altitude), est une donnée importante pour mieux comprendre les contraintes de déplacements (accessibilité, neige, efficacité des voiries) et d'urbanisation (pente). Dans une même agglomération, ces conditions peuvent être extrêmement différentes.

Vers une notion de top-aménagement... un relief déterminant notamment pour les déplacements, l'accès aux services, les besoins d'équipements, les contraintes de constructions...



# Présentation du territoire de Métropole Savoie

Une caractéristique importante du territoire tient sur le fait que 75 % des communes ont moins de 1 000 habitants. Le territoire de Métropole Savoie regroupe des agglomérations de tailles moyennes qui côtoient des chapelets de villages. Il existe peu de communes intermédiaires.

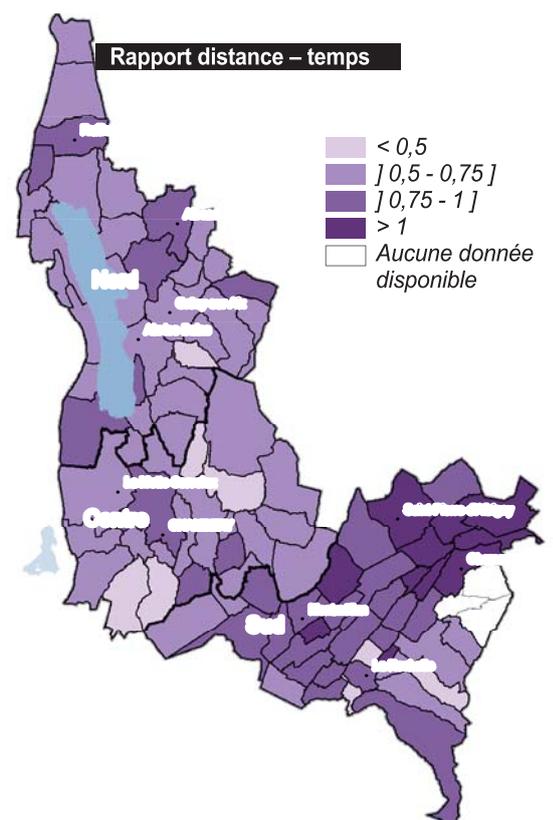


Le territoire de Métropole Savoie est de plus un territoire qui se parcourt aisément.

La carte ci-contre présente le rapport distance-temps des trajets domicile-travail des actifs occupés par commune.

Lorsque le rapport est bas cela veut dire que le temps de parcours est plus long que la distance réelle parcourue.

Ainsi les habitants au Sud-Est du territoire parcourent de longues distances mais relativement rapidement.



Sources : Insee RGP 2008, BD Alti, BD Topo 2009 IGN  
Réalisation : Métropole Savoie - 2014

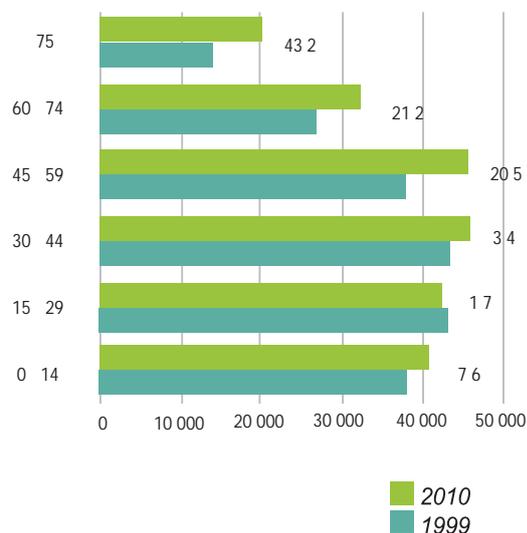
## Qui habite ce territoire ?

### La population

La pyramide des âges ci-contre superpose l'âge des populations en 1999 et en 2009. La population âgée entre 80 et 84 ans a doublée en 10 ans. 50 % d'augmentation de la population âgée de 55 à 64 ans et une diminution de la représentativité de la tranche des 25-39 ans. Globalement, sur l'ensemble du territoire de Métropole Savoie, la population vieillit.

Cette tendance se retrouve aussi à l'échelle départementale, régionale et nationale.

Pyramide des âges



### Ecart de revenus :

Propriétaires :  
+ 20 %

Locataires  
logements  
sociaux : - 40 %

Autres locataires :  
- 20 %

### Les ressources des ménages

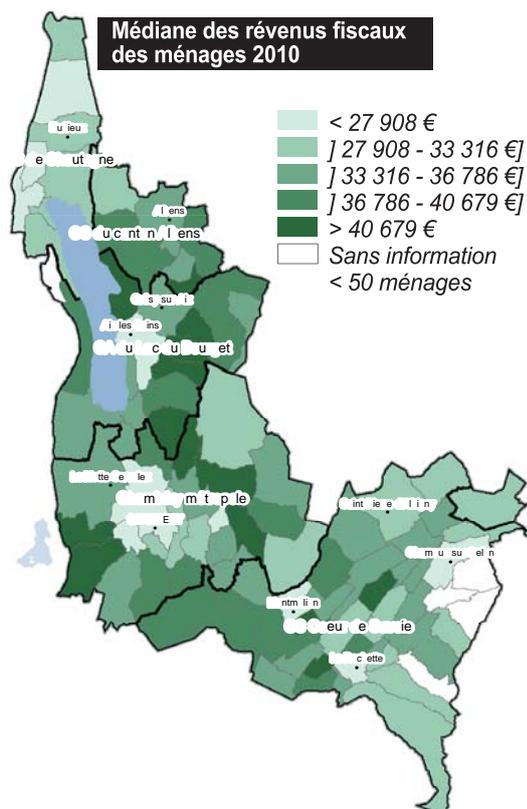
#### Tous ménages confondus...

La carte ci-contre présente les revenus médians communaux des ménages sur l'ensemble du territoire, tous types de ménages confondus.

D'une façon générale les deux agglomérations regroupent les ménages aux revenus les plus importants. Hormis, pour les deux villes centre qui ont une médiane de revenus parmi les plus faibles.

Le territoire Sud, certaines communes du Massif des Bauges et une partie de la Communauté de communes de Chautagne, regroupent les populations aux ressources les plus basses.

Médiane des revenus fiscaux  
des ménages 2010



**Qu'en est-il de la répartition des revenus du ménage-type retenu par l'étude ?  
Autrement dit quelle répartition des revenus à composition identique (3 personnes : 2 adultes + 1 enfant) ?**

Sources : Filocom 2011, BD Altii,  
BD Topo 2009 IGN  
Réalisation : Métropole Savoie -  
2014

# Présentation du territoire de Métropole Savoie

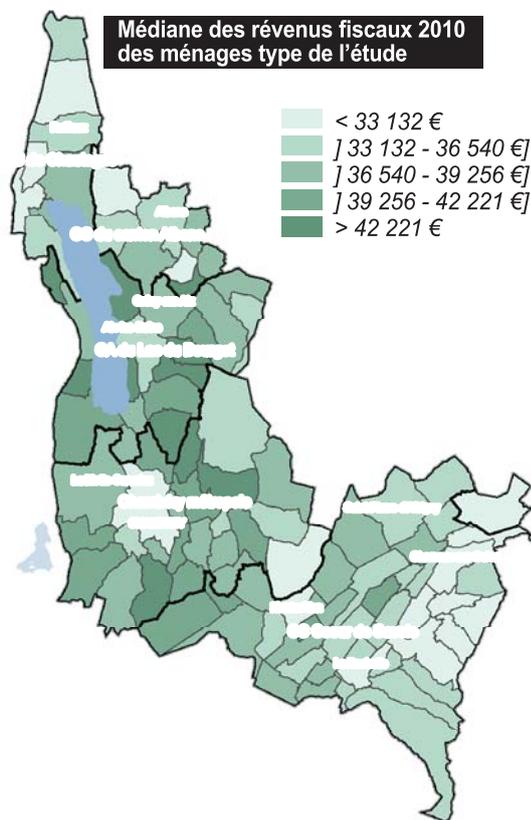
Sources : Insee RGP 2008, BD Alti, BD Topo 2009 IGN  
Réalisation : Métropole Savoie - 2014

## Le ménage-type...

Comme vu précédemment, cette typologie de ménages est majoritairement représentée sur le territoire de Métropole Savoie.

Les revenus médians communaux des ménages de 3 personnes sont supérieures en moyenne de 8 % aux médianes des revenus de tous les ménages confondus.

Théoriquement, le ménage de 3 personnes (ménage-type) retenu par l'étude dispose alors de ressources supérieures et par conséquent, bénéficie d'une meilleure solvabilité.



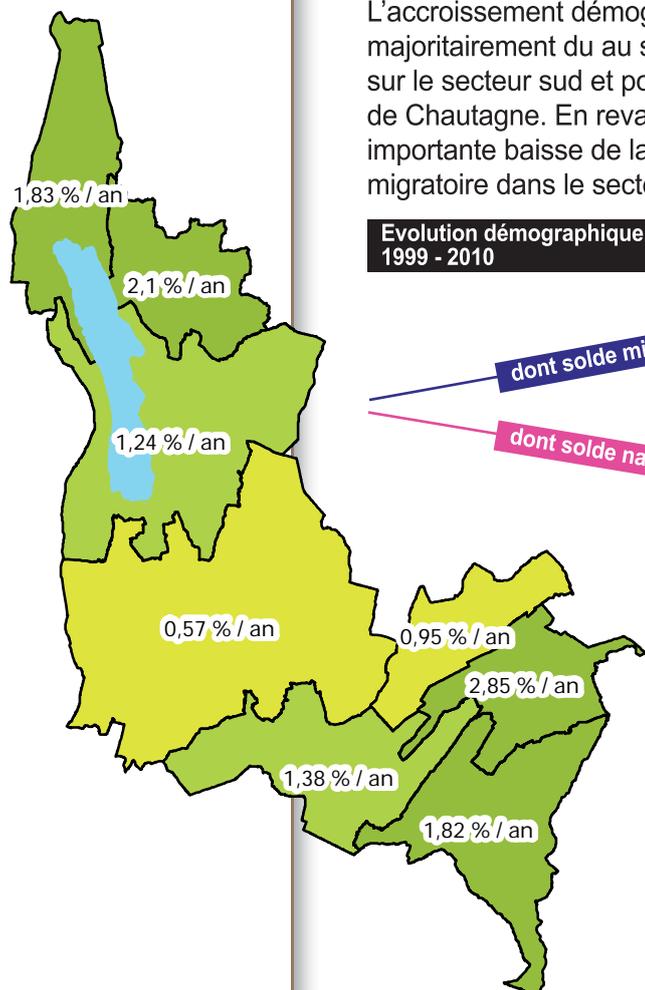
## L'accroissement démographique

La population continue de croître (+ 0,98 % entre 1999 et 2010), mais de façon non homogène sur le territoire.

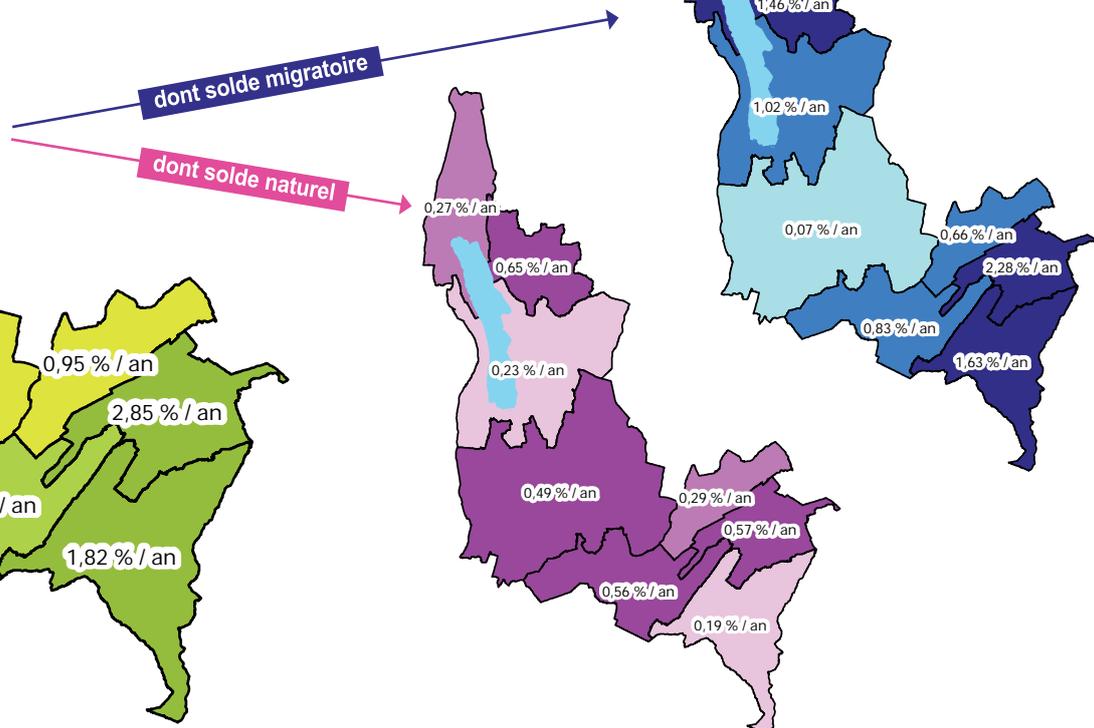
*2 fois plus d'augmentation du secteur Sud par rapport au secteur Centre dans les 20 dernières années.*

L'accroissement démographique est majoritairement du au solde migratoire sur le secteur sud et pour les communes de Chautagne. En revanche, il y a une importante baisse de la part du solde migratoire dans le secteur Centre.

*0,07 % de solde migratoire par an entre 1999 et 2010.*



Evolution démographique 1999 - 2010



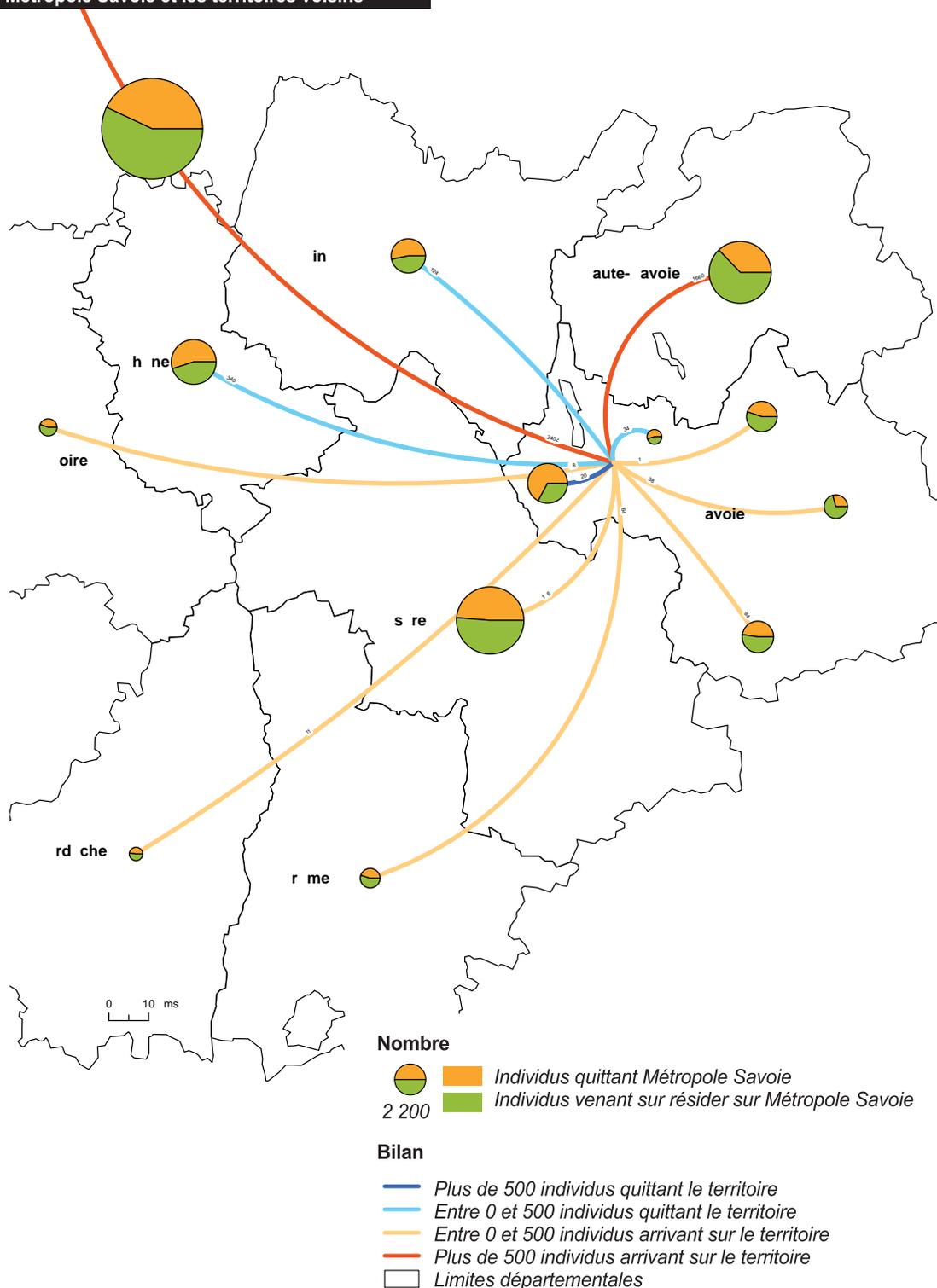
# Présentation du territoire de Métropole Savoie

## Les migrations résidentielles

### D'où viennent les ménages ?

L'observation des migrations résidentielles, signale une attractivité du territoire pour les populations venant des départements voisins de l'Isère et la Haute-Savoie, à moindre mesure en provenance des autres départements Rhône-Alpins et de la France entière.

**Bilan des migrations résidentielles entre Métropole Savoie et les territoires voisins**



Sources : insee RGP 2008, BD  
 Alti, BD Topo 2009 IGN  
 Réalisation : Métropole Savoie -  
 2014

# Présentation du territoire de Métropole Savoie

## Métropole Savoie, territoire de desserrement ?

L'analyse des migrations résidentielles fait remarquer que notre territoire est attractif pour les populations venant des départements voisins.

En s'intéressant aux ressources des ménages en Isère, celles-ci sont équivalentes à celles de la Savoie. Par contre, le territoire de Métropole Savoie voit une migration résidentielle importante depuis le secteur isérois du Grésivaudan où les revenus médians sont supérieurs

de 14 %. Il en est de même pour les revenus médians haut-savoyards.

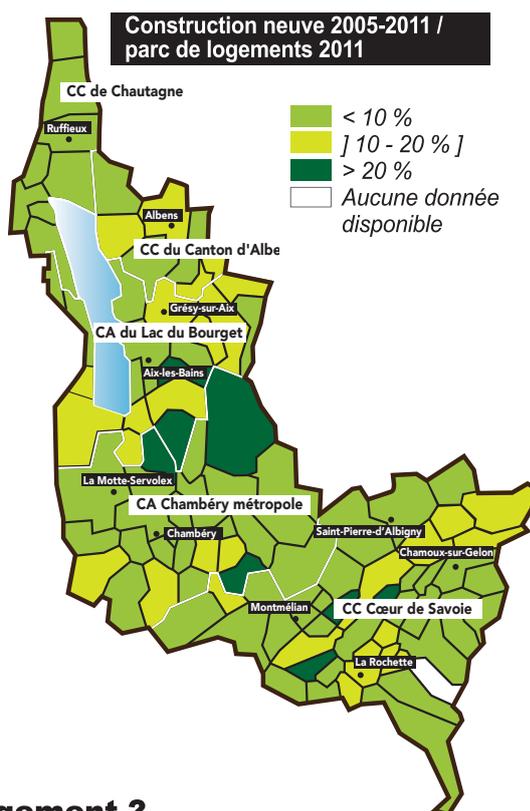
Ces arrivées de populations sur le territoire de Métropole Savoie, au pouvoir d'achat immobilier plus important, continuent d'écarter les populations locales, aux revenus plus modestes, du marché de l'accession et ne participent pas à la baisse des prix de vente des biens.

## Quel est le parc de logement ?

### Où se construisent les logements ?

La carte ci-contre présente la proportion de construction neuve par rapport au parc de logement total communal. Sont entendus par "construction neuve" les logements construits entre 2005 et 2011.

Les communes qui ont vu leur parc de logement croître le plus rapidement sont situées principalement sur la CALB et en Combe de Savoie le long de la RD1006.



### Quelles sont les typologies de logement ?

A l'échelle de l'ensemble du territoire le parc de logement se compose majoritairement de logements sous forme d'habitat collectif. Essentiellement dû au fait que la densité de population est plus forte dans les cœurs d'agglomérations, c'est également là que se retrouve une plus grande proportion d'habitat collectif.

Sur l'ensemble du territoire de Métropole Savoie, environ 10 % du parc est vacant. On dénombre plus de logements vacants que de résidences secondaires. Elles représentent quant à elles 7 % du parc.

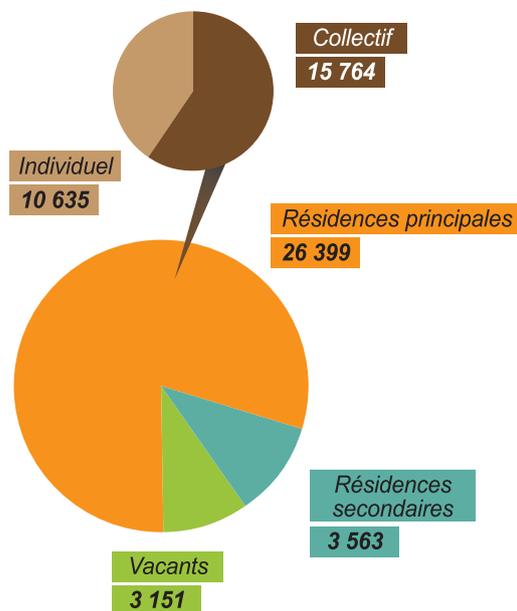
# Présentation du territoire de Métropole Savoie

## Quelles répartitions par secteur du SCoT ?

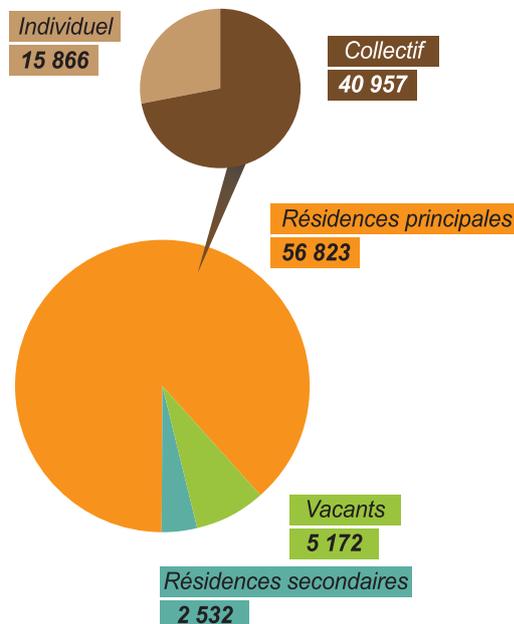
Les trois quarts du parc de logement sur le secteur Centre, sont sous forme d'habitat collectif. Une tendance approximativement inverse sur le secteur Sud est remarquable, secteur plus rural, concentrant plus d'habitat individuel. Le secteur Nord est quant à lui plutôt équilibré sur ce point, du fait de sa composition hétérogène (CALB et Communautés de communes plus rurales).

Peu de résidences secondaires en proportion sur le secteur Centre, même si en nombre on se rapproche des autres secteurs du SCoT.

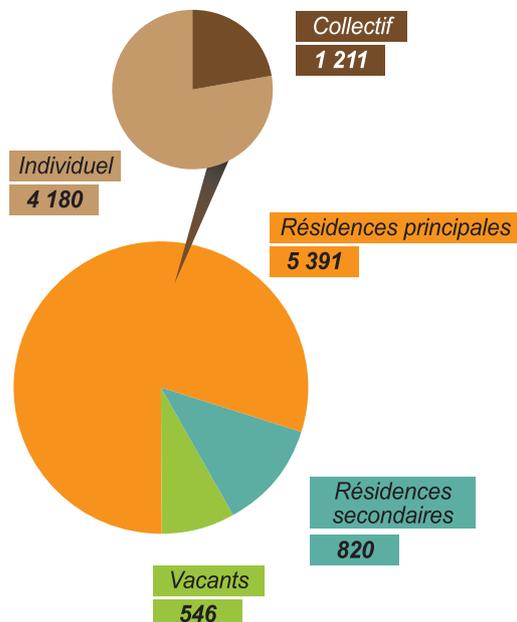
Secteur Nord - Agglomération du Lac du Bourget



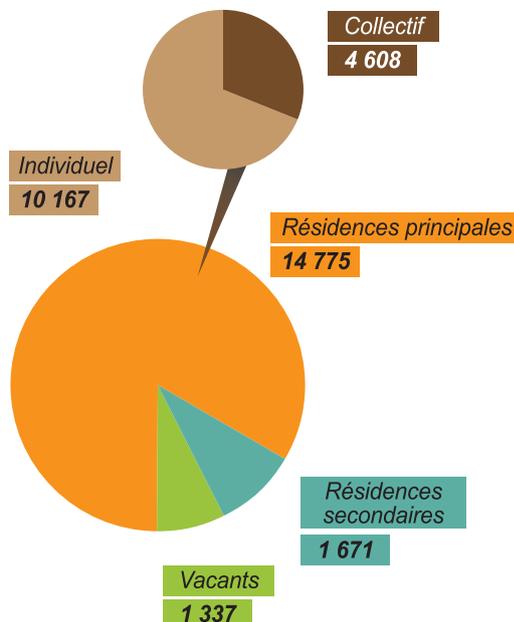
Secteur Centre - Agglomération de Chambéry



Secteur Nord - Chautagne et canton d'Albens



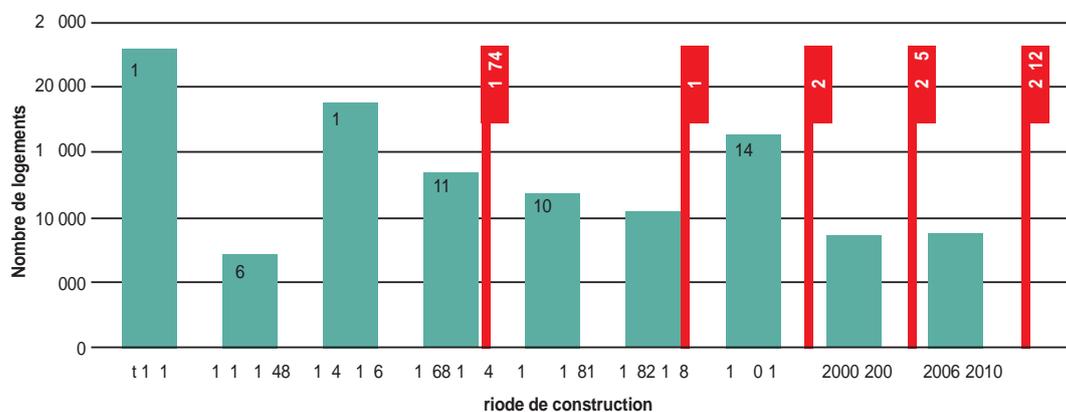
Secteur Sud



# Présentation du territoire de Métropole Savoie

## Quel est l'âge du parc de logement ?

Observer l'âge du parc de logement en parallèle de l'année d'instauration des réglementations thermiques qui se sont succédées, donne un regard intéressant sur l'état général du parc, ainsi qu'une première approche des consommations énergétiques des logements.



Presque 20 % du parc a été construit avant 1915, 50 % avant la première réglementation thermique de 1974 et 7 % après celle de 2005.

Un bâtiment construit suivant les normes de la réglementation thermique de 1974 consomme deux fois plus d'énergies qu'un bâtiment construit suivant la réglementation thermique de 2005.

# 6. Quels apports de l'étude pour l'évaluation du SCoT ?

## L'évaluation des grands thèmes du SCoT approuvé et présentation des apports possibles sur l'ensemble du territoire

Les orientations du SCoT de Métropole Savoie sur les thèmes de l'étude ont été partiellement énoncées dans la partie "Les orientations de 2005" (page 4). Comme vu dans les différents livrets de

l'étude des leviers d'actions apparaissent. Ainsi les diverses politiques qui guident l'aménagement du territoire, pourraient établir de nouvelles orientations et en conforter d'autres.

\* Toutes ne sont pas répertoriées, uniquement celles évoquées ou approfondies dans l'étude

Thèmes	Orientations SCoT de 2005*	Résultats de l'étude	Apports possibles/réponses de l'étude
Logement	<b>Construire 30 000 logements neufs d'ici 2020, 1 500 logements /an :</b> → secteur nord : 400 log/an, → secteur centre : 750 log/an, → secteur sud : 350 log/an.	Données suffisantes pour recalculer le rythme de constructions de logements /an.	En moyenne période 2005-2011 : → secteur nord : 565 log/an (+ 40 %/objectif du SCoT), → secteur centre : 749 log/an (= objectif SCoT), → secteur sud : 220 log/an (- 37 % / objectif du SCoT).
	Améliorer l'équilibre social des opérations de construction : opération significative 20 % logements locatifs sociaux (LLS).	La rupture du parcours résidentiel s'explique aussi par l'absence d'une gamme immobilière à des prix correspondant aux capacités d'acquisition d'un ménage au revenu médian.	Inciter à la création de logements "abordables" suivant les seuils définis sur les fiches communales. Sur Métropole Savoie, les prix accessibles sont de l'ordre de 2 400 €/m <sup>2</sup> SHAB. Equilibrer la réalisation de logements "abordables" et de logements en accession sociale dans une même opération, selon les secteurs l'accession sociale n'est pas pertinente.
	Promouvoir l'habitat intermédiaire (jumelée, en bande possible) dans les secteurs périurbains et ruraux, pour répondre aux besoins de toutes les couches sociales qui ne peuvent accéder.	L'habitat intermédiaire est plus dense que la maison individuelle, et moins onéreux en coût de construction que l'habitat collectif : pour suivre sa promotion.	Mieux gérer les règles de mitoyennetés des habitations dans les documents d'urbanisme. Possibilité également de réduire la taille des terrains à bâtir (OAP adaptées dans les PLU).

# Quels apports de l'étude pour l'évaluation du SCoT ?

Thèmes	Orientations SCoT de 2005*	Résultats de l'étude	Apports possibles/réponses de l'étude
Aménagement <i>emplois domicile commerces services</i>	<b>Développement économique</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ favoriser le développement des TIC,</li> <li>→ réserver des potentialités importantes dans le secteur Sud.</li> </ul>	<p>Le croisement TIC et CSP prouve qu'il existe un public captif pour du télétravail.</p> <p>Proposer la création de site de télétravail notamment sur les territoires sud et nord.</p>	<p>Mettre en avant le potentiel de télétravail des employés dans les différents secteurs de Métropole Savoie.</p> <p>Relier les TIC à la politique de mobilité.</p>
	<b>Développement commercial</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ rééquilibrer l'offre commerciale : meilleur maillage territorial, préserver le commerce de proximité,</li> <li>→ développer les services et commerces dans les "petites villes" (Albens, Montmélian, Saint Pierre d'Albigny, La Rochette).</li> </ul>	<p>Modifications apportées au SCoT par le Document d'Aménagement Commercial.</p>	<p>Corréler le développement des commerces, habitats et services.</p>
	<b>Urbanisation</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ à privilégier les secteurs desservis par les transports en commun,</li> <li>→ développement maîtrisé des communes périurbaines et rurales,</li> <li>→ prévoir le vieillissement de la population : habitat spécifique proche des commodités,</li> <li>→ pôle préférentiel d'urbanisation maximum 50 % de sa surface en habitat individuel.</li> </ul>	<p>Le choix de localisation des ménages est guidé essentiellement par la capacité à l'emprunt.</p> <p>Des différences importantes existent au sein des agglomérations.</p>	<p>Rendre les agglomérations plus accessibles aux revenus médians.</p> <p>Revoir certaines positions sur la maison individuelle en agglomération.</p> <p>Inciter à la création de logements évolutifs et adaptables.</p> <p>Réfléchir à des politiques de transports pour les secteurs nord et sud (rabattement sur les gares, politique de bus à haut niveau de service...).</p>
Foncier	Création de l'EPFL.	L'EPFL est actuellement positionné sur les pôles préférentiels d'urbanisation.	Vigilance pour la préemption des maisons individuelles dans les plaines des agglomérations : densifier les requalifications.
Déplacement	<p>Intensifier l'offre de transport en commun existante (moderniser, cadencer, faciliter la circulation...).</p> <p><b>Alternatives ferroviaires :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ tarification unique,</li> <li>→ stationnement autour des gares,</li> <li>→ généraliser les vélos-stations,</li> <li>→ restructurer les lignes de cars départementaux pour desservir les cars aux horaires correspondant aux trains,</li> <li>→ projets de nouvelles haltes.</li> </ul>	<p>Le coût et les temps des déplacements ne sont pas rédhibitoires sur le territoire de Métropole Savoie.</p> <p>Les ménages tendent à s'éloigner des agglomérations.</p> <p>Des différences importantes existent au sein des agglomérations.</p>	<p>Organiser un rabattement des populations qui résident sur les territoires périurbains et ruraux, vers les gares.</p> <p>Encourager les relations des AOT au profit des populations : politique tarifaire, cadencement, concordance, etc...</p>

## Quels apports de l'étude pour l'évaluation du SCoT ?

### Amendements suite à l'étude sur certaines positions du SCoT approuvé

SCoT de 2005		
Référence	Items	Données exploitées ou exploitables
Page 18 du SCoT	Croissance démographique sur tout Métropole Savoie : 1,07 %	RGP,  Livret 1 p 21 : 1999-2009 : 0,94 %
Page 20 du SCoT	Périurbanisation explosive	Voir carte taux de construction par commune  Livret 1 p 23
Page 23 du SCoT	Surmotorisation des ménages : couronne périurbaine	 Livret 3 pages 18 -19 : pas de différence significative d'un territoire à l'autre. Les différences de motorisation relèvent plus de la composition des ménages, que de l'éloignement aux emplois, commerces et services.
Page 47 du SCoT	45 000 habitants nouveaux d'ici 2020	Janvier 2014 : 231 139 habitants sur Métropole Savoie

### Des enseignements pour le territoire et des propositions d'actions par sous-territoires du SCoT

#### Enseignements

##### Un prix plafond à viser pour l'ensemble du territoire

Si le ménage-type n'est pas précaire face au logement, seul les secundo-accédants peuvent plus facilement accéder à l'achat et avoir le choix de la localisation. Le territoire de Métropole Savoie est face à une nécessité de production de logements moins chers. Quelques pistes d'évolutions :

- Définir dans les opérations significatives un nombre de logements "abordables" soumis à un seuil de prix de vente pour rendre la primo-accession possible (2 400 € en moyenne par m<sup>2</sup> de surface de plancher/ au revenu médian de Métropole Savoie).
- Pour atteindre le prix de 2 400 €, la définition d'un optimum densité/ économie de la construction par typologie de logement éviterai les charges fixes liées à une densité "arbitraire" qui viendrait de fait augmenter le prix de revient du logement.

##### *Pour les territoires hors agglomération*

Eviter que l'économie de foncier et la densité augmente les prix de revient des logements.

Equilibrer l'offre de logement locatif/ accession (en dehors des politiques de locatif social) afin d'augmenter l'offre et de permettre aux jeunes de rester sur le territoire.

##### *Pour les agglomérations*

Encourager dans les nouvelles opérations la construction de logements évolutifs proposant, suivant les étapes de la vie, soit de l'espace soit des revenus.

# Quels apports de l'étude pour l'évaluation du SCoT ?

Des pistes d'actions possibles pour les élus.

Réalisation : Métropole Savoie - 2014

## Recréer du parcours résidentiel sur le territoire de Métropole Savoie

Les élus ont des leviers d'actions :

- Planification et urbanisme de projet : zonage, OAP, règlement, qui influencent en amont les prix de sortie du foncier et du logement.
- Stratégie et actions foncières.

Ces points de vigilance, devenus plus importants que par le passé au regard de l'évolution des marchés, contribueront à faciliter la production de logements plus adaptés à la diversité des ménages, à leurs ressources et à leurs aspirations.

## Des agglomérations où l'on peut être dépendant de la voiture...

Les habitants des deux agglomérations ont des taux de dépendance à la voiture fortement contrastés d'une commune à l'autre. La notion de plaine urbanisée semble plus en adéquation avec les réalités du territoire (temps de déplacement, proximité des services, reliefs...), plutôt que celle d'agglomérations.

## Réflexion sur une politique de déplacement pour les territoires hors agglomération :

- Le télétravail une politique de mobilité ?

Il s'agirait de proposer une politique d'occupation de l'espace par une diminution de déplacement des actifs résidant. Réduire ces déplacements permettrait :

- d'accroître l'économie résidentielle,
- aux ménages de gagner en pouvoir d'achat, en temps de déplacement et en sécurité,
- de diminuer le nombre d'automobile sur les routes : impact positif sur l'environnement par la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

- Inciter à l'utilisation du train, au regard du gain économique (moyenne 0,6 € l'aller pour 20 minutes de déplacement en moyenne- sur base abonnement de travail déduction faite de la part employeur) en organisant un rabattement sur les gares.



# Quels apports de l'étude pour l'évaluation du SCoT ?

**NB :**  
Propositions à l'échelle des anciens EPCI, car étude antérieure à la création de Cœur de Savoie

## Propositions d'actions

Territoire du SCoT		Actions souhaitables
Secteur Nord	C.C. de Chautagne	Proposer des solutions de transports collectifs efficaces. Accompagner le développement des TIC : augmentation des possibilités de télétravail. Réinterroger la place des commerces, services, habitat et emplois. Encourager la construction de logements "abordables" (SCoT / PLU).
	C.C. du canton d'Albens	Réinterroger la place des commerces, services, habitat et emplois. Encourager la construction de logements "abordables" (SCoT / PLU).
	C.A. du lac du Bourget	Encourager la construction de logements évolutifs et de logements "abordable". Définir dans les opérations significatives un nombre de logement soumis à un seuil de prix de vente : encourageant la primo-accession.
Secteur Centre	C.A. Chambéry Métropole	Ensemble : → encourager la construction de logements évolutifs, → définir dans les opérations significatives un nombre de logements "abordables" soumis à un seuil de prix de vente : encourageant la primo-accession, → équilibrer l'offre de logement locatif/accession. 3 <sup>e</sup> couronne : développement de l'habitat proche des transports en commun.
Secteur Sud	C.C. du Pays de Montmélian	Accompagner le développement des TIC : augmentation des possibilités de télétravail. Réinterroger la place des commerces, services, habitat et emplois. Revaloriser l'environnement gare (de Montmélian).
	C.C. de la Combe de Savoie	Organiser un rabattement sur les gares. Accompagner le développement des TIC : augmentation des possibilités de télétravail. Densifier les centre-bourgs en privilégiant les typologies de bâtis existantes (maison de ville, bâtisse type intermédiaire divisée en plusieurs habitations). Mixité générationnelle à conforter dans des habitations de type intermédiaire. Réinterroger la place des commerces, services, habitat et emplois.
	C.C. du Gelon Coisin	Proposer des solutions de transports collectifs efficaces. Organiser un rabattement sur les gares. Accompagner le développement des TIC : augmentation des possibilités de télétravail. Réinterroger la place des commerces, services, habitat et emplois. Densifier les centre-bourgs en privilégiant les typologies de bâtis existantes (maison de ville, bâtisse type intermédiaire divisée en plusieurs habitations). Mixité générationnelle à conforter dans des habitations de type intermédiaire.
Métropole Savoie	C.C. de la Rochette Val Gelon	Proposer des solutions de transports collectifs efficaces. Organiser un rabattement sur les gares. Accompagner le développement des TIC : augmentation des possibilités de télétravail. Promouvoir l'habitat individuel dense (type maison de ville). Densifier les centres communaux en privilégiant les typologies de bâtis existantes (maison de ville, bâtisse type intermédiaire divisée en plusieurs habitations). Mixité générationnelle à conforter dans des habitats intermédiaires pour les secteurs périurbains et ruraux.
		Etablir une planification énergétique à l'échelle du SCoT : déceler les potentiels énergétiques sur les territoires et permettre aux ménages d'y avoir recours. Mieux connaître les dépenses d'énergies liées au logement et leurs conséquences (budget, GES...) Encourager les relations des AOT au profit des populations : politique tarifaire, cadencement, concordance, etc.

***Etude réalisée en interne  
par Métropole Savoie :  
méthode, indicateurs,  
données, cartographie...***

*Graphisme :  
Philippe Vuillermet  
Image de couverture :  
Métropole Savoie  
Impression :  
Gonnet Imprimeur  
Mai 2014*



M E T R O P O L E  
S A V O I E

185 rue de la Martinière  
73000 Chambéry  
Tél. 04 79 62 91 28  
Fax 04 79 69 72 37

[www.metropole-savoie.com](http://www.metropole-savoie.com)  
[info@metropole-savoie.com](mailto:info@metropole-savoie.com)

# Les ressources des ménages face à l'offre de logement sur le territoire de Métropole Savoie

Les ménages peuvent-ils se loger sur le territoire de Métropole Savoie ?

Quelle liberté de choix ?

**livret 2**





Si le prix de l'immobilier est toujours élevé, le pouvoir d'achat des ménages stagne, contraignant d'autant la bonne réalisation des parcours résidentiels. Qu'en est-il sur le territoire de Métropole Savoie ?

Les ménages peuvent-ils se loger sur le territoire ? Si oui dans quelles conditions ? Quelle liberté de choix pour leur lieu de résidence ?

De plus, le lien entre la présence d'équipements et les prix de l'immobilier est-il si évident ?

Quels seraient les prix souhaitables pour correspondre aux ressources des ménages résidents sur le territoire ?

Les offres de logement en adéquation avec les ressources des ménages, notamment les jeunes ménages souvent en situation de primo-accédants, suffiraient-elles à les retenir sur le territoire de Métropole Savoie, face aux communautés urbaines voisines que sont Grenoble et Lyon, pourvues d'innombrables services, commerces, transports collectifs et emplois...

## Sommaire

### 1. Où et quoi acheter ?

En accession à la propriété ..... p. 4



**Indicateur n°1**

Capacité d'acquisition

### 2. Où et quoi louer ?

Dans le parc locatif privé ..... p. 9



**Indicateur n°2**

Taux d'effort location immobilière

### 3. "On dit que..."

70 % des propriétaires ne pourraient pas racheter leurs logements ..... p. 12

4. Alors... ..... p. 14

5. Glossaire ..... p. 15

# 1. Où et quoi acheter ?

## Les ménages ont-ils les moyens de devenir propriétaires de leur logement ? A l'endroit où ils le souhaitent...

### Contexte, questionnement...

Aujourd'hui, la satisfaction des besoins en logement par les ménages, notamment en accession à la propriété, apparaît comme étant de moins en moins évidente : difficultés de recourir aux emprunts bancaires, prix de l'immobilier élevés, insuffisance d'apports, héritage tardif

(moyenne nationale 60 ans), attentisme, distance des lieux de travail, qualité des logements, peur de l'investissement, risque de la revente... sont autant de freins à l'achat de la résidence principale des ménages.

### Mais qu'en est-il sur le territoire de Métropole Savoie ?

Evidemment tous ne se retrouvent pas dans les cas précédemment cités. En effet, certains ménages peuvent recevoir un bien immobilier en héritage, d'autres demeureront locataire...

bénéficiant de revenus plus confortables qui peuvent aisément acquérir grâce à la revente d'un bien ou de revenus mensuels élevés, souscrivent plus aisément à des crédits, qui plus est à des taux préférentiels.

De nos jours, les "solutions" logement existent. Les ménages aux revenus les plus modestes sont éligibles aux aides, aux logements locatifs sociaux et à l'accession sociale. Quant à ceux

Mais qu'advient-il de la population qui se situe dans une situation intermédiaire financièrement et qui ne peut pas emprunter de façon sereine ?

### S'ouvrent alors les questionnements suivants :

- L'offre de logement en accession à la propriété proposée sur le territoire est elle accessible au regard des réalités financières des habitants de Métropole Savoie ?
- Les ménages peuvent ils se lancer sereinement dans un emprunt bancaire, eu égard au contexte immobilier incertain et au risque d'accident de la vie ?
- S'il n'y a pas adéquation, n'y a-t-il pas un risque à plus ou moins long terme de voir les classes moyennes partir en périphérie ? Au risque de voir les cœurs d'agglomérations regrouper des populations aux revenus "extrêmes" ?
- N'y a-t-il pas un risque quant à l'équilibre du territoire si les besoins en logement des populations aux revenus médians ne sont pas pourvus ?

Pour répondre à ces interrogations Métropole Savoie a choisi de mettre en situation un ménage-type de référence ( 2 adultes + 1 enfant) au revenu médian tel qu'observé sur Métropole Savoie, soit 2 962 € par mois.

# Où et quoi acheter ?

## Que prend-on en compte ?

Il s'agit ici de mesurer la solvabilité des ménages lorsqu'ils recourent à un emprunt bancaire pour accéder à la propriété sur l'ensemble du territoire de Métropole Savoie, qu'il s'agisse d'appartements neufs et anciens, ainsi que des maisons neuves et anciennes.

Plusieurs échelles mesurent cette adéquation :

- la capacité d'acquisition d'un **ménage-type communal** face à l'offre de logement présente sur sa commune : notion présentée sur les fiches communales ;
- la capacité d'acquisition d'un **ménage-type représentatif de Métropole Savoie** face à l'offre de logement présente sur tout le territoire de Métropole Savoie : notion présentée ci-après.



### \*Pourquoi la durée d'emprunt retenue est de 20 ans ?

En cas d'emprunt sur 30 ans : la capacité d'acquisition est de + 20 000 € soit environ 180 000 € mais le montant des intérêts bancaires x 2,3, soit environ 170 000 € (48 % du coût total du crédit). Autrement dit, à la dernière échéance le bien serait payé deux fois !

### Limites de l'indicateur

A l'échelle des EPCI si manque de données par commune.  
La fiabilité des données PERVAL utilisées (75 - 80 % des transactions).

# Où et quoi acheter ?

## Qu'apprend-on ?

Les secteurs accessibles pour l'achat d'un appartement ancien sont pourtant ceux qui ne disposent que de peu d'offres de biens de ce type...



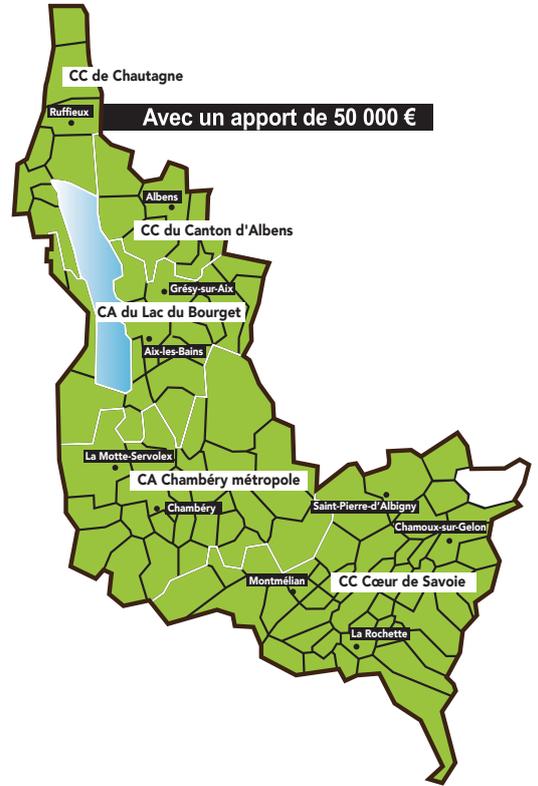
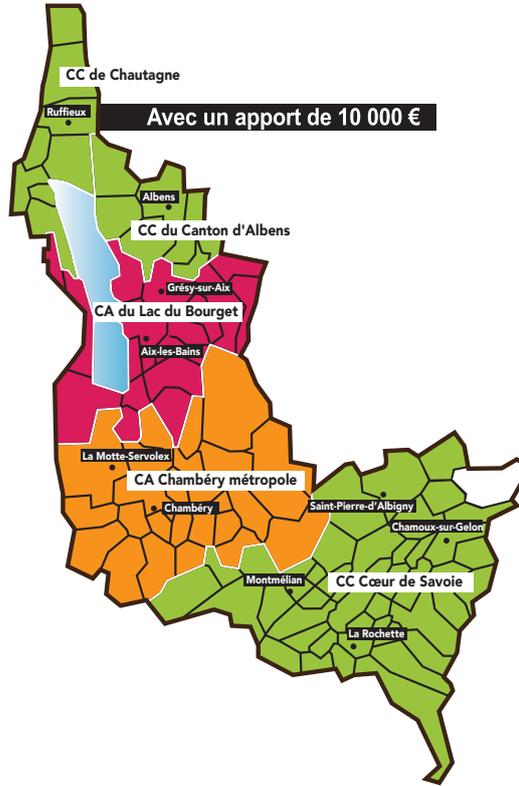
### Indicateur n°1

Achat d'un appartement ancien de 70 m<sup>2</sup>

possible

tendu

impossible



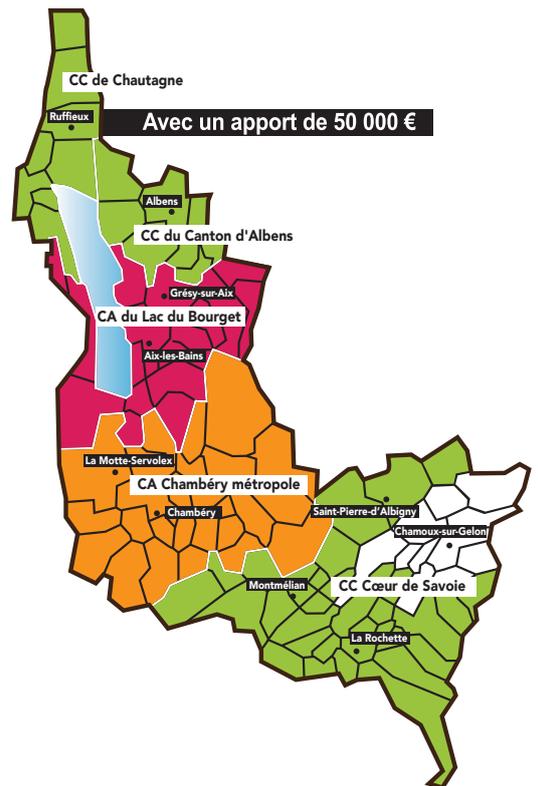
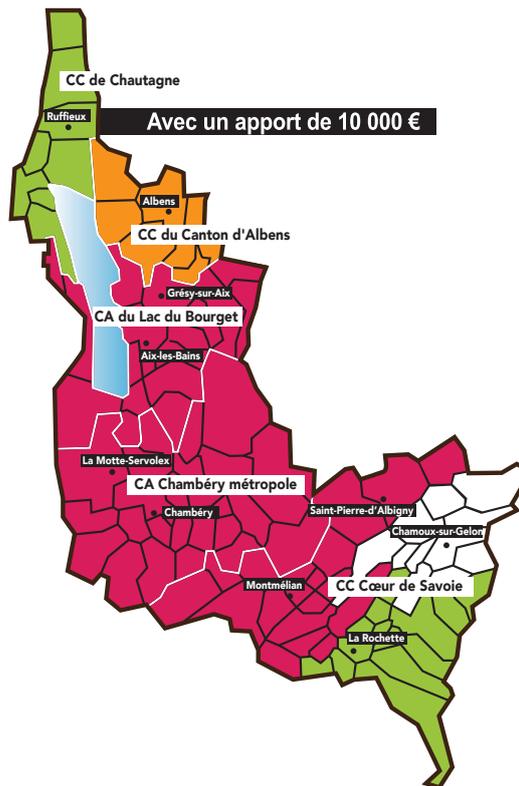
### Indicateur n°1

Achat d'un appartement neuf de 70 m<sup>2</sup>

possible

tendu

impossible



Coûts soumis au secret statistique

Qu'apprend-on ?



Indicateur n°1

Achat d'une maison ancienne de 100 m<sup>2</sup>



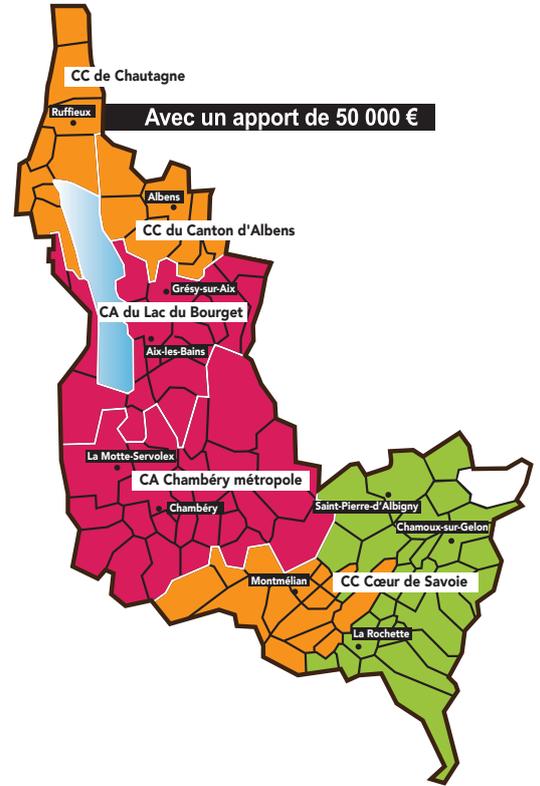
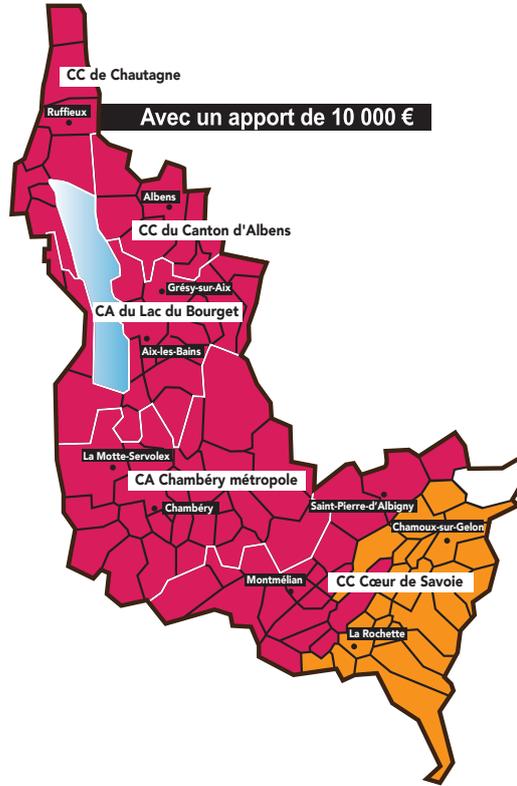
possible



tendu



impossible



Indicateur n°1

Achat d'une maison neuve de 100 m<sup>2</sup>



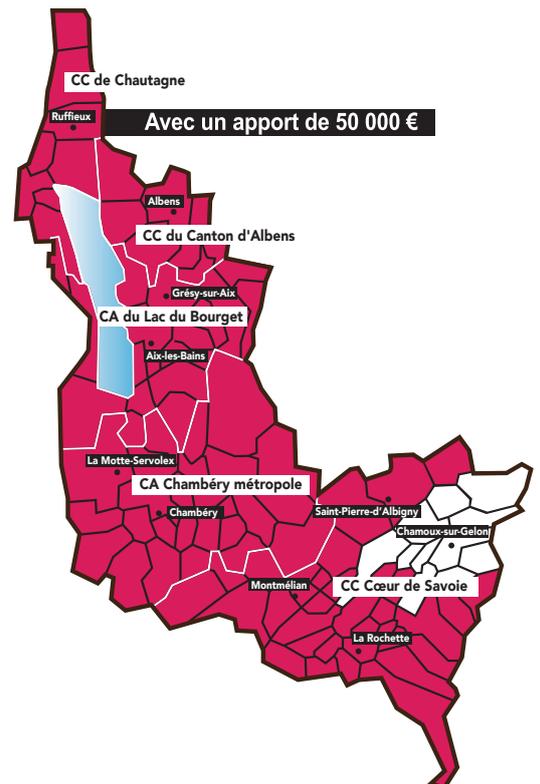
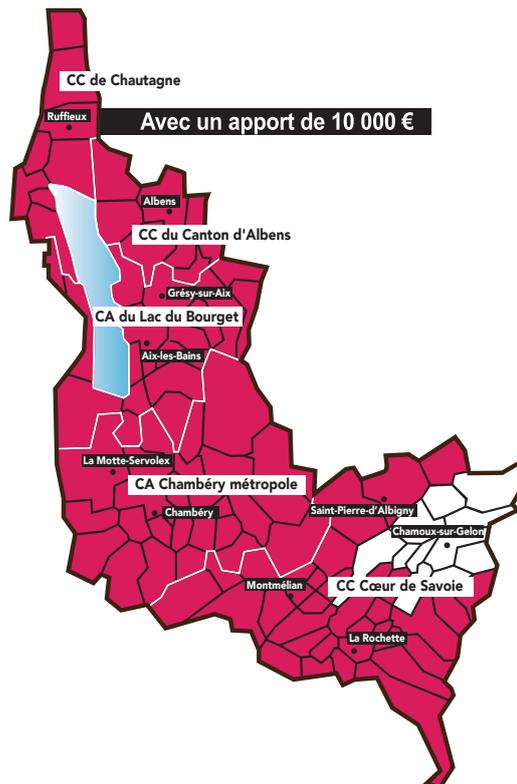
possible



tendu



impossible



## Où et quoi acheter ?

### Ce qu'il faut retenir

- Acheter 73 m<sup>2</sup> dans l'ancien = acheter 53 m<sup>2</sup> dans le neuf = même effort financier.
- Les agglomérations sont peu accessibles pour les ménages disposant de moins de 5 000 €/mois.
- L'immobilier neuf est, en moyenne sur Métropole Savoie, 27 % plus cher que l'ancien.
- Pour limiter le risque financier lié à la revente d'un bien immobilier au bout de 7 ans (durée moyenne nationale de détention), l'apport des primo-accédants devrait être au minimum équivalent à 35 % du budget total de l'acquisition. Soit pour un coût total d'acquisition de 170 000 €, l'apport devrait être de 59 000 €.
- Au regard des prix actuels des logements, un apport de 50 000 € n'est plus suffisant pour permettre le libre choix de la localisation résidentielle des ménages.
- Le prix d'achat d'un logement est la variable qui conditionne le montant des frais annexes, notamment du coût du crédit. Ainsi une baisse de 10 % du prix de vente fait gagner plus de 20 % sur le prix total.

### Ce que l'on peut faire

#### Politique d'aménagement

##### Inciter les opérateurs à réaliser des logements accessibles aux ressources des primo-accédants.

En effet, proposer des biens avec ces caractéristiques permettrait une meilleure rotation du parc locatif, notamment social. De plus, offrir des biens au "bon" prix permet aux opérateurs de vendre rapidement leurs opérations, venant ainsi diminuer le poids et les risques liés au portage de l'opération.

- **Pour l'achat d'un bien de 70 m<sup>2</sup> :** Disposant d'une capacité d'acquisition de 170 000 € (emprunt 160 000 € + apport 10 000 €) les ménages aux revenus médians de Métropole Savoie peuvent acquérir si la SHAB est comprise entre 2 350 et 2 450 €/m<sup>2</sup>.\*
- **Pour l'acquisition d'une maison individuelle :** face à une capacité d'acquisition de 170 000 € les ménages aux revenus médians de Métropole Savoie peuvent acquérir une maison de 90 m<sup>2</sup> sur une parcelle de terrain dont le prix unitaire devrait être de l'ordre de 40 000 €.

#### Politique foncière

##### Promouvoir l'habitat individuel dense :

type maison de ville sur des petites parcelles (200-300 m<sup>2</sup>) de terrain à bâtir. La condition est de bien gérer les mitoyennetés. Ce type d'habitat reste le moins cher en coût de construction. En effet, la densité des opérations est génératrice de coûts supplémentaires (études ingénierie, fondations spéciales, ascenseurs, parking...).

#### Politique de logement

##### Encourager la construction de logements évolutifs :

ce type de logement doit permettre aux ménages d'adapter leur logement à leurs besoins et permettre ainsi une rentrée d'argent supplémentaire. Autrement dit, ces logements peuvent amener une sécurisation financière. Par exemple, ces logements évolutifs peuvent comporter une pièce à vivre de plus, qui peut être cloisonnée au gré de l'évolution de la taille de la famille, et qui débouche sur une entrée indépendante permettant la seule location de cette partie. Ainsi les ménages ne seraient pas contraints à vendre leur bien à chaque changement de situation.

#### \* NB

Limite de cette approche : sur le territoire de Métropole Savoie, les écarts de revenus médians d'une commune à l'autre mettent en évidence la "tranche de prix" attendue pour rendre l'accession possible à ces ménages, celle-ci va de 1 900 €/m<sup>2</sup> à 3 100 €/m<sup>2</sup> de SHAB pour un bien de 70 m<sup>2</sup>.

# 2. Où et quoi louer ?

## Les ménages trouvent-ils une offre satisfaisante dans le parc locatif privé ?

### Contexte, questionnement...

Souvent, les ménages s'interrogent sur la pertinence d'acheter ou de louer leur résidence principale.

La condition pour partir sans risque dans l'achat d'une résidence principale par le recours à un emprunt bancaire, avec la probabilité de revendre à la 7<sup>e</sup> année (durée moyenne de détention) est qu'il y ait une croissance annuelle des prix de l'immobilier de l'ordre de 3,20 % par an, soit en cumul presque 25 % ! Durant la période d'emprunt, plus les prix de l'immobilier augmentent plus le délai de retour sur investissement est court.

Ici, l'objectif est de savoir si les ressources des ménages sont en adéquation avec les offres locatives privées présentes sur le territoire.

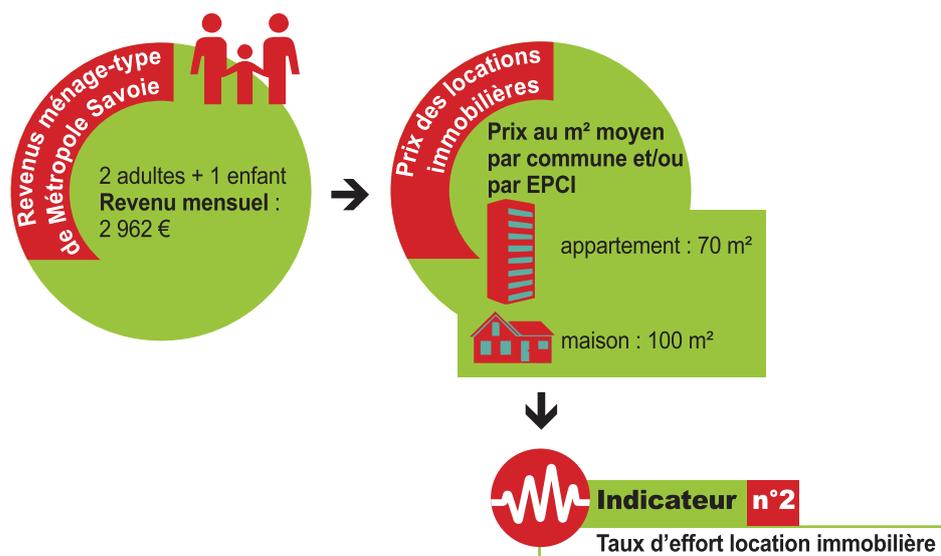
Toutefois, l'offre locative est difficile à estimer dans le secteur privé, non réglementé. Les données utilisées révèlent qu'en moyenne (surfaces et types de bien) les prix à la location des biens immobiliers sont approximativement similaires sur l'ensemble du territoire de Métropole Savoie.

**Quelles sont les offres locatives privées sur le territoire de Métropole Savoie ?**

**Sont-elles en adéquation avec la solvabilité des ménages du territoire ?**

### Que prend-on en compte ?

Il s'agit ici de confronter la solvabilité du ménage-type de Métropole Savoie aux offres de logements locatifs de 70 m<sup>2</sup> et de 100 m<sup>2</sup> sur l'ensemble du territoire.



#### Limites de l'indicateur

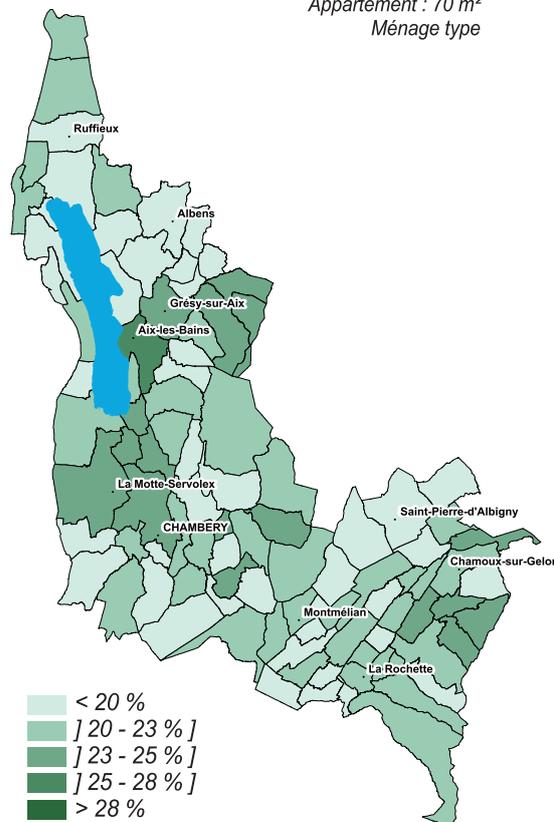
Pas de prise en compte de la qualité du bien ni des charges et frais réels affiliés au logement.



## Indicateur n°2

## Taux d'effort location immobilière

Appartement : 70 m<sup>2</sup>  
Ménage type



La location d'une maison coûte en moyenne, sur l'ensemble du territoire, 9 €/m<sup>2</sup>, les extrêmes étant de 7,33 €/m<sup>2</sup> à 11,67 €/m<sup>2</sup>. Les prix les plus élevés sont sur les agglomérations.

Sur le territoire de Métropole Savoie, la location d'un appartement coûte en moyenne 10,30 €/m<sup>2</sup> avec tout de même des écarts allant de 8,5 € à 15 €/m<sup>2</sup>.

Les prix à la location sont relativement homogènes sur l'ensemble du territoire. Du moins, tous les EPCI proposent une diversité de prix, il n'y a pas de césure entre agglomérations à prix élevés et territoires plus ruraux aux prix moins élevés, car ces derniers disposent de peu d'offres. Dans ces territoires ci, c'est la rareté des offres qui maintient les prix.

Un ménage constitué de trois personnes peut aisément choisir de louer un appartement de 70 m<sup>2</sup>. Il paierait en moyenne un loyer de 720 €/mois, ramenant alors son taux d'effort pour se loger à 24 % (hors charges, hors allocations logement) de ses revenus mensuels.

Le taux d'effort étant inférieur à 30 %, le ménage ne percevra pas ou peu d'allocations logement mais sera plus à l'aise en cas d'imprévu.

Si ce ménage de trois personnes, loue une maison de 100 m<sup>2</sup>, il aura un taux d'effort de 30 %, laissant peu de place au paiement de charges, au paiement de la taxe d'habitation, à l'épargne et au recours au crédit en cas d'imprévu.

Selon la FNAIM des Savoie, il y a une forte demande pour la location de maisons et d'appartements sur le bassin aixois. Bémol pour les appartements des années 60-70 qui deviennent difficile à louer sans rénovation. Mais présence d'un certain dynamisme sur les petites surfaces lié à une forte demande du marché locatif étudiant.

## Où et quoi louer ?

### Ce qu'il faut retenir

- **Louer 110 m<sup>2</sup> = acheter 73 m<sup>2</sup> dans l'ancien = acheter 53 m<sup>2</sup> dans le neuf**
- L'adéquation entre les ressources des ménages et l'offre de location d'un appartement de 70 m<sup>2</sup> est avérée, elle paraît moins évidente face à la location d'une maison de 100 m<sup>2</sup> car ces biens sont généralement plus grand, contraignant ainsi les ménages à avoir un taux d'effort maximum.
- Les ménages ayant des ressources correspondant à la médiane de Métropole Savoie peuvent louer en moyenne 110 m<sup>2</sup> sur l'ensemble du territoire, à conditions d'être au taux d'endettement maximum (33 % des revenus), mais ne peuvent pas acheter l'équivalent en terme de surface sur la majorité du territoire.
- Les prix à la location des biens immobiliers sont approximativement similaires sur l'ensemble du territoire de Métropole Savoie, possiblement en cause la forte demande sur certains secteurs et l'insuffisance d'offres sur d'autres.

### Ce que l'on peut faire

#### Politique d'aménagement

- Inciter dans les Programmes Locaux de l'Habitat la création ou la remise sur le marché de biens locatifs privés sur les territoires où les offres font défaut, afin d'équilibrer l'offre de logement.
- Augmenter l'offre locative dans les territoires hors des agglomérations, pour éviter que les jeunes ménages qui ne peuvent ou ne souhaitent pas acheter les quittent.
- Proposer une offre équilibrée de logements sur l'ensemble du territoire de Métropole Savoie favorisera les parcours résidentiels des ménages.

# 3. On dit que...

## en Savoie, 70 % des propriétaires ne pourraient pas racheter leur logement...

### Contexte, questionnement...

Comme présenté précédemment dans le **Livret n°1**, les prix de l'immobilier n'ont pas crû proportionnellement aux ressources des ménages. En effet, **les prix des logements anciens ont augmenté de 141 % entre 2000 et 2010, de 84 % pour les logements neufs, tandis que la progression des revenus n'était que de 43 % sur la même période.**

Au vu de ces données nationales, l'idée est de savoir si les propriétaires, au moins 70 % d'entre eux, pourraient en l'état actuel du marché racheter leur logement. Sachant que les propriétaires

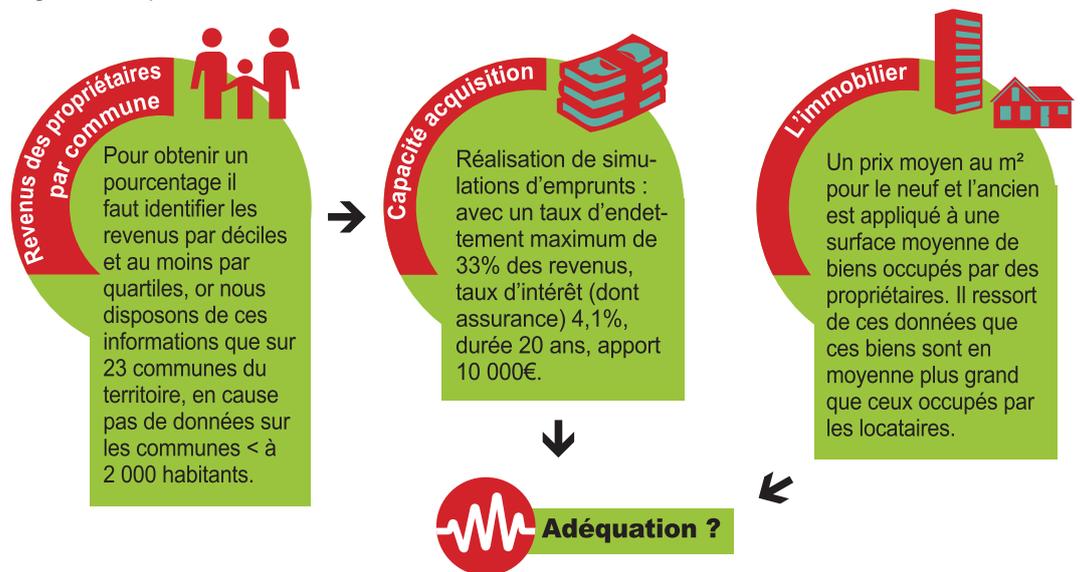
ont des revenus supérieurs de 20 % aux revenus médians de Métropole Savoie et supérieurs de 40 % aux revenus des locataires des logements sociaux et 20 % aux autres locataires.

**Ainsi, les propriétaires semblent détenir une meilleure solvabilité que les autres catégories d'occupants, mais suffira-t-elle aujourd'hui pour leur permettre d'acquérir un bien équivalent à celui qu'ils détiennent ?**

**Dans le cas où ils disposeraient du même apport que les primo-accédants ?**

### Que prend-on en compte ?

Pour vérifier cette affirmation "70 % des propriétaires ne pourraient pas racheter leur logement", plusieurs informations sont à mettre en relation :



### Limites

Les calculs se basent sur les déciles et les quartiles de revenus des propriétaires occupants leur logement.

Surface du logement prise en compte = surface moyenne des résidences principales dont le propriétaire est l'occupant en 2011 et non la surface réelle de leur logement.

Peu exister une part non quantifiable entre deux quartiles .

**Part des ménages propriétaires**

-  Représente l'ensemble des ménages propriétaires.
-  Ne pouvant pas acheter le logement moyen de la commune
-  Pouvant racheter difficilement le logement moyen de la commune
-  Pouvant racheter le logement moyen de la commune

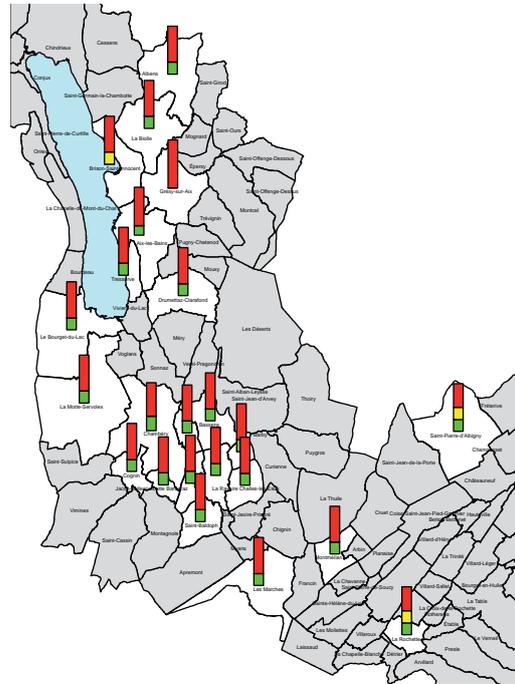
**Communes**

-  Où la donnée "revenus des ménages propriétaires occupants" est disponible (au niveau des déciles pour les 3 villes de plus de 10 000 habitants et des quartiles pour les 20 autres).
-  Où les informations des revenus sont non disponibles, ce sont les communes > 2 000 habitants

Sources : RFLM 2010 INSEE, Perval MDP, Filocom CGDD / SOeS 2011, BD Topo IGN  
Réalisation : mars 2013, Métropole Savoie

**VRAI pour l'acquisition dans l'ancien, mais pas nettement sur toutes les communes.**

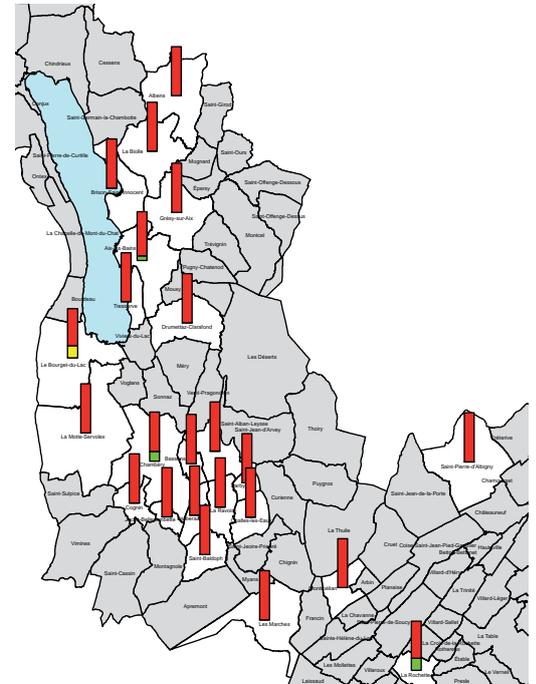
Face aux prix moyens dans l'ancien



Plus de 70 % des propriétaires ne pourraient pas racheter aujourd'hui un bien immobilier équivalent au leur **dans le parc ancien**.

**VRAI pour toutes les communes étudiées en cas d'achat dans le neuf.**

Face aux prix moyens dans le neuf



Plus de 70 % des propriétaires ne pourraient pas acquérir aujourd'hui un bien immobilier correspondant au leur dans le parc neuf, que ce soit dans où en dehors des agglomérations.

**Ce qu'il faut retenir**

→ Les prix de l'immobilier sont si importants que même les propriétaires au pouvoir d'achat pourtant plus élevé que les locataires, ne pourraient pas acquérir aujourd'hui en qualité de primo-accédants aux conditions actuelles du marché immobilier.

Dans quelles situations seraient-ils si un aléa de la vie les conduisait à quitter leur logement actuel ?  
Ils disposeraient sûrement d'un apport plus conséquent que 10 000 € mais suffirait-il à les reloger dans un bien semblable à celui qu'ils seraient obligés de quitter ?

# 4. Alors...

## Les ménages peuvent-ils se loger sur le territoire de Métropole Savoie ?

### Quelle liberté de choix ?

Cela dépend... le ménage type n'est pas maître d'un libre choix pour son logement :

- Localisation résidentielle : les agglomérations sont moins accessibles financièrement.
- Typologie de logement : l'ancien reste plus abordable que le neuf (27 % d'écart).
- Prix de vente à viser pour correspondre à la notion de logement abordable : 2 400 €/m<sup>2</sup> pour un prix actuel moyen de 3 200 €/m<sup>2</sup>.
- Décalage entre les offres (rapport prix/surface des logements) et les attentes des ménages: hypothèse suite au constat des difficultés de commercialisation des logements de petite surface (T3 < 60 m<sup>2</sup>) et de ceux qui ne disposent pas d'espace privatif lié au logement.

# 5. Glossaire

## **Apport personnel**

L'apport personnel correspond à une somme d'argent issue de la trésorerie propre du demandeur. En effet, un apport personnel est très souvent demandé pour octroyer un prêt bancaire.

## **Capacité d'emprunt**

Montant maximal empruntable par recours à un crédit bancaire, les mensualités de remboursement ne pouvant pas dépasser 33% des revenus du demandeur.

## **Capacité d'acquisition**

Elle correspond à la capacité financière d'un ménage pour acquérir un bien. Elle correspond le plus souvent à un montant emprunté + un apport personnel.

## **Ménage-type**

Il s'agit d'un ménage composé de deux adultes actifs et d'un enfant, soit 1,8 unités de consommation. Cette typologie de ménage est la plus représentée sur Métropole Savoie.

## **Revenus médians**

Ce sont les revenus tels que la moitié de la population considérée dispose d'au moins cette somme mensuel, l'autre moitié disposant d'au plus de cette somme.

## **SHAB**

Surface Habitable.

## **Taux d'effort**

C'est la part du revenu des ménages consacrée à un poste de dépenses, exemple le logement. Il s'exprime en pourcentage de revenus mensuels des ménages.

*Etude réalisée en interne  
par Métropole Savoie :  
méthode, indicateurs,  
données, cartographie...*

*Graphisme :  
Philippe Vuillermet  
Image de couverture :  
Philippe Vuillermet  
Impression :  
Gonnet Imprimeur  
Mai 2014*



M E T R O P O L E  
S A V O I E

185 rue de la Martinière  
73000 Chambéry  
Tél. 04 79 62 91 28  
Fax 04 79 69 72 37

[www.metropole-savoie.com](http://www.metropole-savoie.com)  
[info@metropole-savoie.com](mailto:info@metropole-savoie.com)

# Les ressources des ménages face à l'énergie

**Quelle part du coût de l'énergie pour les ménages ?**

**Quelle dépendance à l'usage de la voiture ?**

**livret 3**



Coût de l'énergie sur 20 ans



Prix de l'immobilier sur les secteurs ruraux



Prix de l'immobilier sur les secteurs urbains



Lorsque les ménages choisissent la localisation de leur résidence principale, ils considèrent encore assez peu les coûts induits par ce choix.

Les ménages locataires peuvent plus aisément choisir un logement proche de leurs lieux de travail, des commerces et des services. Ce choix semble moins évident pour les ménages qui souhaitent acquérir, car il semble plus complexe de trouver l'investissement résidentiel voulu, à un prix acceptable et proche de toutes commodités. Certes ils peuvent s'éloigner, mais à quel prix ? Ont-ils appréhendé le coût de ce choix ?

De nos jours, le coût du logement est le premier poste de dépenses de la part des ménages. Ces dépenses ont un impact très différencié selon les revenus des ménages. Cet impact est d'autant plus lourd que les dépenses sont couplées à d'autres postes importants comme les dépenses d'énergies consommées pour effectuer les déplacements domicile-travail.

La perception des taux d'efforts liés aux déplacements domicile-travail est essentielle pour analyser la vulnérabilité éventuelle des ménages. Car il s'agit là de déplacements contraints face auxquels les ménages ont peu de possibilité d'adaptation.

La distance de déplacements est un aspect des conditions d'accès au travail, qu'il faut mettre en relation avec d'autres aspects comme les conditions de transport ou d'accès au logement.

C'est pourquoi le Livret n°2, tente d'appréhender les taux d'effort liés au logement et le Livret n°3, mesure lui les coûts résidentiels des ménages et identifie de plus si ces derniers sont dépendants ou non de l'utilisation de leur voiture particulière.

D'une façon générale, par ces recherches, Métropole Savoie souhaite évaluer les choix résidentiels des ménages et comprendre l'enrayement des parcours résidentiels.

## Sommaire

### 1. Quel coût pour se chauffer ?

Les énergies du logement ..... p. 4



**Indicateur n°3**

Taux d'effort énergétique du logement moyen par commune

### 2. Quel coût pour se déplacer ?

Les déplacements domicile-travail ..... p. 7



**Indicateur n°4**

Taux d'effort déplacement

### 3. Les ménages de Métropole Savoie et la dépendance à la voiture...



**Indicateur n°5**

Indice de dépendance à la voiture

..... p. 14

### 4. On dit que...

On utilise moins la voiture dans les agglomérations ..... p. 18

Personne ne peut télétravailler ici ..... p. 21



**Indicateur n°6**

Pourcentage d'actifs occupés pouvant télétravailler par commune

Si on achète loin, on va le payer en essence ! ..... p. 23

5. Alors... ..... p. 26

6. Glossaire ..... p. 27

# 1. Quel coût pour se chauffer ?

Les coûts résidentiels des ménages, les énergies du logement...

## Contexte, questionnement...

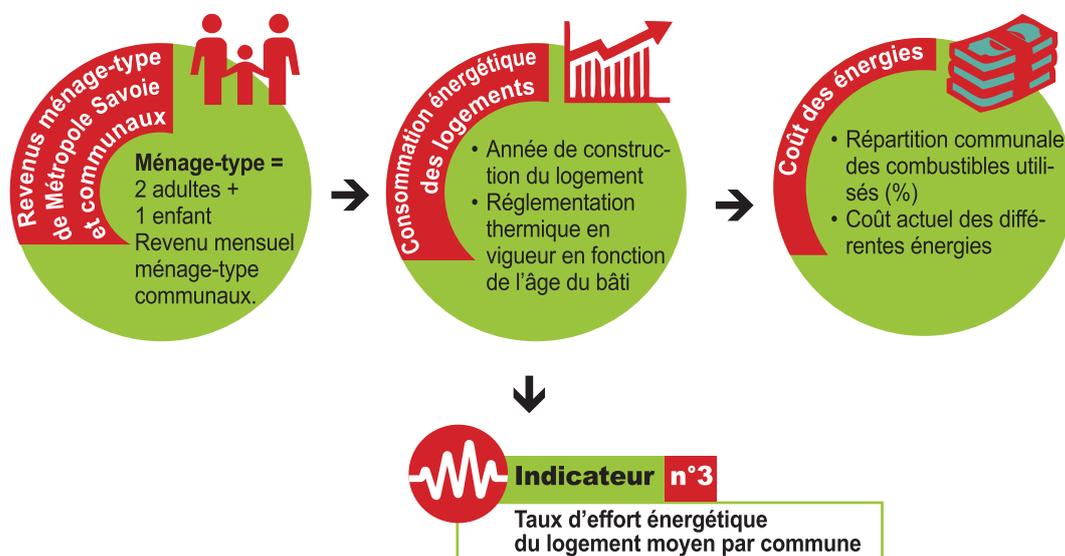
Dans le calcul des coûts résidentiels, intervient entre autre la part des charges d'énergies liées au logement.

Aujourd'hui, la précarité énergétique de certains ménages est reconnue, elle risque de s'intensifier dans le contexte actuel de renchérissement du coût des énergies fossiles.

Il s'agit ici d'avoir une première approche des dépenses des ménages pour les énergies utilisées dans leur logement, qu'il conviendra d'approfondir dans l'élaboration de la planification énergétique à l'échelle du SCoT de Métropole Savoie.

**Quelle est la part du revenu des ménages consacrée aux énergies utilisées dans leurs logements ?**

## Que prend-on en compte ?



### Limites de l'indicateur

Approche par moyenne, ne démontrant pas les disparités par type de ménage ou par type de combustibles.

Les taux d'efforts définis sont donc des moyennes des coûts des consommations (en fonction de l'âge du parc), le tout par commune.

Non prise en compte du comportement des ménages vis à vis de l'utilisation des énergies.

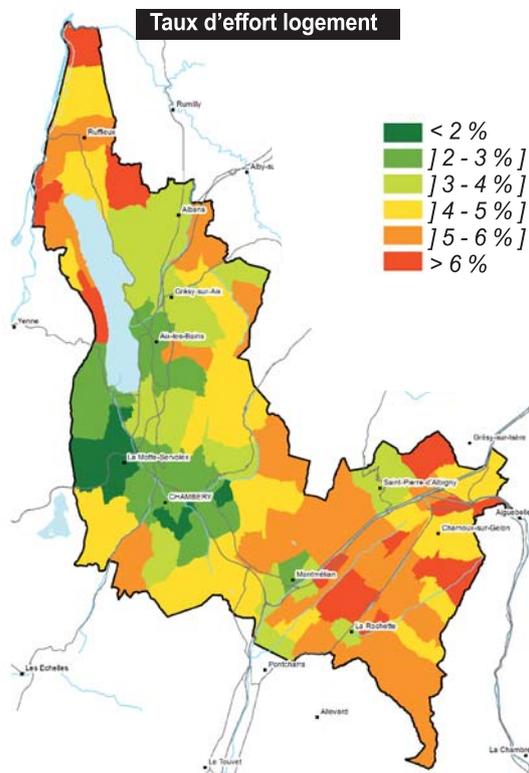
Qu'apprend-on ?



Indicateur n°3

Taux d'effort énergétique du logement moyen par commune

Majoritairement les taux d'efforts sont compris entre 4 % et plus de 6 % des revenus médians communaux.



La carte ci-contre présente les taux d'efforts moyens par commune, c'est-à-dire la part du revenu mensuel médian des ménages communaux consacrée aux énergies pour le logement (chauffage, ECS...).

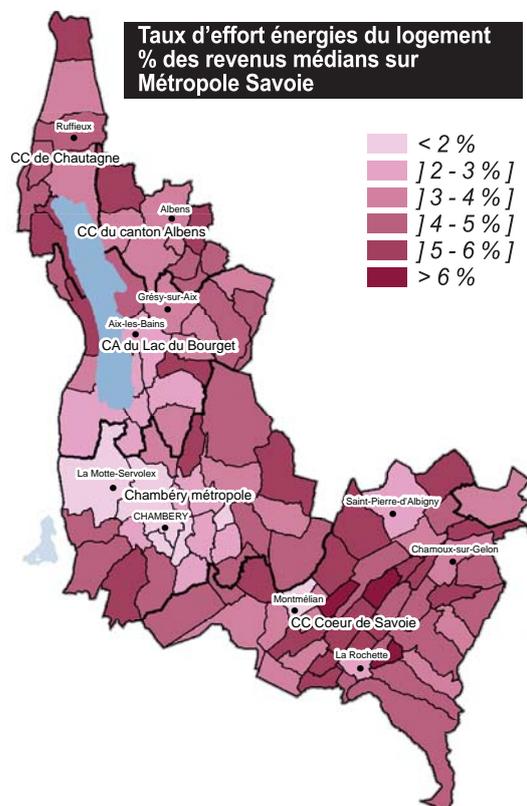
Pour rappel, le seuil de la précarité énergétique est communément admis à 10% des revenus alloués aux dépenses d'énergies nécessaires au logement.

Au vu de cette représentation graphique, ce seuil de précarité énergétique ne parait pas atteint aujourd'hui, sûrement en cause l'effet de moyenne.

Pour exemple, un ménage qui utilise le fioul comme énergie principale aura un taux d'effort plus élevé qu'un ménage utilisant l'électricité sur la même commune.

Sources : Insee 2012, RAEE, Métropole Savoie

# Quel coût pour se chauffer ?



Données : Métropole Savoie

Autour de la ville de Chambéry, les taux d'efforts sont relativement bas, notamment sur la commune de La Motte-Servolex, mais est ce dû à un parc de logement peu énergivore ou à des revenus des ménages plus importants, diminuant d'autant les taux d'efforts ?

Pour répondre à cette question, il convient de rapporter le coût des dépenses d'énergies par commune sur le revenu médian de Métropole Savoie. Ce dénominateur commun permet une comparaison spatiale plus juste. Projeté sur le revenu médian de Métropole Savoie, le taux d'effort énergétique de La Motte Servolex reste bas, sûrement dû à un parc de logement peu âgé utilisant des énergies moins coûteuses.

Les écarts de taux d'effort entre ces deux types de projections (communale et Métropole Savoie) peuvent aller jusqu'à 28 % du taux d'effort.

Un bâtiment construit suivant les normes de la réglementation thermique de 1974, consomme environ deux fois plus d'énergies qu'un bâtiment construit suivant la réglementation thermique de 2012.

Ce différentiel représente en théorie une économie d'environ 900 €/an en cas d'utilisation de l'électricité, 1 700 € d'économie par an pour l'utilisation du gaz propane et environ 1 000 € d'économie pour l'utilisation du fioul.

## Ce que l'on peut faire

### Politique de logement

- Accompagner techniquement la rénovation thermique des bâtiments, en conseillant notamment dans le choix des postes prioritaires à rénover.
- Former les ménages aux gestes simples d'économie d'énergies.
- Approfondir l'indicateur par des études visant à identifier les ménages vulnérables.

### Politique d'aménagement (étude)

- Mettre en place une planification énergétique à l'échelle du SCoT de Métropole Savoie pour :
  - déceler les potentiels énergétiques présents sur le territoire, et permettre aux ménages d'y avoir recours,
  - réduire la fragilité des ménages vis-à-vis des énergies fossiles,
  - aller vers une autonomie énergétique du territoire.

# 2. Quel coût pour se déplacer ?

## Les coûts résidentiels des ménages : les déplacements domicile-travail

### Contexte, questionnement...

Le choix de la résidence principale et notamment de sa localisation, détermine des coûts connexes, encore peu mesurés, comme le poids des dépenses liées aux déplacements domicile-travail (coût des carburants et péage éventuel). Or, il paraît important de regarder ces parts de dépenses liées aux déplacements induits par la localisation de la résidence principale, autrement nommées taux d'effort, car généralement les logements "abordables" pour le plus grand nombre se situent dans les territoires périurbains et ruraux. Ces territoires sont aujourd'hui ceux qui proposent peu d'offres de transports en commun, donc peu de propositions alternatives à la voiture particulière.

La perception des taux d'efforts engendrés par les déplacements domicile-travail est essentielle pour compléter l'analyse de la vulnérabilité énergétique des ménages. En effet si les déplacements domicile-travail ne représentent qu'un tiers des déplacements réalisés par les ménages (EDGT), ils sont des déplacements contraints, face auxquels les ménages ont peu de possibilités d'adaptation.

La distance de déplacements domicile-travail est un aspect des conditions d'accès au travail, qu'il faut mettre en relation avec d'autres aspects comme les conditions de transport ou d'accès au logement.

De plus, nationalement, il est coutume de dire que les ménages qui résident dans les territoires ruraux et périurbains rajoutent au prix de leur logement un budget véhicules et carburants élevés, comme le souligne une étude du CREDOC sur les coûts résidentiels (mars 2013).

**Qu'en est-il sur le territoire de Métropole Savoie ?**

**Quels sont les coûts résidentiels des ménages ?**

**Quel est leur poids dans la solvabilité des ménages ?**

**Ce coût des déplacements est-il une variable d'ajustement pour une meilleure solvabilité des ménages ?**

**Les ménages sont-ils dépendants de l'usage de leur voiture ?**

**Quelles économies pour les ménages si leurs trajets domicile-travail sont diminués ?**

# Quel coût pour se déplacer ?

## Que prend-on en compte ?



**Distances quotidiennes au réel**

Les distances ont été calculées au kilomètre réel à partir des flux de déplacements domicile-travail.

Les trajets ont été retenus au plus court, même si le trajet est soumis à péage. Sauf dans les cas où un trajet sans péage rallonge de 5 minutes, auquel cas c'est le trajet sans péage qui a été retenu.

Une moyenne de distance parcourue communale a été établie, pondérée par l'importance des flux.



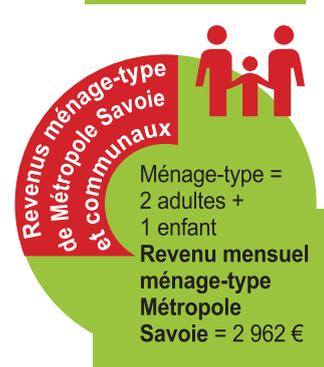
**Fréquence des déplacements**

L'hypothèse retenue est un aller-retour par jour pendant 5 jours /semaine. Cette hypothèse a été retenue malgré les résultats de l'EDGT 2008, qui précise que nombreux déplacements sont effectués par les habitants des agglomérations aux heures de déjeuner, laissant supposer une réalité de 2 aller-retour par jour pour certain d'entre eux.



**Taux de motorisation**

Les taux de motorisation étant approximativement similaire sur l'ensemble du territoire de Métropole Savoie (EDGT 2008 : 0,6 voiture/pers pour les territoires urbains et 0,64 pour les territoires ruraux), d'où le choix d'évaluer uniquement le coût du carburant pour différencier les coûts de déplacements des habitants des territoires ruraux et urbains, et non pas le coût total de la voiture (entretien, réparation...) car ces coûts sont supportés sans différence significative par les habitants des différents territoires.



**Revenus ménage-type de Métropole Savoie et communaux**

Ménage-type = 2 adultes + 1 enfant

**Revenu mensuel ménage-type Métropole Savoie = 2 962 €**



**Coût des trajets**

Le coût des trajets est établi sur une hypothèse de consommation de 6 l/100 km à 1,35 €/litre de carburant.

Les trajets soumis au péage autoroutier ont été identifiés, et comptabilisés dans le coût mensuel des déplacements domicile-travail, (après application tarif abonnement télépéage le plus avantageux suivant l'itinéraire et la fréquence). Ainsi nous pouvons préciser le pourcentage de population communale soumise à ces péages pour aller et venir sur leur lieu de travail.



**Indicateur n°4**

**Taux d'effort déplacement**

**Limites de l'indicateur**

L'hypothèse retenue dans le calcul des kilomètres moyens par commune est que tous les flux domicile-travail sont réalisés en voiture.

Application du taux de motorisation du ménage-type par commune, dans la mesure du taux d'effort. Exemple : un ménage avec un taux de motorisation de 1,8 se voit appliqué le kilométrage moyen par commune multiplié par 1,8.

# Quel coût pour se déplacer ?

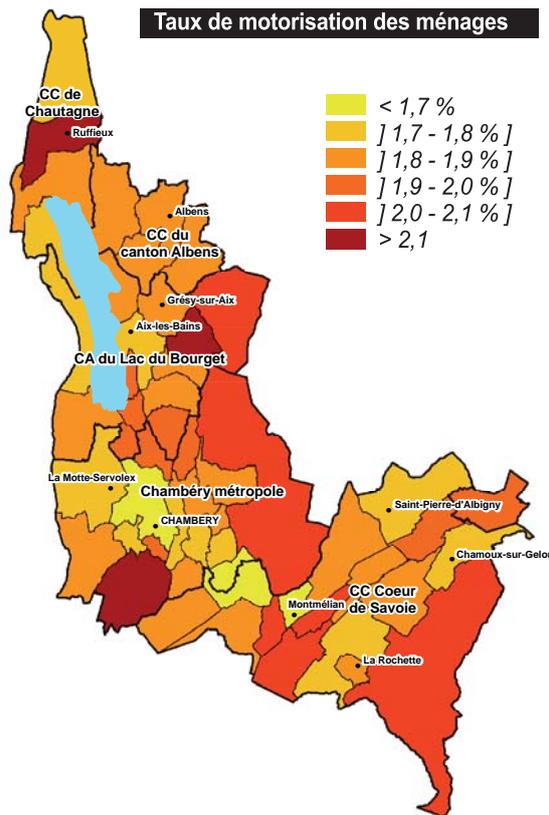
Il n'y a pas d'écart significatif de taux de motorisation sur le territoire de Métropole Savoie, dans le cas de notre ménage-type.

Sources : RGP Insee 2009  
Réalisation : Métropole Savoie 2013

Les distances parcourues quotidiennement pour les trajets domicile-travail, sont globalement de l'ordre de 30 à 40 kilomètres.

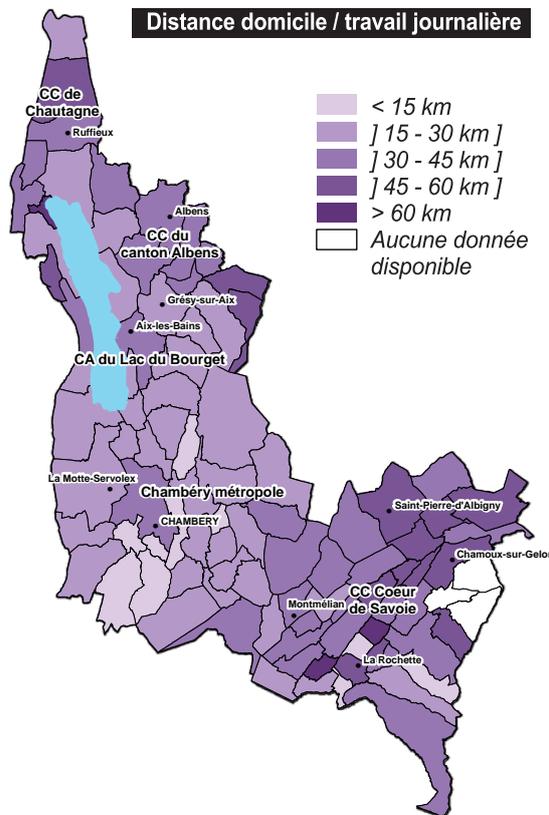
Données : Métropole Savoie

## Qu'apprend-on ?



Une diversité de taux de motorisation est remarquée par commune sur l'agglomération de Chambéry métropole, où les extrêmes sont représentés et pourtant parfois spatialement proche. La Communauté de communes de Chautagne a également des extrêmes voisins.

Les ménages les plus motorisés sont situés sur les communes au plus fort relief.



Avec toutefois certains extrêmes comme pour les habitants de Villaroux (72 km moyens), suivi de Villard-Sallet (66 km moyens) et de Conjux (64 km moyens). La plus courte distance est effectuée par les habitants de la Croix de la Rochette avec 5 km moyens, car le seul flux de déplacement domicile-travail est en direction de la commune voisine, La Rochette.

Les habitants de Montagnole et Saint-Cassin font respectivement 12 kilomètres moyens journaliers, mais ont le taux de motorisation le plus élevé du territoire.

**Il n'y aurait donc pas de rapport entre le nombre de kilomètres quotidiens et le nombre de véhicule possédé par les ménages... Ou ce ne sont peut être pas les nécessités qui font naître les comportements ?**

Ces nécessités sont identifiées et considérées dans le calcul de l'indice de dépendance à la voiture.

Voir →  **Indicateur n°5**  
Indice de dépendance à la voiture

# Quel coût pour se déplacer ?

Les dépenses de carburant pour les trajets domicile travail sont non homogènes sur le territoire.

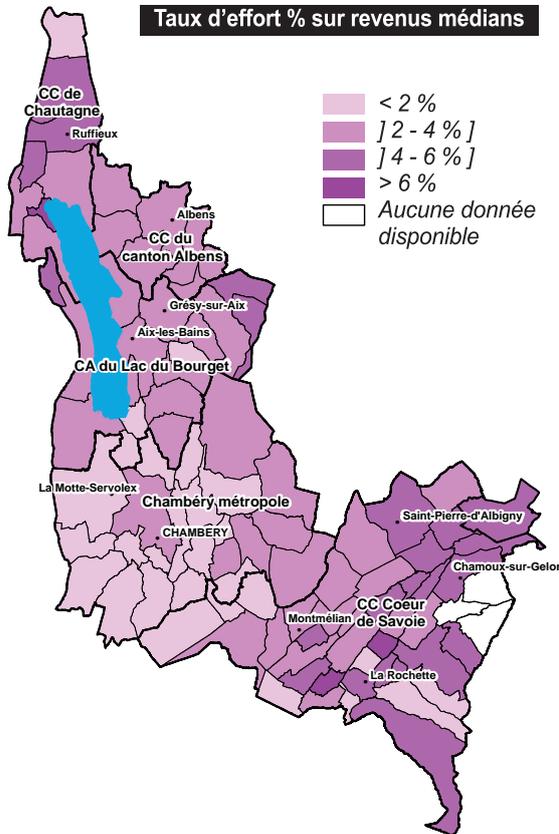
Sources : Insee RGP  
Données : Métropole Savoie

## Qu'apprend-on ?



Indicateur n°4

Taux d'effort déplacement

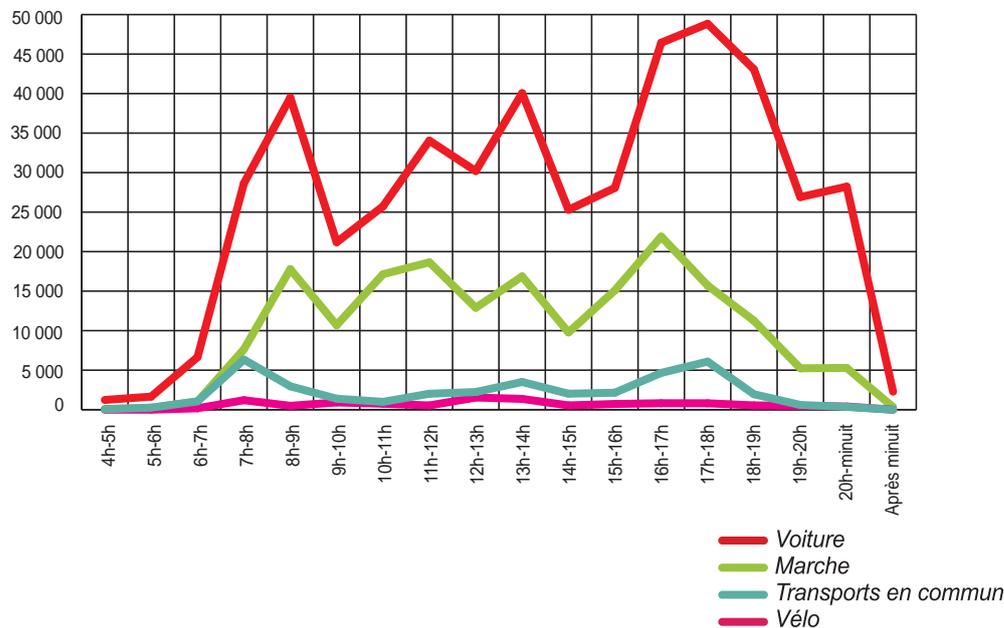


La carte ci-contre présente les dépenses de carburant consommé pour les trajets domicile-travail par le ménage-type de chaque commune, rapportées au revenu médian de Métropole Savoie pour permettre une comparaison spatiale plus juste.

En moyenne sur tout le territoire de Métropole Savoie, les dépenses de carburants consommé pour les déplacements domicile-travail sont de l'ordre de 3 % du revenu médian du ménage type soit environ 90 €/mois. Les écarts vont de 0,48 % (14 €/mois) à 6,99 % (207 €/mois).

Se distinguent fortement les villes autour de la ville centre de Chambéry dans l'agglomération de Chambéry métropole, avec des taux d'efforts inférieurs ou égaux à 2 % soit une dépense mensuelle inférieure à 58 €/mois. A condition d'effectuer un trajet par jour, alors que l'EDGT 2008, confirme que sur ces communes les actifs rentrent souvent déjeuner chez eux le midi, augmentant d'autant leurs taux d'efforts.

### Nombre de déplacements par tranche horaire de départ et par mode



Sources : EDGT 2008

# Quel coût pour se déplacer ?

## Les dépenses de carburant sont-elles significativement différentes si l'on réside sur le territoire Sud, Centre ou Nord du SCoT ?

Pour répondre à cette interrogation, regardons les taux d'efforts moyens pondérés par le nombre de flux, par secteurs et les écarts que l'on retrouve :

→ **Secteur Nord :**

- **La CALB :** taux d'effort moyen de 2,89 % correspondant à une dépense mensuelle de 86 €/mois. Les taux se situent entre 1,81 et 5,53 %. Aix-les-Bains 3,50 % soit 104 €/mois.
- **Communautés de communes d'Albens et de Chautagne** avec un taux moyen de 3,41 % soit 101 €/mois. Les extrêmes sont de 1,97 et 6,23 %. Albens 3,15 % soit 93 €/mois.

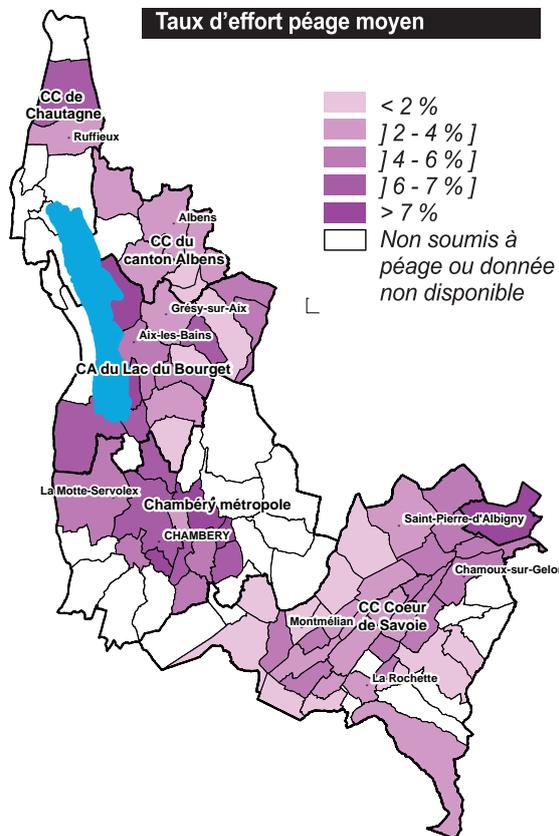
→ **Secteur Centre :** agglomération de Chambéry métropole: taux effort moyen 1,98 % soit une dépense de carburant de 59 €/mois. Les taux vont de 1,21 à 3,91 %. Chambéry ville 2,73 % soit 80 €/mois.

→ **Secteur Sud :** taux d'effort moyen de 3,77 % soit une dépense de carburant de 112 €/mois. Les taux vont de 0,48 à 6,99 %. Montmélian : 3,15 % soit 93 €. Saint Pierre d'Albigny : 5,26 % soit 155 €/mois.

Certains actifs, ont également leurs trajets quotidiens soumis au péage autoroutier.

## Qu'en est-il sur le territoire de Métropole Savoie ?

Les dépenses de péage ne sont pas identiques pour les actifs d'une commune à l'autre.



La carte ci-contre représente les taux d'efforts des ménages liés au péage par commune pour un seul véhicule, en fonction du coût mensuel des péages autoroutiers. Les classes représentent les différents taux par commune, peu importe le nombre d'actifs soumis au péage sur ces trajets.

Les taux d'efforts les plus conséquents, avec environ 5 % des revenus (soit 148 €/mois) consacrés aux péages, sont acquittés par certains actifs des villes de Brison Saint Innocent (6 % des actifs occupés), Tresserve (7,50 % des actifs occupés), Saint-Alban-lesysse (6 % des actifs occupés), Barby (5 % des actifs occupés), Chambéry (4,60 % des actifs occupés) et Aiton (36,7 % des actifs occupés).

En moyenne sur l'ensemble du territoire de Métropole Savoie, 17 % des actifs occupés travaillant en dehors de leur commune de résidence, ont leurs trajets domicile-travail quotidiens soumis à péage autoroutier. Le coût mensuel des péages est en moyenne de 77 € pour un seul véhicule par ménage.

## Quel coût pour se déplacer ?

### Quel serait le gain de pouvoir d'achat pour les ménages, s'ils pouvaient télétravailler quelques jours par semaine ?

En moyenne à raison de 5 jours de déplacements par semaine pour se rendre au travail, les dépenses de carburant des ménages pour ces déplacements sont de 90 € par mois.

Si le ménage peut télétravailler et se déplacer plus que 4 jours dans la semaine cela lui coûterait 71 €/mois et 53 €/mois sur une semaine de 3 jours. Soit, en passant de 5 jours à 3 jours, une économie d'environ 400 €/an. Mais pour exemple, un ménage qui réside sur Villaroux, dépense environ 6,5 % de ses revenus pour le carburant (soit 206 €/mois), l'économie due au fait de se rendre au travail 3 jours par semaine au lieu de 5 serait d'environ 800 €/an.

Etant précisé que toutes les professions ne peuvent pas être télétravaillées. De plus les personnes ayant des emplois "télétravaillables", doivent pouvoir bénéficier de débits internet suffisants sur leur lieu de résidence, ou bénéficier de la présence de télécentres proche de leur domicile. Les notions d'emplois télétravaillables et de débits internet suffisants sont considérés dans l'élaboration de l'indice de dépendance à la voiture présenté en page 15) de ce livret.



### Quel serait le gain en pouvoir d'achat pour les ménages, s'ils pouvaient faire l'économie d'une voiture ?

Tout d'abord, il faut préciser que tous les ménages ne pourraient pas faire l'économie d'une voiture. Cela paraît relativement aisé pour les habitants des agglomérations, surtout en première couronne des villes centres, ainsi que pour les territoires connectés à une gare mais moins évident dans les autres cas. Effectivement, sans proximité de transports en commun il paraît difficile pour les ménages de se restreindre à l'utilisation d'une seule voiture.

Ainsi, si les ménages pouvaient se dispenser de l'utilisation d'une voiture ils économiseraient en moyenne sur Métropole Savoie 270 € par mois. 270 €/mois (3 240 €/an) étant le coût moyen d'un véhicule, considérant les

kilométrages moyens parcourus sur le territoire, et prenant en compte le coût du véhicule au sens du barème fiscal, c'est-à-dire prenant en compte les frais de réparations, d'entretien, d'assurances mais sans la prise en compte d'un éventuel crédit utilisé pour l'achat du véhicule.

Selon le Crédit Agricole, dans un article publié sur La Tribune en octobre 2010, 75 % des acheteurs automobile ont recours au crédit. Selon le baromètre Kredity, pour l'année 2012, le prêt moyen contracté pour l'achat d'une automobile est de l'ordre de 13 300 €, correspondant à une mensualité fixe d'environ 300 € pendant approximativement quatre années.

## Quel coût pour se déplacer ?

### Ce qu'il faut retenir

- Les actifs occupés résidants sur Métropole Savoie parcourent en moyenne **30 kilomètres** pour aller et venir sur leur lieu de travail. Ce parcours quotidien dure en moyenne **40 minutes**.
- Sur l'ensemble du territoire de Métropole Savoie, le taux d'effort destiné aux dépenses de carburant des ménages-types, composés de deux actifs occupés et d'un enfant, allouées aux déplacements domicile-travail est en moyenne de 3 % des revenus soit environ **90 €**.
- En moyenne sur Métropole Savoie, **17 %** des actifs occupés ont leurs trajets domicile-travail soumis au péage autoroutier, pour un coût moyen de **77 €**.
- Pour certain ménage les dépenses mensuelles de péages sont plus conséquentes que les dépenses de carburants.
- Un actif occupé résidant sur le secteur Sud du SCoT dépense en moyenne 53 € de carburant en plus par mois pour travailler qu'un actif occupé résidant sur le secteur Centre, et 32 € de plus qu'un actif occupé de Chambéry ville.
- Un actif occupé qui réside sur le secteur Nord et hors de la CALB dépense en moyenne 22 € de carburant en plus par mois pour travailler qu'un actif occupé résidant sur Chambéry ville.

### Ce que l'on peut faire

#### Politique d'aménagement

- Réduire les déplacements domicile-travail des ménages en incitant notamment le télétravail : impacts économiques et écologiques.

#### Politique de déplacements

- Proposer des solutions de transports collectifs efficaces sur les territoires peu desservis, territoire Sud du SCoT et les communes au Nord du lac du Bourget.
- Organiser un rabattement sur les gares.

# 3. Les ménages de Métropole Savoie et la dépendance à la voiture

## Contexte, questionnement...

Les ménages de Métropole Savoie privilégient leur voiture particulière pour leurs déplacements (68 % des déplacements s'effectuent en voiture-EDGT 2008).

Certes le territoire de Métropole Savoie est un territoire au relief parfois prononcé qui se parcourt rapidement en voiture, d'autant qu'il y a peu d'embouteillages et le stationnement est relativement aisé même dans les agglomérations.

Les bassins d'emplois sont inégalement répartis sur le territoire, ainsi que les offres de commerces et de services. Cette accumulation d'événements ne conduit nullement les ménages à réduire l'utilisation de leur véhicule particulier, si ce n'est son coût.

Toutefois, cette utilisation quasi systématique pour certains types de déplacements ne semble pas toujours rationnelle, car il existe bien des transports en commun et des voies cyclables vertes.

**Quelle est la réelle dépendance des ménages vis-à-vis de l'utilisation de la voiture, en ont-ils réellement besoins pour aller travailler, pour se rendre dans les commerces, etc. ?**

**Ou s'en servent-ils par simple confort, ou bien encore est ce simplement un signe de positionnement social, ou autres bonnes raisons ?**

# Les ménages de Métropole Savoie et la dépendance à la voiture

## Que prend-on en compte ?

**Emploi** 

Nombre d'actifs occupés travaillant sur leur commune de résidence, ou à 5 km de leur domicile comparé aux différents modes de déplacement possible, transport en commun, train, voiture, vélo pour se rendre sur le lieu de travail.

**Pondération 6 / 20**

*Car 1/3 des déplacements en voiture sont réalisés pour le motif domicile-travail (EDGT2008)*

**Services** 

Prise en compte de la distance d'accès aux pôles de services (proximité, intermédiaire et supérieur) depuis chaque commune et la possibilité d'effectuer ces trajets en voiture, TC, autres.

**Pondération 12 / 20**

**Débit internet** 

Mesure des CSP potentiellement télétravaillable par commune, croisée avec le niveau de débit internet présent (exemple : si THD note maximale).

**Pondération 2 / 20**



**Indicateur n°5**

**Indice de dépendance à la voiture**

### Limites de l'indicateur

Pas de prise en compte des chaînes de déplacements mais 1 déplacement = 1 motif.

Prise en compte des flux de déplacements du recensement de la population.

Services : distances prises au plus court (mais par la route). Toutefois les habitudes peuvent être différentes pour plusieurs raisons : qualité de services, choix personnels...

Raisonnement à l'échelle d'une commune écartant le fait que de nombreuses communes sur Métropole Savoie ont des hameaux et à des altitudes différentes.

# Les ménages de Métropole Savoie et la dépendance à la voiture

Cet indicateur révèle une forte dépendance à l'automobile pour les habitants des communes au nord du Lac du Bourget et à l'extrême sud du territoire, où les transports en commun sont peu présents, ainsi que les communes situées sur les contreforts du Massif des Bauges.

Sources : Métropole Savoie  
Données : Métropole Savoie

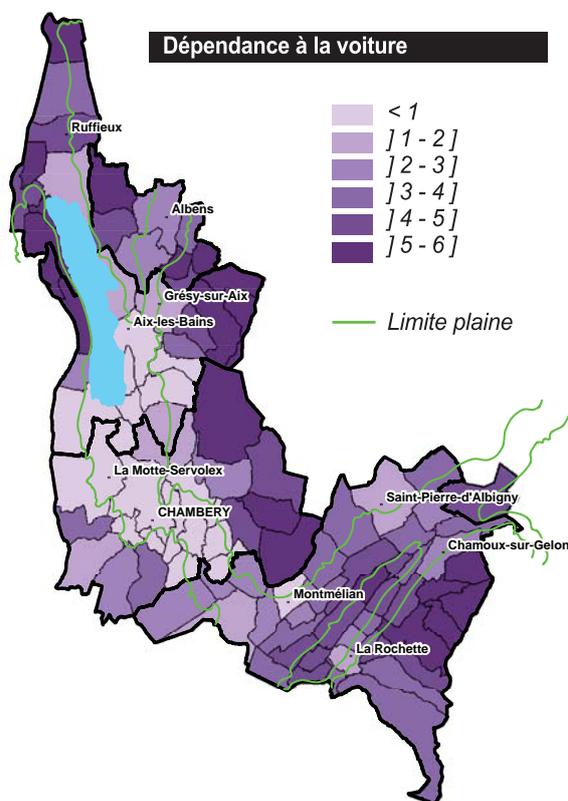
## Qu'apprend-on ?

La dépendance à la voiture se caractérise par commune selon un indice allant de 1 à 6 ; 6 étant le seuil le plus élevé de dépendance.



**Indicateur n°5**

Indice de dépendance à la voiture



Cette représentation cartographique de la dépendance à la voiture illustre parfaitement la diversité et l'hétérogénéité du territoire de Métropole Savoie.

Les petites villes au fort potentiel de développement identifiées par le SCoT (Albens, Montmélan, Saint Pierre d'Albigny et La Rochette) font parties des communes où les habitants sont peu dépendants de l'usage de leur automobile.

Les communes en plaine, au cœur des agglomérations et présentant de nombreux services et équipements permettent les reports modaux, c'est pourquoi leurs habitants sont moins dépendants de leur voiture.

## Ce qu'il faut retenir

- Au sein des agglomérations il existe une forte différence entre ville centre et communes en altitude.
- La notion de plaine urbanisée semble plus en adéquation avec les réalités du territoire (temps de déplacement, proximité des services, reliefs...).
- L'indice de dépendance à la voiture territorialisé est très représentatif de la diversité du territoire.
- Les indices élevés sur certaines communes, désignent les communes peu équipées en termes de services, de commerces et d'emplois.
- Au sujet des déplacements, il ne faut pas confondre agglomération et ville-centre, car la dépendance à la voiture dans les communes de 3ème couronne est aussi élevée que dans le territoire Sud. D'autant que les prix des logements en agglomération sont plus élevés qu'ailleurs.

# Les ménages de Métropole Savoie et la dépendance à la voiture

## Ce que l'on peut faire

### Politique aménagement

→ Limiter les déplacements, en réinterrogeant la place des commerces, services, habitats et emplois.

### Politique de mobilité

→ Permettre de réduire les déplacements en accompagnant le télétravail des salariés.

### Politique de déplacements

→ Organiser un rabattement sur les gares pour les territoires sans transports en commun.

→ Mieux desservir les communes en altitude des agglomérations.

# 4. On dit que...

## On utilise moins la voiture dans les agglomérations...

### Questionnement

Les agglomérations, notamment celles de notre territoire, sont les espaces qui proposent aux populations le plus de services, de commerces, d'emplois, de logements, d'infrastructures, d'équipements et de dessertes de transports en commun.

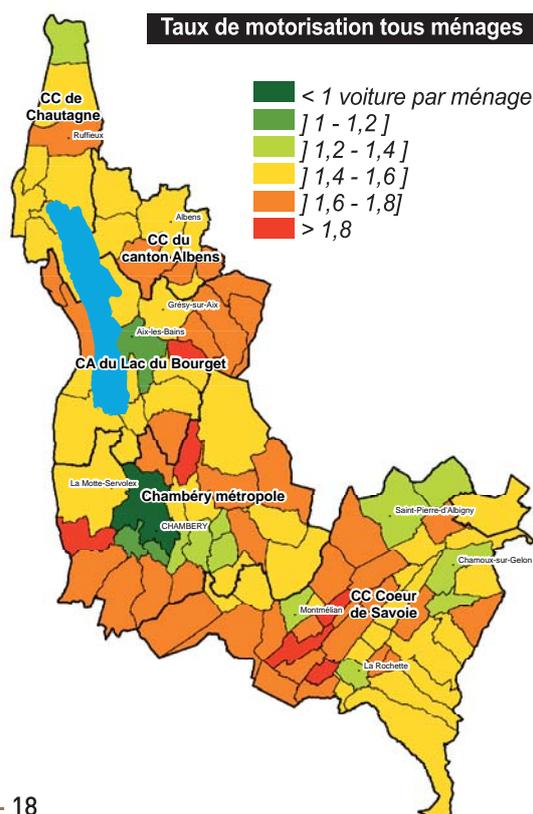
Dans ce contexte on s'attend de la part des populations, à un usage relatif de l'automobile particulière, coûteuse et parfois même encombrante, surtout dans les villes centres, mais qu'en est il réellement sur notre territoire ?

### Éléments de réponse

Les populations résidentes dans les agglomérations de Métropole Savoie, sont sensiblement différentes des populations résidentes sur les autres territoires du SCoT, notamment concernant l'âge, la proportion des différentes catégories professionnelles, les ressources des ménages etc.

C'est pourquoi, il convient d'analyser :  
 → le taux de motorisation de l'ensemble des ménages,  
 → le taux de motorisation du ménage-type composé de deux actifs occupés et d'un enfant...

### VRAI pour les villes centres seulement en comparant l'ensemble des ménages...



La carte ci contre présente les taux de motorisation moyens par commune, de l'ensemble des ménages. C'est-à-dire le nombre de véhicules que possèdent en moyenne les ménages communaux.

La ville de Chambéry est la seule à avoir un taux de motorisation inférieur à une voiture par ménage, suivi par Jacob-Bellecombette, Cognin et Aix-les-Bains où le taux est inférieur à 1,2 voiture par ménages.

L'ensemble du territoire est globalement à un taux compris entre 1,4 et 1,8 voiture par ménage. Les communes de Pugny-Chatenod, Verel-Pragondran et Saint-Sulpice présentent un taux supérieur à 1,8.

Sur le secteur Sud, le taux de 1,8 est loin d'être systématique. Les ménages ne possèdent guère plus de voitures dans les territoires ruraux qu'ailleurs...

## On dit que...

### On utilise moins la voiture dans les agglomérations...

Les ménages ne possèdent pas moins de voiture dans les agglomérations qu'en dehors, hormis pour les habitants des deux villes centres...

Dans l'analyse de l'ensemble des ménages, une différence de l'usage de la voiture semble s'expliquer par une différence dans leur composition et non pas à un report modal plus important qu'ailleurs.

Certes, les villes centres des deux agglomérations ont un taux de motorisation parmi les plus bas mais est ce du à l'efficacité des transports en commun ? Ou à des ménages aux revenus faibles ne pouvant ainsi se sur-

motoriser ? Ou encore à la composition des ménages, par exemple, la forte représentativité de retraités, d'étudiants ou de chômeurs, personnes peu motorisées, faisant diminuer d'autant le taux de motorisation communale.

### FAUX, pour le taux de motorisation des ménages-types de Métropole Savoie

Les taux de motorisation d'une même typologie de ménage (actifs occupés) par commune sont bien différents de ceux de l'ensemble des ménages, (voir carte ci contre) il n'apparaît plus de ménages ayant un taux inférieur à 1,7 voiture.

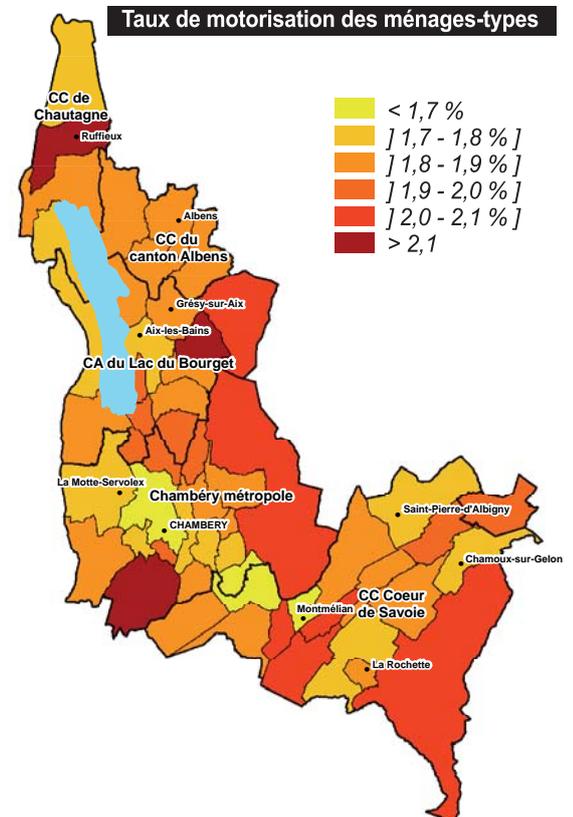
L'agglomération de Chambéry métropole présente une grande disparité de taux sur ses communes, les extrêmes étant pratiquement voisins, par exemple Chambéry ville et Saint-Cassin.

Remarquons les communes situées à flanc des Bauges, faisant parties de l'agglomération de Chambéry métropole, avec un taux de deux voitures par ménage, équivalent à celui de la Communauté de communes de la Rochette-Val Gelon. Ces deux territoires sont relativement à l'écart des voies de circulation et présentent peu d'offre de transport en commun, engendrant un recours systématique à l'utilisation de la voiture personnelle.

Les plus forts taux de motorisation sont sur les communes de Trévignin, Pugny-Chatenod, Montagnole et Saint-Cassin, toutes faisant partie d'une agglomération, où les ménages ont un pouvoir d'achat non négligeable et où les transports en communs sont peu présents.

Les ménages localisés sur Ruffieux ont le taux le plus haut en comparaison de Serrières en Chautagne avec un taux inférieur de 0,4 point.

Les résultats de l'analyse du ménage-type tentent à prouver qu'il n'y a pas non plus de report modal par ce type de population active.



## On dit que...

**On utilise moins la voiture dans les agglomérations...**

**Les ménages possèdent approximativement le même nombre de véhicule sur l'ensemble du territoire de Métropole Savoie, mais qu'en est-il de son utilisation ?**

Selon l'EDGT de 2008, la voiture particulière permet aux habitants des territoires urbains d'effectuer deux déplacements sur trois. C'est lors des trajets domicile travail que les populations ont le plus recours à la voiture.

De plus, il existe une pratique particulière réservée aux résidents des villes centres et de premières couronnes, il s'agit des déplacements aux périodes de déjeuner (voir graphique page 10) où de nombreuses personnes se déplacent, doublant ainsi leurs parcours quotidiens.

## Ce qu'il faut retenir

Le territoire de Métropole Savoie se traverse rapidement en voiture, les transports en commun sont inégalement répartis sur le territoire incitant à l'utilisation de la voiture.

Il n'y a pas de différence significative quant à l'équipement des ménages en automobile d'un territoire à l'autre sur Métropole Savoie. Certains ménages subissent leurs coûts mais ne restreignent pas son utilisation.

**L'utilisation de la voiture particulière naît-elle de choix ou à de résignations ?**

# On dit que...

## Personne ne peut télétravailler ici !

### Questionnement

Au regard de la réalité des reports et malgré les réticences culturelle en France sur le télétravail, il est quand même intéressant de vérifier les réalités des possibilités de télétravail en croisant les catégories socio-professionnelle et le niveau de débits internet (TIC).

Il s'agit d'une question importante à soulever car à travers l'observation des progressions démographiques sur les secteurs nord et sud, la question du télétravail peut devenir une question d'économie budgétaire pour les ménages et pour la collectivité.

Mais pourquoi le télétravail n'est-il pas possible ? Parce qu'il paraît difficile de faire confiance au salariés ?

Parce qu'ils ne sont pas suffisamment équipés pour travailler depuis leur domicile ?

Parce que tous les métiers ne se pratiquent pas à domicile ?

Et pourquoi le faire ?

Pour leur faire faire des économies, dues au gain de trajet ?

Pour réduire les accidents sur la route ?

Pour réduire les émissions de gaz à effet de serre ?

### Éléments de réponse



**Indicateur n°6**

Pourcentage d'actifs occupés pouvant télétravailler par commune

### Combien d'actifs occupés pourraient potentiellement télétravailler sur le territoire de Métropole Savoie ?

Il est possible d'affirmer que 35 % des actifs occupés de Métropole Savoie peuvent potentiellement télétravailler.

### Quelles distances en moins à parcourir si les ménages pouvaient télétravailler 2 jours par semaine ?

En moyenne sur Métropole Savoie, un actif occupé parcourt 600 kilomètres par mois pour aller et venir de son travail. S'il télétravaille il s'économise 240 kilomètres par mois.

### Quel temps passé en moins dans sa voiture par un actif occupé s'il peut télétravailler 2 jours par semaine ?

Sur l'ensemble du territoire de Métropole Savoie, les actifs occupés passent en moyenne 40 minutes par jour dans leur voiture pour leur déplacements domicile travail, soit 13 heures et 20 minutes par mois. Il passerait 5 heures de moins sur la route.

### A quoi correspondent ces gains de distance à parcourir et de temps en terme de pouvoir d'achat des ménages ?

En moyenne à raison de 5 jours de déplacements par semaine pour se rendre au travail, les dépenses de carburant des ménages sont de 90 € par mois.

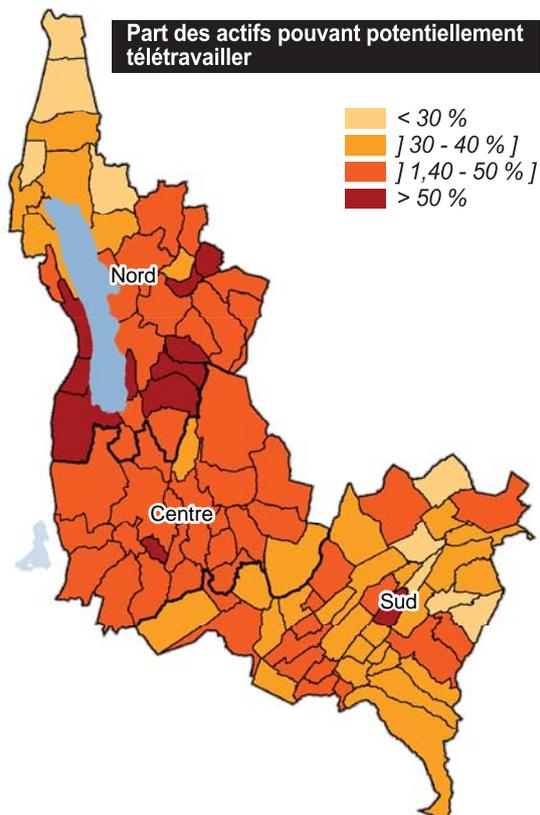
Pour un seul actif occupé, il gagnerait 20 € par mois, en cas de télétravail deux jours par semaine.

## On dit que...

**Personne ne peut télétravailler ici !**

Données : Métropole Savoie

### FAUX, une partie significative (1 actif sur 3) de la population peut télétravailler...



La carte ci-contre précise le pourcentage d'actifs occupés pouvant possiblement télétravailler par commune. Si des disparités existent entre les différents EPCI, l'ensemble des communes du territoire de Métropole Savoie possède un réel potentiel d'actifs occupés pouvant télétravailler.

Les agglomérations sont aujourd'hui les localités qui accueillent le plus de professions intermédiaires et cadres. Toutefois les territoires plus ruraux qui accueillent majoritairement les artisans et agriculteurs présentent tout de même un potentiel de télétravail significatif.

Cet indicateur a été élaboré par le croisement des CSP et de niveau de débit internet présent sur chaque commune. Il intègre d'ores et déjà les priorités d'aménagement numérique prévues par le SDTAN du Conseil général de Savoie.

Le développement démographique soutenu de certains territoires méritera d'être mis en relation avec le déploiement des équipements (TIC).

### Ce qu'il faut retenir

- Télétravailler ne permettrait pas uniquement aux ménages de gagner en pouvoir d'achat. Ils gagneraient également en temps de déplacements et en sécurité.
- De plus, diminuer le nombre d'automobile sur les routes aurait un impact positif sur l'environnement, par la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

# On dit que...

## Si on achète loin, on va le payer en essence !

### Contexte

Souvent, ces pratiques de “partir loin pour payer moins cher” sont montrées du doigt. On dit que les ménages peuvent acheter plus loin des agglomérations mais

leur budget-déplacement (notamment domicile-travail) finira par les “mettre dans le rouge”.

### Éléments de réponse

#### Coût de l'immobilier

Mise en situation d'un ménage face à deux choix de localisation résidentielle pour l'achat d'une maison individuelle ancienne et disposant d'un apport de 50 000 € (apport moyen national). Les exemples ci-dessous ne tiennent pas compte des revenus du ménage.

##### **Théorie 1 : Le ménage veut s'installer sur l'agglomération de Chambéry**

La moyenne du prix des maisons individuelles dans le secteur Centre du SCoT est de 290 000 €. L'emprunt sera de 240 000 € sur une durée de 20 ans, le coût du crédit (intérêt+ assurances) est de 108 000 € + apport 50 000 €. Le projet coûte au total 398 000 €.

##### **Théorie 2 : le ménage type veut s'installer sur le secteur Sud**

La moyenne du prix des maisons individuelles dans le secteur Sud du SCoT est de 160 000 € (hors Communauté de communes de Montmélian). L'emprunt sera de 110 000 € sur une durée de 20 ans, le coût du crédit (intérêt+ assurances) sera de 50 000 € + un apport de 50 000 €. Le projet coûte au total 260 000 €.

**Le montant de l'opération sur l'agglomération de Chambéry est 35 % plus élevé que l'opération sur le secteur Sud.**

#### Coût des déplacements

##### **Théorie 1 : Le ménage veut s'installer sur l'agglomération de Chambéry**

La moyenne de dépense de carburant pour les déplacements domicile-travail pour les ménages résidants dans l'agglomération de Chambéry métropole est de 59 €/mois avec un maximum de 80 €/mois pour Chambéry ville. Notre ménage paiera donc 14 160 € pour 20 ans de déplacements.

##### **Théorie 2 : le ménage type veut s'installer sur le secteur Sud**

La moyenne de dépense de carburant pour les déplacements domicile-travail pour les ménages résidants dans le secteur sud est de 112 €/mois avec un maximum de 155 €/mois pour Saint-Pierre-d'Albigny. Notre ménage paiera donc 26 880 € pour 20 ans de déplacements.

## On dit que...

**Si on achète loin, on va le payer en essence !**

### Coûts résidentiels

#### **Théorie 1 : Le ménage veut s'installer sur l'agglomération de Chambéry**

Le coût résidentiel au bout de 20 ans est de : 398 000 € + 14 160 € = 412 160 € (vu précédemment).

#### **Théorie 2 : le ménage type veut s'installer sur le secteur sud**

Le coût résidentiel au bout de 20 ans est de : 260 000 € + 26 880 € = 286 880 €

Dans les deux théories présentées, l'écart de coût résidentiel au bout de 20 ans est d'environ 130 000 €.

Toutefois cet écart reste purement théorique car un ménage au revenu médian (2 962 €/ mois) de Métropole Savoie ne peut pas acheter un bien à 290 000 €. En effet, dans le cas de la théorie 1, les remboursements mensuels pour l'acquisition du bien serait de 1 450 €, soit un revenu de 4 350 €.

**Afin d'être plus proche d'une situation réelle, ci dessous voici un cas pratique présentant l'installation du ménage-type sur la Communauté de communes du Gelon Coisin, là où sa solvabilité lui permet d'acquérir...**

### Cas pratique

#### Coût de l'immobilier

Les prix moyens sur le secteur Gelon-Coisin sont de 160 000 €. L'apport est de 10 000 €, le montant empruntable est donc de 150 000 sur une période de 20 années. Le coût de l'emprunt est de 67 500 €.

#### Coût des déplacements

La projection des coûts de déplacements (domicile-travail) pendant les 20 ans de durée d'emprunt, à un coût maximum de 2 € le litre, figure un budget total de 90 000 €. (Déplacement des deux actifs 5 jours par semaine, commune de départ Coise, lieu de travail Chambéry et La Motte-Servolex).

#### Coût résidentiel pour une localisation dans le secteur Sud

Ainsi au bout de 20 ans, le ménage type aura payé 160 000 € montant de l'acquisition + 67 500 € coût du crédit + 90 000 € de déplacements = 317 500 €.

**FAUX, on constate que le coût des déplacements n'absorbe pas les différences de prix d'achat de l'immobilier entre une agglomération et un secteur plus rural.**

Il est impossible d'effectuer un cas pratique pour l'achat d'un bien par le ménage-type dans l'agglomération car ce ménage ne pourra de toute façon pas avoir accès à l'immobilier.

En comparant le cas pratique à la théorie 1, l'écart est de l'ordre de 100 000 €, mais il est important de noter que les coûts de déplacement de la théorie 1 sont minimisés car basés sur des prix moyens à 1,35 €/litre, alors que le cas

pratique est basé sur des kilomètres réels à 2 €/litre. L'écart réel est donc largement supérieur. Pour illustration, la différence de budget représente les deux tiers du prix d'un bien dans le secteur Sud, ou environ 5 à 6 années de salaire du ménage-type.

Dans le cas d'un achat par le ménage type en agglomération avec un emprunt conséquent l'écart serait sûrement le double.

### Ce qu'il faut retenir

Au regard de ces hypothèses, nous pouvons vérifier que les ménages qui font le choix d'habiter loin des agglomérations, quitte à devoir consacrer un budget important pour leurs déplacements n'apparaissent pas perdants.

De plus, la solvabilité des ménages se mesure chaque mois. Les ménages ne payent pas d'intérêts sur le carburant consommé, contrairement à si cette somme était mise dans le budget "emprunt pour acquisition", et puis il s'agit là d'un poste que l'avenir pourra leur permettre de réduire.

Plus l'emprunt est important, en montant ou en durée, plus le cout total de l'opération est important, rendant la revente aléatoire.

Pour rappel la durée de détention moyenne d'un bien est de 7 ans, or les mensualités de remboursement d'emprunt des premières années sont majoritairement composées d'intérêts bancaires et non de capital.

Aucun ménage-type aux revenus médians (seuil de 50 % de la population) de toutes les communes ne peut acheter un bien à 290 000 € dans l'agglomération de Chambéry.

Ils sont évincés de ces territoires mais ne sont pour autant pas perdant financièrement s'ils s'installent dans des territoires plus ruraux.

## 4. Alors...

**Quelle part du coût de l'énergie pour les ménages ?**

**Quelle dépendance à l'usage de la voiture ?**

- L'habitant en secteur rural ne supporte pas un surcoût important lié à l'énergie.
- L'habitant en agglomération n'est pas nécessairement moins dépendant à sa voiture.

# 5. Glossaire

## Taux d'effort

C'est la part du budget des ménages allouée à un poste de dépenses, comme le logement. Il s'exprime en pourcentage du revenu mensuel des ménages.

## Taux d'effort énergétique

C'est la part du budget des ménages destinée aux dépenses d'énergies. Ce peut être les énergies nécessaires au logement (chauffage, ECS...) et aux énergies consommées pour les déplacements (ici les déplacements domicile-travail).

## Flux de déplacements domicile-travail

Ces flux sont connus grâce aux recensements de la population. Ils concernent uniquement les flux des actifs occupés, effectuant des déplacements domicile-travail. Ainsi il est possible de connaître le nombre de personnes qui résident et travaillent sur la même commune ainsi que ceux qui travaillent sur une commune différente. Effectuer la moyenne pondérée par le nombre de flux de ces déplacements par commune revient à définir une distance et une durée moyenne par habitant pour les déplacements domicile –travail.

## Ménage type de Métropole Savoie

Il s'agit d'un ménage composé de deux actifs occupés et d'un enfant. Cette typologie de ménage est la plus représentée sur Métropole Savoie.

## Taux de motorisation

Ce taux identifie le nombre de véhicule moyen possédé par les ménages. Ce taux diffère en fonction de la composition des ménages.

## Transport en commun

Noms utilisés pour définir la présence de transports collectifs, c'est-à-dire les bus, car départementaux et train.

## Secteur Sud, Centre et Nord

Il s'agit des trois secteurs du SCoT de Métropole Savoie.

## Kilomètres parcourus quotidiennement pour les trajets domicile-travail

Dans la notion de kilomètres quotidiens, on considère le trajet aller-retour. La moyenne de ces déplacements par commune est définie par les flux de déplacements domicile-travail. Ne sont pas pris en compte les trajets des personnes travaillant sur leur commune de résidence. Ainsi le nombre de kilomètres parcourus quotidiennement par les ménages s'exprime de la façon suivante : "pour les actifs travaillant en dehors de leur commune de résidence, leur trajet domicile travail dure X kilomètres".

## Revenu médian

Ce sont les revenus tels que la moitié des revenus de la population considérée gagne moins et l'autre moitié gagne plus. Il se différencie du revenu moyen qui est la moyenne de l'ensemble des revenus de la population considérée.

*Etude réalisée en interne  
par Métropole Savoie :  
méthode, indicateurs,  
données, cartographie...*

*Graphisme :  
Philippe Vuillermet  
Image de couverture :  
Métropole Savoie  
Impression :  
Gonnet Imprimeur  
Mai 2014*



M E T R O P O L E  
S A V O I E

185 rue de la Martinière  
73000 Chambéry  
Tél. 04 79 62 91 28  
Fax 04 79 69 72 37

[www.metropole-savoie.com](http://www.metropole-savoie.com)  
[info@metropole-savoie.com](mailto:info@metropole-savoie.com)

# Avec quelle méthodologie Métropole Savoie a réalisé l'étude sur la solvabilité des ménages et les coûts résidentiels ?

**livret 4**



Méthodes de calcul, données utilisées, limites des résultats...



Le livret n°4 “méthodologie”, présente les choix retenus pour l'étude, l'élaboration des différents indicateurs et les données utilisées pour les faire fonctionner. Chaque indicateur présenté est précisé par ses limites et les données utilisées.

Même si de nombreuses données existent, certaines ont dû être créés et sont venues enrichir le SIG de Métropole Savoie.

L'étude fait aujourd'hui un “état zéro” de la connaissance sur la notion d'adéquation entre les ressources des ménages et les offres de logement sur le territoire de Métropole Savoie.

En effet, cette étude, contributive de l'évaluation du SCoT, a souhaité identifier s'il y a adéquation entre les ressources des ménages et l'offre de logements, en auditant le territoire de Métropole Savoie sur les coûts résidentiels.

## Sommaire

<b>1. Livret méthodologique</b>	
Pour quoi faire ? .....	p. 4
Comment ? .....	p. 4
<b>2. La mise en place d'indicateurs</b>	
Quels sont les choix retenus par l'étude ? .....	p. 5
<b>3. Les indicateurs à la loupe</b>	
Les indicateurs “immobiliers” .....	p. 7
Les indicateurs “énergétiques” .....	p. 11
Les indicateurs “déplacements/mobilités” .....	p. 15
<b>4. Les analyses qui ne relèvent pas d'indicateurs</b> .....	p. 17
<b>5. Les données présentes sur les fiches communales</b> .....	p. 18
<b>6. Récapitulatif des données</b> .....	p. 19

# 1. Livret méthodologique

Métropole Savoie a réalisé en interne, une étude sur la solvabilité des ménages et les coûts résidentiels durant plusieurs mois, une approche transversale de certains sujets portés par le SCoT.

Cette étude est contributive de l'évaluation du SCoT, en cours. En effet, Métropole Savoie a choisi d'auditer son territoire sur les choix résidentiels des ménages et les coûts induits.

## Pourquoi faire ?

La rédaction d'un livret méthodologique est apparue comme indispensable afin d'apporter de la clarté sur les hypothèses retenues et les partis pris choisis, d'exposer les données utilisées, de présenter la méthode, le tout permettant éventuellement de rendre la méthodologie transposable.

L'étude comporte de nombreux indicateurs, piliers de l'étude, et a nécessité l'utilisation d'une multitude de données dont certaines ont dû être créées pour cela et ont, par ailleurs abondées le centre de ressources de Métropole Savoie. Les travaux menés ici dressent aujourd'hui, à l'heure de l'évaluation du SCoT, un "état zéro" de la situation étudiée.

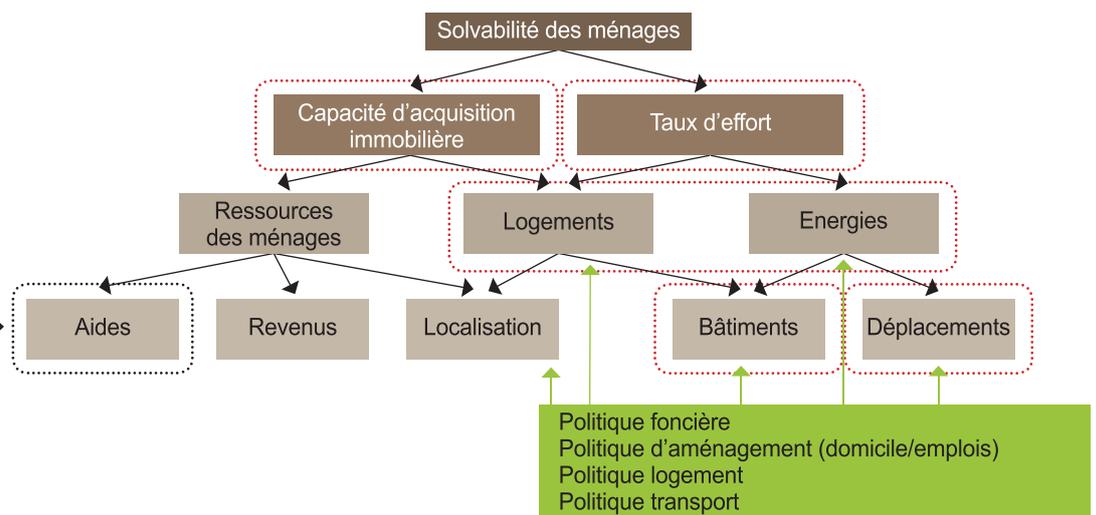
## Comment ?

Métropole Savoie a choisi premièrement de mesurer l'adéquation entre les ressources des ménages et les offres de logement sur son territoire suite aux constats des PLH quant à l'enrayement des parcours résidentiels et deuxièmement d'auditer son territoire sur la notion de coûts résidentiels au regard du contexte national qui tend à dire que les ménages payent le prix fort pour leur éloignement de leur lieu de travail. Métropole Savoie a souhaité évaluer si cette fragilité des ménages vis-à-vis des coûts induits par la localisation de leur logement est avérée sur son territoire.

La solvabilité des ménages, peut se traduire par le "pouvoir d'achat" des ménages pour se loger, amène différents sujets à traiter, identifiés sur le schéma ci-dessous.

Ainsi, les différents thèmes abordés par l'étude sont : la capacité des ménages à se loger en location ou en accession, l'évaluation de leurs dépenses (taux d'effort) pour se loger, se déplacer et se chauffer.

La partie en vert du schéma, expose les leviers d'actions probables, sur les différentes politiques publiques.



*Sujet non abordé dans l'étude. Pas de prise en compte des aides au logement dans la mesure des taux d'effort. Toutefois, des calculs ont été réalisés mais ne sont pas présents dans l'étude rédigée, comme l'éligibilité des ménages types aux différents seuils sociaux pour la location et l'accession.*

## 2. La mise en place d'indicateurs

Pour réaliser cette étude, l'équipe technique "Aménagement du territoire-Urbanisme" de Métropole Savoie a mis en place des indicateurs territorialisés à plusieurs échelles : à l'échelle du

SCoT, des EPCI et des communes. Des indicateurs sont développés pour chaque sujet cerclé de pointillés sur le schéma de la page précédente.

Les indicateurs correspondent à différents thèmes, à savoir :

→ Les indicateurs "immobiliers"

 Livret 2 tels que :



**Indicateur n°1**

Capacité d'acquisition immobilière



**Indicateur n°2**

Taux d'effort location immobilière

→ Les indicateurs "énergétiques"

 Livret 3 tels que :



**Indicateur n°3**

Taux d'effort énergétique du logement



**Indicateur n°4**

Taux d'effort déplacement

→ Les indicateurs "déplacements/mobilités"  Livret 3 tels que :



**Indicateur n°5**

Indice de dépendance à la voiture



**Indicateur n°6**

Pourcentage d'actif occupé pouvant télétravailler

Pour calculer ces indicateurs, Métropole Savoie a fait le choix d'hypothèses de départ et d'échantillons représentatifs. Cela commence par la définition d'un ménage-type et de logements types qui sont par la suite mis en situation.

**La création d'un "ménage-type" : deux adultes et un enfant**

Dans les différentes parties de l'étude, se retrouve systématiquement la mise en situation d'un ménage-type composé de deux adultes et d'un enfant, soit 1,8 unité de consommation<sup>1</sup>.

Il y a plusieurs "ménage-type", celui disposant du revenu médian de Métropole Savoie et les ménage-types communaux disposant du revenu médian communal. Il y a donc 102 ménages-types communaux et un ménage-type de Métropole Savoie. Ces différents ménages types permettent de répondre à plusieurs questions et notamment "le ménage-type" au revenu médian de la commune peut-il se loger sur la commune et si oui comment ? Mais aussi, où le ménage-type de Métropole Savoie peut-il se loger, ce qui permet de répondre à la question suivante "les ménages arrivant sur le territoire ont-ils le libre choix de leur localisation résidentielle ?"

Métropole Savoie a choisi de mettre en situation un ménage composé de trois personnes car :

- **statistiquement** sur le territoire de Métropole Savoie, il y a une proportion plus importante de ménages avec enfants que sans enfants. Les ménages avec enfants, ont quant à eux majoritairement un seul enfant ;
- **sociologiquement**, c'est souvent le moment où les ménages changent de logement et où ils ont besoin d'offre de logement en adéquation avec leurs ressources pour pouvoir progresser dans leur parcours résidentiel. Cette typologie de ménage est souvent primo-accédant de leur résidence principale.

*Ce choix permet également de justifier de revenus intermédiaire (1,8 UC) face à 1,5 UC si uniquement couple et 2,1 si 2 enfants. Cela fait donc le choix d'exposer une situation intermédiaire économiquement.*

<sup>1</sup> **Unité de consommation** : le revenu du foyer est pondéré par un coefficient attribué à chaque membre du ménage pour permettre la comparaison des niveaux de vie de ménages de taille ou de composition différente. L'échelle utilisée est telle que: 1 UC pour le 1<sup>er</sup> adulte du ménage. 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus. 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans.

**La définition de logements types**

Pour mesurer l'adéquation entre les ressources des ménages et les offres de logements en location et en accession, il a fallu définir des logements types :

Logements types	Données utilisées
Appartement de 70 m <sup>2</sup> neuf Appartement 70 m <sup>2</sup> ancien Maison 100 m <sup>2</sup> neuve Maison 100 m <sup>2</sup> ancienne	<b>Prix de vente</b> : Perval moyenne 2007 – 2011 <b>Prix en location au m<sup>2</sup></b> : LaCotelmmo (groupe SeLoger) car absence de données de la FNAIM des Savoie.

Métropole Savoie a choisi ces surfaces car :

- Une superficie de 70 m<sup>2</sup> est considéré comme étant une surface acceptable pour loger trois voire quatre personnes par l'INSEE.
- Une superficie de 100 m<sup>2</sup> a été choisie vu que cette surface correspond à la moyenne des surfaces des maisons sur l'ensemble du territoire de Métropole Savoie.

# 3. Les indicateurs à la loupe

## Les indicateurs “immobiliers”


**Indicateur n°1**
**Capacité d'acquisition immobilière**

### La capacité d'acquisition

 → **Livret 2** page 5

Pour identifier s'il y a adéquation entre les ressources des ménages et les offres de logement en accession à la propriété, il a fallu déterminer la capacité d'acquisition immobilière des ménages. Celle-ci a été définie pour tous les ménages-types,

en fonction de leurs revenus, de deux montants d'apport (10 000 € et 50 000 €) et du recours à un emprunt bancaire selon plusieurs hypothèses de durée 20, 25 et 30 ans.

### Définition de la capacité d'acquisition immobilière des ménages : simulations d'emprunts bancaires avec apports

Des simulations d'emprunts ont permis de définir la capacité d'achat immobilier maximale des ménages-types communaux et du ménage-type de Métropole Savoie.

Les simulations d'emprunt ont été réalisées à partir de deux hypothèses.

1. Avec un apport de 10 000 € (cible de représentativité : primo-accédant).
2. Avec un apport de 50 000 € (cible de représentativité : apport moyen national plus caractéristique des secundo-accédant ou d'un apport suite à héritage...).

Les simulations ont été réalisées sur plusieurs périodes : 20 ans, 25 ans et 30 ans.

D'une période à l'autre, le montant empruntable varie peu par rapport à l'augmentation des intérêts d'emprunts. Pour exemple, dans le cas d'un emprunt sur 30 ans, la capacité d'emprunt est (en moyenne) de 20 000 € supérieur à un emprunt sur 20 ans mais le montant des intérêts bancaires est 2,3 fois supérieur aux intérêts bancaires supportés en cas d'emprunt sur une période de 20 ans. Le montant des intérêts bancaires lors d'un emprunt sur 30 ans, correspond à 48 % du coût total du crédit, autrement dit, à la dernière échéance le bien immobilier aura été payé deux fois !

C'est pour ces raisons que nous avons fait le choix d'évaluer la capacité d'acquisition des ménages uniquement lorsqu'ils recourent à un emprunt bancaire sur une période de 20 ans, il s'agit ici d'une hypothèse plus soutenable.

#### Simulation d'emprunt – définition du montant empruntable - hypothèses retenues

Revenu des ménages-types communaux et de Métropole Savoie	FILOCOM 2011- revenu par unité de consommation – 1,8 UC - MedRevbrut_ucm
Taux d'endettement	33 % des revenus
Durée d'emprunt	20 ans (correspond également à la moyenne nationale) 30 ans
Taux d'emprunt	4,01 % assurances comprises (Teg 3,65 % - assurance 0,36 % sur une tête) Pour les prêts sur 30 ans : taux 4,60 % assurances comprises
Apport	10 000 € et 50 000 €

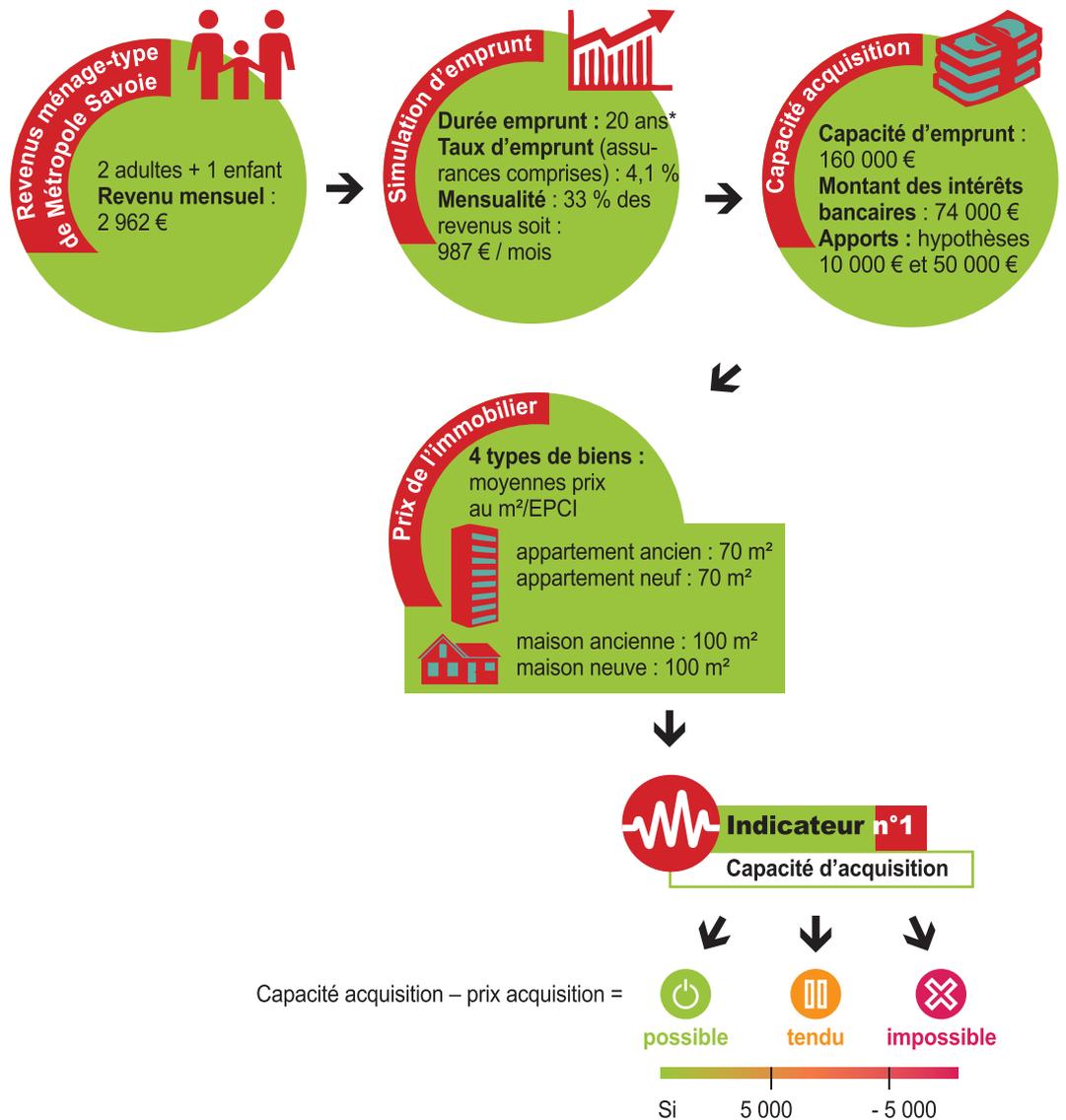
# La mise en place d'indicateurs

## Mesure de l'adéquation ressources des ménages et offres de logement

Les capacités d'acquisition des ménage-types sont alors confrontées aux prix d'acquisition des logements-types (appartement ancien et neuf, maison ancienne et neuve). Sur le livret 2, cette projection est réalisée uniquement sur la base du ménage-type de Métropole Savoie face au prix des logements-types par EPCI.

Toutefois, sur les fiches communales, c'est la capacité d'acquisition du ménage-type communal qui est confrontée aux prix des logement-types de la commune et des logement-types de leur EPCI.

Ci-dessous un schéma expliquant la « création » de l'indicateur (sur la base du ménage-type de Métropole Savoie) :



### Limites de l'indicateur

Certaines typologies de biens ne disposent pas de données sur de nombreuses communes, l'adéquation est par conséquent mesurée à l'échelle des EPCI. Les données immobilières, notamment PERVAL pour les acquisitions, utilisées dans les calculs, ne couvrent pas toutes les transactions ayant réellement eu lieu sur les communes.

# La mise en place d'indicateurs

## Le taux d'effort en location


**Indicateur n°2**

Taux d'effort location immobilière

 → **Livret 2** page 9

Pour mesurer l'adéquation entre les ressources des ménages et les possibilités de location de logements, nous avons évalué le taux d'effort des ménages.

C'est pourquoi nous avons regardé le taux d'effort des ménages pour louer un logement-type sur les communes du territoire, mais aussi quelle surface ils peuvent louer s'ils consacrent le maximum de leur taux d'endettement.

### Détermination du taux d'endettement des ménages

Aujourd'hui, pour louer un bien immobilier, les ménages doivent disposer de ressources correspondantes à au moins trois fois le montant du loyer. Leur taux d'effort doit donc être compris entre 30 et 35 % de leurs revenus, à condition

que leur "reste à vivre" soit suffisant. Ce seuil d'environ 33 % n'est pas défini légalement, toutefois, cette limitation est pleinement compréhensible, afin de protéger les locataires et éviter les situations de surendettement.

Hypothèses retenues	
Revenu des ménages-types communaux et de Métropole Savoie	FILOCOM 2011- revenu par unité de consommation – 1,8 UC : MedRevbrut_ucm
Taux d'endettement	33 % des revenus
Capacité endettement ménage-type Métropole Savoie	977 €/mois
Capacité endettement ménage-types communaux	Voir fiches communales

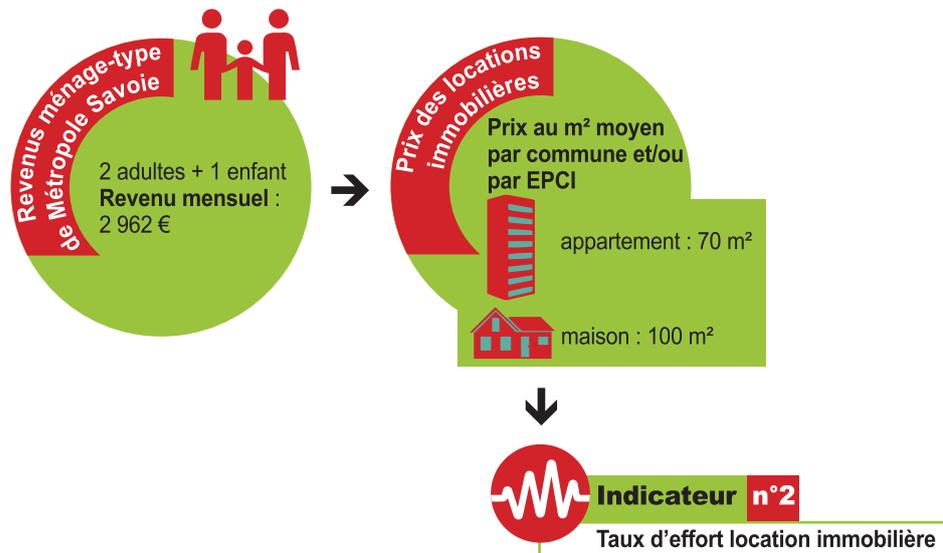
# La mise en place d'indicateurs

## Adéquation ressources des ménages et offre locative

Ici, deux approches ont été réalisées, répondant ainsi à deux questionnements :

1. Quel taux d'effort pour les ménages s'ils louent un logement-types communal ?
2. Où et quelle surface les ménages-types peuvent-ils louer s'ils consacrent 33 % de leur revenu ?

Hypothèses retenues	
Revenu des ménages-types communaux et de Métropole Savoie	FILOCOM 2011- revenu par unité de consommation – 1,8 UC
Taux d'endettement	33 % des revenus
Capacité endettement ménage-type Métropole Savoie	977 €/mois
Appartements de 70m <sup>2</sup> et maisons de 100 m <sup>2</sup> sur l'ensemble du territoire	Prix en location au m <sup>2</sup> : LaCoteImmo (groupe SeLoger) car absence de données de la FNAIM des Savoie.



### Limites de l'indicateur

Les données utilisées ne prennent pas en compte la qualité du bien ni des charges et frais réels affiliés au logement.

La FNAIM des Savoie ne dispose pas d'observatoire de la location.

A titre d'exemple, l'indicateur n°2, montre qu'un ménage-type de Métropole Savoie peut, à condition d'allouer le maximum de son taux d'effort au montant de sa location, louer en moyenne un appartement de 96 m<sup>2</sup> ou une maison de 110 m<sup>2</sup>.

De plus, l'indicateur renseigne sur le fait que si le ménage type loue un appartement de 70 m<sup>2</sup> alors son taux d'effort serait de 24 %, soit 73 % de son taux d'effort maximum.



## Le taux d'effort énergétique pour le logement

Cet indicateur exprime la part du revenu des ménage-types communaux dédiée aux énergies du logement (chauffage, eau chaude sanitaire...), ce qui est communément nommé le taux d'effort. La moyenne du coût des énergies pour les logements par commune tient

compte des proportions d'utilisation des différents combustibles présents dans les parcs de logement communaux. A chaque combustible est appliqué une consommation et un prix différents, la consommation étant dépendante également de l'âge du logement.

### Sélection des logements

- **Résidences principales – CATL** = 1.
- **Chauffage central du logement** : Central collectif, central individuel, tout électrique, autre moyen – CHFL = 1 ou 2 ou 3 ou 4.
- **Combustible principal du logement** : Chauffage urbain, gaz de ville ou réseau, fioul, Electricité, Gaz en bouteille ou citerne, autre – CMBL = 1 ou 2 ou 3 ou 4 ou 5 ou 6.
- **Superficie du logement** : toutes les tailles – SURF = 1 ou 2 ou 3 ou 4 ou 5 ou 6.
- **Type de construction** : logement isolé, jumelé, par 2 ou + - TYPC = 1 ou 2 ou 3 ou 4 ou 5.
- **Type de logement** : maison, appartement, logement-foyer, chambre d'hôtel,... – TYPL = 1 ou 2 ou 3 ou 4 ou 5 ou 6.

### Réalisation d'un tableau source par commune regroupant les données suivantes

- Commune.
- Période d'achèvement de la construction.
- Type de logements (TYPL : maison ou appartement).
- Mode de chauffage : CHFL et CMBL.
- Nombre de logements concernés (en utilisant la variable IPONDL donnant la représentation statistique de chaque logement).

### Etape 1 : Calcul du coût de l'énergie pour chaque type de logements

#### Base du coût de l'énergie

Coûts énergie	
Chauffage urbain	6,80 €
Gaz de ville ou de réseau	7,28 €
Fioul (mazout)	9,79 €
Electricité	12,82 €
Gaz en bouteilles ou en citerne	13,79 €
Autre	6,22 €

#### Base des consommations d'énergie

Source : RAEE

Source : SoES

## La mise en place d'indicateurs

### Etape 2 : Récapitulatif par commune

Bilan par commune du nombre de logements pris en compte et la somme des coûts correspondants.

### Etape 3 : Calcul du coût moyen de l'énergie par logement

### Etape 4 : Calcul du taux d'effort énergétique pour un ménage type de la commune

#### Limites de l'indicateur

L'approche par moyenne ne démontre pas les disparités par type de ménage ou par type de combustibles.

Les chiffres énoncés se dispensent de la prise en compte des comportements des ménages vis-à-vis de l'utilisation des énergies dans leur logement.

### Le taux d'effort énergétique pour les déplacements



**Indicateur n°4**

Taux d'effort déplacement

→ Livret 3 page 8

La volonté de cet indicateur est de mesurer le poids de l'automobile dans le budget des ménages de Métropole Savoie, d'identifier si, dans certaines localités, son usage peut rendre les ménages vulnérables.

L'élaboration des taux d'efforts des ménages est faite à l'échelle communale, à partir d'une moyenne (pondérée) des

flux de déplacements domicile-travail qui détermine alors une distance kilométrique moyenne quotidienne.

Les coûts mensuels des trajets domicile-travail sont ensuite exprimés en pourcentage du revenu médian des ménages-types communaux et du ménage-type de Métropole Savoie.

### Le taux d'effort énergétique déplacement (carburant)

Calculé à partir des données Insee, sur la base des flux de déplacement domicile-travail des actifs occupés, supérieur à 10 et uniquement ceux travaillant en dehors de leur commune de résidence. Cette base de données des flux de déplacements, c'est-à-dire ville de départ (domicile) ville d'arrivée (travail) a été complétée par un distancier kilométrique au réel et temporelle par la route.

Sur chaque commune, une moyenne pondérée des distances a été calculée pour établir une distance parcourue quotidienne moyenne des actifs occupés communaux. Tous les flux ont été pris en compte sauf pour les villes centre de Chambéry et Aix-les-Bains où seuls les flux supérieurs à 20 ont été comptabilisés ou destination trop lointaine pour être quotidienne (ex. : Paris).

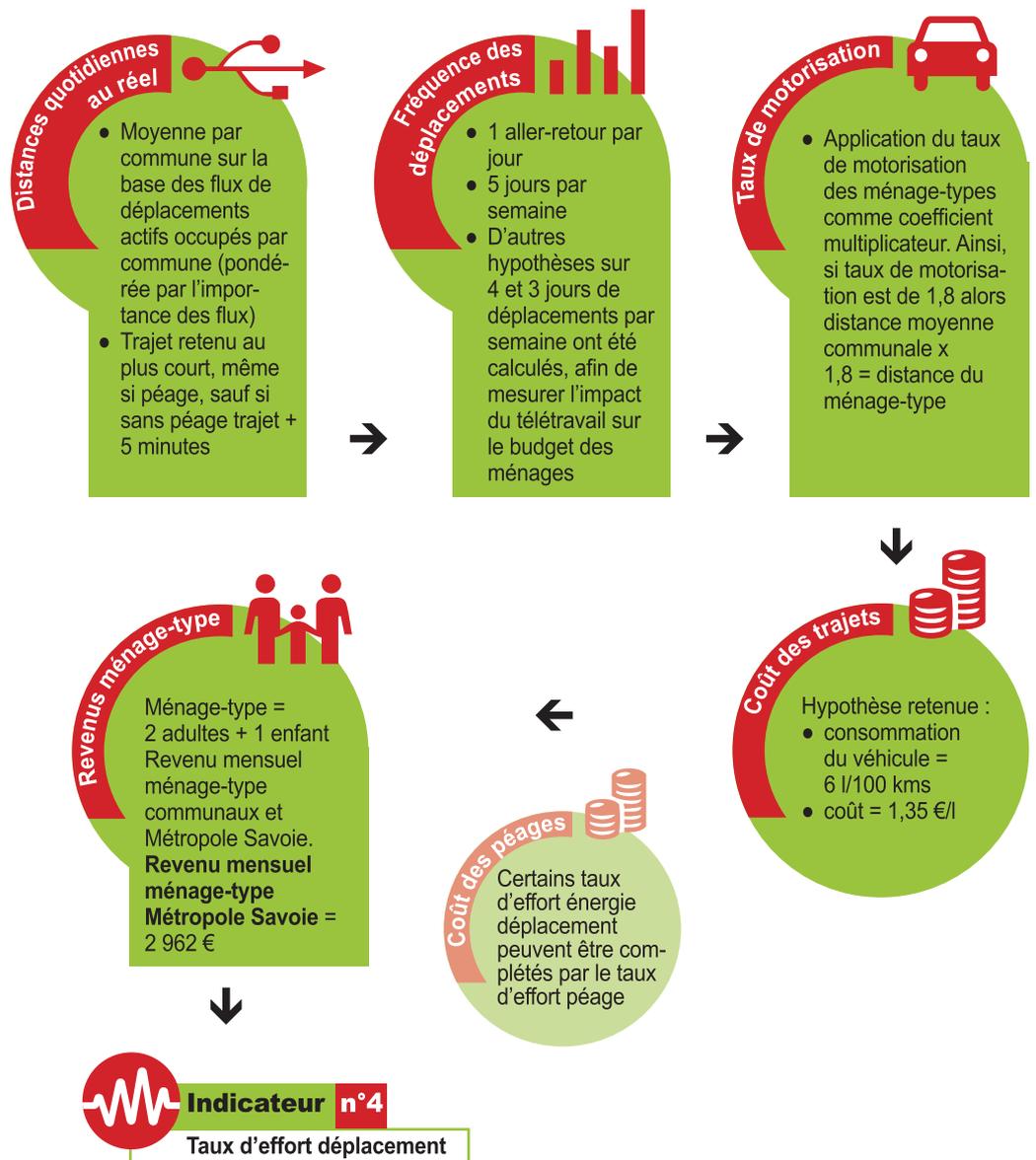
# La mise en place d'indicateurs

Le coût des trajets est évalué en fonction d'une consommation de carburant de 6 l/100km au prix de 1,35 €/l soit 8,10 €/100km.

Le taux d'effort énergétique (carburant) du ménage est ensuite réalisé en appliquant le taux communal de motorisation des ménages (motorisation des actifs occupés). Ainsi un ménage avec un taux

de motorisation de 1,6 s'est vu appliquer un taux d'effort représentant 1,6 fois celui de la moyenne de sa commune de référence. Cette dépense mensuelle de carburant est alors représentée en pourcentage du revenu des ménages, c'est le taux d'effort.

Voici un schéma explicatif de la mise en place de l'indicateur :



## La mise en place d'indicateurs

### Le taux d'effort péage et le pourcentage d'utilisateurs → Livret 3 page 11

Ce taux d'effort n'est pas un indicateur en tant que tel, mais vient compléter l'approche du taux d'effort énergétique pour les déplacements domicile-travail. Ce taux d'effort péage, autrement dit le montant des dépenses de péages des actifs occupés pour leur déplacement mensuels domicile-travail, est calculé à partir de la base enrichie sur les flux de déplacements domicile-travail supérieur à 10, en effectuant la moyenne pondérée du coût des péages pour les trajets qui sont soumis, puis en appliquant le taux de motorisation des ménages-communaux

et en projetant sur leur revenu pour ainsi l'exprimer en % et ainsi définir leur taux d'effort.

Le taux d'effort péage par commune est accompagné du pourcentage de travailleur qui est soumis au péage sur ses trajets quotidiens domicile-travail. Le coût du péage est celui des différentes entrées-sorties autoroutières du territoire, au tarif de 2013, sur lequel a été appliqué une minoration liée à un abonnement télépéage le plus avantageux suivant l'itinéraire et la fréquence.

Hypothèses retenues – coût péage	
Abonnement télépéage	Diagon'alp ou Viva'cité
Coût télébadge	80 €/ an soit 6,67 €/mois (Diagon'alp) et 20 €/an (Viva'cité)

### Le taux d'effort de mobilité

Cet indicateur n'est pas présenté dans l'étude même si il permettrait une approche globale.

Ce taux d'effort de mobilité est calculé suivant la base de données des flux de déplacements domicile-travail enrichie par la projection annuelle des distances parcourues mensuellement.

Ce kilométrage effectué annuellement est alors considéré dans le calcul des frais

kilométriques au sens du barème fiscal correspondant, à partir d'une puissance fiscale de 5 CV, identique à celui utilisé dans la déclaration d'impôt aux frais réels (jusqu'à 5 000 km =  $d \times 0,536$ , de 5 001 à 20 000 km =  $(d \times 0,3) + 1180$ ), comprenant l'assurance du véhicule, les frais de réparations et d'entretien... mais ne comprenant pas le coût du crédit éventuellement lié à l'achat du véhicule.

## Les indicateurs "déplacements/mobilités"



Indicateur n°5

Indice de dépendance à la voiture

→  Livret 3 page 15

## L'indice de dépendance à la voiture

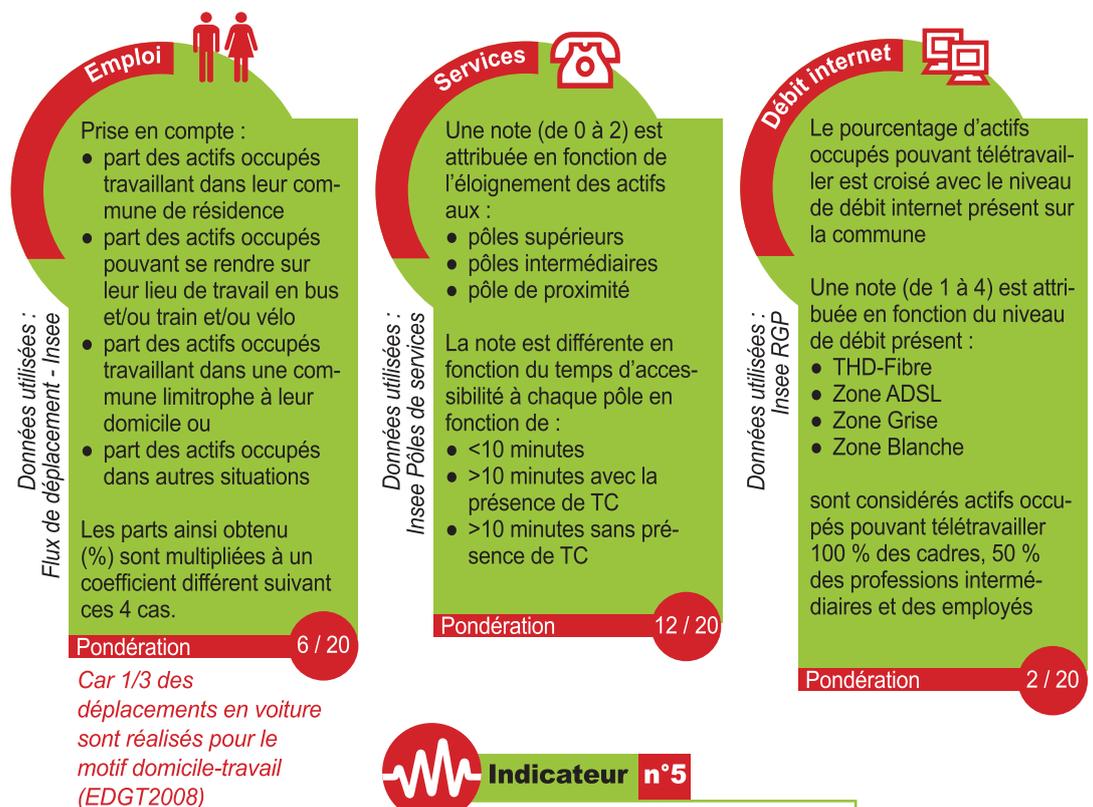
Cet indice attribue une note sur 6 en fonction du degré de dépendance à l'automobile : 1/6 étant peu dépendant, 6/6 étant très dépendant. Il est réalisé à partir de croisements regroupant plusieurs données, chaque croisement étant attributif d'un certain nombre de points. Voici les croisements utilisés et leur pondération (voir également le schéma suivant) :

- la localisation des emplois (6/20) : en répartissant la population active occupée dans les catégories suivantes :
  - % d'actifs occupés travaillant dans la commune de résidence,
  - % d'actifs occupés disposant de transports en commun et/ou pistes cyclables pour se rendre au travail,
  - % d'actifs occupés travaillant dans une commune limitrophe,
  - % d'actifs occupés se trouvant dans tous les autres cas.

- la présence corrélée à la distance temporelle d'accessibilité aux pôles de commerces et de services en fonction de la classification de la commune (12/20) :

- temps d'accessibilité praticable à pied, ou plus important avec et sans transport en commun urbain : en fonction des 3 types de pôles (proximité, intermédiaire, supérieur) définis par l'INSEE.

- croisement entre le débit internet (Zone Blanche (sans Internet), Zone Grise (débit internet faible), ADSL, Très Haut Débit) et le % de catégorie socio-professionnelle susceptible de télétravailler.



Indicateur n°5

Indice de dépendance à la voiture

Donne une note de 1 à 6.  
6 étant le seuil le plus élevé de dépendance

## La mise en place d'indicateurs

### Limites de l'indicateur

Les chaînes de déplacements ne sont pas prises en compte mais un déplacement correspond à un motif.

Services : distances prises de chef-lieu à chef-lieu par la route. Toutefois les habitudes peuvent être différentes pour plusieurs raisons : qualité de services, choix personnels, répartition spatiale des commerces...

Le raisonnement est effectué à l'échelle d'une commune écartant le fait que de nombreuses communes sur Métropole Savoie ont des hameaux et à des altitudes différentes et donc une dépendance à la voiture variable à l'échelle infra-communale.

### Indicateur de télétravail



#### Indicateur n°6

Pourcentage d'actif occupé pouvant télétravailler

→ Livret 3 page 21

Cet indicateur exprime le pourcentage d'actifs occupés qui, potentiellement au vu de leur activité, pourraient télétravailler. Il est issu d'une partie de l'indicateur n°5 sur la dépendance à la voiture.

### Comment est-il calculé ?

Quelle prise en compte des CSP ?	
Agriculteurs exploitants	0 %
Artisans, commerçant, chefs d'entreprise	0 %
Cadres	100 %
Professions intermédiaires	50 %
Employés	50 %
Ouvriers	0%

Indices correspondants au niveau de débit internet	
THD-fibre	1
Zone ADSL	2
Zone Grise	3
Zone Blanche	4

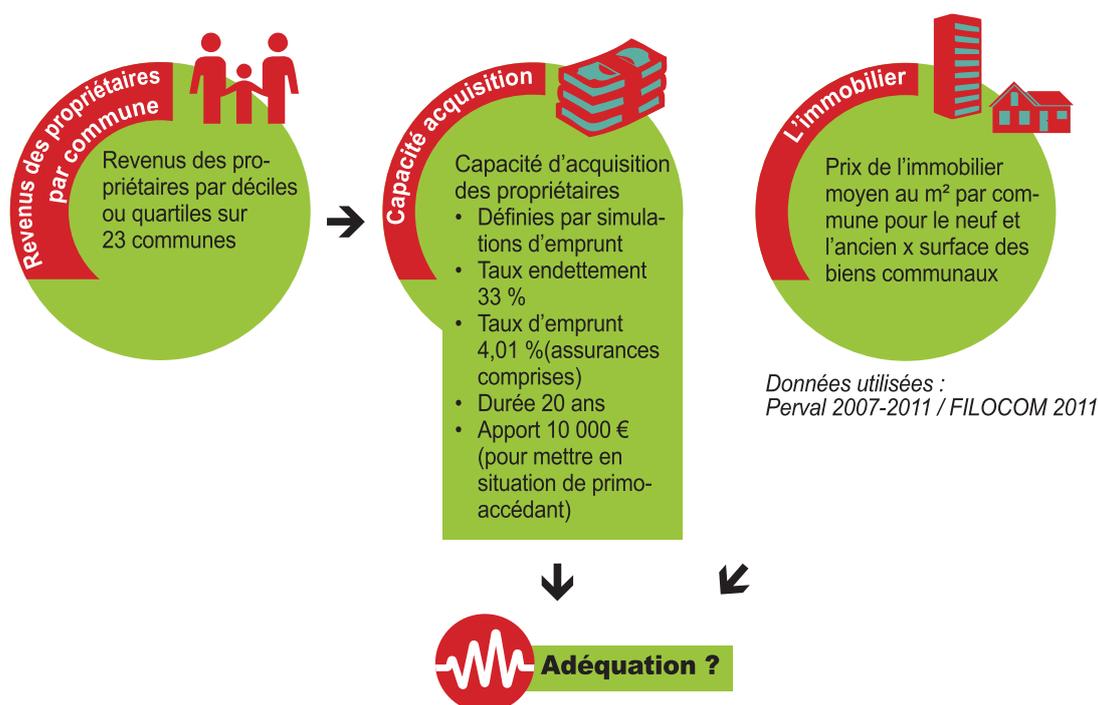
Ainsi sur chaque commune, est prise en compte le nombre d'actifs occupés par CSP. Par classes d'actifs, est appliqué un % de prise en compte définissant le nombre d'actifs pouvant télétravailler.

Toutefois, il y a des conditions au télétravail et notamment le niveau de débit internet présent, c'est pourquoi la part des télétravailleurs possible est croisée avec le niveau de débit internet, lui-même indicé.

# 4. Les analyses qui ne relèvent pas d'indicateurs

**On dit que... en Savoie, 70 % des propriétaires ne pourraient pas racheter leur logement...**

→  **Livret 2** page 12



## Limites

Les calculs se basent sur les déciles et les quartiles de revenus des propriétaires occupant leur logement selon les communes (suivant la disponibilité de la donnée). La surface du logement prise en compte est la surface moyenne des résidences principales dont le propriétaire est l'occupant en 2011 et non la surface réelle de leur logement.

Pour la prise en compte des revenus des propriétaires notamment au quartile, il peut y avoir une part du quartile pouvant tout de même racheter leur logement mais cette part n'est pas quantifiable avec les données disponibles.

# 5. Les données présentes sur les fiches communales

## Page 1

### Le marché immobilier

- Vente : données Perval source MDP période 2007-2011 et Pitney Bowes source Région Rhône-Alpes.
- Location : données issues de LaCotelmmo (groupe SeLoger).

### La capacité des ménages à se loger

- Location : (voir indicateur capacité location décrit page 9).
- Accession (voir indicateur capacité d'acquisition décrit page 7).

## Page 2

### Le parc de logement

- Type de logement : % logement collectif et individuel : source FILOCOM 2011.
- Age du parc de logement : source FILOCOM 2011.
- Nombre de pièce dans les logements : source FILOCOM 2011.
- Superficie des logements : source FILOCOM 2011.

## Page 3

### La population

- Population communale : RGP 2011
- Accroissement démographique annuel : 99-2011.
- Solde migratoire : 99-2010.
- % de ménages sous le seuil de pauvreté régional : FILOCOM 2011.
- Indice de vieillesse : nombre de personnes de plus de 65 ans pour 100 enfants de moins de 15 ans : source Insee RGP 2010.
- Composition des ménages : RGP 2010.

### Mobilités : trajet domicile-travail

- Nombre d'actifs occupés (actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi) : RGP 2010.

- Nombre d'actifs travaillant sur et hors commune de résidence : Insee DGFIP Revenus fiscaux localisés des ménages 2010.
- Flux majoritaire domicile-travail : source Insee flux supérieur à 10 pris en compte. RGP 2008.
- Distance moyenne et temps moyen parcours domicile-travail : base de donnée créée pour l'étude à partir des flux de déplacement domicile-travail supérieur à 10 de l'Insee.
- Taux d'effort énergétique déplacement: cf indicateur page 11.
- Indice de dépendance à la voiture : cf indicateur page 15.
- Présence de transport en commun : source MobiSavoie.
- Adaptation au trajet domicile-travail : oui si au moins 3 allers et 3 retours quotidiens.
- Pourcentage d'actifs occupés pouvant télétravailler : cf indicateur page 16.

## Page 4

### Pistes d'évolutions

#### Prix souhaitables face aux ressources des ménages

- parti pris pour définir la capacité d'achat d'un terrain à bâtir : coût maison individuelle 1450€/m<sup>2</sup> + 15 000 € frais raccordement, émoluments, droits d'enregistrement, participation ASL...
- parti pris pour définir les prix de sorties des logements à viser : capacité d'emprunt des ménages-types par commune (sur 2 hypothèses d'apport) divisée par 70 m<sup>2</sup> (surface considérée comme acceptable pour le ménage type utilisé) et par la surface moyenne des logements communaux.

#### Typologies de logements attendues

- Les propositions sont faites au cas par cas en fonction de l'analyse des autres éléments de la fiche communale.

# 6. Récapitulatif des données

## Les données existantes et utilisées

### Données immobilières

- Prix de vente des logements par commune et par typologie sur la période 2007-2011 (Perval).
- Pourcentage d'énergie utilisée par combustible par commune.
- Années de construction des logements par commune. (FILOCOM).

### Données déplacements

- Flux de déplacements domicile-travail par commune (Insee).
- Etat d'avancement du déploiement TIC pris en compte (CG73).

## Les données créées par Métropole Savoie

### Données immobilières

- Simulations d'emprunts des ménages-types par commune, sur période de 20, 25 et 30 ans.
- Capacité d'acquisition des ménages-types.
- Taux d'effort des ménages pour se loger (accession et location)
- Prix de sortie des logements à viser par commune / revenus médians communaux
- Prix au m<sup>2</sup> par commune des logements en location,
- Dépenses énergétiques des ménages pour se chauffer dans leur logement.

### Données déplacements

- Plus de 1 000 itinéraires calculés au kilomètre près.
- Taux d'effort des ménages pour leur déplacement (carburant, péage)
- Indice de dépendance à la voiture par commune.
- Taux de motorisation des ménages-types par commune.
- Coûts des transports en commun (TC, TER) toutes gares et abonnements.
- % actifs occupés pouvant télétravailler par commune.

Les indicateurs présents dans l'étude ont été créés par Métropole Savoie et sont actualisables.

*Etude réalisée en interne  
par Métropole Savoie :  
méthode, indicateurs,  
données, cartographie...*

*Graphisme :  
Philippe Vuillermet  
Image de couverture :  
Philippe Vuillermet  
Impression :  
Gonnet Imprimeur  
Mai 2014*



M E T R O P O L E  
S A V O I E

185 rue de la Martinière  
73000 Chambéry  
Tél. 04 79 62 91 28  
Fax 04 79 69 72 37

[www.metropole-savoie.com](http://www.metropole-savoie.com)  
[info@metropole-savoie.com](mailto:info@metropole-savoie.com)