



## **LOCALISATION DES LOGEMENTS EN ÎLE-DE-FRANCE : INFLUENCES DE LA DESSERTE PAR LE RER, DE LA DISTANCE ET DE LA FISCALITÉ LOCALE**

*Alain SAUVANT, Didier ROUCHAUD*

Une analyse des facteurs de localisation au niveau communal des flux de construction neuve en Île-de-France fait ressortir les principaux éléments suivants :

- la mise en service d'une desserte en transport collectif lourd de type RER induit une forte hausse du volume de construction de logements pendant quatre ans dans les communes nouvellement desservies par RER distantes de moins de seize kilomètres environ du centre de Paris ;
- la distance moyenne au centre de l'agglomération parisienne des constructions de nouveaux logements n'a pas augmenté depuis 1980. L'étalement urbain résulte du fait que les constructions neuves postérieures à 1980 sont en moyenne plus excentrées que pour les logements qui existaient en 1980.

En revanche, aucune corrélation n'a pu être mise en évidence entre la variation du niveau du taux de la taxe sur le foncier bâti et l'orientation de la localisation des mises en chantier au niveau communal.

Les principales questions qui sont soulevées – en particulier en Île-de-France – à propos de la localisation des constructions de logements neufs sont les suivantes :

- une meilleure desserte, en transports collectifs ou individuels, améliore-t-elle l'attractivité d'une zone de résidence ?
- est-il exact que l'on construit des logements de plus en plus loin du centre de Paris ?
- les mécanismes tarifaires et fiscaux peuvent-ils orienter la demande et résorber les déséquilibres constatés dans l'agglomération ?

Afin de mieux comprendre les déterminants de la localisation des résidences, une étude a été entreprise concernant la localisation des constructions neuves de logements en Île-de-France depuis 1980.

**Une forte progression de la construction de logements dans les communes situées dans et près de la première couronne, touchées par la mise en service d'une desserte nouvelle RER**

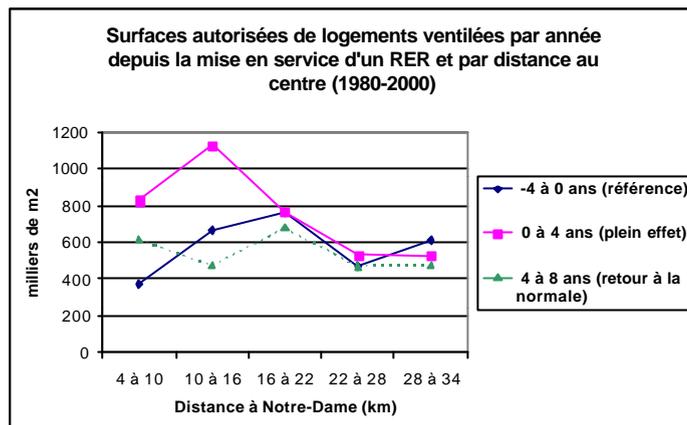
L'amélioration de la desserte en transports collectifs lourds en Île-de-France coïncide en général avec la mise en service de dessertes nouvelles de RER (Réseau Express Régional).

Le graphique ci-dessous montre que l'effet positif des mises en service de nouvelles dessertes sur la construction de nouveaux logements est tout à fait net entre quatre et seize kilomètres du centre de Paris. L'effet dure environ quatre années. Au-delà de ces distances, l'effet est beaucoup moins net.

Ce résultat concerne l'ensemble des communes de l'Île-de-France en moyenne. Lorsque, pour quelques grands projets d'urbanisation (villes nouvelles, ...), un urbanisme planifié est mis en place, des phénomènes différents peuvent être à l'œuvre. L'influence de la mise en service d'une desserte RER sur le volume de construction de logements dans les communes desservies est cependant moins nette que celle sur le volume de construction de bureaux. Cette différence s'explique probablement du fait que la zone de desserte pertinente d'une gare s'étend plus loin pour le trajet domicile-gare que pour le trajet gare-bureau ; les voyageurs utilisant fréquemment la voiture dans le trajet domicile-gare (pour le trajet gare-bureau, c'est rarement le cas), la portée de ces trajets est significativement augmentée. Dans une moindre mesure, les terrains les plus

## CONSTRUCTION

proches des gares sont en général plus chers, et donc pas nécessairement à la portée des constructeurs de logements.

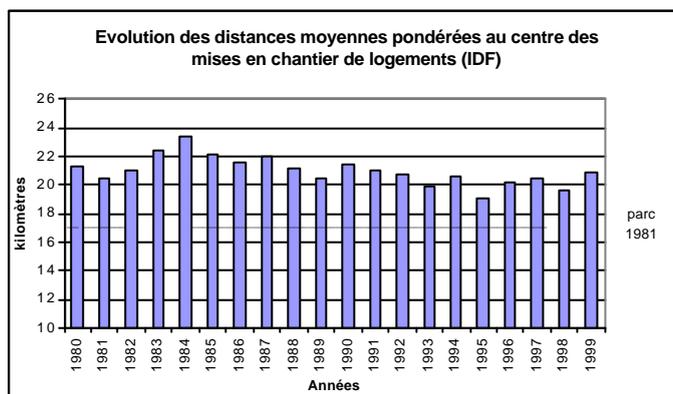


Sources : SITADEL, RATP, SNCF

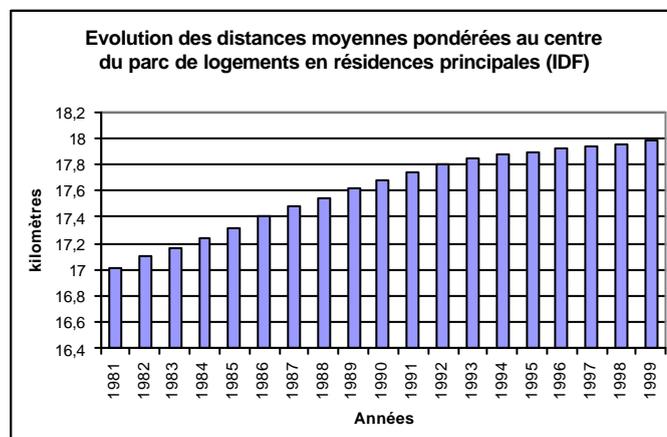
**Les constructions nouvelles restent à distance constante du centre**

La distance moyenne du parc de logements en Île-de-France au centre de l'agglomération (Notre-Dame) augmente de 1981 à 1999, passant de 17 à 18 kilomètres sur cette période.

Cette évolution n'est pourtant pas due à un éloignement croissant des nouvelles mises en chantier, qui restent en moyenne à une distance de Notre-Dame de 21 kilomètres. Il est donc faux de dire que l'on construit des logements de plus en plus loin. L'étalement urbain des logements est lié au fait que les logements construits depuis 1980 sont plus éloignés du centre de Paris que le parc en service en 1981, situé en moyenne à 17 kilomètres de Notre-Dame.



Calculs effectués d'après les données SITADEL (DAEI/SES)



Sources : SITADEL, RP90 et 99

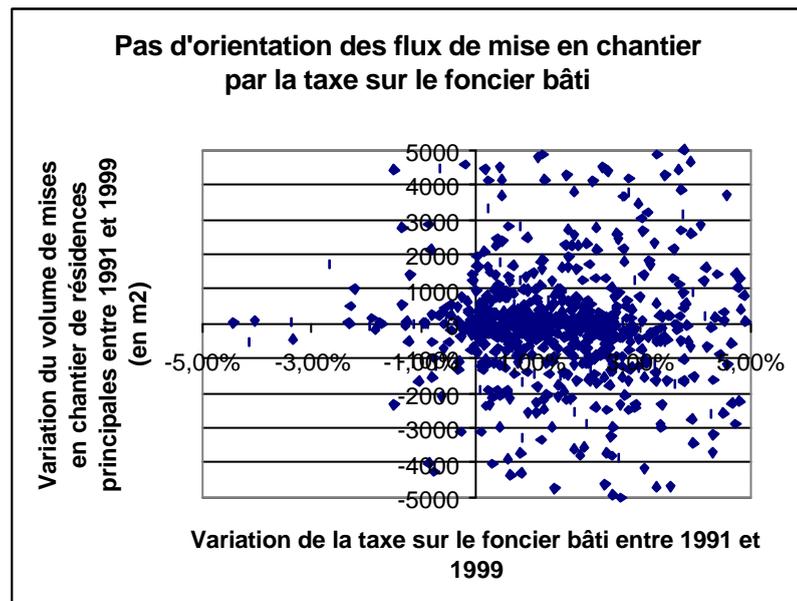
## CONSTRUCTION

**Pas d'impact de la fiscalité sur le foncier bâti sur l'orientation spatiale de la demande de logements neufs**

L'agglomération francilienne est marquée par des déséquilibres spatiaux significatifs, notamment dans le sens Est/Ouest pour ce qui concerne le parc.

On peut se demander si des mécanismes tarifaires et fiscaux sont susceptibles d'orienter spatialement la demande et de contribuer à résorber les déséquilibres constatés dans l'agglomération. D'une part, il n'y a pas de corrélation entre le niveau de la taxe sur le foncier bâti et le volume de construction. D'autre part, les variations des niveaux de la taxe sur le foncier bâti ont été rapprochées des variations de volume de construction de logements sur la période 1991-1999.

Il en ressort, comme le montre le graphique ci-dessous, qu'aucun effet d'orientation spatiale de la demande par la taxe sur le foncier bâti n'a pu être mis en évidence sur la période. Plus généralement, aucun test n'a permis de mettre en évidence un impact des variations de cette taxe sur l'orientation spatiale de la demande.



**La densité des logements décroît exponentiellement avec la distance au centre**

Pour examiner la manière dont évolue la répartition spatiale des logements dans l'agglomération, un ratio de surface de planchers de logements divisée par la surface au sol a été calculé dans des anneaux concentriques autour de Notre-Dame.

Puisque la surface au sol d'un anneau dont la distance au centre est comprise entre  $d$  et  $(d+2)$  est égale à  $4 * p * (d+1)$ , ce ratio de densité (ou d'occupation des sols) est égal à  $\frac{q(d)}{4 * p * (d+1)}$ , où  $q(d)$  est la surface de planchers de logements dans l'anneau.

Un ajustement économétrique (moindres carrés ordinaires) montre que cette densité décroît exponentiellement avec la distance selon une loi de type densité

$= \frac{c}{2^{d/d_0}}$ . Cette loi présente la propriété selon laquelle, quand on s'éloigne d'une distance caractéristique  $d_0$ , la densité est divisée par deux.

Le graphique suivant montre l'évolution de la distance caractéristique (en kilomètres) pour l'ensemble du parc de logements franciliens pour les années 1980, 1987, 1994 et 1999, puis pour les logements desservis par une gare ferroviaire dans la même commune.

# CONSTRUCTION

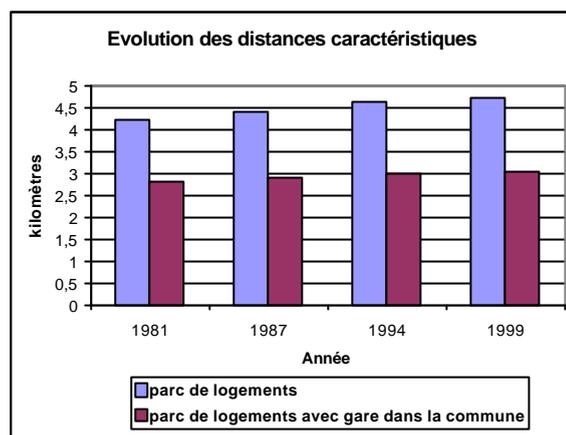
On constate que la distance caractéristique s'accroît avec le temps (étalement urbain) et que les logements situés dans une commune desservie par une gare sont en général plus proches du centre de l'agglomération parisienne que les autres.

## Évolution des distances caractéristiques d'éloignement des logements

En kilomètres

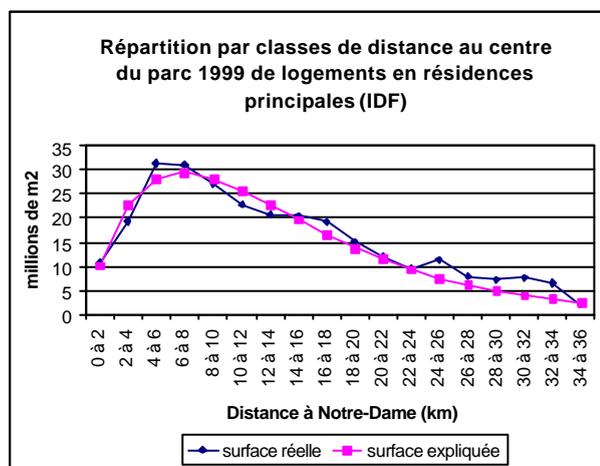
Année	1981	1987	1994	1999
Ensemble du parc de logements	4,22	4,42	4,64	4,74
Parc de logements avec gare dans la même commune	2,81	2,91	3,01	3,06

R2=0,99

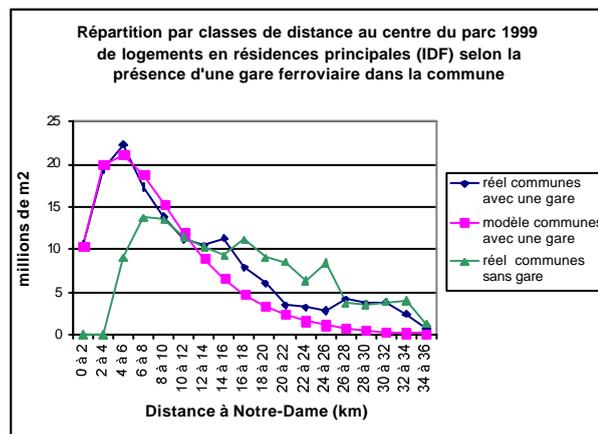


Sources : SITADEL, SNCF, RP90 et 99

Les logements non desservis par une gare dans la commune se répartissent de manière plus uniforme dans la région.



Sources : SITADEL, RP90 et 99

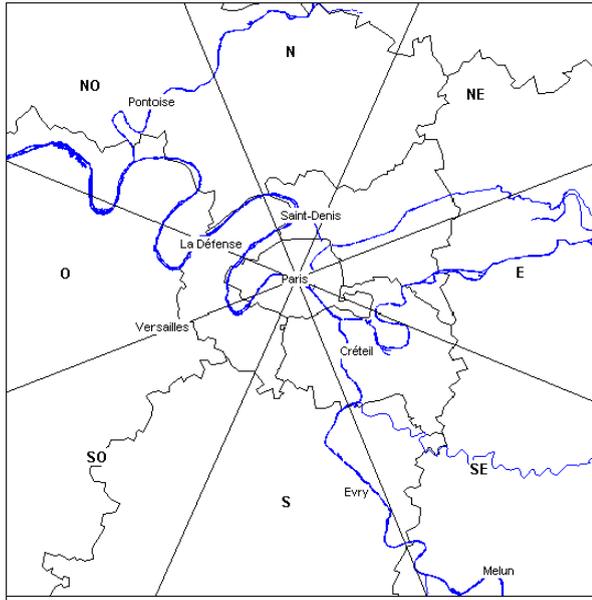


Sources : SITADEL, RP90 et 99

# CONSTRUCTION

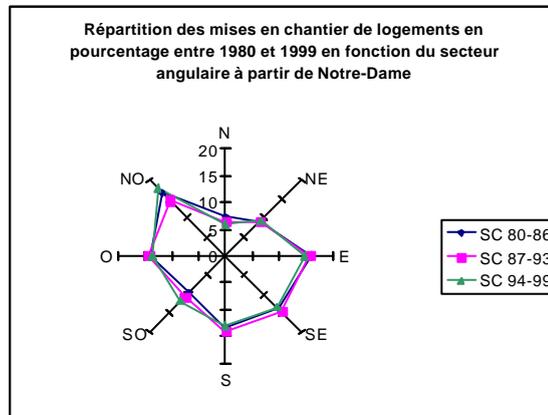
## Stabilité des mises en chantier de logements suivant l'orientation géographique

Pour examiner l'évolution des déséquilibres spatiaux du parc et des flux nouveaux de logements dans l'agglomération, les communes ont été réparties en huit secteurs angulaires suivant leur orientation géographique par rapport au centre de l'agglomération (Notre-Dame).

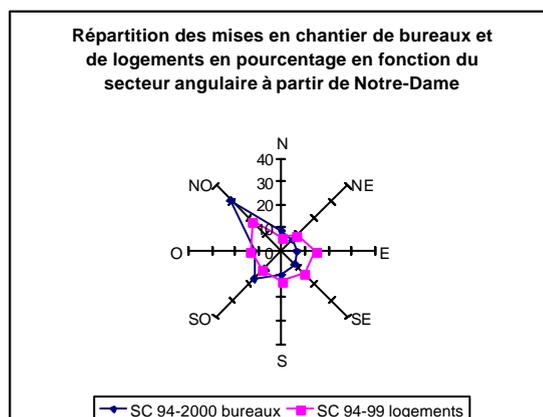


Les graphiques ci-dessous mettent en évidence une répartition des mises en chantier par secteur assez constante dans le temps, celle-ci étant encore plus stable pour le parc par effet d'inertie.

On peut constater que le déséquilibre Est/Ouest des mises en chantier est plus prononcé pour les bureaux que pour les logements (voir graphique). Par contre, les constructions neuves dans les secteurs Nord et Nord-Est sont aussi faibles.



Source : SITADEL

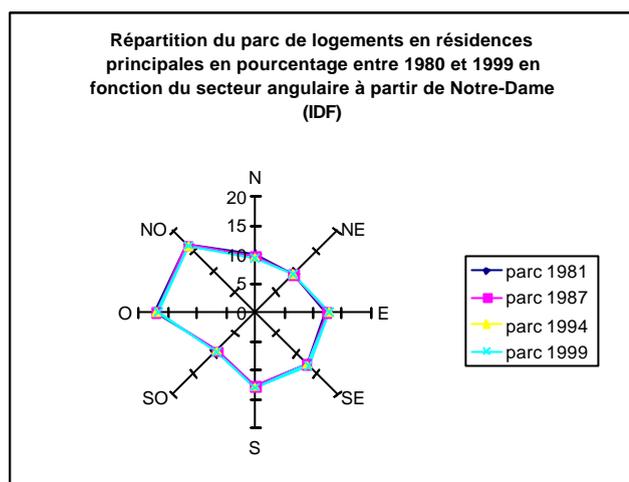


Source : SITADEL

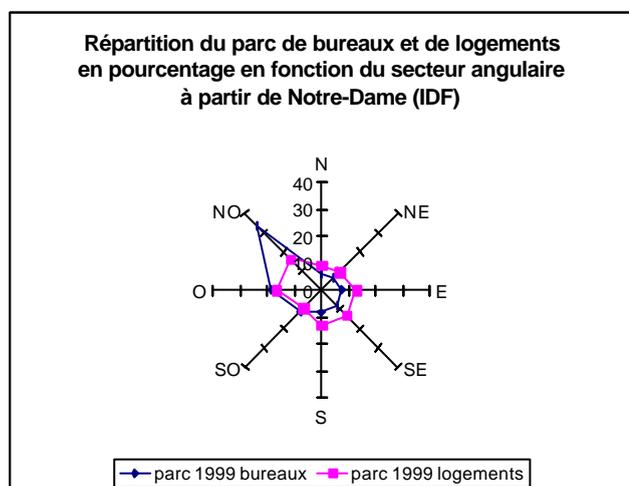


## CONSTRUCTION

Le déséquilibre Est/Ouest du parc de bureaux est également plus prononcé que celui du parc de logements (voir graphique).



Sources : SITADEL, RP90 et 99



Sources : SITADEL, ORIE, RP90 et 99

### Modèle de parc

Afin de reconstituer chaque année le parc de logements par commune, un modèle de parc des logements a été construit. L'ajustement est effectué au moyen des moindres carrés ordinaires au niveau de l'ensemble de la région.

L'équation utilisée est la suivante, calculée sur une base communale :

$$\text{Parc}(n+1, c) = (1 - t) * \text{Parc}(n, c) + \text{Mise en service}(n, c) ; n : \text{année}, c : \text{commune}$$

$t$  représente le taux moyen de démolition du parc.

Les mises en service correspondent aux mises en chantier de logements (source SITADEL), décalées d'un an pour tenir compte des délais de construction. Les données de parc pour les années de calage (1990 et 1999) proviennent du recensement général de la population.

### Principales données utilisées

- Base SITADEL (source : DAEI/SES) période 1980-1999 pour les surfaces autorisées et commencées de logements.
- Base sur la fiscalité locale (source : DGI), période 1991-1997.
- Dates de mise en service de dessertes nouvelles de RER (sources : RATP et SNCF).
- Recensement général de la population (Insee) 1990 et 1999.