

SERVICE  
DES AFFAIRES ECONOMIQUES  
ET INTERNATIONALES

ETUDES TRANSPORTS

SAEI



CDAT  
4870

MINISTRE DE L'EQUIPEMENT  
ET  
DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

LES MENAGES ET LE TRANSPORT

Dossier N°1

LA DISPOSITION INDIVIDUELLE DE LA VOITURE PARTICULIERE

AU SEIN DES MENAGES

	<u>pages</u>
I Disposition individuelle de la voiture particulière et revenu du ménage	
a) situation en 73	1
b) évolution de 66 à 73	6
II Disposition individuelle de la voiture particulière selon la C.S.P.	
a) situation en 73	10
b) évolution de 66 à 73	13
III Disposition individuelle de la voiture particulière selon le sexe et le statut familial de l'individu	
a) situation en 73	16
b) évolution de 66 à 73	19
IV Disposition individuelle de la voiture particulière et age de l'individu	
a) situation en 73	21
b) évolution de 66 à 73	23
V Disposition individuelle de la voiture particulière selon la taille du ménage	25
VI Disposition individuelle de la voiture particulière selon la taille de commune de résidence	
a) situation en 73	27
b) évolution de 66 à 73	27
VII Disposition individuelle de la voiture particulière selon la distance domicile-travail	30

## A V E R T I S S E M E N T

Il n'est passans importance de souligner que les exploitations d'enquête qui fondent le contenu de ce dossier, reposent sur un échantillon d'environ 12 500 ménages, dont un peu moins de 9 000 seulement ont répondu correctement au questionnaire, soit un taux de sondage d'approximativement 1/2 000. C'est donc par l'application aux données de base de coefficients de redressement que l'on obtient des résultats considérés comme représentatifs de la France entière ; ces coefficients tiennent compte du taux de sondage, du rebut statistique et des distorsions de structure au regard de certains critères entre l'échantillon et la population nationale.

Il convient donc de savoir que certaines catégories statistiques sont représentées par un échantillon faible dans l'enquête et que la fiabilité des informations s'en trouve affectée d'autant en particulier lorsqu'elles résultent de leur croisement. Il s'agit pour l'essentiel :

- des ménages de revenu annuel inférieur à 6 000 F ou supérieur à 100 000 F

- des ménages dont le chef appartient aux C.S.P. salariés agricoles, professions libérales, manoeuvres - gens de maison

- des individus appartenant aux C.S.P. ci-dessus

- des individus non conducteurs quoique disposant du permis et appartenant à un ménage motorisé.

I- Disposition individuelle de la voiture particulière  
et revenu du ménage

a) situation en 73 (Tableau 1a et b)

La première constatation est d'évidence : la disposition de la voiture croît très sensiblement en fonction du revenu du ménage. Plus précisément, la croissance en fonction du revenu de la part des conducteurs principaux, de 2,5 % à 68,2 %, est continue, ainsi que la décroissance de la part des non conducteurs, de 97,5 % à 16 % et parmi eux des captifs absolus des transports en commun de 88,4 % à 6 %. Les variations selon le revenu de la part des conducteurs fréquents ou occasionnels, ainsi que des non conducteurs disposant du permis et/ou d'une voiture sont moins régulières et ne peuvent s'expliquer que par une analyse au niveau de chaque classe de revenu.

Le phénomène de non conduite automobile affecte plus de la moitié des individus dans l'ensemble des tranches de revenu des ménages inférieures à 20 000 F ; alors que ces ménages rassemblent 29,3 % de la population, ils détiennent 44,5 % des non conducteurs. -la proportion de non conducteurs dépasse ou avoisine même 90 % en deçà de 10 000 F de revenu-. La tranche 20 000-30 000 F rassemble autant de non conducteurs que de conducteurs. Enfin, on tombe brutalement à environ 1/3 de non conducteurs de 50 000 F à 100 000 F, 1/6 au-delà.

Les potentialités d'accès à la voiture des non conducteurs sont au surplus très diverses selon les classes de revenu. Jusqu'à 20 000 F de revenu, il y a plus de non conducteurs captifs absolus que détenteurs du permis sans voiture ; au-delà c'est l'inverse. Jusqu'à 10 000 F de revenu, il y a plus de détenteurs du permis membres d'un ménage non motorisé que de sans permis appartenant à un ménage motorisé ; au-delà c'est très nettement l'inverse.

Enfin les non conducteurs détenteurs d'un permis membres d'un ménage motorisé voient leur marginalité se réduire avec la croissance du revenu; inexistantes en deça de 10 000F de revenu, autour de 1% de 10 000F à 20 000F, de 2% de 20 000 à 50 000F, de 4% au-delà.

~~Si l'on relie entre eux tous ces phénomènes~~, on peut avancer que :

- en deça de 10 000 F, 90 % environ des non conducteurs sont captifs absolus. Et le taux de motorisation des ménages est si faible que, bien que le chef des ménages motorisés soit souvent le seul détenteur du permis, les sans permis des ménages motorisés sont moins nombreux que les détenteurs de permis des ménages non motorisés (a priori donc dans l'incapacité financière d'acquérir une voiture). Enfin, permis et voiture ont un but strictement utilitaire et sont donc toujours utilisés
- de 10 000 F à 20 000 F, les captifs absolus restent la majorité des non conducteurs. Néanmoins, la diffusion de la motorisation fait croître considérablement la part des sans permis des ménages motorisés. Les détenteurs du permis sans voiture restent stables autour de 7,5 % des + de 18 ans
- de 20 000 F à 30 000 F de revenu, moins de la moitié des non conducteurs sont captifs absolus, la plupart étant des sans permis de ménages motorisés. Si les détenteurs de permis non conducteurs restent voisins du pourcentage moyen -6,4 % - le tiers appartient désormais aux ménages motorisés. Le passage du permis devient moins lié à une perspective d'utilisation immédiate
- de 30 000 à 50 000 F de revenu 60 % des non conducteurs sont des sans permis de ménages motorisés et 30% seulement des captifs absolus. Les non conducteurs possédant le permis, se répartissent également entre ménages motorisés et non motorisés. La généralisation de la motorisation des ménages se fait donc nettement sentir

- au-delà de 50 000 F de revenu, les 2/3 des non conducteurs sont des sans permis de ménages motorisés. Parmi les non conducteurs possédant le permis, plus des 2/3 appartiennent à des ménages motorisés. Enfin, les captifs absolus régressent au 1/6 du total de 50 000 F à 100 000 F de revenu, pour disparaître complètement au-delà. La disposition d'au moins une voiture par ménage devient la règle, surtout au-delà de 100 000 F ; au-delà de ce seuil également, les seuls non conducteurs important sont les 10 % de plus de 18 ans à n'avoir pas le permis de conduire.

Au niveau des conducteurs, c'est l'importance de la conduite fréquente ou occasionnelle, qui varie beaucoup avec le revenu. Son absence en deçà de 6 000 F de revenu indique clairement que pour ces ménages un individu, généralement le chef de ménage, seul détenteur du permis, a un usage exclusif du véhicule et que celui-ci correspond à une nécessité absolue de déplacement ne pouvant être satisfaite par un autre mode. La croissance régulière de leur part de 6 000 à 50 000 F de revenu indique que la détention accompagnée d'usage du permis de conduire se répand de façon croissante avec le revenu. On passe de 10 % des conducteurs (6 000-10 000) à 12 % (10 000-15 000), 17 % (15 000-20 000), 18,5 % (20 000-30 000), 25 % (30 000-50 000). La baisse de cette part au-delà de 50 000 F s'explique par l'accès des ménages à la multimotorisation; les conducteurs fréquents pouvant devenir conducteurs principaux du 2ème véhicule du ménage. On passe aussi à 20 % (50 000-100 000) et 18,5 % (+ de 100 000).

Les conducteurs occasionnels croissent plus vite que les conducteurs fréquents jusqu'à 50 000 F, et l'emportent sur ceux-ci au-delà de 20 000 F. La généralisation du permis ouvre l'accès occasionnel de la voiture à un effectif croissant, tandis que des problèmes de compatibilité d'horaires et de revenu s'opposent à une trop grande extension de l'usage fréquent. De 50 000 F à 100 000 F, la baisse de part affecte également conducteurs fréquents et occasionnels, tandis qu'au-delà de 100 000 F les conducteurs fréquents progressent seuls, sans doute par abolition des obstacles précités à l'usage fréquent.

Tableau Ia DISPOSITION INDIVIDUELLE DE LA VOITURE PARTICULIERE SELON LE REVENU DU MENAGE

(en % des individus de plus de 18 ans)

Disposition de la voiture particulière Revenu annuel (en francs)	Ensemble	+ de 18 ans	Conducteur principal	Conducteur fréquent	Conducteur occasionnel	Jamais conducteur	Dont avec Permis + voiture	Dont avec permis	Dont avec voiture	Dont Captifs absolus
Ensemble	138,3 100,0	100,0 100,0	35,9 100,0	3,9 100,0	5,4 100,0	54,9 100,0	2,0 100,0	4,4 100,0	21,3 100,0	27,2 100,0
- de 3 000 F	101,9 0,2	100,0 0,9	2,5 0,0			97,5 0,5		4,9 0,3	4,2 0,0	88,4 0,9
3 000 - 6 000 F	103,4 2,0	100,0 2,7	7,4 0,6			92,6 4,5		7,2 4,4	4,9 0,6	80,5 8,0
6 000 - 10 000 F	107,8 4,6	100,0 6,0	10,6 1,8	0,8 1,3	0,5 0,6	88,0 9,6	0,2 0,5	7,9 10,6	4,3 1,2	75,7 16,6
10 000-15 000 F	122,0 8,9	100,0 10,0	19,4 5,4	1,6 4,2	1,1 2,0	78,0 14,3	1,1 5,4	7,4 16,7	13,7 6,5	55,9 20,7
15 000-20 000 F	142,0 13,6	100,0 13,2	29,3 10,8	3,1 10,7	3,0 7,5	64,5 15,6	0,7 4,4	6,2 18,6	21,7 13,5	36,0 17,5
20 000-30 000 F	148,5 27,4	100,0 25,6	40,4 28,8	3,4 22,3	5,9 28,0	50,3 23,4	2,2 27,9	4,6 26,6	22,9 27,4	20,7 19,5
30 000-50 000 F	144,9 28,0	100,0 26,7	42,1 31,4	5,8 39,6	8,4 41,9	43,7 21,2	2,3 30,7	2,2 13,1	26,7 33,6	12,5 12,3
50 000-100 000 F	138,8 9,5	100,0 9,5	51,6 13,7	5,3 13,0	7,7 13,5	35,5 6,1	4,2 20,4	1,9 4,2	23,4 10,5	5,9 2,0
+ de 100 000 F	142,4 1,6	100,0 1,5	68,2 2,9	8,0 3,2	7,7 2,2	16,0 0,4	3,9 3,0	1,4 0,5	10,8 0,7	- -



Tableau Ib : DISPOSITION DE LA VOITURE PARTICULIERE SELON LE RAPPORT DE L'INDIVIDU AU TRAVAIL ET LE REVENU DU MENAGE

(en % des individus de plus de 18 ans)

Disposition Revenu voiture particu- + lière travail	Ensemble	Conducteur principal	Conducteur fréquent	Conducteur occasionnel	Jamais conducteur	Dont avec permis et voiture	Dont avec permis	Dont avec voiture	Dont captifs absolus
Ensemble	138,5	35,9	3,9	5,4	54,9	2,0	4,4	21,3	27,2
dont 1	101,5	50,9	4,2	5,6	39,2	1,5	4,2	15,1	18,4
2	1 004,8	19,8	1,9	11,8	66,5	1,8	2,1	47,9	14,7
3	100,3	14,9	3,1	4,6	77,4	2,7	6,4	24,9	43,4
4	102,7	8,4	4,6	4,1	82,8	2,4	0,7	41,2	38,5
- de 10 000 F	106,3	9,4	0,5	0,3	89,7	0,1	7,6	4,5	77,5
dont 1	100,7	19,3	3,1	0,8	76,8	-	10,3	7,5	59,0
2	346,1	27,3	-	-	72,7	-	6,3	-	66,4
3	100,7	8,1	-	0,3	91,6	0,1	8,2	3,2	80,1
4	100,5	1,1	-	-	98,9	-	0,6	7,6	90,7
10 000-15 000 F	122,0	19,4	1,6	1,1	78,0	1,1	7,4	13,7	55,9
dont 1	102,2	33,4	2,8	1,0	62,8	0,7	6,1	11,1	44,9
2	940,2	36,1	-	-	63,9	-	-	48,7	15,2
3	100,2	12,6	1,0	1,2	85,2	1,5	9,7	11,7	62,3
4	103,7	2,6	0,7	0,7	96,0	0,8	2,6	25,8	66,8
15 000-20 000 F	142,0	29,3	3,1	3,0	64,5	0,7	6,2	21,7	36,0
dont 1	100,8	43,6	2,5	2,2	51,7	0,3	6,8	12,6	32,0
2	1 135,6	21,7	-	20,4	57,9	-	5,1	30,6	22,2
3	100,5	14,1	2,4	2,7	80,8	1,3	7,2	30,0	42,4
4	103,6	2,1	9,0	4,3	84,7	0,8	0,9	42,0	41,0
20 000-30 000 F	148,5	40,4	3,4	5,9	50,3	2,2	4,6	22,9	20,7
dont 1	101,7	54,8	2,4	4,6	38,3	1,8	5,1	12,4	18,9
2	1 645,8	37,4	2,9	19,7	40,1	-	2,6	37,5	-
3	100,1	14,9	4,8	7,9	72,4	2,5	5,1	41,0	23,8
4	100,0	6,5	6,8	7,2	79,5	4,1	-	45,5	30,0
30 000-50 000 F	144,9	42,1	5,8	8,4	43,7	2,3	2,2	26,7	12,5
dont 1	101,6	51,5	5,3	8,5	34,6	1,4	2,5	18,6	12,1
2	1 012,5	10,7	4,1	6,1	79,1	5,7	-	53,7	19,7
3	100,0	17,3	8,0	10,7	64,0	5,6	1,6	44,2	12,6
4	108,6	12,4	5,9	3,8	77,9	2,0	1,1	61,2	13,6
50 000-100 000 F	138,8	51,6	5,3	7,7	35,5	4,2	1,9	23,4	5,9
dont 1	101,8	59,2	6,1	7,6	27,2	3,5	2,1	17,4	4,1
2	716,1	15,6	-	8,3	76,1	-	-	76,1	-
3	100,0	42,8	5,6	9,0	42,6	7,4	3,2	21,8	10,3
4	100,0	23,8	1,6	6,5	68,1	4,9	-	48,4	14,7
+ de 100 000 F	142,4	68,2	8,0	7,7	16,0	3,9	1,4	10,8	-
dont 1	100,0	79,0	8,8	2,0	10,2	-	-	10,2	-
2	646,7	-	-	77,1	22,9	-	-	22,9	-
3	100,0	52,9	-	-	47,1	27,2	13,6	6,3	-
4	100,0	50,0	14,0	15,5	20,5	8,3	-	12,1	-

1; exerce un métier

2. étudiant - élève

3. ne travaille pas, mais a déjà travaillé

4. n'a jamais travaillé

b) Evolution de 66 à 73 (Tableau 1 c)

Globalement, on constate que de 66 à 73 la disposition individuelle d'une voiture a sensiblement progressée au sein de la population : on passe d'un peu plus d'un tiers (35,8 % de conducteurs) à près de la moitié (47,1 %) sur cette période. En outre, au sein des conducteurs, la proportion de conducteurs habituels a augmenté légèrement : de 73 à 76 %. Enfin, la part au sein des non conducteurs des captifs absolus des transports en commun (sans permis et appartenant à un ménage non motorisé) est passée de 55 % à 51 %. Au total, les proportions s'inversent aux deux extrêmes de l'échelle des dispositions individuelles possibles :

- légèrement plus du quart de conducteurs habituels et du tiers de captifs absolus en 66.
- légèrement plus du tiers de conducteurs habituels et du quart de captifs absolus en 73.

Toutefois l'analyse en termes de classes de revenu (actualisées de 66 à 73 suivant une méthode exposée dans le dossier 4 : déplacements automobiles) amène à nuancer le propos spécialement pour deux niveaux de dispositions individuelles. Les conducteurs non habituels ou potentiels, dont la part augmente dans l'ensemble, stagnent ou décroissent pour toutes les classes de revenu constant, les captifs absolus, dont la part baisse nettement dans l'ensemble, croissent pour certaines classes (9 000 - 22 500 F et 45 000 - 75 000 F de revenu 73). C'est que la part des différentes classes de revenu a évolué sur la période.

L'analyse par classe de revenu amène aux principales conclusions suivantes :

En dessous de 9 000 F de revenu 73, la non disposition de la voiture particulière reste très forte. La progression est essentiellement le fait de conducteurs habituels, ce qui signifie qu'elle affecte de nouveaux ménages et non de nouveaux membres dans les ménages disposant déjà d'un conducteur. Les moins de 3 000 F sont la seule catégorie à connaître une augmentation de la part des avec permis sans voiture et sans permis avec voiture corrélée à une diminution des captifs absolus : signe d'un processus embryonnaire d'accès à la voiture par passage de l'état de captif absolu à celui de captif partiel.

De 9 000 F à 22 500 F de revenu 73, la proportion de captifs absolus progresse de façon inattendue.

Et de 9 000 F à 15 000 F, les conducteurs ne progressent pas. Ces catégories restent donc encore à l'écart des bénéficiaires de la diffusion de l'automobile.

De 22 500 F à 30 000 F la progression des conducteurs est par contre très forte : de 30 à 40 % de conducteurs habituels ; de 42,1 à 52,4 % de conducteurs (soit la proportion de conducteurs de la tranche 30 000-45 000 F de revenu 73 en 66). Les captifs absolus baissent également sensiblement.

De 30 000 F à 45 000 F de revenu 73, la progression est plus modérée, et la part des captifs absolus stagne.

De 45 000 F à 75 000 F, l'équilibre conducteur-non conducteur (35 %-65 %) est conservé ; mais la situation par rapport à la conduite est plus tranchée : conducteurs habituels et captifs absolus accroissent leur part.

Ce sont en fait les classes de revenu supérieures à 75 000 F 73 qui expliquent pour l'essentiel l'amélioration d'ensemble de la disposition individuelle de la voiture constatée. Elles connaissent en effet à la fois une croissance considérable de la part des conducteurs habituels (d'environ la moitié à environ les 2/3) et une diminution également considérable -environ de moitié- des sans permis appartenant à un ménage motorisé. Ce qui correspond à la fois à la banalisation du permis de conduire et à un début de multimotorisation pour ces catégories. Dans cet ensemble, les plus de 100 000 F se démarquent encore nettement (en particulier par l'absence de ménages non motorisés).

Au total, la part des conducteurs habituels a augmenté partout ; c'est le signe d'une motorisation croissante des ménages en-dessous de 50 000 F, particulièrement sensible entre 15 000 F et 20 000 F, et d'un début de multimotorisation au-delà de 50 000 F. Corrélativement, la part des détenteurs de permis sans voiture baisse presque partout.

Egalement, la part des sans permis au sein des ménages motorisés diminue partout; cette diffusion du permis de conduire qui aboutit à grossir la catégorie des conducteurs occasionnels ou potentiels, s'est cependant faite à un rythme plus lent que celui de la motorisation des ménages, puisque la part des conducteurs occasionnels ou potentiels diminue presque partout.

Enfin, la surprenante augmentation des captifs absolus pour certaines tranches, et la modération de sa diminution pour d'autres, montre bien que la diffusion du phénomène automobile hors effet revenu ne va pas de soi.

Tableau 1c : EVOLUTION DE LA DISPOSITION INDIVIDUELLE DE LA VOITURE PARTICULIERE  
SELON LE REVENU DU MENAGE  
 ( en % des individus de plus de 18 ans)

Disposition voiture particulière	Conducteur habituel		Conducteur non habitue ou potentiel		Non conducteur		Avec permis		Avec voiture		Captifs absolus	
	66 (MF)	73 (MF)	66	73	66	73	66	73	66	73	66	73
Ensemble :	26,3 ↗ 35,9	9,5 ↗ 11,3	64,2 ↘ 52,9	6,0 ↘ 4,4	22,5 ↘ 21,3	35,7 ↘ 27,2						
de 3 (-de 4,5)	2,5 ↗ 3,7	- → -	97,5 ↘ 96,2	4,0 ↗ 5,5	1,9 ↗ 4,3	91,6 ↘ 86,4						
3- 6 (4,5-9)	6,1 ↗ 9,5	1,0 → 1,0	92,9 ↘ 89,5	7,8 → 7,6	5,4 ↘ 4,5	79,7 ↘ 77,4						
6- 10 ( 9- 15)	18,2 → 18,4	3,8 → 3,5	78,0 → 78,1	8,1 ↘ 7,4	16,7 ↘ 12,7	53,2 ↗ 58,1						
10- 15 (15-22,5)	26,8 ↗ 31,1	8,1 → 7,6	65,1 ↘ 61,3	6,8 ↘ 5,9	25,8 ↘ 21,9	32,5 ↗ 33,5						
15- 20 (22,5-30)	30,9 ↗ 40,5	11,2 ↗ 11,9	57,9 ↘ 47,6	6,4 ↘ 4,4	27,8 ↘ 23,2	23,7 ↘ 20,0						
20- 30 (30- 45)	36,2 ↗ 41,8	16,3 ↘ 15,7	47,5 ↘ 42,5	3,5 ↘ 2,6	30,4 ↘ 26,1	13,6 → 13,8						
30- 50 (45- 75)	43,6 ↗ 47,5	21,4 ↘ 16,9	35,0 → 35,5	2,1 → 2,0	27,3 ↘ 24,8	5,6 ↗ 8,7						
50-100 (75-150)	48,4 ↗ 62,7	23,5 ↘ 18,8	28,1 ↘ 18,6	1,6 → 1,6	23,5 ↘ 15,0	3,0 ↘ 2,0						
+ de 100 (+ de 150)	55,6 ↗ 68,2	22,0 ↘ 19,6	22,4 ↘ 12,2	- ↗ 1,4	22,4 ↘ 10,8	- → 0,0						

## II - DISPOSITION INDIVIDUELLE DE LA VOITURE PARTICULIERE SELON LA C.S.P. :

### a) Situation en 73 (Tableau 2a et b)

Dans l'ensemble, l'analyse par C.S.P. confirme l'analyse par tranche de revenu. Disposent de plus de 2/3 de conducteurs les C.S.P. professions libérales - cadres supérieurs, artistes - clergé - armée - police. instituteurs cadres moyens et industriels-artisans - commerçants. A l'inverse, disposent de moins de 1/3 de conducteurs les personnels de service-manoevres et les inactifs.

Néanmoins, le niveau d'accès à la voiture parmi les conducteurs varie de façon plus complexe : les ouvriers et salariés agricoles ont certes un faible taux (environ 10%) de conducteurs fréquents ou occasionnels (lorsque ces individus appartiennent à un ménage, motorisé, il y a le plus souvent une seule voiture et un seul détenteur du permis), mais aussi les professions libérales-cadres supérieurs et les cadres moyens (la plupart des individus de ces C.S.P. sont conducteurs principaux d'une voiture). A l'inverse, le taux de conducteurs fréquents ou occasionnels est particulièrement élevé (entre 30 et 50%) chez les employés, les étudiants, les retraités et les autres inactifs. Les membres de ces C.S.P. ne sont pas nécessairement les conducteurs principaux du véhicule lorsque leur ménage en dispose.

Les motifs de la non conduite différencient également les C.S.P. Les ouvriers personnels de service, retraités et surtout les salariés agricoles non conducteurs sont pour plus de moitié des captifs absolus, ainsi que plus bizarrement les autres actifs (qui ont par ailleurs le plus fort pourcentage de conducteurs principaux). Pour les exploitants agricoles, les cadres moyens, les employés, les autres inactifs et surtout les étudiants, la non conduite provient d'abord de la non détention du permis au sein d'un ménage motorisé. La non conduite par seul défaut de voiture au sein du ménage ne revêt une certaine importance que pour les C.S.P. les plus "conductrices" : industriels, artisans, commerçants, cadres moyens et surtout autres actifs et professions libérales - cadres supérieurs. La non conduite avec permis et voiture enfin, ne concerne significativement que les cadres et membres de professions libérales.

Lorsque l'on passe de la C.S.P. de l'individu à celle du chef de ménage, l'accès à la voiture particulière baisse partout, sauf chez les personnels de service-manoevres. La non disposition de la voiture particulière est plus fréquemment due à la non détention du permis par les membres de ménages motorisés. Au sein des conducteurs, la part des conducteurs principaux chute le plus nettement.

Tableau 2a : DISPOSITION DE LA VOITURE PARTICULIERE SELON LA C.S.P. DE L'INDIVIDU

(en % des individus de plus de 18 ans)

Disposition V.P. C.S.P.	Ensemble	Conducteur principal	Conducteur fréquent	Conducteur occasionnel	Jamais conducteur	Dont avec permis + voiture	Dont avec permis	Dont avec voiture	Captifs absolus
Ensemble	138,3	35,9	3,9	5,4	54,9	2,0	4,4	21,3	27,2
Agricult. Exploitants	101,2	41,7	11,8	3,5	43,0	0,9	3,3	24,0	14,7
Salariés agricoles	100,8	42,7	2,6	2,2	52,4	1,3	-	13,6	37,5
Ind.art. comm.	100,2	55,1	4,6	7,4	32,9	2,0	8,4	10,7	11,7
Prof. libér. Cad. sup.	100,0	82,3	2,9	7,3	7,4	1,2	2,9	1,9	1,6
Inst. cad. moyens	100,0	67,0	3,9	6,5	22,7	2,5	4,1	8,4	7,7
Employés	101,5	40,3	5,7	11,3	42,8	3,4	2,5	19,9	16,9
Ouvriers	102,7	49,7	2,5	3,5	44,3	0,7	4,6	14,8	24,2
Pers. serv. manoeuvre	101,1	21,6	1,6	3,5	73,3	0,9	4,3	28,7	39,3
Art. Clergé Armée Pol. (autres actifs)	100,0	81,3	1,9	-	16,8	-	5,1	-	11,8
Etudiants	100,7	19,6	1,9	11,9	66,7	1,8	2,1	48,0	14,7
Retraités									
Chômeurs	100,3	14,9	3,1	4,6	77,3	2,7	6,4	24,9	43,4
Autres inactifs	102,7	8,4	4,6	4,1	82,8	2,4	0,7	41,2	38,5

Tableau 26 : DISPOSITION INDIVIDUELLE DE LA VOITURE PARTICULIERE SELON LA C.S.P.

DU CHEF DE MENAGE

(en % des individus de plus de 18 ans)

Disposition V.P. C.S.P.	Ensemble	Conducteur principal	Conducteur fréquent	Conducteur occasionnel	Jamais conducteur	Dont avec permis + voiture	Dont avec permis	Dont avec voiture	Dont Captifs absolus
Ensemble	138,3	35,9	3,9	5,4	54,9	2,0	4,4	21,3	27,2
Agricult. Exploitants	137,5	36,0	11,2	5,8	47,0	1,2	2,4	28,9	14,6
Salariés agricoles	155,7	31,9	7,6	1,9	58,6	5,7	-	26,4	26,6
Ind.art. comm.	133,3	42,4	5,6	10,2	41,7	3,1	5,5	24,9	8,2
Prof.libér. Cad.sup.	152,4	63,3	5,2	9,4	22,0	4,7	1,8	13,8	1,8
Inst.cad. moyens	143,1	54,0	4,1	9,0	32,9	3,3	3,3	21,0	5,2
Employés	138,2	38,0	4,6	8,3	49,1	1,8	3,4	20,6	23,3
Ouvriers	160,6	37,2	3,7	5,0	54,1	1,0	3,4	27,1	22,6
Pers.serv. manoeuvres	133,6	30,1	0,9	2,7	66,3	-	6,5	11,8	48,0
Art.Clergé Armée Pol.	168,3	44,3	7,4	9,5	38,9	1,8	2,3	28,1	6,7
Etudiants	107,0	18,1	0,8	1,1	80,0	1,8	7,4	13,8	57,0



b) Evolution de 66 à 73 (Tableau 2c et d)

De 1966 à 1973, la croissance de la disposition de la voiture particulière selon la C.S.P. de l'individu est surtout sensible aux deux extrêmes : forte augmentation de la part des conducteurs principaux, (particulièrement rapide pour les C.S.P. les plus faiblement conductrices en 1966), forte diminution de la part des captifs absolus (sauf chez les autres actifs pour lesquels les non conducteurs avec permis ou voiture chutent plus nettement). La part des conducteurs non habituels ou potentiels ne croit fortement que chez les exploitants agricoles, professions libérales, cadres supérieurs et employés. Ailleurs elle stagne, voire décroît sensiblement chez les autres actifs et les étudiants (aboutissant pour ces derniers à une décroissance globale de la disposition de la V.P.). Nombre des nouveaux conducteurs principaux en 1973 se recrutent donc sans doute parmi les conducteurs non principaux en 1966. Si la part des non conducteurs détenant le permis baisse pour toutes les C.S.P., la part des non conducteurs sans permis au sein d'un ménage motorisé croît légèrement pour les catégories les moins conductrices en 1966. La croissance de la motorisation en a transféré une partie des captifs absolus où ils étaient recensés en 1966.

L'analyse de l'évolution selon la C.S.P. du chef de ménage confirme l'analyse par C.S.P. de l'individu. Toutefois, pour les ménages dont le chef est étudiant, compte tenu de la forte extension du phénomène sur la période, l'accès à la voiture particulière a fortement chuté (de la moitié à plus des 3/4 de non conducteurs, de moins du quart à plus de la moitié de captifs absolus).

Tableau 2c - EVOLUTION DE LA DISPOSITION DE LA VOITURE PARTICULIERE SELON LA C.S.P. DE

L'INDIVIDU

(en % des individus de plus de 18 ans)

Disposition V.P.  C.S.P.	Conducteur habituel		Cond. non habituel ou potentiel		Non conducteur		Avec permis		Avec voiture		Captifs absolus	
	66	73	66	73	66	73	66	73	66	73	66	73
Ensemble	26,3	35,9	9,5	11,3	64,2	52,9	6,0	4,4	22,5	21,3	35,7	27,2
Agriculteurs Exploitants	32,7	41,7	11,4	16,2	55,9	42,0	5,9	3,3	22,5	24,0	27,5	14,7
Salariés agricoles	30,1	42,7	5,3	6,1	64,6	51,1	6,4	-	17,2	13,6	41,0	37,5
Ind. Artisans Commerçants	51,2	55,1	14,8	14,0	34,1	30,8	8,1	8,4	13,9	10,7	12,1	11,7
Prof. libérales Cadres supérieurs	81,1	82,3	7,9	11,4	11,1	6,4	3,2	2,9	3,4	1,9	4,5	1,6
Cadres moyens	58,7	67,8	13,9	12,9	21,4	20,2	7,0	4,1	3,8	8,4	10,6	7,7
Employés	28,7	40,3	13,7	20,4	57,6	39,3	7,6	2,5	23,2	19,9	26,8	16,9
Ouvriers	32,4	49,7	4,1	6,7	63,5	43,6	8,8	4,6	13,2	14,8	41,5	24,2
Personnel de service	12,1	21,6	5,1	6,0	82,8	72,3	4,1	4,3	27,8	28,7	50,9	39,3
Autres actifs	69,5	81,3	5,1	1,9	25,4	16,9	11,7	5,1	4,6	-	9,1	11,8
Etudiants	11,2	19,6	24,9	15,6	63,9	64,8	4,1	2,1	41,7	48,0	18,1	14,7

Tableau 2d

EVOLUTION DE LA DISPOSITION INDIVIDUELLE DE LA VOITURE PARTICULIERE SELON

LA C.S.P. DU CHEF DE MENAGE

(en % des individus de plus de 18 ans)

Disposition V.P. C.S.P.	Conducteur habituel		Cond. non habituel ou potentiel		Non conducteur		Avec permis		Avec voiture		Captifs absolus	
	66	73	66	73	66	73	66	73	66	73	66	73
Ensemble	26,3	35,9	9,5	11,3	64,2	52,9	6,0	4,4	22,5	21,3	35,7	27,2
Agriculteurs Exploitants	26,5	36,0	12,1	18,2	61,4	45,9	4,9	2,4	29,9	28,9	26,6	14,6
Salariés agricoles	21,9	31,9	4,5	15,2	73,6	53,0	4,5	-	23,3	26,4	45,8	26,6
Ind. Artisans Commerçants	37,9	42,4	18,5	24,5	43,5	38,6	6,5	5,5	24,7	24,9	12,3	8,2
Prof. libérales Cadres supérieurs	48,3	63,3	21,5	19,3	30,2	17,4	2,3	1,8	23,8	13,8	4,1	1,8
Industriels Cadres moyens	48,5	54,0	16,3	16,4	42,2	29,5	5,2	3,3	25,9	21,0	11,1	5,2
Employés	28,4	38,0	9,3	14,7	62,3	47,3	7,6	3,4	23,1	20,6	31,6	23,3
Ouvriers	22,2	37,2	5,5	9,7	72,3	53,1	6,4	3,4	23,6	27,1	42,3	22,6
Personnel service Manoeuvre	18,2	30,1	3,6	3,6	78,2	66,3	5,7	6,5	16,8	11,8	55,7	48,0
Artisans, Clergé, Armée, Police	38,1	44,3	13,0	18,7	48,9	37,1	6,0	2,3	30,8	28,1	12,1	6,7
Etudiants	38,0	18,1	11,3	3,7	50,7	78,2	19,7	7,4	8,5	13,8	22,5	57,0

III - DISPOSITION INDIVIDUELLE DE LA VOITURE PARTICULIERE SELON LE SEXE ET LE STATUT FAMILIAL DE L'INDIVIDU

a) Situation en 73 (Tableau 3a.)

Ce qui ressort le plus clairement de l'analyse est l'extrême inégalité entre hommes et femmes face à la disposition de la voiture : 64% des hommes en âge de détenir le permis, contre 28% des femmes, conduisent au moins occasionnellement une voiture du ménage. Encore les conductrices ne sont elles conductrices principales d'une voiture que dans à peine plus de la moitié des cas, alors que les conducteurs sont à plus de 90% des conducteurs principaux; environ un conducteur principal sur cinq seulement est une femme.

Les chefs de ménage masculins, dont les 2/3 sont conducteurs, presque tous à titre principal, représentent plus de 60% des conducteurs

En regard de cette position dominante, 1/3 seulement des épouses sont conductrices, dont les 3/5 à titre non principal (occasionnellement plutôt que fréquemment, d'ailleurs).

~~LES CHEFS DE MÉNAGES FÉMININS~~ Les chefs de ménages féminins sont conductrices principales dans la même proportion que les épouses (15%); mais comme elles ne sont presque jamais conductrices fréquentes ou occasionnelles, on peut en déduire que le taux de motorisation des ménages dont le chef est féminin est lui-même peu supérieur à 15%. Ce qui les place au total dans une situation nettement inférieure aux épouses face à la disposition de la voiture, surtout si l'on inclue l'usage de la voiture comme passager.

Parmi les femmes, les descendantes (donc pour l'essentiel des jeunes de 18 à 25 ans) ont le plus fort taux de conduite principale (20%) : ce qui fait clairement ressortir que l'accès à la voiture se développe davantage chez les jeunes générations féminines.

Ceci n'efface pas pour autant la différenciation selon le sexe : 35% des descendants masculins sont conducteurs principaux.

Enfin les autres (ascendants...) ont un taux de disposition de la voiture particulière faible, avec là aussi un net écart entre hommes et femmes.

La non conduite est essentiellement du type :

- non détention du permis au sein d'un ménage motorisé pour les épouses (40% d'entre elles) ;
- captivité absolue des transports en commun pour les chefs de ménage féminins; la femme étant alors le plus souvent seule à pouvoir conduire au sein du ménage.

Chefs de ménage masculins et épouses ont sensiblement le même taux de captivité absolue (environ 21,5%) ce qui paraît logique.

Descendants et autres ne conduisent pas principalement pour les deux motifs ci-dessus dans l'ordre, avec des parts plus importantes pour le sexe féminin.

Enfin, la non utilisation du permis dans un ménage motorisé est essentiellement un phénomène féminin. A l'inverse, il est rare qu'une épouse détienne le permis sans que le ménage soit motorisé, ceci se produisant plus fréquemment chez les chefs de ménage.

Tableau 3a : DISPOSITION DE LA VOITURE PARTICULIERE SELON LE SEXE ET LE STATUT FAMILIAL

DE L'INDIVIDU

(en % des individus de plus de 18 ans)

Disposition Statut familial X sexe	V.P. ensemble	cond.			jamais cond.	dont avec permis + voiture	dont avec permis	dont avec voiture	dont captifs absolus
		principal	fréquent	occasion.					
Ensemble	138,3	35,9	3,9	5,4	54,9	2,0	4,4	21,3	27,2
. Féminin	135,6	14,8	5,8	7,5	71,9	3,0	2,1	34,4	32,4
. Masculin	141,3	59,0	1,8	3,0	36,1	0,8	7,0	6,8	21,6
Chef de ménage	100,2	53,6	1,5	2,1	42,8	0,6	7,4	3,3	31,5
. Féminin	100,3	15,0	-	0,4	84,6	0,5	7,0	6,9	70,2
. Masculin	100,2	63,4	1,8	2,6	32,2	0,6	7,5	2,4	21,7
Epouse	100,3	14,6	8,8	10,6	66,0	3,8	0,7	40,1	21,3
Descendant	431,1	27,9	1,2	5,7	65,2	2,3	2,6	37,2	23,1
. Féminin	424,5	20,3	0,9	4,7	74,2	2,9	1,8	42,1	27,3
. Masculin	437,4	35,6	1,4	6,7	56,3	1,7	3,4	32,4	18,9
Autres	131,4	12,9	0,3	2,7	84,1	3,2	2,9	44,8	33,3
. Féminin	116,6	7,5	0,5	2,7	89,3	2,7	1,8	49,8	35,0
. Masculin	163,9	24,7	-	2,7	72,7	4,2	5,4	33,7	29,4

b) Evolution de 66 à 73 (Tableau 3b)

L'analyse de l'évolution depuis 66 indique qu'il y a eu un progrès de la conduite pour toutes les catégories, sauf chez les descendants, en particulier masculins (pour lesquels il y a seulement augmentation de la part des conducteurs principaux dans l'ensemble des conducteurs).

Pour tous, la conduite principale progresse plus nettement que la conduite non habituelle ou potentielle. En particulier, il y a plus que doublement sur la période de la part de conductrices principales chez les femmes.

A l'inverse, la décroissance de la non conduite se résume essentiellement à une décroissance de la captivité absolue. En particulier, la stabilité du pourcentage d'épouses sans permis au sein d'un ménage motorisé est le résultat d'une compensation entre la diffusion du permis chez les femmes mariées et la motorisation de nouveaux ménages où l'homme est souvent le seul détenteur du permis.

Chez les descendants, la part des sans permis appartenant à un ménage motorisé augmente fortement, ce qui semblerait indiquer que la détention du permis progresse moins vite chez les jeunes que la motorisation des ménages auxquels ils appartiennent.

Tableau 3b : EVOLUTION DE LA DISPOSITION DE LA VOITURE PARTICULIERE SELON LE STATUT

FAMILIAL ET LE SEXE DE L'INDIVIDU

(en % des individus de plus de 18 ans)

Disposition V.P.	conducteur habituel		condu: non habituel non potentiel		non conducteur		dont avec permis		dont avec voiture		dont captifs absolus	
	66	73	66	73	66	73	66	73	66	73	66	73
-Ensemble	26,3	35,9	9,5	11,3	64,2	52,9	6,0	4,4	22,5	21,3	35,7	27,2
.Femmes	6,4	14,8	12,5	16,3	81,1	68,9	2,3	2,1	36,0	34,4	42,8	32,4
.Hommes	48,9	59,0	5,8	5,6	45,3	35,3	10,3	7,0	7,3	6,8	27,7	21,6
-Chef de ménage	43,9	53,6	2,8	4,2	53,3	42,2	9,8	7,4	4,6	3,3	38,9	31,5
.Femmes	6,6	15,0	1,3	0,9	92,1	84,1	4,9	7,0	7,9	6,9	79,3	70,2
.Hommes	53,7	63,4	3,3	5,0	43,0	31,6	11,1	7,5	3,8	2,4	28,1	21,7
↳ Epouses	5,8	14,6	16,5	23,2	77,7	62,2	1,5	0,7	41,5	40,1	34,7	21,3
-Descendants	23,9	27,9	17,0	9,2	59,0	62,9	5,3	2,6	25,8	37,2	27,9	23,1
.Femmes	11,4	20,3	15,4	8,5	73,2	71,3	3,1	1,8	37,5	42,1	32,6	27,3
.Hommes	33,5	35,6	18,2	9,8	48,3	54,6	7,0	3,4	16,9	32,4	24,4	18,9
-Autres	6,3	12,9	5,2	6,2	88,4	80,9	2,9	2,9	52,6	44,8	32,9	33,3
.Femmes	2,9	7,5	1,8	5,9	95,2	86,6	1,8	1,8	59,2	49,8	34,2	35,0
.Hommes	14,3	24,7	10,2	6,9	75,4	68,5	5,2	5,4	39,6	33,7	30,6	29,4



#### IV - DISPOSITION INDIVIDUELLE DE LA VOITURE PARTICULIERE ET AGE DE L'INDIVIDU

a) Situation en 73 (Tableau 4a)

C'est entre 25 et 45 ans que la disposition individuelle de la V.P. est maximum; près de la moitié des individus de cette tranche d'âge sont conducteurs principaux (contre 35% environ en moyenne), près des 2/3 conduisent au moins occasionnellement (contre 55% en moyenne)

De 45 à 55 ans, la disposition de la V.P. est encore supérieure à la moyenne, et les conducteurs l'emportent faiblement sur les non-conducteurs

---

Les moins de 25 ans constituent la seule catégorie à avoir plus de la moitié de ses non conducteurs membres d'un ménage motorisé. Le phénomène est plus accentué chez les étudiants (résidant en plus grande proportion chez leurs parents) que chez les jeunes travailleurs.

Au delà de 55 ans, la disposition de la V.P. baisse sensiblement : environ 70% de non-conducteurs avant 65 ans, 86% au delà. Parmi ces non-conducteurs on dénombre une large majorité de captifs absolus. Enfin, la conduite occasionnelle, phénomène décroissant avec l'âge, perd toute importance chez ces catégories.

---

Tableau 4a

DISPOSITION DE LA VOITURE PARTICULIERE SELON L'AGE DE L'INDIVIDU

(en % des individus de plus de 18 ans)

dispositif V.P. age X occupation	(en % des individus de plus de 18 ans)								
	ensemble	cond. principal	cond. fréquent	cond. occasion	jamais cond.	dont avec permis+ voiture	dont avec permis	dont avec voiture	dont captifs absolus
Ensemble	138,3	35,9	3,9	5,4	54,9	2,0	4,4	21,3	27,2
1	43,7	50,9	4,2	5,6	39,2	1,5	4,2	15,1	18,4
2	19,2	19,8	1,9	11,8	66,5	1,8	2,1	47,9	18,7
3	20,2	14,9	3,1	4,6	77,4	2,7	6,4	24,9	43,4
4	7,3	8,4	4,6	4,1	82,8	2,4	0,7	41,2	38,5
18-24 ans		28,1	2,6	6,9	62,5	1,8	2,2	37,4	21,0
dont 1	70,7	34,8	2,2	5,7	57,2	1,7	2,4	32,6	20,5
2	16,3	15,4	0,6	13,5	70,2	2,1	1,9	49,8	16,8
3	9,1	9,6	6,4	3,9	80,1	2,5	2,2	56,8	18,6
4	3,9	-	9,0	6,9	84,2	-	-	28,7	55,5
25-34 ans		49,3	8,0	9,6	33,0	1,6	3,6	15,4	12,4
dont 1	77,0	59,1	6,7	8,4	25,8	1,7	4,1	8,3	11,8
2	1,3	71,7	15,0	-	13,4	-	5,4	8,0	-
3	14,7	14,4	11,3	17,0	57,3	1,4	2,0	42,2	11,8
4	7,0	10,4	14,5	9,9	65,2	1,8	1,6	39,0	22,8
35-44 ans		48,9	6,7	8,0	36,4	1,9	3,6	16,9	14,0
dont 1	77,5	58,5	6,6	7,1	27,8	0,8	4,6	9,2	13,3
2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	12,9	19,3	8,3	14,7	57,8	8,1	0,9	32,2	15,6
4	9,6	11,6	4,7	6,6	77,1	2,2	-	59,3	15,6
45-54 ans		44,4	3,4	4,3	48,0	2,1	3,6	22,9	19,4
1	74,0	54,4	2,4	3,9	39,3	1,7	4,4	15,4	17,8
2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	14,7	14,9	7,2	6,3	71,6	2,5	1,7	42,3	25,0
4	11,1	15,1	5,3	4,1	75,6	4,2	0,5	48,0	22,9
55-64 ans		26,0	1,6	2,0	70,4	2,7	4,2	22,8	40,7
dont 1	49,7	35,8	1,7	1,1	61,4	1,8	5,0	16,0	38,6
2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	37,3	20,0	1,6	2,8	75,5	3,8	4,6	25,4	41,7
4	12,9	6,0	0,7	2,8	90,5	3,4	-	41,4	45,6
+de 65 ans		12,8	0,1	0,9	86,2	1,8	8,9	15,3	60,3
dont 1	5,7	32,2	-	0,9	65,8	2,2	12,8	5,3	45,6
2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	79,5	13,2	-	1,9	85,7	1,9	10,0	13,8	60,1
4	14,8	2,9	0,7	-	96,4	1,2	1,5	27,1	66,5

b) Evolution de 66 à 73 (Tableau 4b)

Si la progression de la disposition individuelle de la V.P. depuis 67 est générale, elle n'affecte cependant pas au même degré toutes les tranches d'âge.

Le gain le plus important concerne les 25-45 ans ; ils passent de 38% à près de la moitié de conducteurs principaux, d'environ la moitié aux 2/3 de conducteurs au moins occasionnels. Dans cet ensemble, les évolutions des 25-35 ans et 35-45 ans sont très parallèles.

Encore très importante est la progression des 45-54 ans, qui passent de 40% à 55% de conducteurs.

De 18 à 24 ans, plus que l'équilibre entre conducteurs et non-conducteurs, c'est la qualité de la (non) disposition qui s'améliore : davantage de conducteurs habituels et moins de conducteurs non habituels, davantage de non conducteurs appartenant à un ménage motorisé et moins de captifs absolus.

Au delà de 55 ans, les faits les plus marquants sont la progression des conducteurs habituels et la régression des captifs absolus.

Tableau 4b EVOLUTION DE LA DISPOSITION INDIVIDUELLE DE LA VOITURE PARTICULIERE

SELON L'AGE

(en % des individus de plus de 18 ans)

disposition V.P.  age	conducteur habituel		conducteur habituel ou potentiel		non conducteur		dont avec permis		dont avec voiture		dont captifs absolus	
	66	73	66	73	66	73	66	73	66	73	66	73
Ensemble	26,3	35,9	9,5	11,3	64,2	52,9	6,0	4,4	22,5	21,3	35,7	27,2
18-24 ans	19,0	28,1	17,5	13,5	63,5	60,6	5,8	2,2	31,0	37,4	26,7	21,0
25-34 ans	38,6	49,3	15,1	19,2	46,3	31,4	6,3	3,6	21,0	15,4	19,0	12,4
35-44 ans	38,0	48,9	11,0	16,6	51,0	32,5	5,2	3,6	21,4	16,9	24,4	14,0
45-54 ans	31,8	44,4	7,9	9,8	60,3	45,9	4,6	3,6	24,0	22,9	31,7	19,4
55-64 ans	21,2	26,0	4,8	6,3	74,0	67,7	7,0	4,2	21,8	22,8	45,2	40,7
+ de 65 ans	7,4	12,8	2,1	2,8	90,5	84,4	7,2	8,9	18,1	15,3	65,2	60,3

V - DISPOSITION INDIVIDUELLE DE LA VOITURE PARTICULIERE SELON LA TAILLE DU MENAGE(Tableau 5)

Le caractère de bien de consommation "familial" de la V.P. ressort de l'analyse : alors qu'environ un quart des célibataires et un tiers des membres de couples sans enfants sont conducteurs, c'est plus de la moitié des individus en âge de conduire qui conduisent effectivement dans les ménages avec 1 ou 2 enfants, près de la moitié dans les ménages avec 3 enfants, et encore plus de 40% au-delà. La part au sein des conducteurs, des conducteurs non principaux augmentent avec la taille du ménage jusqu'à 3 enfants. Par contre pour les "familles nombreuses" de plus de 3 enfants elle est intermédiaire entre la part des ménages de célibataires (0%) et de couples.

La part dans l'ensemble des sans permis sans voiture, très forte chez les ménages sans enfants (65% pour les ménages d'adulte) tombe à 15-20% pour les ménages avec enfant(s). Le même phénomène, à une échelle environ six fois moindre, se produit pour les détenteurs du permis sans voiture. A l'inverse, la part des sans permis appartenant à un ménage motorisé croît avec la taille du ménage de 0 (1 adulte) à 1/3 (3 enfants et plus). Les non conducteurs avec permis et voiture représentent 2% environ du total quelle que soit la taille de ménage

Tableau 5 : DISPOSITION INDIVIDUELLE DE LA V.P. SELON LA TAILLE DU MENAGE

(en % des individus de plus de 18 ans)

Disposition V.P. Taille du ménage	conducteur principal	conducteur fréquent	conducteur occasionnel	jamais conducteur	dont avec permis voiture	dont avec permis	dont avec voiture	dont captifs absolus
Ensemble	35,9	3,9	5,4	54,9	2,0	4,4	21,3	27,2
1 adulte	24,1	-	-	75,9	-	10,4	-	65,5
2 adultes	27,2	2,2	3,6	67,0	2,4	6,9	15,5	42,2
1 ou 2 enfants	44,0	5,5	7,5	43,0	1,8	3,3	22,3	15,5
3 enfants	35,6	6,6	6,3	51,5	2,2	0,3	33,2	15,9
4 enfants	36,4	1,8	4,0	57,8	2,0	2,3	33,8	19,7

VI - DISPOSITION INDIVIDUELLE DE LA VOITURE PARTICULIERE SELON LA TAILLE DE  
COMMUNE DE RESIDENCE

a) Situation en 73 (Tableau 6a)

La disposition de la V.P. n'est pas sensiblement affectée par la taille de la commune de résidence. La part de conducteurs principaux n'est nettement inférieure à la moyenne que dans les communes de 5 000 à 10 000 habitants, nettement supérieure que dans les communes de 20 000 à 50 000 habitants. La part des conducteurs fréquents ou occasionnels dépasse la moyenne surtout dans les communes de 5 000 à 10 000 habitants, équilibrant partiellement le déficit de conducteurs principaux.

Le principal motif de non - conduite est la captivité absolue sauf là encore pour les communes de 5 000 à 10 000 habitants, où la non - conduite au sein d'un ménage motorisé l'emporte nettement. Les détenteurs du permis non - conducteurs, ne représentent une part des plus de 18 ans sensiblement supérieure à la moyenne que dans l'agglomération parisienne (plus de 10%), conséquence des obstacles à l'usage de l'automobile qu'on y rencontre.

b) Evolution de 66 à 73 (Tableau 6b)

La progression de 66 à 73 de la part des conducteurs habituels a été en moyenne plus rapide dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants. Par contre, c'est dans les grandes agglomérations et singulièrement à Paris, que la part des conducteurs non habituels ou potentiels progresse le plus.

La part des captifs absolus progresse moins qu'en moyenne dans les agglomérations de plus de 200 000 habitants. La part des non - conducteurs membres de ménages motorisés augmente faiblement pour certaines catégories d'agglomérations (moins de 10 000 habitants, 50 000 à 200 000 habitants).

Tableau 6a : DISPOSITION INDIVIDUELLE DE LA VOITURE PARTICULIERE SELON LA COMMUNE DE

RESIDENCE DU MENAGE

(en % des individus de plus de 18 ans)

<u>Disposition V.P.</u> <u>Commune</u> <u>nombre</u> <u>d'habitants</u>	<u>conducteur</u> <u>principal</u>	<u>conducteur</u> <u>fréquent</u>	<u>conducteur</u> <u>occasion.</u>	<u>jamais</u> <u>conducteur</u>	<u>dont avec</u> <u>permis +</u> <u>voiture</u>	<u>dont avec</u> <u>permis</u>	<u>dont avec</u> <u>voiture</u>	<u>dont cap.</u> <u>absolus</u>
Ensemble	35,9	3,9	5,4	54,9	2,0	4,4	21,3	27,2
Rurales	36,7	5,2	4,2	53,9	1,2	3,0	22,1	27,6
-de 5 000	37,2	3,7	5,1	54,0	1,5	3,5	21,0	27,9
5 000-10 000	27,0	5,2	7,7	60,1	1,6	4,2	32,3	22,0
10 000-20 000	37,9	2,8	5,2	54,1	1,1	4,7	19,6	28,7
20 000-50 000	43,5	4,0	6,2	46,4	2,2	3,5	17,3	23,3
50 000-100 000	36,8	2,0	6,8	54,4	2,3	3,8	22,4	25,9
100 000-200 000	33,9	4,2	5,2	56,7	1,8	4,5	23,9	26,6
200 000-2000 000	34,5	3,4	4,6	57,4	2,2	5,0	20,7	29,6
Agglo. PARIS	34,8	2,8	6,7	55,7	3,4	7,1	18,0	27,3



Tableau 6b : EVOLUTION DE LA DISPOSITION INDIVIDUELLE DE LA VOITURE PARTICULIERE SELON LA  
COMMUNE DE RESIDENCE DU MENAGE

(en % des individus de plus de 18 ans)

Disposition V.P. Commune (nombre d'habitants)	conducteur habituel		cond. non habituel ou potentiel		jamais conducteur		dont avec permis		dont avec voiture		dont captifs absolus	
	66	73	66	73	66	73	66	73	66	73	66	73
Ensemble	26,3	35,9	9,5	11,3	64,2	52,9	6,0	4,4	22,5	21,3	35,7	27,2
Rurales	24,4	36,7	9,2	10,6	66,4	52,7	5,2	3,0	24,1	22,1	37,1	27,6
-de 10 000	25,8	32,4	9,3	12,3	64,9	55,3	5,2	3,8	22,3	26,3	37,4	25,2
10 000-50 000	28,2	41,3	9,9	11,1	61,9	47,7	5,4	4,0	22,6	18,2	33,9	25,5
50 000-100 000	28,6	36,8	11,0	11,1	60,4	52,1	6,9	3,8	21,6	22,4	31,9	25,9
100 000-200 000	27,6	33,9	10,0	11,2	62,4	55,0	4,2	4,5	21,2	23,9	37,0	26,6
+de 200 000	26,7	34,5	8,8	10,2	64,5	55,3	6,4	5,0	22,5	20,7	35,6	29,6
Agglo. PARIS	28,6	34,8	9,7	12,9	61,9	52,4	8,1	7,1	20,7	18,0	33,1	27,3

VII - DISPOSITION INDIVIDUELLE DE LA VOITURE PARTICULIERE SELON LA DISTANCE

DOMICILE - TRAVAIL (Tableau 7)

L'éloignement du lieu de travail apparaît, toutes choses égales par ailleurs, comme une incitation à :

- La motorisation du ménage : alors qu'en deça de 10 Kms de distance domicile - travail, un quart environ des travailleurs de plus de 18 ans appartiennent à un ménage non motorisé (21,7% pour les travailleurs à domicile) cette part tombe à 16% de 10 à 20 Kms, puis 12,4% au delà de 20 Kms

- La détention du permis : 34,1% des travailleurs éloignés de 1 à 10 Km de leur domicile ne détiennent pas le permis (moyenne des travailleurs : 33,5%). Cette part atteint 37,9% à domicile, 38,3% en deça de 1 Km. Elle tombe à 24,9% de 10 à 20 Kms, à 16,8% au delà de 20 Kms

- La conduite : de 60% ou moins de conducteurs en deça de 10 Kms de distance domicile - travail, on passe à environ 70% de 10 à 20 Kms, 76% au delà de 20 Kms.

Au surplus, l'usage de la voiture pour de longs déplacements domicile - travail est nettement corrélié avec la qualité de conducteur principal. Les travailleurs conducteurs sont conducteurs principaux à 77,4% lorsqu'ils travaillent à domicile, à 77,8% à moins de 1 Km, à 86,5% de 1 à 10 Kms, à 87,8% de 10 à 20 Kms, à 90,1 au delà de 20 Kms.

Tableau 7: DISPOSITION INDIVIDUELLE DE LA V.P. SELON LA DISTANCE DOMICILE-TRAVAIL

(en % des individus de plus de 18 ans)

Disposition V.P. Distance domicile travail (Km)	conducteur principal	conducteur fréquent	conducteur occasionnel	jamais conducteur	dont avec permis + voiture	dont avec permis	dont avec voiture	dont captifs absolus
Ensemble	35,9	3,9	5,4	54,9	2,0	4,4	21,3	27,2
Travailleurs	50,9	4,2	5,6	39,2	1,5	4,2	15,1	18,4
à domicile	43,6	7,0	5,6	43,7	1,6	4,2	20,4	17,5
- de 1Km	43,9	3,5	9,1	43,6	1,1	4,2	16,6	21,7
1 à 10 Km	52,0	4,0	4,2	39,9	1,4	4,4	13,7	20,4
10 à 20 Km	60,9	2,5	6,0	30,6	2,4	3,4	12,3	12,6
+ de 20 Km	68,5	2,0	5,5	24,0	2,2	5,0	9,4	7,4