



# Dépenses de logement et de transport : quels arbitrages ?

En ville, se loger est hors de prix. En périphérie, se déplacer coûte cher. Ce vieux refrain vaut-il de la même manière selon la taille de l'agglomération ? Ou selon la distance au centre ? La métropolisation, réputée si bénéfique pour l'emploi ou les revenus, pourrait avoir des effets moins positifs sur le coût de la vie - abordée ici sous l'angle des dépenses de logement et de transport. L'analyse se fonde sur les données de l'enquête Budget de famille et sur un zonage en dix territoires qui croise la taille des « aires d'attraction des villes » ou AAV de l'Insee et la localisation des communes dans ces aires.

Quand on considère les dépenses agrégées de logement et de transport, les écarts entre territoires paraissent d'abord importants, mais ils s'expliquent en grande partie par les différences de composition sociodémographique des ménages. À caractéristiques de ménage données, ces dépenses cumulées ne diffèrent pas significativement d'un type de territoire à l'autre. La région parisienne fait toutefois exception : quand on tient compte de la composition sociodémographique, les écarts par rapport aux autres territoires sont réduits de moitié, mais restent importants.

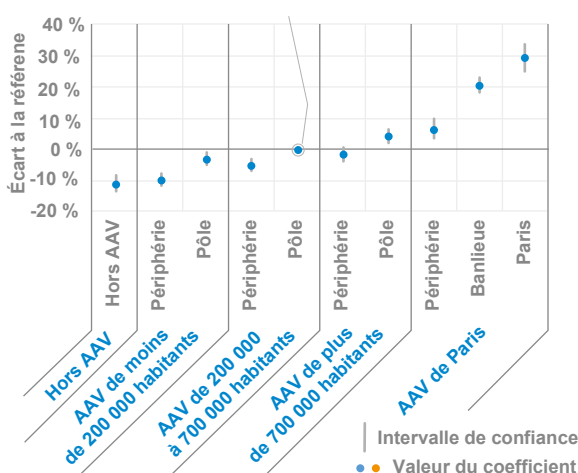
S'agissant du seul logement, les dépenses sont d'autant plus élevées que la métropole est importante et qu'on s'approche de son centre. À caractéristiques données, un ménage parisien dépense 30 % de plus qu'un ménage résidant dans un pôle urbain d'une aire de 200 000 à 700 000 habitants, qui lui-même dépense 10 % de plus qu'un ménage en milieu rural. À surface de logement égale, ces écarts seraient encore plus larges, respectivement plus de 75 % et plus de 40 %. En somme, les ménages compensent les prix élevés par des surfaces plus petites.

Concernant le transport, il n'apparaît pas de forte variabilité selon la taille de l'AAV mais, à l'intérieur des aires, les dépenses sont plus élevées en périphérie que dans les pôles. L'écart est en moyenne de l'ordre de 20 % entre le pôle et la périphérie des aires de plus de 200 000 habitants. Mais il porte sur un niveau de dépenses trois fois moins élevé que pour le logement. Les frais liés à la voiture et son coût d'amortissement pèsent trois fois plus que les dépenses en carburant.

## Écarts de dépenses des ménages en logement et en transport, selon la catégorie de territoires et avec contrôle de la composition sociodémographique

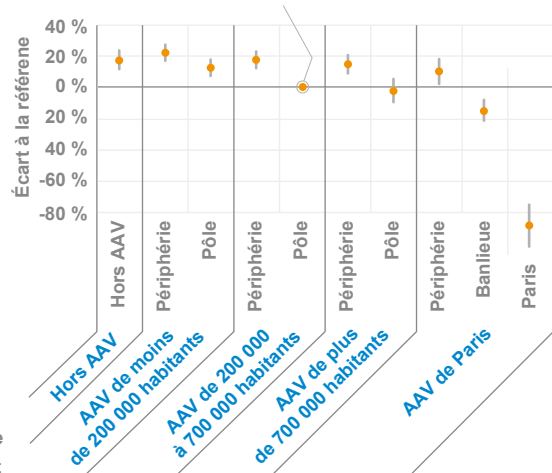
### A. Logement

Territoire de référence dépense moyenne : 7 317 €/UC/an



### B. Transport

Territoire de référence dépense moyenne : 2 261 €/UC/an



Dépense moyenne nationale : 7 535 €/UC/an

Dépense moyenne nationale : 2 708 €/UC/an

AAV = l'aire d'attraction des villes désigne selon l'Insee « un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, qui définit l'étendue de l'influence d'un pôle de population et d'emploi sur les communes environnantes ».

Lecture : les écarts sont estimés en pourcentage par rapport à la catégorie du territoire de référence, soit les pôles urbains des AAV de 200 000 à 700 000 habitants, catégorie la plus proche de la moyenne nationale. La dépense moyenne des ménages en logement est de 7 535 euros par unité de consommation (UC) et par an sur le territoire national. Pour le territoire de référence, cette somme s'élève à 7 317 euros. Sur ce poste, les ménages de la commune de Paris dépensent en moyenne 30 % de plus que dans le territoire de référence.

Sources : estimations des auteurs à partir de données Insee, enquête Budget de famille 2017

**Boris Le Hir**

Département Économie

**Pierre-Henri Bono**

Conseiller scientifique

La Note d'analyse est publiée sous la responsabilité éditoriale du commissaire général de France Stratégie. Les opinions exprimées engagent leurs auteurs et n'ont pas vocation à refléter la position du gouvernement.

## INTRODUCTION

La métropolisation est volontiers parée de toutes les vertus. Qu'il s'agisse d'emploi, de productivité ou d'écart de revenus entre territoires, l'agglomération serait porteuse de gains. De nombreuses études s'emploient même à chiffrer ces « effets d'agglomération » : le doublement de la densité ou de la taille d'une zone urbaine (en emplois ou en population) s'accompagnerait d'une hausse de la productivité et des salaires comprise entre 3 % et 8 %<sup>1</sup>. Plusieurs mécanismes seraient ici à l'œuvre. Les grandes agglomérations bénéficieraient d'un meilleur appariement entre travailleurs et employeurs rendu possible par la diversification de l'offre et de la demande de travail ; d'une meilleure articulation des chaînes de sous-traitants ; d'une diffusion plus rapide des connaissances et des innovations et de débouchés plus importants. Ces gains d'agglomération sont toutefois à nuancer car ils pourraient être liés à des effets de composition. Ainsi, les écarts de salaire résulteraient en grande partie du niveau du niveau de qualification des populations dans les territoires, largement corrélé à la densité<sup>2</sup>.

Si la concentration des activités et des personnes sur un territoire peut générer des gains de productivité et de salaire, elle peut aussi avoir des effets de congestion, avec notamment une hausse du coût du foncier ou des besoins accrus en infrastructures de transport. Une étude récente montre, sur données françaises, que doubler la population d'une ville sur une surface identique conduirait à augmenter le coût du logement de 3 % pour une ville de 100 000 habitants et jusqu'à 8 % pour une ville de la taille de Paris<sup>3</sup>. L'étalement urbain diviserait par deux environ ces élasticités (mais serait peut compatible avec l'objectif de zéro artificialisation des sols).

Si on est mieux rémunéré dans les grandes villes et que l'emploi y est plus abondant, qu'en est-il du coût de la vie locale ? Et quelle est la résultante des différents effets sur les conditions de vie ou sur le pouvoir d'achat ? Cette note vise à explorer ce versant encore insuffisamment documenté, en se concentrant sur les dépenses des ménages en matière de logement et de transport, au cœur des écarts de coût de la vie entre territoires. Une bonne appréhension des mécanismes d'agglomération a des implications fortes pour la

conception des politiques publiques, dans des champs aussi variés que le logement, le transport, l'emploi ou les politiques énergétiques et environnementales. Il ne s'agit ici que d'un éclairage partiel, car le problème reste complexe et les données nécessaires à l'analyse sont souvent manquantes. Une seconde note<sup>4</sup> complète ce travail en s'attachant à documenter le « reste à dépenser » des ménages – entendu comme ce qu'il leur reste une fois acquittées les dépenses pour se nourrir, se loger et se déplacer.

## LES EFFETS D'AGGLOMÉRATION : DÉTERMINANTS MAIS NON EXCLUSIFS

### *Les coûts du logement et du transport sont le reflet des effets d'agglomération*

On peut considérer les villes comme la résultante d'un double arbitrage. En premier lieu, les ménages choisissent dans quelle ville vivre et travailler en tenant compte de l'offre d'emploi, du niveau de rémunération pour un métier donné et des « aménités » que peut offrir chacune des villes – aménités qui incluent l'ensemble des services contribuant au bien-être des habitants, de la richesse de l'offre culturelle à la proximité de la mer, par exemple. En second lieu, les ménages décident où résider précisément dans cette ville, en fonction notamment des contraintes locales sur le logement et le transport, en termes de prix et d'accessibilité.

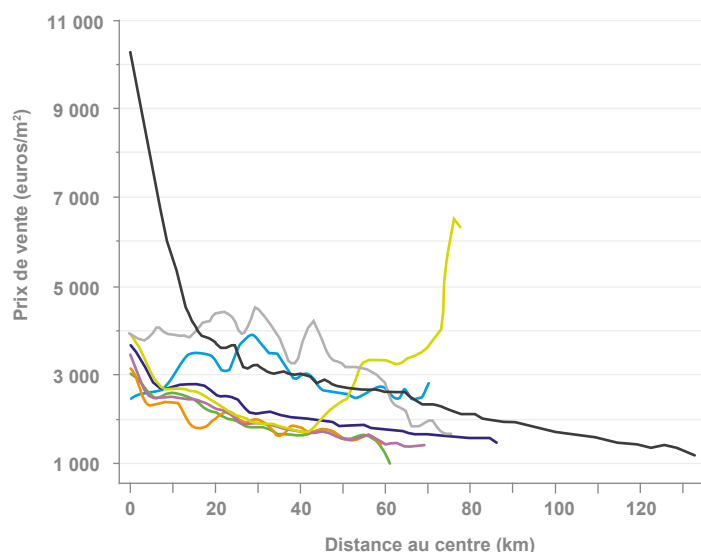
Cette seconde étape fait intervenir une représentation simplifiée de la ville appelée « modèle monocentrique ». Selon ce modèle, la ville concentre les emplois en son cœur et les individus choisissent à quelle distance du centre-ville habiter, sachant que plus on s'approche du centre, plus les loyers sont élevés et, inversement, plus on s'en éloigne, plus le « coût généralisé » des déplacements sera important (voir Graphique 1 page suivante). Le « coût généralisé » des transports ne se réduit pas aux coûts financiers mais intègre toutes les dimensions, y compris la fatigue et la pénibilité des trajets. À l'équilibre, les prix fonciers s'ajustent de sorte que les résidents deviennent indifférents à habiter à un endroit ou à un autre : l'augmentation du « coût généralisé » de transport due à l'éloignement du centre

1. Askenazy P. et Martin P. (2015), « **Promouvoir l'égalité des chances à travers le territoire** », *Les Notes du conseil d'analyse économique*, n° 20, février ; Combes P.-P. et Lafourcade M. (2012), *Revue de la littérature académique quantifiant les effets d'agglomération sur la productivité et l'emploi*, rapport final réalisé pour la Société du Grand Paris ; Rosenthal S. S. et Strange W. C. (2004), « Evidence on the nature and sources of agglomeration economies », in J. V. Henderson et J.-F. Thisse (eds), *Handbook of Regional and Urban Economics*, vol. 4, Elsevier, p. 2119-2171.
2. Charrau P. et Epaulard A. (2017), « **D'où viennent les écarts de salaire entre les territoires ?** », *La Note d'analyse*, n° 55, France Stratégie, mai.
3. Combes P.-P., Duranton G. et Gobillon L. (2019), « **The cost of agglomeration : house and land prices in French cities** », *The Review of Economic Studies*, vol. 86(4), juillet, p. 1556-1589.
4. Pour une analyse territoriale sur l'ensemble du coût de la vie, voir Cusset P.-Y. et Trannoy A. (2023), « **Restes à dépenser et territoires** », *La Note d'analyse*, n° 118, France Stratégie, février.

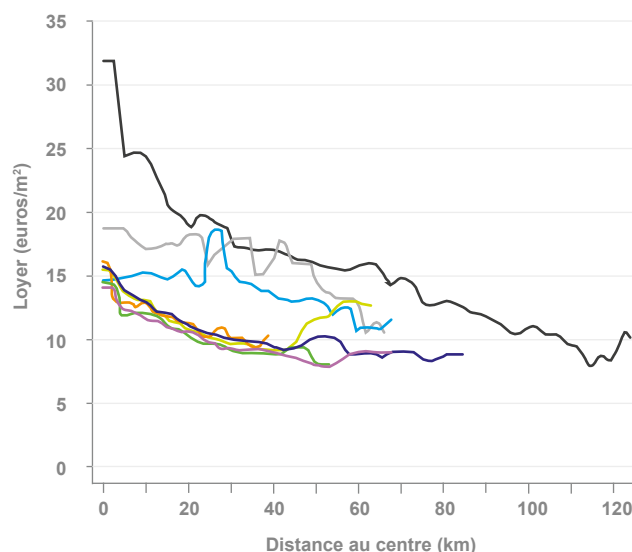


## Graphique 1 – Prix du logement selon la distance au centre dans les huit plus grandes métropoles

### A. Prix de vente au mètre carré



### B. Loyer au mètre carré



— Paris — Lyon — Marseille — Toulouse — Lille — Bordeaux — Nice — Nantes

Note : le centre de la métropole est la localisation de la mairie de la ville centre. Les courbes correspondent à un ajustement polynomial local. À l'exception de Marseille et de Nice (et de Bordeaux, au-delà d'une certaine distance) soumises à des contraintes géographiques liées à la proximité de la mer et des montagnes, on observe une baisse du prix du logement à l'achat comme à la location à mesure qu'on s'éloigne du centre. Le pic est particulièrement marqué pour la métropole parisienne.

Sources : Demandes de valeurs foncières (DVF) 2014-2018, ministère de l'Économie et des Finances ; et base de données Chapelle et Eyméoud pour les prix à la location dans le secteur privé sur la période 2016-2018

est totalement compensée par la baisse du prix du logement. Dans ce cadre, la taille de l'agglomération affecte le coût de la vie via le prix du loyer en centre-ville, qui lui-même détermine le coût de la vie dans toute la ville<sup>5</sup>.

Représentation simplifiée de la réalité, ce modèle monocentrique présente des limites. Il implique des hypothèses fortes sur les coûts de transport, qui sont censés être nuls au centre ; sur le prix des biens et services autres que le logement, qui sont supposés homogènes sur l'ensemble du territoire ; sur les caractéristiques des ménages, considérés eux aussi comme homogènes ; ou encore sur l'absence de frictions telles que le travail du conjoint, la proximité familiale, le capital social local ou les coûts de déménagement. Pour autant ce modèle, qui a connu de nombreuses extensions permettant de lever certaines hypothèses de base<sup>6</sup>, se révèle empiriquement pertinent pour analyser les mécanismes d'agglomération<sup>7</sup>.

### *Le coût du logement s'élève dans les métropoles, mais aussi sur le littoral et à la frontière suisse*

Si les coûts du logement et du transport suffisent pour analyser les effets d'agglomération, à l'inverse les mécanismes d'agglomération n'expliquent pas à eux seuls tous les écarts territoriaux en matière de prix immobiliers. Deux autres caractéristiques locales peuvent en effet générer des pressions sur le marché immobilier : la présence d'aménités environnementales spécifiques (bord de mer, climat, paysage, etc.) ou la proximité de la frontière avec un pays où les rémunérations sont plus élevées. Les écarts de prix entre territoires peuvent ainsi refléter des services rendus différents, qui tiennent à la qualité environnementale, à la disponibilité de certaines activités ou à l'accession à des rémunérations élevées. Les prix de marché de l'immobilier sont supposés intégrer ces aménités. Et l'observation géographique de ce marché permet de rendre compte de l'importance relative des effets d'agglomérations et de ces autres effets sur le coût de la vie apparent.

5. Voir Combes P.-P., Duranton G. et Gobillon L. (2019), *op. cit.*

6. Duranton G. et Puga D. (2015), *Urban Land Use, Handbook of Regional and Urban Economics*, Elsevier, volume 5, p. 467-560.

7. Combes P.-P., Duranton G. et Gobillon L. (2019), *op. cit.* ; Duranton G. et Turner M. (2018), « Urban form and driving: Evidence from US cities », *Journal of Urban Economics*, vol. 108, novembre, p. 170-191 ; voir aussi Diamond R. et Moretti E. (2021), « Where is standard of living the highest? Local prices and the geography of consumption », *NBER Working Paper*, n° 29533, décembre.

Pour se donner une vision la plus complète possible, on s'intéresse ici à la fois au prix du foncier, des loyers et des logements sociaux. Et on considère deux types de prix. Le prix au mètre carré permet de comparer le prix de logements équivalents situés dans des territoires différents<sup>8</sup>. Le prix en euros par logement permet quant à lui d'évaluer les différences de coût pour se loger en fonction du territoire, sachant que les caractéristiques des biens immobiliers varient d'un territoire à l'autre (pour les données mobilisées, voir Encadré 1).

Les premières cartes correspondent au prix moyen local que les ménages ont dû déboursier pour acheter un logement sur la période 2014-2020, au mètre carré (voir Carte 1 page suivante) ou pour le logement entier (voir Carte 2). Il n'est pas tenu compte ici de la tendance temporelle<sup>9</sup>. Les cartes 3 et 4 relatives aux loyers privés sont quant à elles fondées sur les prix moyens pratiqués de 2016 à 2018 et la dernière carte donne le prix des loyers sociaux au mètre carré pour l'année 2016.

Ces cartes des moyennes communales mettent en évidence un double phénomène. Les effets d'agglomération sont clairement révélés par les nébuleuses de prix élevés autour des grandes métropoles. Mais on distingue aussi des zones de prix élevés en Savoie au niveau de la frontière suisse et au niveau du littoral méditerranéen, qui concentrent avec Paris les 0,1 % des communes les plus chères, quel que soit l'indicateur. Viennent ensuite, outre la région parisienne, les autres zones frontalières du quart sud-est et les façades méditerranéenne et atlantique. Il existe donc bien, outre les effets d'agglomération qui nous intéressent, un effet « littoral » et un effet

« frontière suisse ». Ces deux effets recouvrent des mécanismes économiques de nature distincte. Dans le premier cas le surcoût du logement est associé à un surplus direct de bien-être lié au cadre : les ménages paient pour un service additionnel. Dans le second, les ménages paient un loyer élevé en partie pour accéder à un emploi bien rémunéré : le surcoût est donc davantage une forme d'investissement. L'effet d'agglomération reflète quant à lui probablement une combinaison de ces deux mécanismes – seul le second pouvant toutefois être considéré comme un déterminant réel du coût de la vie.

Les grandes métropoles françaises hors Paris apparaissent dans le dernier décile de prix, avec un pôle urbain pouvant atteindre les 5 % des communes les plus chères et une couronne souvent dans le dernier quartile de prix. Ces métropoles ressortent de façon relativement nette sur les cartes représentant les prix à la vente et sur les loyers en euros par mètre carré, mais les différences avec les territoires alentour sont largement atténuées quand on regarde les prix de location par logement (Carte 4). Les écarts de prix au mètre carré sont compensés par des écarts de surface de logement. Plus les prix au mètre carré sont élevés, plus les surfaces de logement sont petites.

Les zones urbaines secondaires affichent quant à elles des niveaux de prix intermédiaires. Enfin, les prix les plus bas se situent en grande partie dans la diagonale sud-ouest/nord-est qui apparaît assez nettement sur les cartes, ainsi que dans certains territoires peu denses en Bretagne, dans l'Est et sur la chaîne pyrénéenne à la frontière espagnole.

## Encadré 1 – Quelles sources pour les prix de l'immobilier ?

*Les données sur les prix immobiliers étant relativement riches, il est possible de les documenter à des niveaux locaux très fins. On se réfère ici à trois sources pour couvrir les situations d'occupation des logements :*

- *les données pour le prix de l'immobilier à l'achat sont issues des demandes de valeurs foncières (DVF) qui fournissent les prix de vente (net vendeur) et la surface des mutations anciennes entre 2014 et 2020 pour tout type de biens<sup>10</sup> ;*
- *les données pour le prix à la location sont issues d'une base de données constituée par Chapelle et Eyméoud fondée sur une collecte automatisée de données des principaux sites de location<sup>11</sup> ;*

*enfin les tarifs de location des logements sociaux sont issus du Répertoire des logements locatifs des bailleurs sociaux (RPLS) qui fournit un loyer moyen au mètre carré pour chaque commune.*

*Ces données, par leur nombre important d'observations, permettent une approche localisée à une maille fine. Cependant, elles renseignent uniquement sur les prix auxquels sont confrontés les nouveaux acquéreurs ou les nouveaux locataires. Elles ne permettent pas d'établir le montant moyen des loyers que paient effectivement l'ensemble des résidents sur un territoire donné à un moment donné, ni le prix moyen d'acquisition auquel les résidents locaux propriétaires ont acheté leur bien.*

8. Ceci n'est toutefois vrai qu'en partie puisque le simple rapport prix/surface n'intègre pas la qualité des logements. Or il se peut que, d'un territoire à l'autre, les logements ne soient pas de même qualité.

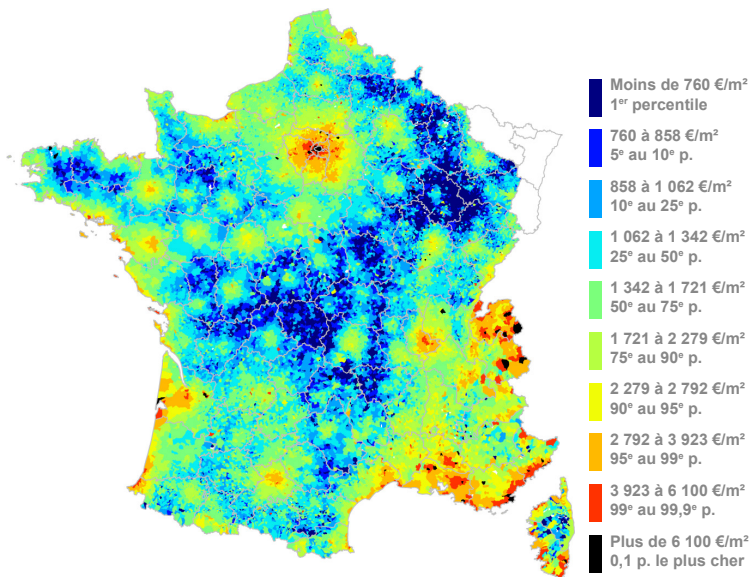
9. Ce choix permet d'avoir un nombre suffisant de ventes pour quasiment l'ensemble des communes de France métropolitaine et ainsi d'éviter les zones blanches. Entre le premier trimestre 2014 et le premier trimestre 2019, l'indice notaire Insee pour la France entière (maisons et appartements) corrigé des variations saisonnières évoluait de seulement 6,5 %. Avec une légère courbe en U. Voir Insee (2019), *Informations rapides*, n° 2019-36, 23 mai.

10. Ces données ne couvrent pas l'Alsace (Haut-Rhin et Bas-Rhin) et la Moselle.

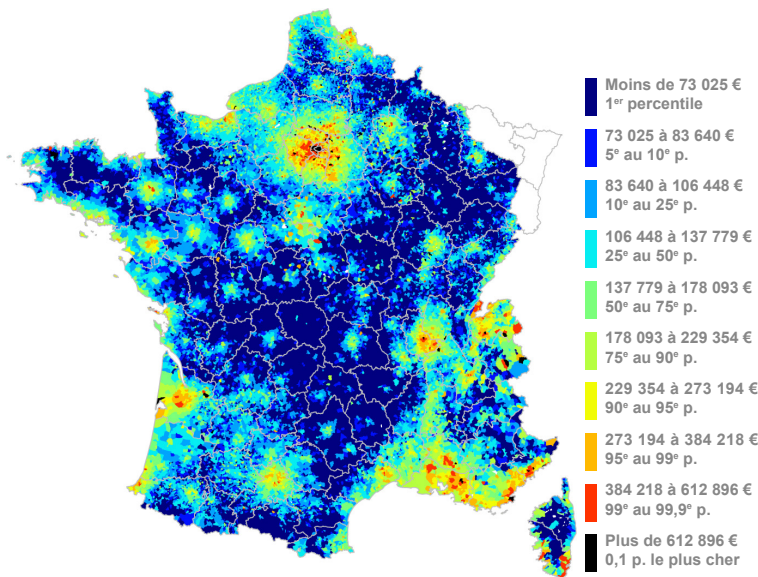
11. Chapelle G. et Eyméoud J.-B. (2018), « Can Big Data increase our knowledge of the rental markets ? Estimating the cost of density with rents », mai.



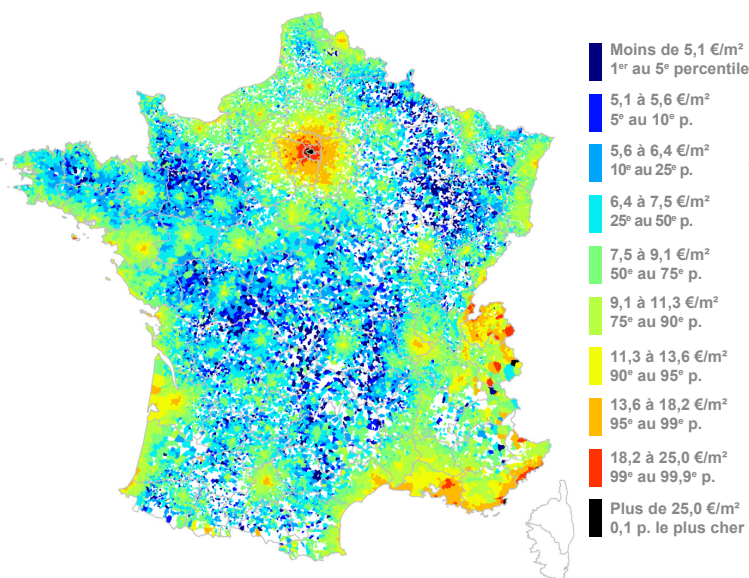
### Carte 1 – Prix à l'achat au mètre carré



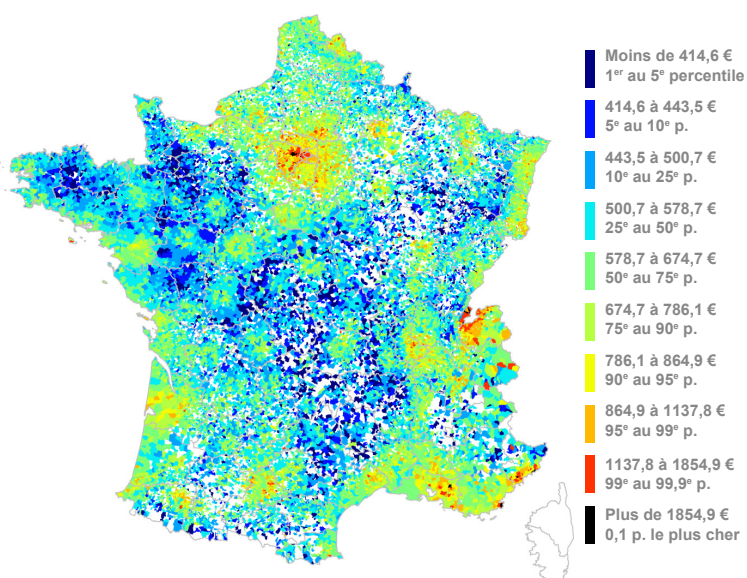
### Carte 2 – Prix à l'achat par logement



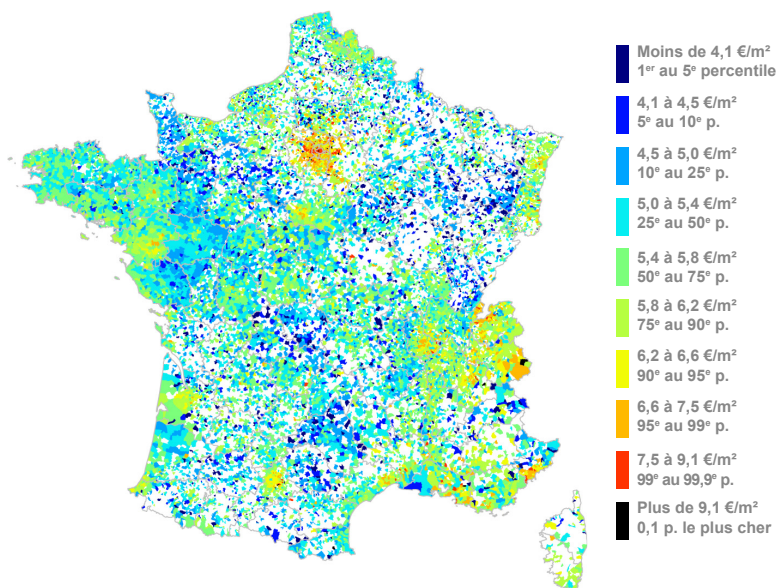
### Carte 3 – Prix à la location au mètre carré



### Carte 4 – Prix à la location par logement



### Carte 5 – Prix à la location au mètre carré dans le parc social



Note : prix nets vendeurs établis sur la base des données DVF pour des ventes réalisées entre 2014 et 2020. Cartes 1 et 2 : les données DVF ne couvrent pas l'Alsace et la Moselle. Cartes 3 et 4 : les données de Chapelle et Eyméoud ne couvrent pas la Corse.

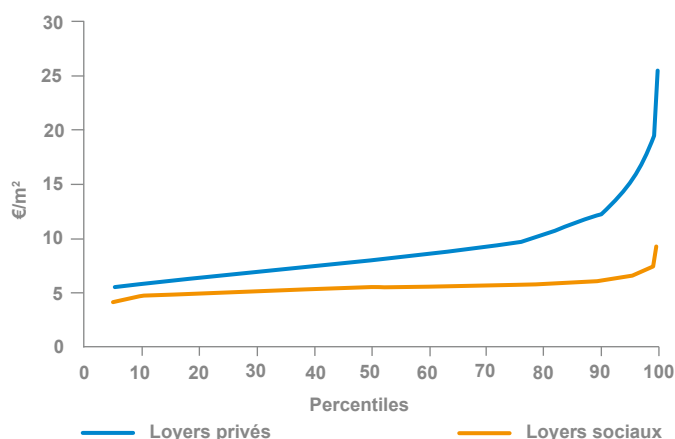
Lecture : chacune des cartes représente la distribution géographique des différents percentiles de prix du logement, avec des communes réparties en dix catégories : en bleu du plus foncé au plus clair figurent i) les 5 % des communes les moins chères ; ii) les communes comprises entre le 5<sup>e</sup> et le 10<sup>e</sup> percentile ; iii) les communes entre le 10<sup>e</sup> et le 25<sup>e</sup> percentile ; iv) en turquoise, les communes entre le 25<sup>e</sup> et le 50<sup>e</sup> percentile ; v) en vert, les communes entre le 50<sup>e</sup> et le 75<sup>e</sup> percentile ; puis vi) en vert pâle, celles comprises entre le 75<sup>e</sup> et le 90<sup>e</sup> percentile ; vii) en jaune, celles comprises entre le 90<sup>e</sup> et le 95<sup>e</sup> percentile ; viii) en orange, celles comprises entre le 95<sup>e</sup> et le 99<sup>e</sup> percentile ; ix) en rouge, le dernier centile hors dernier millime ; et enfin x) en noir, le dernier millime, soit les 0,1 % des communes les plus chères.

Champ : France métropolitaine.

Sources : cartes réalisées par les auteurs, à partir des données DVF pour les prix de vente sur la période 2014-2020 ; à partir de la base de données Chapelle et Eyméoud pour les prix à la location dans le secteur privé sur la période 2016-2018 ; à partir de l'enquête PLS pour le prix des logements sociaux sur 2019

La géographie des prix à la location dans le parc social reste comparable à celle du parc privé, avec toutefois des variations d'ampleur nettement plus faible (voir Carte 5 et Graphique 2). Sauf aux extrêmes, le prix à la location dans le parc social ne subit pas de variations territoriales.

### Graphique 2 – Loyer moyen par centile de communes dans le parc privé et social, en euros par mètre carré



Lecture : les loyers privés passent en moyenne de l'ordre de 6 €/m<sup>2</sup> pour le 10<sup>e</sup> percentile de communes les moins chères au double pour le 90<sup>e</sup> percentile de communes, tandis que le niveau moyen des loyers sociaux se maintient sous les 6 €/m<sup>2</sup> dans les 90 % des communes les moins chères. Les communes de chaque percentile ne sont pas nécessairement les mêmes pour les loyers privés et les loyers sociaux.

Source : base de données Chapelle et Eyméoud pour les prix à la location dans le secteur privé sur la période 2016-2018 ; enquête PLS pour le prix des logements sociaux sur 2019

## DISTINGUER CARACTÉRISTIQUES TERRITORIALES ET CARACTÉRISTIQUES SOCIODÉMOGRAPHIQUES

L'exploration des écarts territoriaux dans les dépenses des ménages en matière de logement et de transport appelle deux préalables indispensables. Premièrement, un zonage du pays en plusieurs types de territoires à comparer ; deuxièmement, un moyen de neutraliser les hétérogénéités de composition sociale et démographique des territoires.

### Une typologie des territoires pour explorer les effets d'agglomération sur le coût de la vie

Pour différencier les dépenses des ménages, il faut établir une typologie territoriale suffisamment fine et pertinente capable de produire une analyse de l'effet « taille » des agglomérations et de la géographie des coûts à l'intérieur de ces agglomérations. Dix catégo-

ries de territoires sont ici distinguées. Cette typologie appréhende les agglomérations par le concept des « aires d'attraction des villes » ou AAV développé par l'Insee<sup>12</sup>. En prenant pour unité de base la commune, on mobilise deux critères : la taille de la population de l'AAV à laquelle la commune considérée appartient ; et la position de ladite commune au sein de cette aire d'attraction.

Pour mettre en évidence l'effet de la taille, on retient quatre tranches :

- les AAV de moins de 200 000 habitants ;
- les AAV de 200 000 à 700 000 habitants, dont les communes centre serviront de territoire de référence pour nos comparaisons ;
- les AAV ou *métropoles* de plus de 700 000 habitants hors Paris : Lyon, Marseille, Lille, Bordeaux, Toulouse, Rennes, Nantes, Strasbourg, Montpellier et Grenoble et la partie française des AAV de Luxembourg et Genève ;
- et enfin l'AAV de Paris.

Pour rendre compte de l'effet de la localisation, on spécifie deux voire trois positions au sein des aires d'attraction :

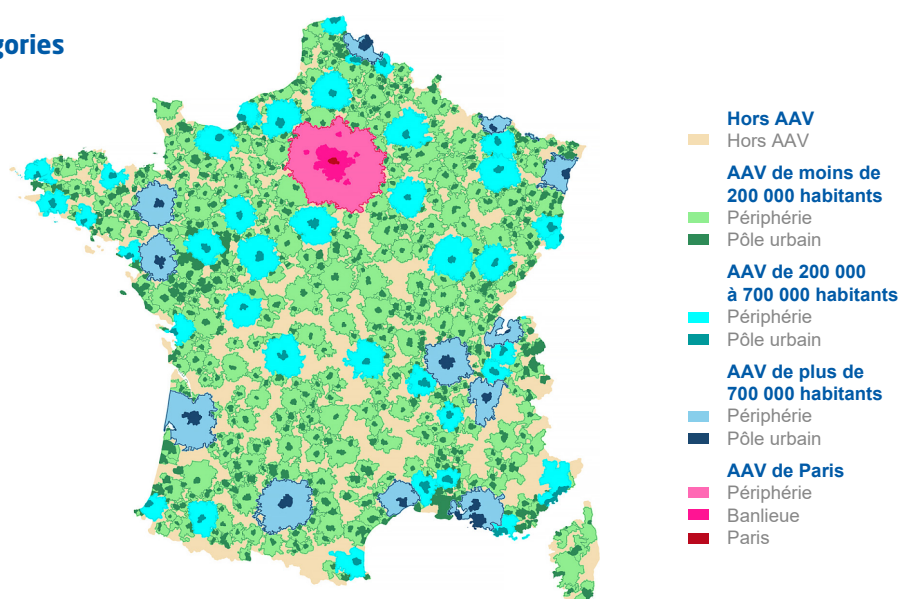
- la commune-centre est distinguée uniquement pour Paris ;
- le pôle *urbain* est constitué de l'ensemble des communes appartenant à un pôle urbain de l'AAV (pôles secondaires compris). Ces communes présentent une concentration d'emplois relativement forte<sup>13</sup> et des infrastructures de transports en commun importantes dans le cas des agglomérations. Pour la région parisienne, le pôle urbain est désigné sous le terme de *banlieue*, qui exclut donc la commune-centre ;
- la *périphérie* regroupe toutes les communes de l'AAV situées hors pôles urbains.

En combinant les deux critères, on obtient donc neuf catégories de territoires. Le zonage par « aires d'attraction des villes » ne couvrant pas l'intégralité du territoire, la typologie distingue une catégorie additionnelle, l'ensemble des communes hors AAV, soit les *zones rurales*. La Carte 6 page suivante permet de visualiser les dix types de territoires ainsi définis.

12. D'après l'Insee, une AAV est « un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, qui définit l'étendue de l'influence d'un pôle de population et d'emploi sur les communes environnantes, cette influence étant mesurée par l'intensité des déplacements domicile-travail ». Le zonage des AAV a été établi par l'Insee en 2020 et remplace le zonage par « aire urbaine (AU) » qui était établi depuis 2010.

13. Un pôle urbain offre au moins 10 000 emplois. On distingue également des « pôles moyens », entre 5 000 à 10 000 emplois, et les « petits pôles », entre 1 500 et 5 000 emplois.

## Carte 6 – Une typologie des territoires en dix catégories



Sources : carte réalisée par les auteurs sur la base des zonages Insee 2020 sur le champ France métropolitaine

### Comment tenir compte de la composition sociodémographique des populations

Les écarts de revenus et de dépenses entre les ménages résidant dans des territoires différents dépendent de paramètres de nature diverse. On ne gagne pas la même chose d'un territoire à l'autre à la fois parce que la composition sociodémographique des populations locales diffère – c'est l'« effet de composition » – et parce que, à catégorie donnée, les revenus sont différents – c'est l'« effet prix/salaire »<sup>14</sup>. De même, on ne dépense pas la même chose d'un territoire à l'autre à la fois parce qu'on n'y consomme pas les mêmes biens et services<sup>15</sup> et parce que les prix pour un même bien ou service y sont différents.

Pour comparer les dépenses entre territoires, il apparaît donc essentiel de tenir compte de la distribution des populations par tranche d'âge, par niveau de diplôme et par catégorie socioprofessionnelle (voir les Graphiques 3a, 3b et 3c page suivante). La commune de Paris se montre d'emblée extrêmement différente des autres types de territoires, avec dans sa population une part plus faible des enfants de moins de 14 ans (14 % contre 16 % à 21 %) et, au contraire, une proportion nettement supérieure de diplômés de niveau bac + 5 ou plus (38 % contre moins de 10 % dans la plupart des territoires et 17 % en moyenne dans les grands pôles urbains) ainsi que de cadres et professions intellectuelles (29 % contre moins de 16 % dans les autres territoires). De façon générale, on observe

ce qu'on peut appeler « un double gradient intra-AAV et inter-AAV », autrement dit un double mouvement croissant du centre vers la périphérie et en fonction de la taille de l'agglomération : la part des hauts diplômés et des catégories socioprofessionnelles supérieures est d'autant plus importante que les aires urbaines sont grandes et que la commune concernée se situe au centre de ces aires.

Les différences sociodémographiques entre territoires peuvent s'observer sur de multiples variables<sup>16</sup>, largement documentées dans la littérature socioéconomique. Des travaux de France Stratégie ont notamment déjà identifié l'importance de la part des diplômés dans les différences de revenus entre territoires<sup>17</sup>. Ces différences sociodémographiques ne sont pas non plus sans conséquences sur les dépenses des ménages.

L'enquête Budget de famille réalisée tous les cinq ans par l'Insee depuis une quarantaine d'années donne une vue détaillée des dépenses des ménages pour différents biens et services. Elle fournit un certain nombre de renseignements sur les caractéristiques des ménages telles que leur composition, leurs revenus ou encore leur situation géographique. Ces informations permettent d'identifier les variations de dépenses par poste d'un territoire à l'autre. L'enquête de 2017 est réalisée sur la base d'un échantillon d'environ 28 500 ménages en France métropolitaine<sup>18</sup>. Sur la base de cette enquête, les dépenses annuelles des

14. Voir Charruau P. et Epaulard A. (2017), « D'où viennent les écarts de salaire entre les territoires ? », *op. cit.*

15. Ou bien pas dans les mêmes quantités car les populations locales peuvent exprimer des besoins différents et l'offre locale peut être différente.

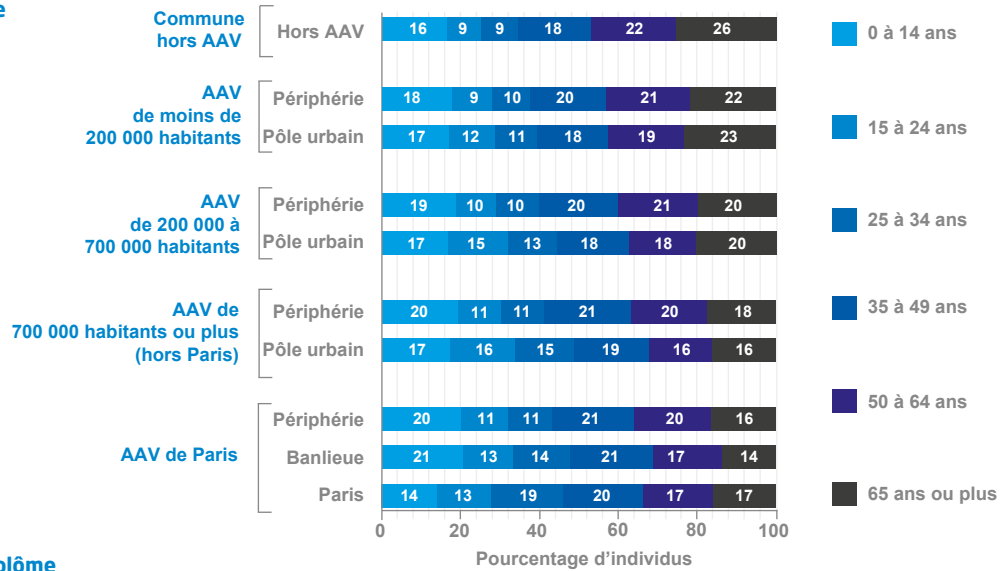
16. Pour les distributions de population par sexe, par exemple, voir l'annexe disponible en ligne sur le site de France Stratégie.

17. Charruau P. et Epaulard A. (2017), « D'où viennent les écarts de salaire entre les territoires ? », *op. cit.*

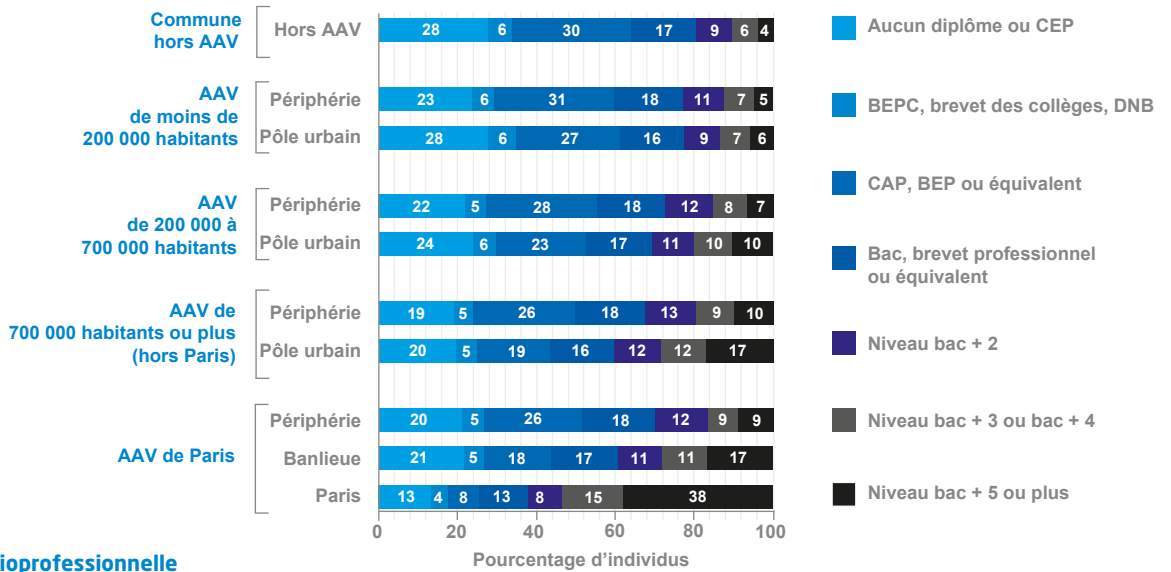
18. La représentativité de l'échantillon sur la typologie retenue en dix catégories de territoires a été vérifiée sur les principales caractéristiques d'intérêt des ménages et les analyses sont établies sur la base d'estimations économétriques et non sur de simples analyses descriptives.

### Graphique 3 – Répartition de la population par tranche d'âge, par niveau de diplôme ou par catégorie socioprofessionnelle selon la catégorie de territoires

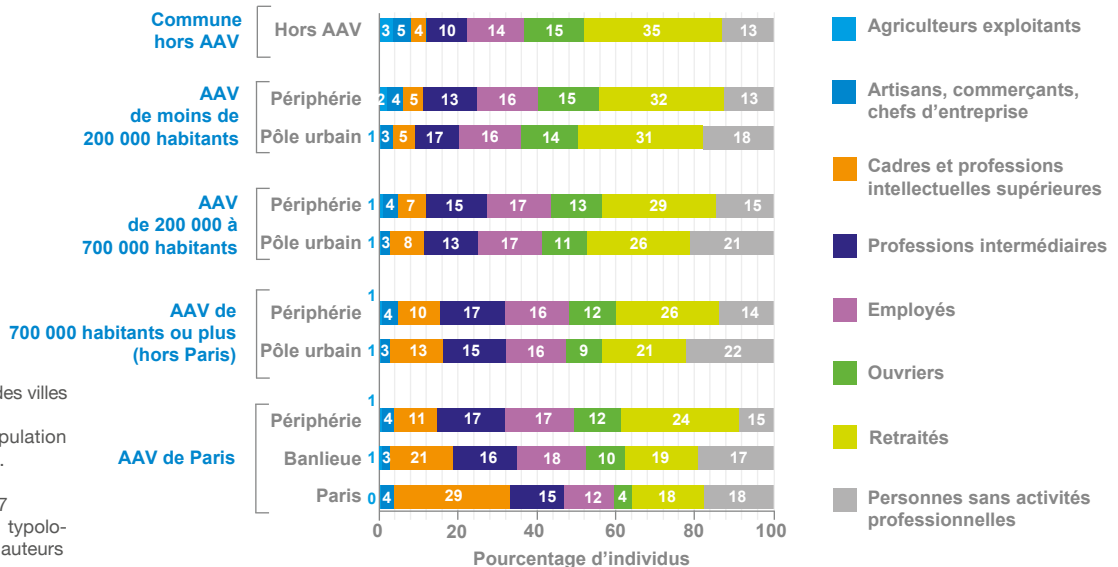
#### A. Par tranche d'âge



#### B. Par niveau de diplôme



#### C. Par catégorie socioprofessionnelle



AAV = Aire d'attraction des villes

Note : parts dans la population locale de 15 ans et plus.

Sources : Insee, RP2017 exploitation principale ; typologie des communes des auteurs



ménages en logement et en transport s'élevaient à près de 10 250 euros par unité de consommation<sup>19</sup>. Pour un couple avec deux enfants de moins de 14 ans, elles représenteraient donc en moyenne 21 500 euros par an. Elles constituent à elles seules un peu moins de la moitié des dépenses des ménages. Ces deux postes apparaissent aussi parmi les dépenses qui affichent la plus grande variabilité entre les territoires de la typologie retenue.

Des méthodes statistiques permettent de séparer, dans les écarts de dépenses des ménages en logement et en transport entre territoires, ce qui a trait au territoire à proprement parler de ce qui a trait à d'autres déterminants comme les différences sociodémographiques. La pertinence de ces méthodes dépend toutefois du choix des déterminants pris en compte afin d'isoler l'effet territoire de tout autre effet. Lorsque l'estimation contrôle les caractéristiques des ménages, cet effet est net des effets de composition (voir Encadré 2, page suivante pour les détails sur la procédure économétrique). L'impact d'un territoire est évalué par l'écart de dépense en pourcentage par rapport à la catégorie de territoire de référence,

définie ici par les communes centre des AAV de 200 000 à 700 000 habitants<sup>20</sup>, catégorie qui se trouve au milieu de la distribution et affiche des dépenses agrégées en logement et transport proches de la moyenne nationale.

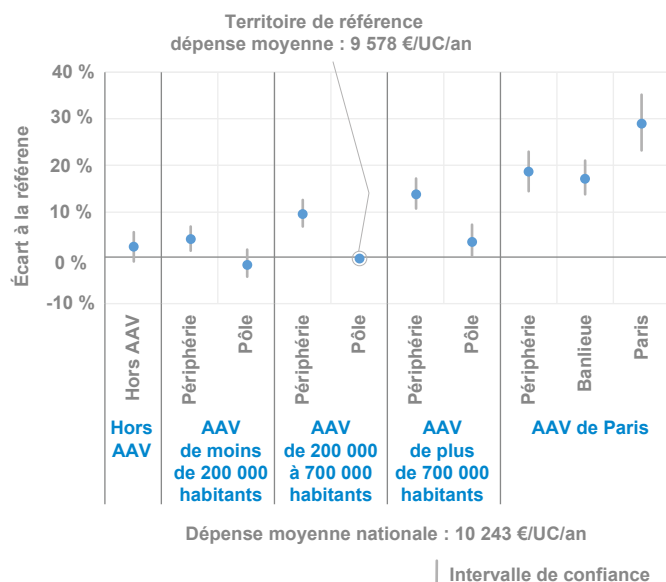
### Les dépenses des ménages selon le territoire : des écarts fortement liés à la composition sociodémographique

Armés de ces deux outils, on peut se livrer à un premier exercice consistant à comparer pour chaque type de territoires les dépenses agrégées des ménages en logement et en transport, d'abord sans puis avec contrôle de la composition sociodémographique. Dans les deux cas, les niveaux de dépenses sont estimés par unité de consommation, de sorte à tenir compte de la taille du ménage.

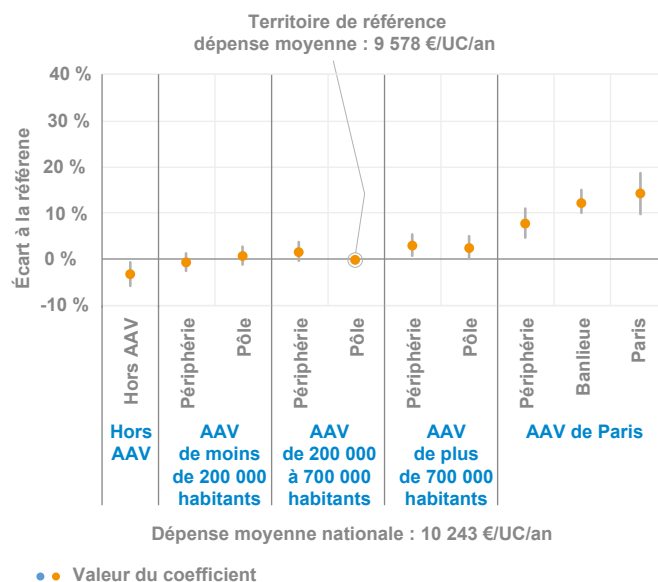
Sans contrôle de la composition sociodémographique, la dépense cumulée de transport et de logement est 15 % plus élevée en périphérie des grandes aires urbaines que dans les pôles des aires urbaines de taille moyenne<sup>21</sup> pris comme référence. Les ménages parisiens dépensent en moyenne presque 30 % de plus (voir Graphique 4a).

## Graphique 4 – Écarts de dépenses agrégées en logement et transport des ménages entre catégories de territoires, avec et sans contrôle de la composition sociodémographique

### A. Sans contrôle de la composition sociodémographique



### B. Avec contrôle de la composition sociodémographique



Note : les écarts sont estimés en pourcentage par rapport à la catégorie de territoire de référence, soit les pôles urbains des AAV de 200 000 à 700 000 habitants, catégorie la plus proche de la moyenne nationale.

Lecture : la dépense moyenne des ménages concernant la dépense en logement et transport telle que nous l'avons définie est de 10 243 euros par an et par unité de consommation au niveau national. Elle s'élève à 9 578 euros dans la catégorie de territoires de référence, les pôles urbains des AAV de 200 000 à 700 000 habitants. En moyenne pour la commune de Paris, la consommation totale, sans tenir compte des caractéristiques des ménages, est environ 30 % plus élevée que dans le territoire de référence. Lorsqu'on tient compte des caractéristiques des ménages, cette différence n'est plus que de 15 %.

Sources : estimations des auteurs à partir de données Insee, enquête Budget de famille 2017

19. Pour comparer les niveaux de vie de ménages de taille ou de composition différente, on divise les revenus par le nombre d'unités de consommation (UC) : 1 UC pour le premier adulte du ménage, 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus et 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans.

20. Des estimations des écarts en euros – modèle linéaire – sont présentées dans l'annexe.

21. Pôle urbain d'une AAV de 200 000 à 700 000 habitants, considéré comme le territoire de référence.

## Encadré 2 – Méthodologie d'estimation des écarts de dépenses entre catégories de territoires

### Variables prises en compte

Afin de mesurer le rôle du territoire dans les dépenses des ménages, des modèles de régressions linéaires sont mis en œuvre. Ils expliquent les dépenses des ménages par unité de consommation en fonction d'un ensemble de variables indicatrices dont des indicatrices territoires – ces variables valent 1 si le ménage habite le territoire et 0 sinon – et des variables représentant la composition sociodémographique des ménages. Les modèles sont estimés par les moindres carrés ordinaires en utilisant la pondération de l'Insee. Dans le corps du texte, les résultats présentés le sont avec la variable dépendante transformée par la fonction logarithme. Les valeurs des coefficients estimés s'interprètent comme des écarts par rapport à la référence en pourcentage. Cette transformation permet d'incorporer dans notre modèle une certaine dose de non-linéarité. Néanmoins, des estimations sans transformation sont reportées en annexe. Dans ce cas, les valeurs des coefficients estimés s'interprètent comme des écarts en euros par rapport à la référence.

Formellement le modèle s'écrit de la manière suivante. Soit  $y_i^k$  la dépense en euro par unité de consommation pour le poste (ou le regroupement de postes) de dépenses  $k$  :

$$\ln_i(y^k) = \alpha + \delta_i T_{ii} + \beta X_i + \varepsilon_i$$

où  $\alpha$  est le coefficient associé à la constante du modèle,  $T_{ii}$  est l'indicatrice de territoire à laquelle appartient le ménage  $i$ , avec  $i \in [1..15]$  et  $\varepsilon_i$  la valeur du coefficient associé. C'est notre paramètre d'intérêt.  $X_i$  est le vecteur ( $M \times 1$ ) des  $M$  variables sociodémographiques et  $\beta$  le vecteur ( $1 \times M$ ) des coefficients associés à ces variables.  $\varepsilon_i$  représente l'erreur du ménage  $i$ .

Les caractéristiques prises en compte sont le sexe, l'âge, le diplôme, la nationalité de la personne de référence du ménage, la catégorie socioprofessionnelle du ménage (en neuf catégories), la situation de la personne de référence vis-à-vis de l'emploi, la composition du ménage (personne seule, couple, couple sans enfant, couple avec enfants), le nombre d'enfants vivant dans le logement et leur âge moyen, le nombre d'enfants à charge vivant hors du logement, le nombre d'actifs du ménage, le ratio de femmes du ménage, le revenu disponible, le patrimoine, le statut d'occupation du logement (propriétaire non accédant, propriétaire accédant, locataire du secteur privé et locataire du secteur social et autres situations) et enfin le nombre de voitures mises à disposition gratuitement du ménage.

### Champs des dépenses prises en compte

Deux grandes catégories de dépenses sont analysées : les dépenses de logement et les dépenses de transport. Pour chaque ménage, les dépenses sont rapportées au nombre d'unités de consommation.

Pour les dépenses de logement, seules les dépenses liées à la résidence principale sont prises en compte. Deux approches sont considérées afin de tester la robustesse des conclusions. Ces deux approches intègrent un tronc commun de dépenses : les dépenses d'énergie (chauffage, éclairage), les charges diverses, les dépenses d'entretien, les assurances et les taxes liées au logement. C'est la façon de considérer le coût du loyer qui diffère :

- dans l'approche principale, correspondant aux résultats présentés dans la note, c'est le loyer réel pour les locataires et un loyer imputé (présent dans l'enquête sous la référence REV08) pour les propriétaires (accédants ou non) et pour les personnes logées gratuitement qui est ajouté au tronc commun ;
- dans l'approche alternative dont les estimations sont reportées dans l'annexe, le loyer réel des locataires est conservé mais le loyer imputé est remplacé par les charges de remboursement des prêts pour les propriétaires accédants et par zéro pour les propriétaires non accédants et les personnes logées gratuitement, dont les dépenses de logement se résument au tronc commun.

Les dépenses de transport incluent les dépenses en services de transport (transports en commun hors longue distance), les dépenses en carburant, les coûts associés à l'usage des véhicules particuliers (entretien, assurance) et le coût d'amortissement de ces véhicules. Là encore, deux approches sont utilisées pour comptabiliser ce coût d'amortissement :

- le territoire jouant un rôle important sur le besoin de possession de véhicules et celle-ci représentant une charge importante, il paraît nécessaire d'en tenir compte pour mesurer le coût de la vie. Les données de dépenses en achat de véhicules apparaissent toutefois faiblement exploitables du fait de leur volatilité et du peu d'observations. En effet, l'enquête Budget de famille ne considère que les achats de voiture effectués lors de la dernière année au moment de l'enquête. Pour y remédier, un coût d'achat de véhicule a été estimé et, sur cette base, un coût d'amortissement a été imputé pour chaque véhicule du ménage. C'est notre option préférée et celle qui est présentée dans le corps du texte.
- l'option alternative utilise les coûts d'achat réels tels qu'ils sont reportés dans l'enquête.

Les résultats des deux approches sont présentés dans l'annexe. Dans l'ensemble, selon les périmètres, les niveaux de dépenses associées au véhicule particulier peuvent changer mais les variations relatives restent d'un ordre de grandeur comparable à ceux obtenus dans l'approche présentée dans le cœur de la note.



Rapporté à la dépense moyenne du territoire de référence, cela correspond à près de 2 900 euros de plus par an et par unité de consommation que la moyenne nationale, soit un surcoût de plus de 500 euros par mois pour un couple avec deux jeunes enfants<sup>22</sup>. Dans les autres catégories de territoires, les dépenses des ménages n'apparaissent pas significativement différentes de celles des ménages vivant dans le territoire de référence.

Après contrôle de la composition sociodémographique, les écarts entre catégories de territoires sont fortement réduits (voir Graphique 4b page précédente). Seuls les ménages vivant en Île-de-France affichent des montants de dépenses agrégées significativement différents – plus élevés – de ceux du territoire de référence. Paris intra-muros se détache particulièrement des autres territoires avec un niveau de dépenses supérieur de près de 15 % à celui du territoire de référence, pour un ménage aux caractéristiques identiques : l'écart est donc réduit de moitié après contrôle de la composition sociodémographique. Pour un couple avec deux enfants de moins de 14 ans, cet écart passe de 500 euros à 250 euros par mois en moyenne entre Paris et la moyenne du territoire de référence lorsqu'on compare deux ménages aux caractéristiques sociales identiques.

## LOGEMENT ET TRANSPORT, UN JEU DE VASES COMMUNICANTS ?

Désormais, on raisonne uniquement après correction des hétérogénéités sociodémographiques. Comment se différencient selon les territoires les dépenses des ménages pour le logement et pour le transport ? Comment ces deux volets s'équilibrent-ils dans le budget des ménages ?

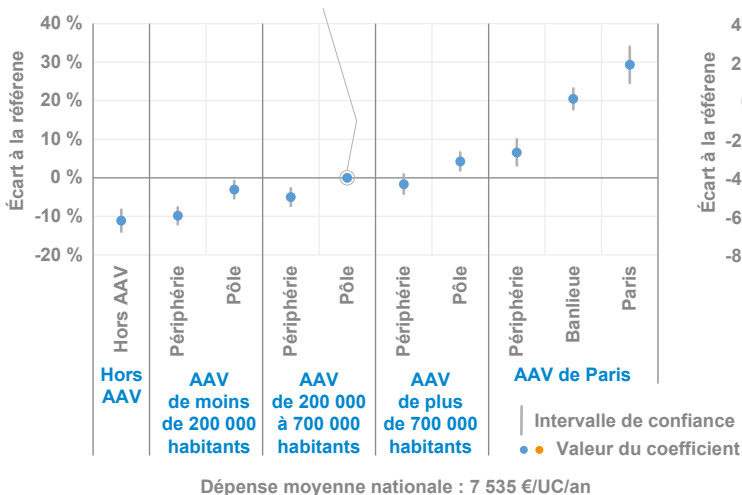
### Des écarts de dépenses en logement et en transport qui se compensent en partie

L'enquête Budget de famille nous permet d'estimer les écarts de dépenses dans ces deux postes – logement et transport –, mais cette fois en les prenant chacun séparément (voir Graphique 4 page 9). Telles que les dépenses sont comptabilisées dans cette étude (voir Encadré 2 page précédente), les ménages dépensent en moyenne au niveau national plus de 7 500 euros par an et par unité de consommation dans le logement, ce qui représente le tiers de leur budget. Leurs dépenses en matière de transport sont de l'ordre de 2 700 euros par an et par unité de consommation, soit 13 % de leur budget. Ces dernières correspondent donc à seulement un tiers environ des dépenses en matière de logement.

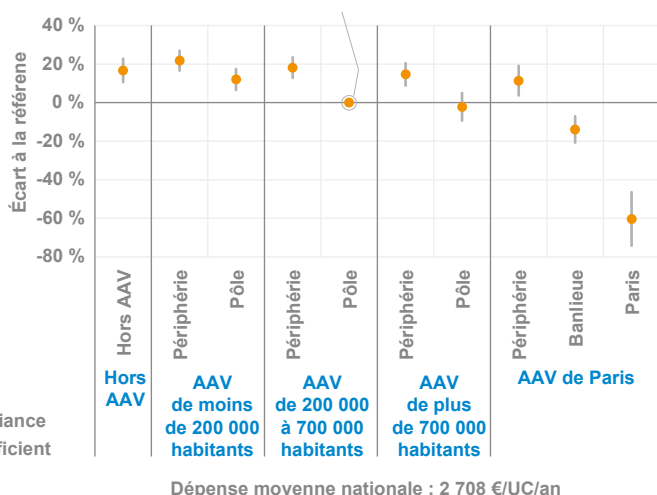
En ce qui concerne le logement, on constate sans surprise que les dépenses sont d'autant plus élevées que la taille de la métropole est importante et que l'on se situe en son centre (voir Graphique 5a). Le phénomène apparaît

**Graphique 5 – Écarts de dépenses des ménages en logement et en transport, selon la catégorie de territoires et avec contrôle de la composition sociodémographique**

**A. Logement** Territoire de référence dépense moyenne : 7 317 €/UC/an



**B. Transport** Territoire de référence dépense moyenne : 2 261 €/UC/an



AAV = l'aire d'attraction des villes désigne selon l'Insee « un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, qui définit l'étendue de l'influence d'un pôle de population et d'emploi sur les communes environnantes, cette influence étant mesurée par l'intensité des déplacements domicile-travail ».

Note : les écarts sont estimés en pourcentage par rapport à la catégorie de territoire de référence, soit les pôles urbains des AAV de 200 000 à 700 000 habitants, catégorie la plus proche de la moyenne nationale.

Lecture : la dépense moyenne des ménages en logement est de 7 535 euros par unité de consommation (UC) et par an sur le territoire national. Pour le territoire de référence, cette somme s'élève à 7 317 euros. Sur ce poste, les ménages de la commune de Paris dépensent en moyenne 30 % de plus que dans le territoire de référence.

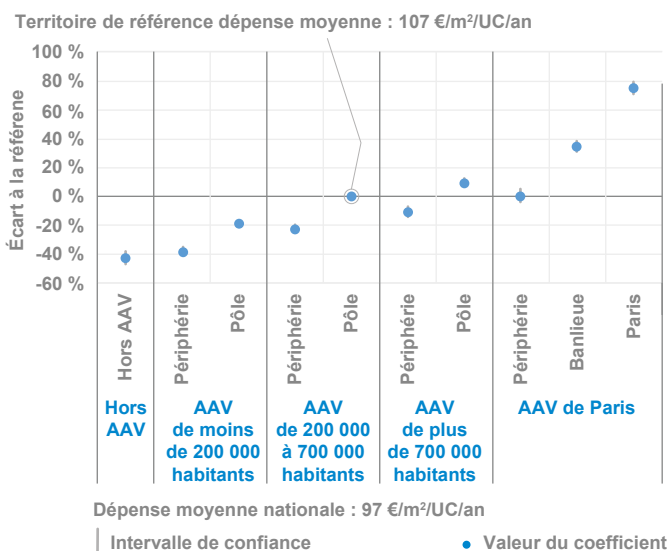
Sources : estimations des auteurs à partir de données Insee, enquête Budget de famille 2017

22.  $1+0,5+2*0,3=2,1$  UC.

particulièrement marqué dans l'agglomération parisienne où elles sont de 20 % à 30 % plus élevées que dans le territoire de référence. À l'inverse, les dépenses de transport s'accroissent en périphérie par rapport au pôle dans l'ensemble des tranches d'AAV (voir Graphique 5b page précédente). Paris, avec -60 % par rapport au territoire de référence, et dans une moindre mesure sa banlieue, sont les territoires où les dépenses en transport sont les plus faibles à ménage donné. Partout ailleurs, en revanche, on ne voit pas de différence significative dans les dépenses de transport selon la taille de la métropole. En somme, les écarts de dépenses agrégées entre logement et transport restent largement dominés par les dépenses en logement – car c'est de loin le plus gros budget –, mais en partie compensés par les écarts en dépenses de transport.

Ce calcul fait toutefois abstraction d'une évidence. Les écarts de dépenses des ménages sur chacun de ces postes peuvent certes s'expliquer par une différence de prix, mais aussi par une différence de quantité ou encore de produits. Malheureusement, la disponibilité des données ne permet aujourd'hui de distinguer ces dimensions que de façon très limitée. Les sections qui suivent tentent d'apporter quelques éléments concernant les postes logement et transport.

### Graphique 6 – Écarts de dépenses des ménages en logement (mesure en euros par mètre carré) entre catégories de territoires, avec contrôle de la composition sociodémographique



Note : les écarts sont estimés en pourcentage par rapport à la catégorie de territoire de référence, soit les pôles urbains des AAV de 200 000 à 700 000 habitants, catégorie la plus proche de la moyenne nationale.

Lecture : la dépense moyenne des ménages en logement par mètre carré est de 97 euros par an et par unité de consommation. Pour le territoire de référence, cette somme s'élève à 107 euros. Les ménages de la commune de Paris dépense en moyenne plus de 75 % de plus que les ménages du territoire de référence.

Sources : estimations des auteurs à partir de données Insee, enquête Budget de famille 2017

### Les écarts de coût du logement sont réduits par les surfaces habitables et le type de logement

Que deviennent par exemple les écarts de dépenses en logement si on rapporte ces dépenses à la surface des logements ? Autrement dit, que se passe-t-il si on regarde le prix du logement au mètre carré ? Le Graphique 6 montre des disparités territoriales plus élevées que sans contrôle de la surface. La fourchette des écarts qui était contenue entre -10 % et +30 % (voir Graphique 5a page précédente) s'élargit jusqu'à -40 % et +75 % au mètre carré. Pour un logement à surface identique, un ménage vivant au cœur de Paris dépenserait environ 75 % de plus que le même ménage vivant dans la catégorie de territoire de référence... alors qu'en réalité ce ménage parisien ne dépense que 30 % de plus. Autrement dit, une bonne partie des écarts de prix de l'immobilier se trouve compensée par un arbitrage sur la surface du logement. Les restrictions que s'imposent les ménages parisiens<sup>23</sup> pour amortir le surcoût du logement en comparaison des autres territoires apparaissent particulièrement fortes. À l'inverse, dans la périphérie des métropoles de plus de 700 000 habitants, y compris Paris, les écarts à la référence deviennent nuls voire négatifs : les ménages y résident dans des logements plus grands.

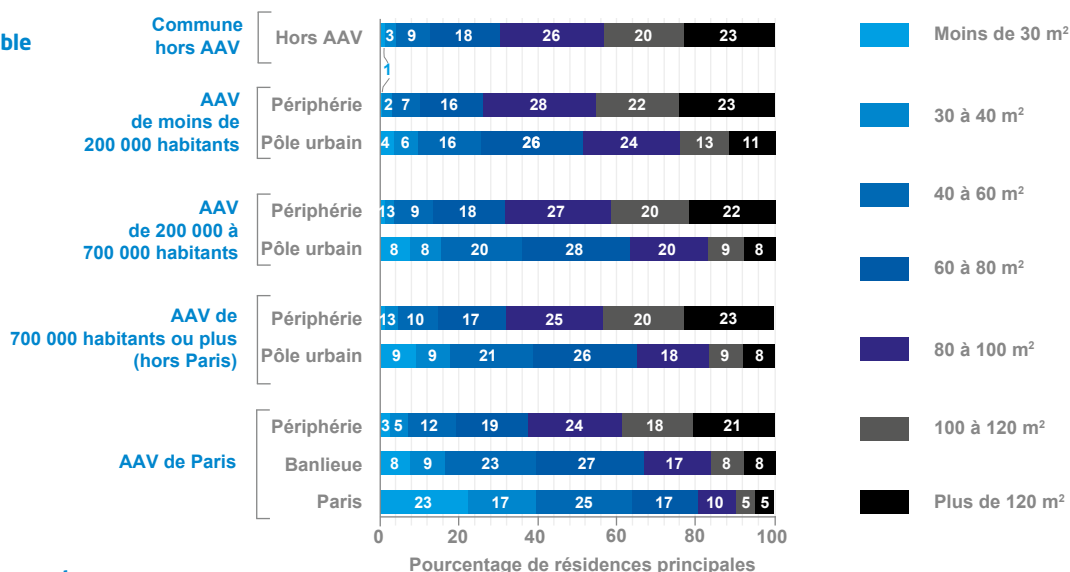
À l'opposé du spectre, dans les territoires ruraux et dans les villes de moins de 200 000 habitants, les dépenses en logement devraient être de 20 % à 40 % inférieures aux mêmes dépenses dans la catégorie de territoire de référence si la taille des logements par unité de consommation était identique, alors que les écarts étaient compris entre 5 % et 10 % sans contrôle de la surface. C'est là en quelque sorte chiffrer le « confort d'espace » dont bénéficient les habitants de ces territoires grâce à ou en contrepartie d'une moindre valeur au mètre carré. Ce constat se retrouve dans la distribution géographique des surfaces des résidences principales avec une surreprésentation des petites surfaces dans les pôles (voir Graphique 7a page suivante). Au-delà de la surface des logements, les territoires affichent de fortes disparités à la fois en termes de statut d'occupation des ménages et dans le type de logements, comme le montrent les données du recensement. Le type de logements varie énormément en fonction de la distance au centre de l'aire d'attraction : les centres sont largement dominés par des logements collectifs tandis que dans les communes les plus éloignées la quasi-totalité des résidences principales sont des maisons individuelles (voir Graphique 7b). En ce qui concerne le statut de logement, les variations sont là aussi particulièrement fortes à l'intérieur des métropoles : plus on s'éloigne du centre, plus les proportions de locataires du privé ou du social diminuent et plus celles des propriétaires augmentent (voir Graphique 7c). L'arbitrage ne se limite pas à faire

23. De l'ordre de 35 % :  $(1 + 30\%) \times (1 + 35\%) \approx 175\%$ .

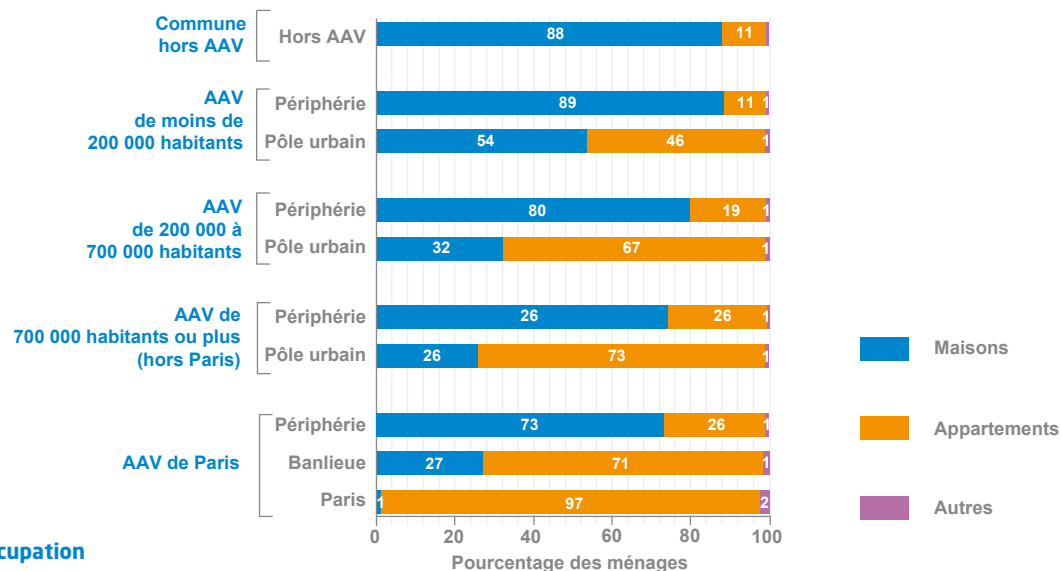


**Graphique 7 – Distribution des résidences principales dans les dix catégories de territoires, par surface habitable, par type de logement et par statut d’occupation**

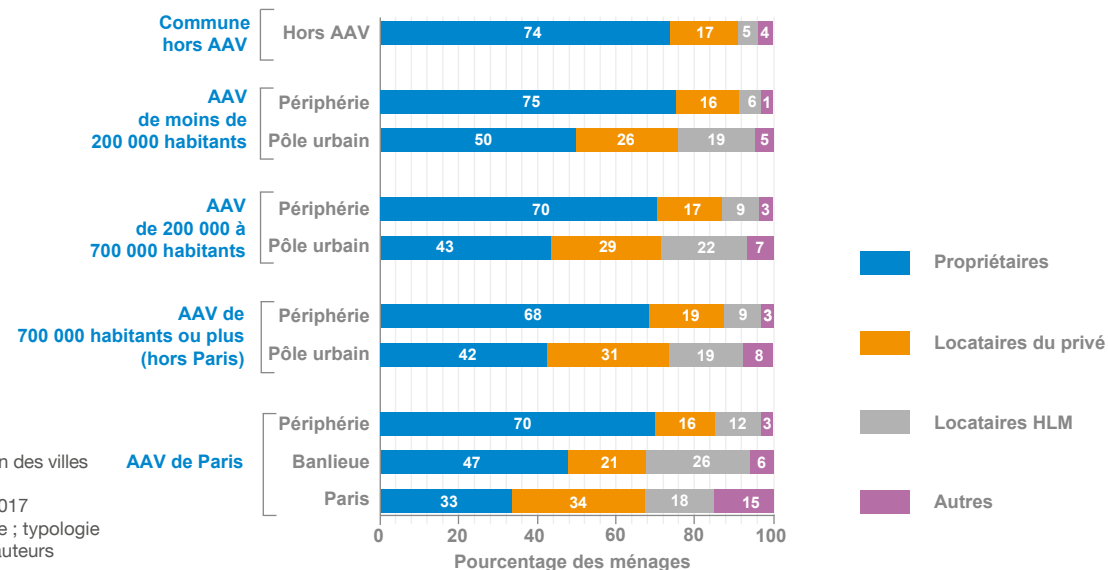
**A. Par tranche de surface habitable**



**B. Par type de logement**



**C. Par statut d’occupation**



AAV = Aire d’attraction des villes  
Sources : Insee, RP2017  
Exploitation principale ; typologie des communes des auteurs

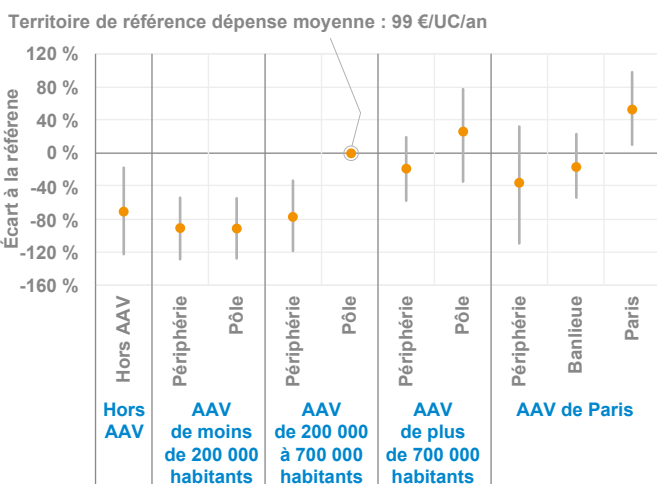
plus de déplacements pour payer moins cher son logement : dans les périphéries de toutes les métropoles, le taux de propriétaires atteint les 70 %, bien loin des 33 % dans Paris intra-muros, et très proche des 74 % en zone rurale.

Du côté des dépenses de transport, une analyse détaillée par sous-postes permet de mieux appréhender les différences territoriales. Il est possible en effet de distinguer

les dépenses relatives aux transports en commun et celles liées à l'usage de véhicules particuliers. Ces dernières incluent les dépenses de consommation de carburant, les charges liées à la possession d'un véhicule (entretien, assurances) et le coût d'amortissement de ce véhicule. Les Graphiques 8a à 8d présentent les résultats des estimations d'écart de dépenses entre catégories de territoires pour chacun de ces quatre sous-postes.

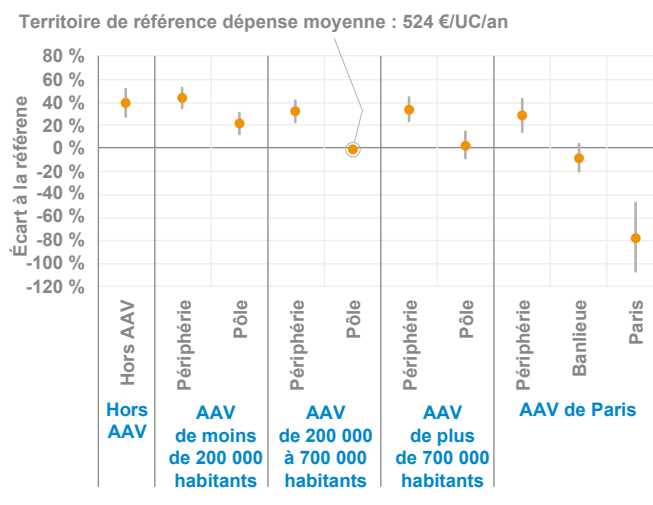
## Graphique 8 – Écarts de dépenses des ménages entre catégories de territoires dans les différents sous-postes des dépenses de transport

### A. Services de transport



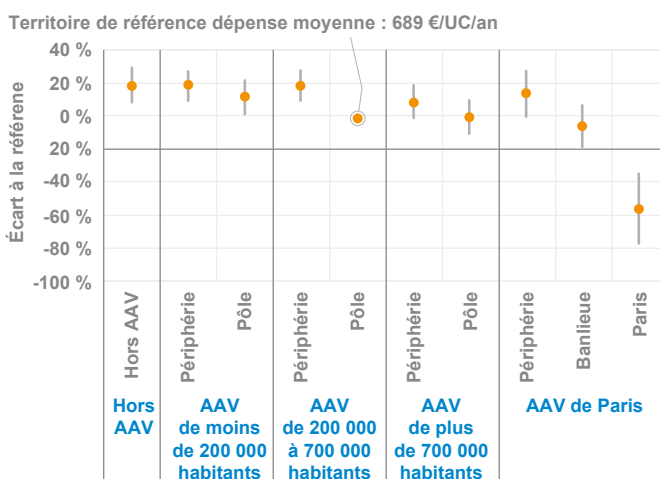
Dépense moyenne nationale : 80 €/UC/an

### B. Carburant



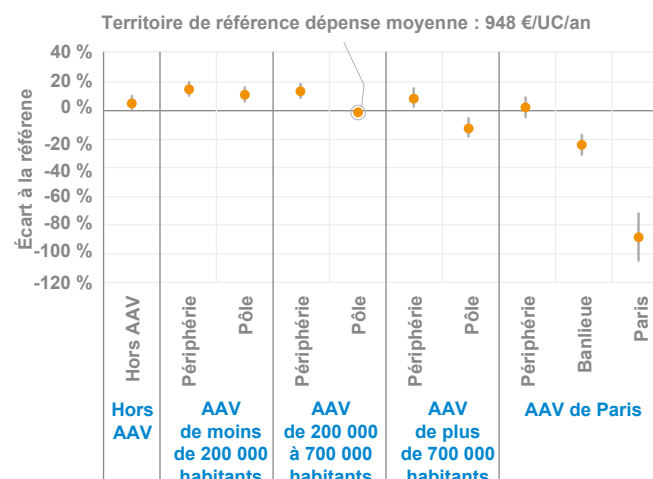
Dépense moyenne nationale : 706 €/UC/an

### C. Frais liés aux véhicules particuliers



Dépense moyenne nationale : 797 €/UC/an

### D. Amortissement des véhicules particuliers



Dépense moyenne nationale : 1 125 €/UC/an

Intervalle de confiance      ● Valeur du coefficient

Note : les écarts sont estimés en pourcentage par rapport à la catégorie de territoire de référence, soit les pôles urbains des AAV de 200 000 à 700 000 habitants, catégorie la plus proche de la moyenne nationale.

Lecture : la dépense moyenne des ménages en services de transport est de 80 euros par an et par unité de consommation au niveau national. Pour le territoire de référence, cette somme s'élève à 99 euros. Un ménage donné résidant dans la commune de Paris dépense 55 % de plus sur ce poste que s'il résidait dans le territoire de référence.

Sources : estimations des auteurs à partir de données Insee, enquête Budget de famille 2017

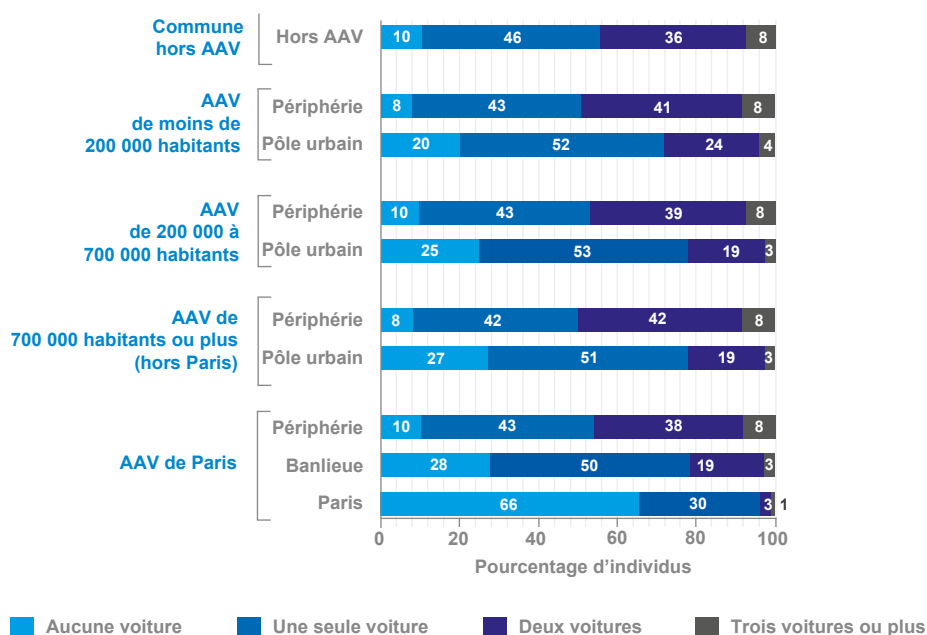


Les dépenses en matière de transport en commun (hors trajets longue distance), qui représentent en moyenne 80 euros par an et par unité de consommation, apparaissent clairement plus élevées en Île-de-France que dans les autres catégories de territoires, mais c'est sur la base d'un montant relativement faible (voir Graphique 8a). À Paris, elles sont supérieures de plus de 50 % à celles observées dans le territoire de référence, mais cet écart représente moins de 10 euros par mois en plus pour un ménage avec deux enfants de moins de 14 ans. Ces dépenses sont à l'inverse très faibles en périphérie des petites villes et en milieu rural où les services de transport en commun sont peu présents.

Les dépenses liées à la voiture affichent des variations territoriales inverses et portent sur des montants plus conséquents. Elles sont naturellement plus élevées dans les périphéries que dans les pôles urbains. Néanmoins, hors région parisienne, elles ne présentent pas d'écart selon la taille de la métropole. Les dépenses en

consommation de carburant qui pèsent en moyenne autour de 700 euros par an et par unité de consommation sur les ménages français apparaissent relativement homogènes dans les périphéries et en zone rurale d'un côté, et dans les pôles urbains de l'autre, quelle que soit la taille de l'AAV (voir Graphique 8b). Dans l'ensemble, elles sont de l'ordre de 30 % à 40 % plus élevées dans les périphéries que dans les grands pôles urbains et elles sont les plus faibles pour un ménage résidant au cœur de Paris. Les écarts sont qualitativement du même ordre pour les frais liés aux véhicules et au coût d'amortissement de ceux-ci. Ces deux postes représentent en moyenne nationale des montants près de trois fois plus grands que les dépenses en carburants. En ce sens, le coût d'usage des véhicules, qui dépend du nombre et du type de véhicules qu'un ménage possède pour ses besoins de déplacement (voir Graphique 9), apparaît comme le facteur principal des écarts de dépenses de transport entre catégories de territoires.

**Graphique 9 – Distribution de population selon le nombre de voitures possédées dans les dix catégories de territoires**



Sources : Insee, RP2017 exploitation principale ; typologie des communes des auteurs

## CONCLUSION

Les montants de dépenses des ménages diffèrent de façon significative entre types de territoires. Les dépenses en logement et en transport semblent structurer en grande partie les écarts de coût de la vie selon le lieu de résidence dans le sens où elles affichent les plus fortes variabilités territoriales parmi les postes répondant aux besoins essentiels<sup>24</sup>.

Ces dépenses suivent en revanche des tendances partiellement opposées et elles sont aussi en théorie la conséquence de choix (de vie) des ménages sous contrainte budgétaire. En effet, les prix de l'immobilier, déterminant principal du coût du logement, reflètent les services que le territoire rend à ceux qui y résident. Plus un territoire est attractif, plus ces prix y sont élevés et, lorsque ces services sont concentrés à un endroit, la pression immobilière peut y devenir forte. Si ces services restent accessibles depuis les territoires avoisinants, les ménages peuvent aussi faire le choix d'habiter l'une des zones voisines pour bénéficier d'un logement moins coûteux... au prix de plus de transport. C'est le concept de base du modèle monocentrique.

Ces services rendus peuvent toutefois être de nature variée. Il peut s'agir d'un cadre environnemental, d'accès à des centres culturels ou à divers services améliorant le bien-être des locaux que l'on regroupe sous le terme d'aménités. Il peut aussi s'agir de choses plus contraignantes telles que l'accès à l'emploi et à des revenus plus élevés. La vie est-elle plus chère en région parisienne parce que Paris est « la plus belle ville du monde » ou parce qu'il y a une concentration d'emplois à hauts revenus ? La seconde explication domine probablement et des travaux additionnels, intégrant par exemple des indicateurs d'aménités ou de services de proximité, pourraient être menés pour tenter de mettre en regard les gains et les coûts.

**Mots clés :** métropolisation, effets d'agglomération, aire d'attraction des villes, coût de la vie, logement, transport

24. Cusset P.-Y. et Trannoy A. (2023), « Restes à dépenser et territoires », *op. cit.*



Directeur de la publication : Gilles de Margerie, commissaire général ;  
directeur de la rédaction : Cédric Audenis, commissaire général adjoint ;  
secrétariat de rédaction : Olivier de Broca, Éléonore Hermand ;  
dépôt légal : février 2023 - N° ISSN 2556-6059 ;

contact presse : Matthias Le Fur,  
directeur du service Édition-Communication-Événements,  
01 42 75 61 37, matthias.lefur@strategie.gouv.fr

RETROUVEZ LES DERNIÈRES ACTUALITÉS  
DE FRANCE STRATÉGIE SUR :



Institution autonome placée auprès de la Première ministre, France Stratégie contribue à l'action publique par ses analyses et ses propositions. Elle anime le débat public et éclaire les choix collectifs sur les enjeux sociaux, économiques et environnementaux. Elle produit également des évaluations de politiques publiques à la demande du gouvernement. Les résultats de ses travaux s'adressent aux pouvoirs publics, à la société civile et aux citoyens.



*La Note d'analyse n° 117,*  
« **Dépenses de logement et de transport : quels arbitrages ?** »<sup>1</sup>

Février 2023

## ANNEXE

### 1. Détail du calcul des dépenses de logement

Pour le calcul des dépenses de logement, ne sont comptées que les dépenses concernant la résidence principale. Deux versions de ces dépenses sont mises en œuvre avec un ensemble commun de dépenses détaillé ci-dessous (avec leur code dans la nomenclature Insee de l'enquête Budget de famille) :

- L'ensemble des postes 043\* : travaux courants d'entretien et de réparation du logement (hors gros travaux) ;
- Le poste 044111 : enlèvement des ordures : redevance ordures ménagères ;
- L'ensemble des postes 0443\* : factures d'eau résidence principale, autre logement, dépendance, terrain (moins le poste 044313 facture eau froide résidence secondaire ou autre logement) ;
- Le poste 044311 : facture eau froide de la résidence principale SAI (dont raccordement) ;
- Le poste 044411 : charges collectives résidence principale (payées isolément du loyer ou crédit) ;
- Le poste 044414 : charges collectives relatives au garage résidence principale ;
- Le poste 045001 : facture électricité + gaz (non dissociables), résidence principale ou SAI ;

---

<sup>1</sup> Le Hir B. et Bono P.-H. (2023), « [Dépenses de logement et de transport : quels arbitrages ?](#) », *La Note d'analyse*, n° 117, France Stratégie, février.

- Le poste 045111 : facture d'électricité de la résidence principale, facture d'électricité SAI ;
- Le poste 045112 : chauffage collectif de la résidence principale en électricité, chauffage collectif SAI ;
- Le poste 045211 : facture gaz, résidence principale ou SAI ;
- Le poste 045212 : chauffage collectif de la résidence principale en gaz de ville ;
- Le poste 045221 : chauffage collectif de la résidence principale en butane, propane SAI ;
- Le poste 045222 : achats de combustibles : butane/propane, résidence principale ou SAI ;
- L'ensemble des postes 04531\* : combustibles liquides pour la résidence principale : fuel, mazout, pétrole ;
- L'ensemble des postes 04541\* : combustible solide pour la résidence principale ;
- Le poste 045511 : chauffage urbain de la résidence principale SAI ;
- Le poste 125211 : assurance multirisques habitation de la résidence principale ;
- Le poste 125212 : assurance pour un garage ou parking de la résidence principale ;
- Le poste 125511 : pack assurance (voiture + maison) ou SAI ;
- L'ensemble des postes 13111\* : impôts et taxes de la résidence principale.
- Poste 14\* : allocations logement reçu par le ménage.

Pour construire la version principale des dépenses de logement, au bloc commun ci-dessus s'ajoutent :

- L'ensemble des postes 0411\* : loyers des locataires résidence principale ;
- La ressource REV801 : loyers imputés (pour les propriétaires et logés gratuitement).

Pour la version alternative au bloc commun ci-dessus s'ajoutent :

- L'ensemble des postes 0411\* : loyers des locataires résidence principale ;
- L'ensemble des postes 132\* : remboursements de prêts pour la résidence principale.

Pour cette dernière version, la consommation de logement des propriétaires non accédants se limite à la dépense d'énergie (chauffage, éclairage), aux charges diverses et aux dépenses de petit entretien.

## 2. Détail du calcul des dépenses de transport

Pour les deux versions des dépenses de transport de cette analyse, les postes de l'enquête Budget de famille suivants sont concernés :

- L'ensemble des postes 07\*\*\*\* : achats de véhicules, frais d'utilisation de véhicules personnels (entretien, essence, garagiste, parking, péage), services de transport, autres dépenses de transport ; moins le poste 071\*\* : achat d'automobiles et le poste 135111 : remboursements de crédits pour l'achat d'une voiture ou d'un autre véhicule y compris leasing ;
- Le poste 125411 : assurance automobile ;
- Le poste 125412 : assurance deux roues ;
- Le poste 125511 : pack assurance (voiture + maison) ou SAI ;
- L'ensemble des postes 13151\* : taxes automobiles ;

Pour la version préférentielle, nous ajoutons le coût de possession d'un véhicule imputé (détaillé ci-dessous) et pour la version alternative les deux postes :

- 135111 : remboursements de crédits pour l'achat d'une voiture ou d'un autre véhicule y compris leasing ;
- 0711\*\* : achat d'automobiles (neuves ou occasion).

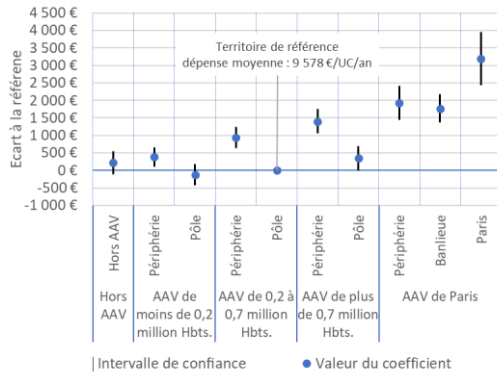
### ***Calcul du coût d'imputation de possession d'un véhicule***

Pour imputer un coût de possession de véhicule, nous avons utilisé les données de l'enquête Budget de famille pour les automobiles dont nous avons le prix d'achat (automobiles achetées lors de la dernière année). Pour cela, nous avons fait une régression du coût d'achat sur le type de véhicule (indicatrice si le véhicule est acheté neuf, le rang du véhicule, l'âge du véhicule et l'âge au carré, le type de carburant, le type d'utilisation et la différence entre l'âge du véhicule et la durée de détention) et des caractéristiques du ménage (revenu disponible en niveau et au carré, sexe du chef de famille, âge du chef de famille, le niveau de diplôme et le type de ménage). À partir des estimations des coefficients, nous avons prédit un prix d'achat pour toutes les voitures utilisées par les ménages (nous ne considérons pas les voitures non utilisées ou mises à disposition par l'employeur), prix que nous avons divisé par 8 qui est la durée moyenne de possession d'un véhicule. Nous avons ainsi une dépense annuelle de possession pour toutes les voitures.

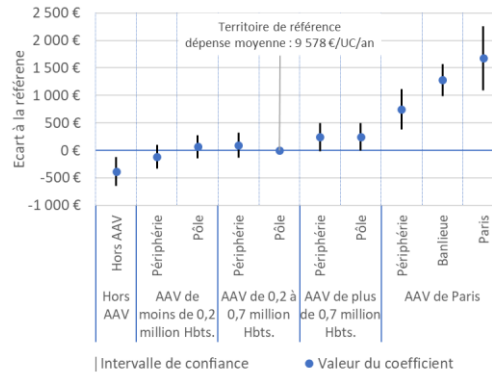
### 3. Graphiques des écarts de dépenses entre territoires en niveau (résultats d'estimation du modèle linéaire)

**Graphique 1 – Écarts de dépenses en logement et transport des ménages entre catégories de territoires avec et sans contrôle de la composition sociodémographique (écarts estimés en euros par rapport à la catégorie de référence)**

a) Sans contrôle de la composition sociodémographique



b) Avec contrôle de la composition sociodémographique



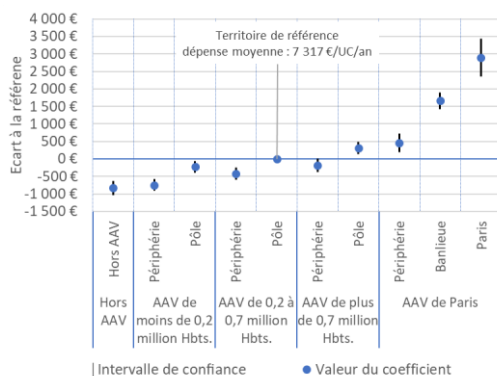
Dépense moyenne nationale : 10 243 €/UC/an

Dépense moyenne nationale : 10 243 €/UC/an

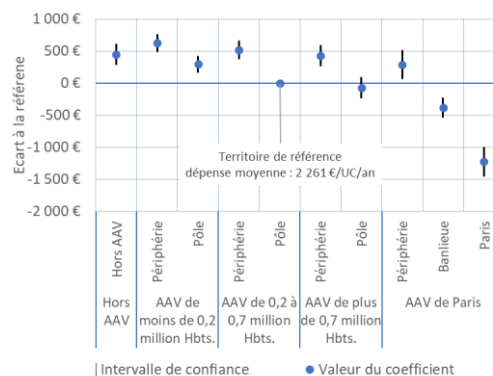
Sources : estimations des auteurs à partir de données Insee, enquête Budget de famille 2017

**Graphique 2 – Écarts de dépenses des ménages en logement et en transport entre catégories de territoires avec contrôle de la composition sociodémographique (écarts estimés en euros par rapport à la catégorie de référence)**

a) Logement



b) Transport

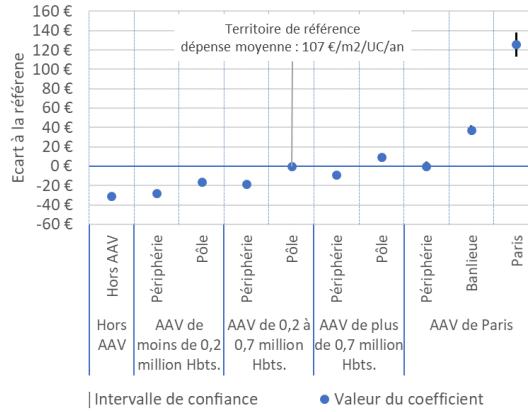


Dépense moyenne nationale : 7 535 €/UC/an

Dépense moyenne nationale : 2 708 €/UC/an

Sources : estimations des auteurs à partir de données Insee, enquête Budget de famille 2017

**Graphique 3 – Écarts de dépenses des ménages en logement (mesure en euros par mètre carré) entre catégories de territoires, avec contrôle de la composition sociodémographique (écarts estimés en euros par rapport à la catégorie de référence)**

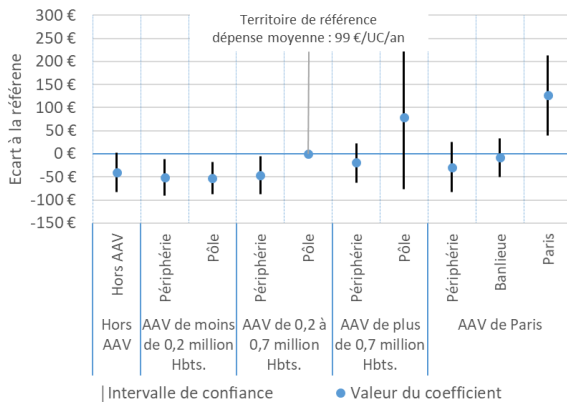


Dépense moyenne nationale : 97 €/m²/UC/an

Sources : estimations des auteurs à partir de données Insee, enquête Budget de famille 2017

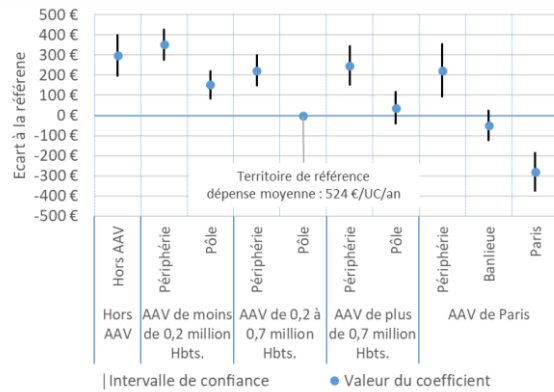
**Graphique 4 – Écarts de dépenses des ménages entre catégories de territoires dans les différents sous-postes des dépenses de transport (écarts estimés en euros par rapport à la catégorie de référence, avec contrôle de la composition sociodémographique)**

a) Services de transport



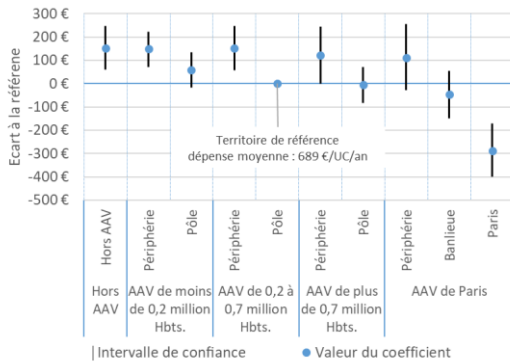
Dépense moyenne nationale : 80 €/UC/an

b) Carburant

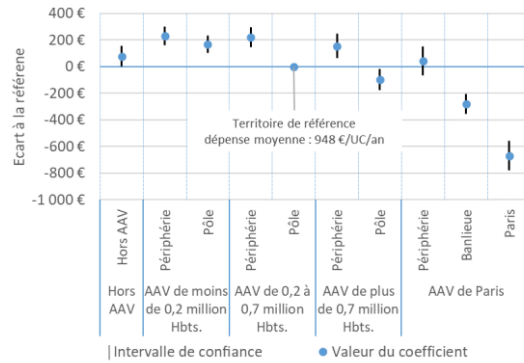


Dépense moyenne nationale : 706 €/UC/an

c) Frais liés aux véhicules particuliers



d) Amortissement des véhicules particuliers



Dépense moyenne nationale : 797 €/UC/an

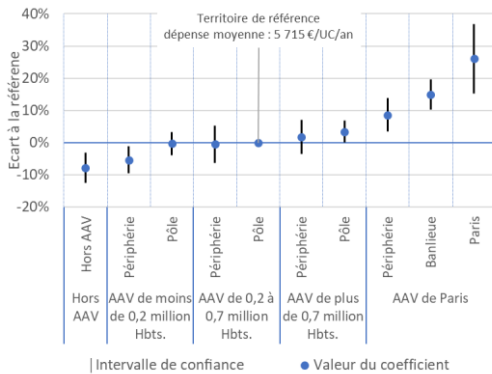
Dépense moyenne nationale : 1 125 €/UC/an

Sources : estimations des auteurs à partir de données Insee, enquête Budget de famille 2017

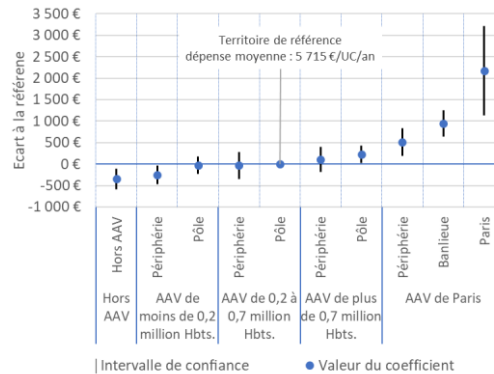
4. Graphiques des écarts de dépenses entre territoires avec mesures alternatives des dépenses (en pourcentage et en niveau)

**Graphique 5 – Écarts de dépenses des ménages en logement entre catégories de territoires, en remplaçant les loyers imputés par les annuités d'emprunt pour l'achat de la résidence principale pour les propriétaires accédants et zéro pour les propriétaires non accédants**

a) En %, modèle logarithmique



b) En euros/an/UC, modèle linéaire



Dépense moyenne nationale : 5 683 €/UC/an

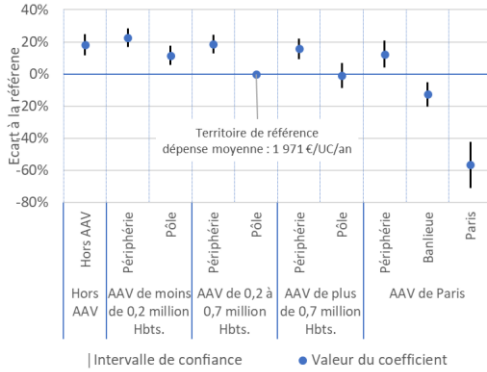
Dépense moyenne nationale : 5 683 €/UC/an

Note : écarts estimés en % et en euros par rapport à la catégorie de référence avec contrôle de la composition sociodémographique.

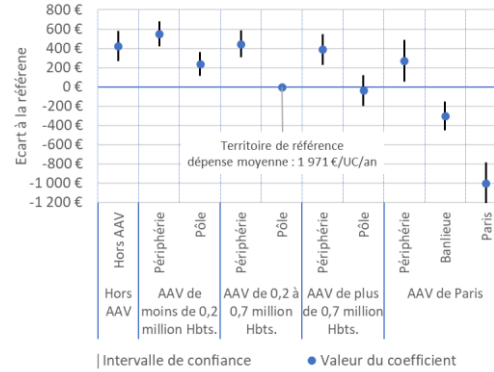
Sources : estimations des auteurs à partir de données Insee, enquête Budget de famille 2017

**Graphique 6 – Écarts de dépenses des ménages en transport entre catégories de territoires en calculant la valeur imputée du coût d'amortissement des véhicules sur une durée de 12 ans au lieu de 8 ans**

a) En %, modèle logarithmique



b) En euros/an/UC, modèle linéaire



Dépense moyenne nationale : 2 356 €/UC/an

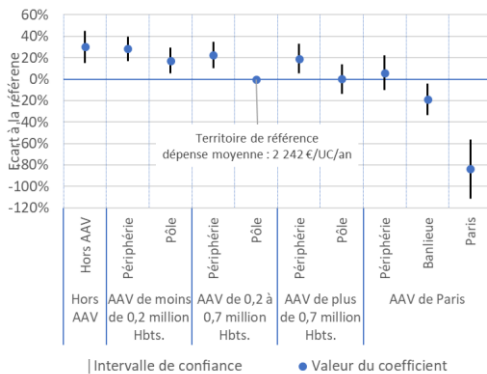
Dépense moyenne nationale : 5 683 €/UC/an

Note : écarts estimés en % et en euros par rapport à la catégorie de référence avec contrôle de la composition sociodémographique.

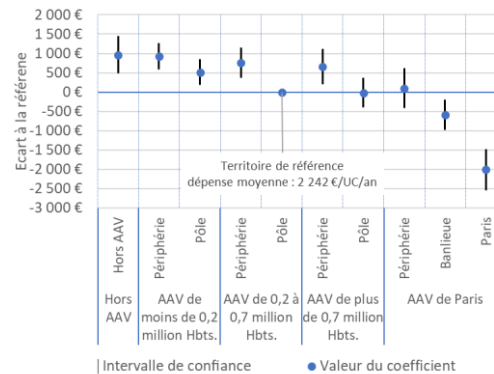
Sources : estimations des auteurs à partir de données Insee, enquête Budget de famille 2017

**Graphique 7 – Écarts de dépenses des ménages en transport entre catégories de territoires, en remplaçant le coût d'amortissement des véhicules imputé par les annuités d'emprunt pour l'achat des véhicules et les dépenses d'achat de véhicules observées**

c) En %, modèle logarithmique



d) En euros/an/UC, modèle linéaire



Dépense moyenne nationale : 3 100 €/UC/an

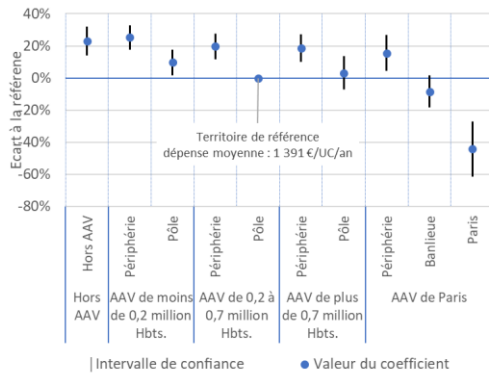
Dépense moyenne nationale : 3 100 €/UC/an

Note : écarts estimés en % et en euros par rapport à la catégorie de référence avec contrôle de la composition sociodémographique.

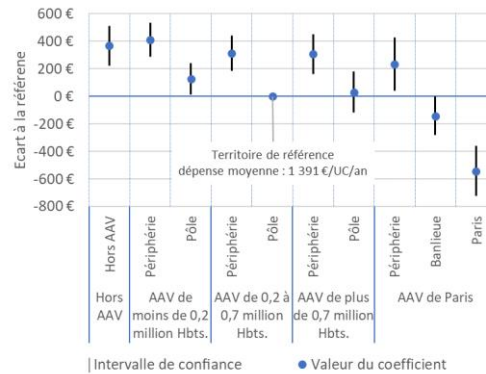
Sources : estimations des auteurs à partir de données Insee, enquête Budget de famille 2017

### Graphique 8 – Écarts de dépenses des ménages en transport entre catégories de territoires sans prise en compte du coût d'amortissement des véhicules

a) En %, modèle logarithmique



b) En euros/an/UC, modèle linéaire



Dépense moyenne nationale : 1 650 €/UC/an

Dépense moyenne nationale : 1 650 €/UC/an

Note : écarts estimés en % et en euros par rapport à la catégorie de référence avec contrôle de composition sociodémographique.

Sources : estimations des auteurs à partir de données Insee, enquête Budget de famille 2017