

Les choix de localisation résidentielle des ménages mènent ceux-ci à résider dans des banlieues de plus en plus lointaines, à opter pour le mode d'habitat pavillonnaire, à urbaniser tous les espaces, même les moins adaptés. Une question se pose donc au terme de cet inventaire des comportements des ménages en matière de mobilité, de consommation énergétique et de réaction face au risque et d'évaluation de mesures destinées à lutter contre la croissance des émissions des gaz à effet de serre et contre les modifications des régimes hydriques : comment infléchir les choix de localisation résidentielle ?

Épilogue : les choix de localisation résidentielle des ménages : comment les infléchir ?³

Les différentes caractéristiques du logement et la localisation résidentielle constituent les attributs du bien résidentiel, entre lesquels les ménages réalisent un arbitrage. Les ménages qui visent à maximiser leur satisfaction tentent de concilier désir éventuel de propriété, caractéristiques de la résidence, environnement naturel et social et localisation du logement par rapport aux activités du ménage, tout en respectant des contraintes de temps, de budget et d'offre foncière et de transport. Ce sont ces choix de localisation qui sont à la base des impacts sur l'environnement que nous connaissons aujourd'hui⁴.

ÊTRE PROPRIÉTAIRE

En 2001, 68% des logements sont occupés par les (co)propriétaires ou les usufruitiers du logement, ce qui représente 12% de plus que dix ans auparavant (INS⁵, 2001). Bien que supérieur à la moyenne européenne, le taux de propriété des Belges demeure inférieur à celui de l'Espagne, de la Norvège et de l'Irlande qui affichent des taux supérieurs à 80%. La volonté de devenir propriétaire, citée par une personne sur cinq, est le premier motif de déménagement (Brück *et al.*, 2001). La propriété est donc essentielle à la compréhension des choix de résidence. L'acquisition ou la construction revêtent une signification sociale importante, notamment pour les familles en formation. Certains auteurs parlent aussi de « maîtrise du chez soi et de l'intime » (Rémy, 2002) ou de « contrôle » (Voyé, 2003). L'acquisition est, à long terme, également considérée comme plus « avantageuse » que le marché locatif. Et les ménages qui vivent dans leur propre logement sont généralement nettement plus satisfaits que les locataires.

On observe par ailleurs que la mobilité résidentielle est entravée par l'accession à la propriété. Fluctuations du marché, taxes et frais de transaction notariés ou relatifs aux emprunts doivent être amortis avant d'acquérir un nouveau logement. S'ajoutent à cela les désutilités associées à la recherche et au déménagement et l'inertie résidentielle qu'on observe à mesure que la durée d'occupation croît. Les locataires ne sont pas

³ Sophie De Coninck – UCL- CREAT

⁴ D'autres « coûts de la désurbanisation » que les coûts environnementaux sont également à considérer et ont été évalués dans une récente publication de la collection « Etudes et Documents ».

⁵ Enquête 2001 - résultats concernant les logements

confrontés à toutes ces contraintes. Ils sont en outre en moyenne moins satisfaits du type de logement qu'ils occupent. Leur propension à migrer est donc plus forte que celle des propriétaires et la majeure partie des migrations est donc réalisée par les locataires, en particulier du marché privé (CPDT, 2003 a).

La moindre mobilité résidentielle des propriétaires, leur localisation résidentielle périurbaine et leur position sociale se traduisent donc en des déplacements plus longs (Wenglenski, 2001). Ces différents éléments en font donc un segment clef dans une optique de réduction des émissions de CO₂.

LES CARACTÉRISTIQUES DE LA RÉSIDENCE ET SON ENVIRONNEMENT

L'âge, l'état général et le type de logement constituent un facteur important de choix résidentiel et de satisfaction des ménages. On observe ainsi que les ménages occupant un appartement sont généralement moins satisfaits, en raison du manque d'espace et de l'environnement résidentiel. Comme en témoigne l'évolution du parc de logements wallons, une grande partie de la population aspire donc à vivre en maison individuelle, la surface, le nombre de pièces et la présence d'un jardin constituant des éléments largement valorisés par les ménages.

La qualité de l'environnement influence beaucoup la satisfaction des ménages et leurs choix résidentiels. De façon générale, la population des (grandes) villes se plaint davantage que celle des campagnes, ce qui explique en partie la périurbanisation. Le voisinage, la composition sociale du quartier et la sécurité constituent une première dimension. L'environnement naturel, les paysages, la présence d'espaces verts et la faible densité en définissent une seconde. La densité influence donc la perception de l'environnement résidentiel. Les résultats de l'enquête socio-économique de l'INS (INS, 2001 a) mettent aussi en évidence l'insatisfaction relative des citadins et des provinces les plus peuplées, en particulier en ce qui concerne la qualité de l'air. Comme pour le bruit, ces résultats sont à mettre en relation avec le trafic, un facteur récurrent de déménagement (Brück *et al.*, 2001).

Outre le caractère urbanisé, les facteurs socio-économiques et culturels des habitants influencent aussi l'environnement résidentiel, au travers notamment des moyens financiers et des comportements des ménages.

LES DÉPLACEMENTS

La localisation résidentielle dépend aussi en partie de la localisation des activités des ménages. Les déplacements joueraient néanmoins un rôle limité dans les choix résidentiels (Hensher, 1998).

Beaucoup d'auteurs s'accordent à dire que la localisation résidentielle ne s'explique que très partiellement par la distance au travail (Deitz, 1995) et que la mobilité résidentielle ne vise que rarement à se rapprocher du lieu de travail, en particulier chez les ménages bi-actifs. Le dynamisme et la complexité du marché de l'emploi ne favorisent en outre pas la réalisation d'une proximité durable entre lieux de résidence et de travail. Enfin, il existe des attitudes et des comportements variés face aux problèmes de congestion, dont

il ne faut en conséquence pas surestimer l'impact sur les logiques résidentielles. Néanmoins, les ménages se rapprochent naturellement plus facilement de leur lieu de travail lorsque la distance au domicile est importante, en particulier pour les femmes. Les coûts de transport automobile et les niveaux de salaires pondèrent par ailleurs le périmètre dans lequel les individus sont prêts à aller travailler (Vignal, 2002). Certains segments de population, comme les jeunes adultes, tendent en outre à habiter près de leur lieu de travail.

D'autres motifs de déplacements sont également à prendre en compte. Le milieu d'origine et la structure familiale, parfois recomposée, influencent de façon significative les choix résidentiels. La qualité et la proximité des écoles peuvent également intervenir dans ces logiques, principalement en ce qui concerne les écoles supérieures et les universités. Les lieux de divertissement, les commerces et les équipements publics sont enfin des éléments que prennent en compte certains groupes de population, comme les jeunes adultes (Masson, 2000).

LES CONTRAINTES DE BUDGET ET DE TEMPS

Les ménages tentent donc de concilier diverses composantes et maximisent leur niveau d'utilité sous contrainte de leur budget et du temps dont ils disposent. Dans le contexte actuel, le temps des déplacements l'emporte en effet sur la distance et les progrès technologiques dans le domaine des transports permettent une plus grande liberté théorique du choix résidentiel des ménages. Dans ce cadre, il s'agit d'interpréter le budget temps à l'échelle du ménage : le budget temps anormalement élevé d'un des conjoints peut en effet être compensé par un report d'activités sur le conjoint travaillant à proximité. Outre le temps, les déplacements se mesurent également en coûts financiers. On observe qu'en raison notamment de la croissance des distances, du taux de motorisation et de l'offre de transport public, la part des dépenses de déplacements dans le revenu croît fortement lorsque la densité décroît : les Wallons dépensent ainsi environ 14.2% de leurs revenus disponibles dans les transports tandis les Bruxellois n'en dépensent que 10.2% (INS, 2001 c).

Les dépenses liées au logement constituent une autre contrainte qui pèse sur les ménages. L'offre de logements et les prix qui se pratiquent sur le marché foncier influencent en effet les choix résidentiels opérés par les acteurs et leur satisfaction (Molin et Timmermans, 2003). En comparant à nouveau les situations en Wallonie et à Bruxelles, on observe que les Wallons (26.15%) dépensent proportionnellement moins que les Bruxellois (29.15%) pour se loger. Si les coûts du logement proprement dits sont moins importants en région wallonne, les dépenses de chauffage et d'électricité réduisent de façon importante l'avantage financier des Wallons. Ces résultats peuvent notamment s'expliquer par la densité, la forme du bâti, les types de logements ou encore par l'isolation des logements. En ce qui concerne le chauffage, on note l'importance relative des combustibles liquides en région wallonne par rapport aux combustibles gazeux.

Lorsqu'on compare l'ensemble des dépenses de logement et de transport, on observe qu'elles sont très similaires d'une région à l'autre. Mais ce bilan cache des réalités différentes : type de logement, surface, temps de déplacements, congestion varient selon la densité du bassin de vie. Les comportements résidentiels relèvent donc bien d'arbitrages entre différents attributs. Par ailleurs, il est important de comprendre la façon dont les

dépenses sont intégrées dans le processus de décision des ménages. Le prix d'une maison, les futurs frais de chauffage et les frais de déplacements pèsent en effet différemment sur les choix des ménages. L'acquisition d'un logement s'inscrit ainsi dans une optique à long terme et une fois l'emprunt contracté, il semble difficile de modifier ce poste de dépenses. Les frais de chauffage et de transport sont quant à eux des coûts variables sur lesquels le « sentiment de contrôle » est plus important. L'accès au crédit éclaire également cette question. Les mécanismes de précaution mis en place par les propriétaires bailleurs ou les organismes financiers interdisent des dérives excessives des dépenses directes de logement que sont la charge d'emprunt et le loyer. Mais « la logique des mécanismes de précaution relatifs à la dépense logement utilisés par les pouvoirs publics, les bailleurs et les banques est mise en défaut par la croissance très vive - et incontrôlée - de la dépense transport » (Orfeuill, 1998).

L'OFFRE DE TRANSPORT ET L'OFFRE FONCIÈRE

L'offre de transport public, en particulier la desserte et la fréquence, le réseau routier ou encore le stationnement jouent un rôle dans les choix résidentiels (Molin et Timmermans, 2003). L'offre foncière influence également les choix résidentiels. Dans les villes, une série de facteurs ont par exemple favorisé le développement de bureaux aux dépens des logements. De même, la rareté des terrains à bâtir dans les espaces urbains a poussé les « constructeurs » à se tourner vers la périphérie. Les prix incorporent quant à eux en partie les facteurs évoqués au fil de cette analyse : la qualité de l'environnement, la densité, la distance au centre et aux activités et les déplacements sont autant de facteurs d'influence de la demande et dès lors du niveau de prix (Decrop, 2001). Dans ce contexte, les aspirations de localisation résidentielle des ménages sont largement formatées par l'offre disponible et par les prix pratiqués. On constate « le caractère contraignant du marché du logement et son incapacité à répondre de manière durable et spatialement adaptée aux besoins des habitants, notamment pour les familles en formation » (Halleux, 2002, d'après Kaufmann *et al.*, 2001). Dans ce cadre, certains auteurs pensent qu'il existe un segment de population qui préfère les environnements denses et mixtes pour lequel l'offre est insuffisante. Sans nier cette possibilité, des études sur les préférences révélées suggèrent que beaucoup de personnes souhaitent le meilleur des deux mondes – suburbain et mixte – mais qu'en termes de consentement à payer pour ces caractéristiques, ce sont les avantages du suburbain qui l'emportent (Bagley et Mokhtarian, 2002). Le développement d'une offre intermédiaire mérite donc d'être investiguée. Ce type d'approche devrait permettre d'atteindre une densité qui favorise le développement de transports publics tout en maintenant un environnement répondant aux besoins des ménages.

LE PARCOURS DE VIE ET LES VARIABLES SOCIO-ÉCONOMIQUES

Outre les facteurs d'influence déjà évoqués, les choix résidentiels des ménages dépendent également de leurs caractéristiques socio-économiques.

Les jeunes qui quittent le foyer parental et les jeunes adultes sont beaucoup plus mobiles que la moyenne. Ils se concentrent typiquement dans les agglomérations

(CPDT, 2003 a). Ces migrations marquent donc les espaces des centres-villes, proches des institutions d'enseignement supérieur, des emplois, des commerces et des lieux de divertissement.

Les couples avec enfants ou qui souhaitent fonder une famille tendent quant à eux à quitter les villes et à s'établir dans des zones moins denses ou des petites villes (CPDT, 2003 a ; Brück *et al.*, 2001). Cette étape de vie coïncide avec un logement devenu trop petit, l'absence de jardin et le souhait d'habiter en maison individuelle ou de devenir propriétaire (Halleux, 2002). Le milieu d'origine et l'environnement social et naturel jouent alors un rôle important. Dans ce contexte, les jeunes ménages dont le budget est moins important s'éloignent davantage que leurs aînés. Parmi ces familles, certaines préféreraient certes habiter en ville mais n'ont pas trouvé l'offre qui correspond à leurs besoins et moyens (Kaufmann, 2002).

Comme mentionné, l'agrandissement de la famille est un facteur clef de choix résidentiel. La taille du ménage apparaît donc comme un critère d'étude important. La distribution géographique des ménages de grande taille, plus nombreux dans le Brabant wallon et dans certaines communes rurales de l'est des provinces de Liège et du Luxembourg, rappelle de tenir compte de cette variable dans les analyses de consommation d'espace ou d'énergie. La présence des ménages isolés s'accroît ainsi dans les agglomérations. Les couples sans enfant se trouvent quant à eux dans une situation intermédiaire, qui se traduit par des proportions d'immigration favorables à la fois aux agglomérations et aux zones moins denses (CPDT, 2003 a). Certains petits ménages, comme les parents divorcés, peuvent par ailleurs avoir des besoins spécifiques en termes de logement. La présence d'enfants joue en effet un rôle significatif dans les choix résidentiels : nombre de chambres, surface, jardin, densité du voisinage et coût du logement sont autant d'éléments influencés par le nombre d'enfants.

Les plus de soixante ans sont quant à eux relativement peu nombreux à migrer (CPDT, 2003 a). Les personnes plus âgées retourneraient en partie vers le centre des agglomérations pour des raisons d'accessibilité mais cette tendance reste controversée (Halleux, 2002). Pour ces groupes, les caractéristiques environnementales et sociales sont aussi fort importantes.

Les étapes du parcours de vie et les besoins de logement qui en découlent sont bien sûr liés à l'âge. Mais ces facteurs sont aussi à mettre en relation avec la position sociale. Les facteurs de la périurbanisation, comme le désir de devenir propriétaire, un logement trop petit ou l'agrandissement de la famille, sont particulièrement importants pour les groupes de population aux revenus moyens ou élevés. Ces derniers font également davantage référence aux questions d'insécurité ou le vandalisme (Brück *et al.*, 2001). Le revenu influence aussi la surface du logement et la propension à déménager (Schuler *et al.*, 2000). Les ménages aux revenus moyens ou plus modestes s'orientent par ailleurs vers les zones moins chères et plus éloignées. Leur accès au crédit peut aussi être moins bon et entraver leur mobilité résidentielle. En ce qui concerne les préférences, les bas revenus seraient plus sensibles au fait d'habiter dans un environnement à proximité de la famille.

Enfin, les attitudes et styles de vie jouent un rôle important dans la détermination du choix résidentiel. La culture, les loisirs, l'orientation professionnelle et les attitudes à l'encontre de l'automobile, des transports publics et de l'environnement influencent tout le choix résidentiel (Bagley et Mokhtarian, 2002). Les profils variés et les attitudes

parfois inattendues suggèrent donc de compléter l'analyse des parcours de vie par une approche sociologique plus approfondie.

UNE POLITIQUE INTÉGRÉE

L'analyse des comportements des ménages et l'évaluation de mesures pour lutter contre la croissance des émissions de gaz à effet de serre et les effets des modifications des régimes hydriques mettent en évidence un ensemble d'orientations sectorielles concrètes.

Par ailleurs, favoriser de nouveaux choix résidentiels constitue une orientation importante à développer. Les politiques de logement, de renouveau urbain et les outils de développement local sont autant de pistes à envisager. L'intégration, aux côtés des enjeux sociaux et économiques, de la problématique environnementale dans l'ensemble des politiques d'aménagement du territoire et d'urbanisme devrait permettre de créer des synergies politiques et de tendre à terme vers un développement territorial durable.