

DES REPÈRES

Si aujourd'hui le prix des carburants vous semble encore abordable, sa hausse est prévisible. Le choix de votre lieu d'habitation et des modes de vie doit donc être pris en compte.

la moitié des déplacements

en voiture fait moins de 3km (c'est moins d'1/4h de vélo). La moitié encore de ces déplacements fait moins d'1 km. ADEME

1/3

Les déplacements d'un ménage peuvent représenter le tiers des ressources familiales. INSEE

750 €

Coût indirect des déplacements pour la collectivité en voiture (par an et par habitant) en Europe. CGDD

près de 25 %

des ménages français sont en situation de vulnérabilité énergétique et seront mis en difficulté par une hausse durable du coût de l'énergie. CERTU, LET

+ 21 % depuis 2005

L'évolution du coût de la voiture atteint le double de l'inflation. INSEE

Budget moyen des ménages motorisés, soit 12,3% du budget global, dédié à leur véhicule en 2011. C'est le deuxième poste de dépenses, après le logement et avant l'alimentation. INSEE

6 282 €

Coût moyen, tous frais compris, d'un parcours en voiture. ADETEC

0,34 €/km

Émissions annuelles de chaque français pour ses seuls déplacements. ADEME
C'est 10000 km parcourus en voiture ou 680L de fioul consommés.

2 tonnes CO₂ / an

C'est aussi la limite des émissions totales de GES (gaz à effet de serre) par habitant en 2050 pour contenir le changement climatique, tous usages confondus: chauffage, alimentation, déplacements, ...! ADEME

QUELQUES BONNES QUESTIONS À SE POSER

Quel niveau de dépendance à la voiture votre choix résidentiel entraîne-t-il ?

- Votre futur logement est-il proche d'accès à des transports en commun? Est-il proche de votre lieu de travail? Des zones d'emplois?
- Y a-t-il des services, des commerces, des équipements publics, des établissements scolaires ou de santé, des activités sportives ou culturelles, des transports scolaires... à proximité? Pouvez-vous y aller en transports en commun, à pied ou à vélo?
- Avez-vous besoin d'une voiture personnelle? Vous faut-il une seconde voiture? Peut-elle être remplacée par un vélo, un deux-roues, une location occasionnelle, du co-voiturage ou de l'autopartage?
- Votre emploi vous permet-il d'envisager un ou plusieurs jours hebdomadaires en télétravail?

DES PISTES LIÉES AUX USAGES

- Un abonnement annuel moyen aux transports en commun urbains coûte de 30 à 700€ dont 50% sont pris en charge par l'employeur au même titre que les locations publiques de vélos;
- Co-voiturer à deux sur 4 jours par semaine (8x28km) fait économiser environ 600€/an;
- Éviter 1 aller-retour/semaine de 2x28 km (télétravail, ...) fait économiser environ 300€/an;
- La marche et le vélo sont simples à mettre en œuvre, bénéfiques pour la santé et favorisent les rencontres.

VOTRE CONTACT

- Votre conseiller est à votre disposition pour étudier votre projet d'habitat ou en évaluer les coûts associés aux déplacements

MOBILITÉ ET HABITAT

Les déplacements et leur budget sont peu évalués au moment d'acheter ou de louer un logement

La voiture : un poids lourd dans nos budgets ?

Retrouvez ici quelques éléments d'évaluation pour vous aider à faire des choix raisonnés

CO₂

500

€

Document réalisé par:

CAUE
FÉDÉRATION NATIONALE
→ FNCAUE
→ CAUE de l'Aude
→ CAUE de la Charente
→ CAUE de l'Hérault
→ CAUE du Puy-de-Dôme
→ CAUE des Yvelines

Avec le soutien de l'ADEME

ADEME
8414 février 2015

conception graphique
Frédéric Schaffar



CAUE
FÉDÉRATION NATIONALE

ADEME
Agence de l'Environnement et de la Métrique de l'Énergie

INFO ÉNERGIE

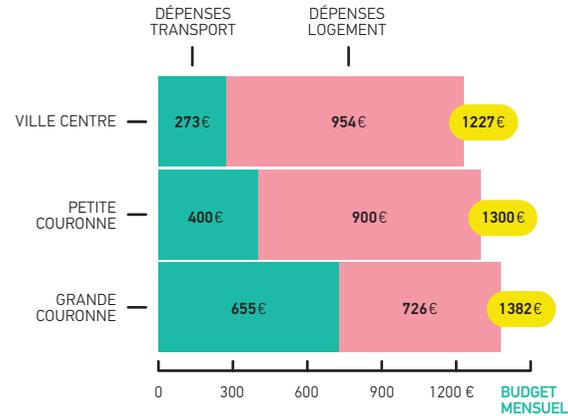
AVONS-NOUS ENVISAGÉ TOUS LES IMPACTS DE NOS DÉPLACEMENTS ?

LE COÛT (LOGEMENT + DÉPLACEMENTS) CROÎT AVEC LA DISTANCE DES LIEUX D'ACTIVITÉS

Choisir le lieu de son futur logement dépend souvent du coût du foncier ou du loyer. Or, le budget alloué aux déplacements familiaux peut être considérable selon la localisation. Il est rarement pris en compte à la hauteur des enjeux et des risques qu'il entraîne.

Comparaison entre le coût du logement et le coût des déplacements induits

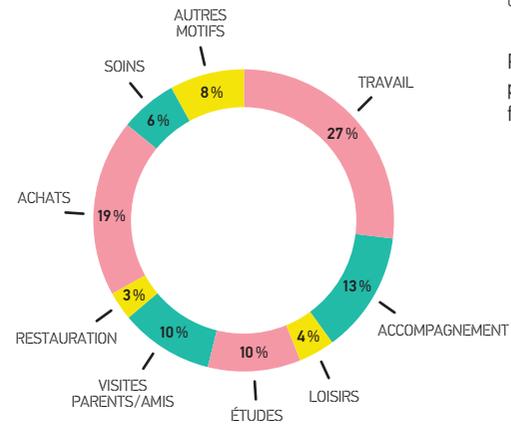
INRETS-DREIF



Plus le logement est éloigné des lieux d'activités, plus le coût des déplacements dépasse l'économie faite sur l'immobilier.

Motifs des déplacements

INSEE 2008



Même si la distance domicile-travail est la part la plus importante en nombre de kilomètres parcourus, les autres motifs représentent une part significative du nombre de déplacements.

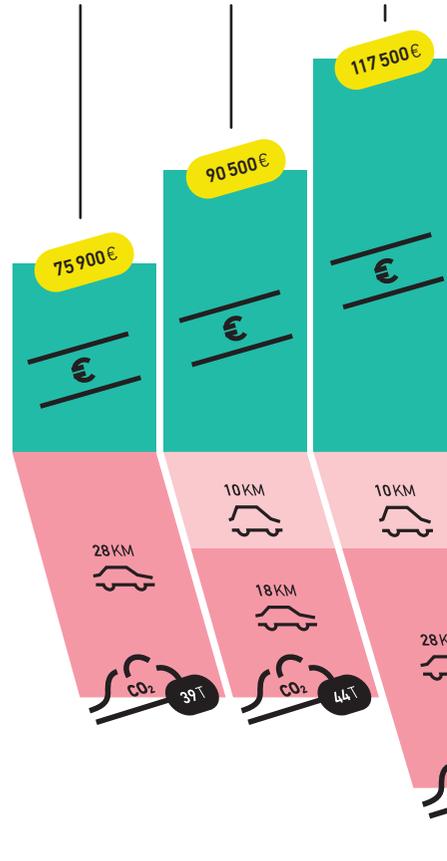
SUR 20 ANS, LE COÛT DES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS PEUT ÉGALER CELUI D'UN LOGEMENT

Le recours à un second véhicule est un poste important du budget des ménages, même pour de faibles distances. En revanche, la proximité avec les services accroît l'autonomie des membres de la famille.

Éloignement logement – travail: 3 scénarios, coût sur 20 ans

LE MÉNAGE UTILISE QUOTIDIENNEMENT

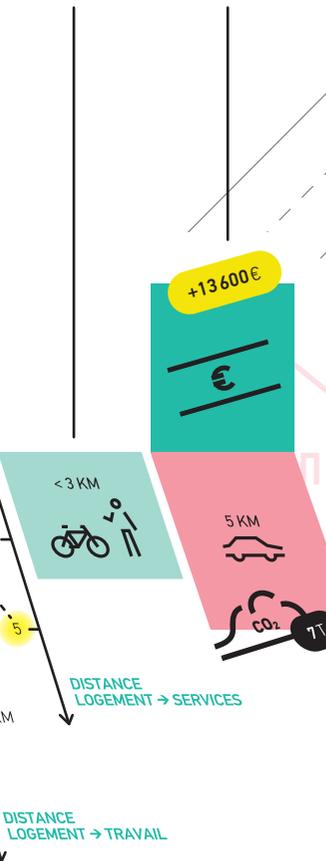
- 1 AUTOMOBILE (56 KM / AR / J)
- 2 AUTOMOBILES (56 KM / AR / J)
- 2 AUTOMOBILES (76 KM / AR / J)



Proximité logement – services: 2 scénarios, coût sur 20 ans

LE MÉNAGE UTILISE, POUR 8 ALLERS-RETOURS PAR SEMAINE

- 1 VÉLO/MARCHE
- 1 AUTOMOBILE



Les coûts fixes du véhicule principal, communs aux 3 scénarios, ne sont pas intégrés. Hypothèses de calcul et possibilité de simulation personnalisée sur www.fncaue.fr (rubrique "énergie") 28 km = moyenne nationale en milieu rural

LA VOITURE: LIBERTÉ OU DÉPENDANCE ?

La voiture est souvent perçue comme un outil de liberté. Mais elle peut aussi entraîner, selon les cas, beaucoup de temps consacré aux trajets, l'**isolement** et la **dépendance** des membres de la famille non motorisés (adultes sans activité, enfants et adolescents, personnes âgées ou handicapées), l'astreinte des **parents-taxis**, le renoncement à certains loisirs et activités sociales et l'insécurité routière.

ELLE ENTRAÎNE AUSSI DES COÛTS POUR LA COLLECTIVITÉ, SUPPORTÉS PAR TOUS

- **des impacts environnementaux:** pollution de l'air, de l'eau et des sols, émissions de gaz à effet de serre, bruit, consommation de matières premières et de terres agricoles, de forêts et d'espaces naturels, impact sur les continuités écologiques, impacts paysagers, consommation d'espaces publics pour le stationnement et la circulation;
- **des impacts sociaux:** stress, impacts sanitaires des pollutions, isolement des ménages, réduction des lieux de rencontre, précarité énergétique liée à la mobilité;
- **des impacts économiques:** construction et entretien des infrastructures, baisse des rendements agricoles par l'ozone et l'acidification...

LES ALTERNATIVES AU PÉTROLE SERONT-ELLES LA SOLUTION ?

Les solutions techniques telles que le **véhicule électrique**, les **agro-carburants**, l'**hydrogène**... , se heurtent à des limites technico-économiques et ne constitueront des alternatives au pétrole que dans des domaines limités. Elles posent d'autres problèmes environnementaux. Elles n'apportent pas de solution durable au modèle de développement et d'organisation lié à la voiture individuelle, gourmand en espace et en ressources naturelles (matériaux et énergies).