

SERVICE
DES AFFAIRES ECONOMIQUES
ET INTERNATIONALES

ETUDES TRANSPORTS

SAEI

CDAT
4870

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

LES MENAGES ET LE TRANSPORT

Dossier N°3

LA VOITURE PARTICULIERE EN MILIEU URBAIN

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

Il n'est pas sans 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 1/2000. 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 dépenses de parking consenties par les ménages

Par ailleurs, l'appréciation du caractère urbain d'un déplacement automobile est entièrement laissée à l'enquête, à qui il est seulement demandé quelle part de son kilométrage est effectuée sur route et en ville. Il est donc à craindre que la délimitation du milieu urbain varie d'un individu à l'autre, en particulier selon qu'il habite en centre ville ou en milieu rural.

Enfin, les déplacements urbains des ménages sont ventilés selon la catégorie de commune de résidence de ces ménages, et non suivant la catégorie de commune où ces déplacements sont effectués. Il n'est donc pas possible de rapporter des kilométrages à des tranches de taille d'agglomération même si l'on peut penser que les habitants des grandes agglomérations effectuent la plus forte part de leurs déplacements urbains dans ces agglomérations.

I	- Equipement automobile des ménages selon la taille de commune de résidence	1
II	- Mobilité automobile urbaine des ménages selon la C.S.P. du chef et la taille de commune de résidence	4
III	- Motifs de déplacement automobile des ménages selon la C.S.P. du chef et la taille de commune de résidence	7
IV	- Dépenses d'équipement des ménages en automobile selon la C.S.P. du chef et la taille de commune de résidence	14
V	- Dépenses d'utilisation de l'automobile par les ménages selon le revenu et la taille de commune de résidence	16

I - EQUIPEMENT AUTOMOBILE DES MENAGES SELON LA TAILLE DE COMMUNE DE RESIDENCE (Tableau 1)

Le taux d'équipement des ménages en automobile est, en dehors de la région parisienne, assez peu sensible à la taille de l'agglomération, variant de 0,03 autour d'une moyenne de 0,73. Par contre il est élevé en banlieue parisienne (0,78) et surtout nettement en deça de la moyenne à PARIS (0,50) : importance des distances domicile-travail et conception des centres de consommation en fonction de l'automobile dans un cas, densité du réseau de transport collectif et fortes entraves à la circulation et au stationnement automobile dans l'autre, influencent donc sensiblement la motorisation des ménages.

La structure du parc des ménages en terme de puissance fiscale est proche de la moyenne dans les unités urbaines hors région parisienne: environ la moitié de véhicules de 5 à 7 CV, de 25 à 30% de véhicules de 1 à 4 CV ; environ 20% des véhicules de 8 CV et plus. Cette structure se déforme par contre aux deux extrêmes des formes urbaines: les communes rurales se distinguent par une présence plus marquée des petites cylindrées au détriment des moyennes, chacune de ces deux catégories représentant environ 40% du parc total ; les habitants de Paris possèdent en moyenne beaucoup de grosses cylindrées (30%) et peu de faibles (16%) ; le même phénomène, enfin, se retrouve en banlieue parisienne, quoique légèrement moins accentué (1 à 4 CV : 18%, 5 à 7 CV : 54%, 8 CV et plus : 28%).

La structure moyenne d'ancienneté du parc (légèrement plus de véhicules de moins de 5 ans que de plus de 5 ans) se retrouve principalement dans les unités urbaines jusqu'à 50 000 habitants. Les communes rurales s'en différencient par une plus forte proportion de véhicules âgés (55%); les unités urbaines de plus de 50 000 habitants se caractérisent par la plus grande jeunesse de leur parc, surtout de 50 000 à 100 000 habitants (57,5% de véhicules de moins de 5 ans), à Paris (64%) et en banlieue parisienne (61,5%).

Au total, la "qualité" du parc tend donc à s'accroître avec la taille de l'agglomération: parc vieux et de faible puissance en milieu rural (plus du quart de véhicules de moins de 5 CV et de plus de 5 ans, contre 18% en moyenne), parc jeune et de forte puissance en région parisienne (36% de véhicules de 5 à 7 CV et de moins de 5 ans à Paris comme en banlieue, contre 30% en moyenne ; 18% de véhicules de 8 CV et plus et de moins de 5 ans à Paris, contre 11% en moyenne).

Tableau 1

TAUX D'EQUIPEMENT DES MENAGES EN AUTOMOBILES DES DIVERSES CLASSES D'ANCIENNETE ET DE PUISSANCE FISCALE,
SELON LA COMMUNE DE RESIDENCE DU MENAGE

PUISSANCE	AGE *	Ensemble	COMMUNE RURALE	Moins de 10 000	10 000 à 20 000	20 000 à 50 000	50 000 à 100 000	100 000 à 200 000	200 000 à 2 millions	Ville de Paris	Banlieue Paris
		TOTAL	∑ - 5 5-20	0,73 0,38 0,34	0,74 0,32 0,41	0,73 0,38 0,35	0,71 0,37 0,33	0,76 0,38 0,37	0,73 0,42 0,31	0,72 0,39 0,33	0,73 0,39 0,33
1 à 4 CV	∑ - 5 5-20	0,21 0,07 0,13	0,29 0,09 0,19	0,18 0,06 0,12	0,18 0,06 0,11	0,21 0,06 0,14	0,20 0,08 0,11	0,18 0,09 0,09	0,20 0,07 0,12	0,08 0,03 0,04	0,14 0,06 0,07
5 à 7 CV	∑ - 5 5-20	0,35 0,22 0,13	0,30 0,17 0,12	0,39 0,24 0,14	0,36 0,24 0,12	0,36 0,22 0,13	0,36 0,23 0,12	0,38 0,23 0,14	0,37 0,24 0,12	0,26 0,18 0,07	0,42 0,28 0,12
8 à 11 CV	∑ - 5 5-20	0,16 0,08 0,08	0,15 0,06 0,08	0,16 0,08 0,08	0,16 0,07 0,08	0,18 0,09 0,08	0,16 0,09 0,06	0,15 0,07 0,08	0,15 0,07 0,08	0,16 0,09 0,06	0,22 0,12 0,09

*Taille d'agglomération (Nombre d'habitants)

II - MOBILITE AUTOMOBILE URBAINE DES MENAGES SELON LA CSP DU CHEF
ET LA TAILLE DE COMMUNE DE RESIDENCE (Tableau 2)

La mobilité automobile des ménages en milieu urbain augmente de manière assez sensible avec la taille de l'unité urbaine : ce constat de base s'applique tant aux kilométrages moyens réalisés en ville qu'à leur part dans l'ensemble des kilométrages parcourus . Seul Paris, dont les effets freins à la motorisation précédemment constatés rejaillissent sur la mobilité moyenne par ménage, fait exception.

Le kilométrage parcouru est supérieur à la moyenne à partir des unités urbaines de plus de 20 000 habitants, sauf à Paris où il lui est légèrement inférieur. Les habitants des grandes agglomérations (plus de 200 000 habitants) et surtout de la banlieue parisienne, effectuent plus de 5 000 Km par an en milieu urbain.

La part des kilométrages urbains varie globalement du simple au double : d'un quart du total pour les communes rurales, on passe à la moitié pour la banlieue parisienne. La progression est particulièrement sensible des communes rurales aux unités urbaines de moins de 10 000 habitants, et lorsqu'on dépasse 50 000 habitants.

Le kilométrage parcouru en milieu urbain est très élevé (proche de 10 000 Km par an ou supérieur) pour 3 C.S.P. : industriels-gros commerçants professions libérales et cadres supérieurs. Il est encore nettement supérieur à la moyenne chez les cadres moyens et les employés, égal à la moyenne pour les ouvriers. Les professions agricoles (après correction des réponses aberrantes chez les salariés agricoles) et plus encore les manoeuvres-gens de maison, retraités et autres inactifs parcourent un kilométrage urbain faible.

L'examen de la part urbaine du kilométrage permet de dissocier :

-les CSP correspondant à une profession d'implantation spécifiquement rurale (exploitants et salariés agricoles), pour lesquelles cette part n'excede pas 30% (après correction toujours)

-les CSP correspondant à une profession tertiaire d'implantation spécifiquement urbaine (cadres et employés) pour lesquelles cette part excède 40%

-les autres CSP pour lesquelles la part oscille entre un tiers et 40% (sauf chez les autres inactifs).

La croissance de la mobilité urbaine avec la taille de l'agglomération se vérifie pour la plupart des CSP . On peut néanmoins constater que :

-cette croissance n'est pas absolument régulière, la progression étant particulièrement sensible à partir des unités urbaines de 100 000 habitants chez les cadres et employés

-les ouvriers de l'agglomération parisienne, banlieue incluse, ont une mobilité urbaine, tant en valeur absolue qu'en part, moitié moindre de celle des ouvriers des autres grandes agglomérations

Tableau 2

MOBILITE AUTOMOBILE URBAINE DES MENAGES SELON LA CSP DU CHEF ET LA TAILLE DE COMMUNE DE RESIDENCE

C.S.P.	Taille d'agglomération (Nbre d'habitants)	TOTAL	RURALE	Taille de commune de résidence							Paris	Banlieue Paris
				Moins 10 000	10 000 à 20 000	20 000 à 50 000	50 000 à 100 000	100 000 à 200 000	200 000 à 2 millions			
TOTAL	Km urbain	3 900	2 500	3 200	2 900	4 000	4 500	4 600	5 100	3 800	5 700	
	% urbain	38,6	25	31,6	33,5	36,8	43,1	45,7	48,8	46,4	50,4	
Exploitants agricoles	Km urbain	3 200	3 000	6 000	2 800	2 500	1 300	3 500	4 200	0	5 700	
	% urbain	25,9	24	40,9	51,1	21,2	13,8	50,0	42,5	0	45,4	
Salariés agricoles	Km urbain	5 100	2 600	2 300	5 400	58 200	5 800	0	2 200	15 000	7 000	
	% urbain	46,4	30,2	29,8	38,6	100,0	55,7	0	8,9	75	58,3	
Industriels gros commerçants	Km urbain	11 800	9 900	10 000	2 706	12 900	12 100	3 600	13 800	8 300	32 000	
	% urbain	33,5	14,3	38,8	27,3	17,7	44,7	36,7	58,2	48,8	70,3	
Artisans petits commerçants	Km urbain	5 300	3 500	4 900	4 000	7 400	6 000	5 100	8 200	3 100	8 800	
	% urbain	36,4	21,6	30	33,8	43,4	49,2	45,8	57,3	45,9	59,5	
Professions libérales	Km urbain	10 700	7 600	5 100	8 000	7 800	15 400	20 800	10 800	11 200	14 300	
	% urbain	37,2	22,2	15,4	18,9	40,1	49,7	38,7	60,1	71,2	36,4	
Cadres supérieurs	Km urbain	9 600	8 300	7 100	5 800	7 800	7 000	8 300	10 500	8 900	12 600	
	% urbain	42,8	22,6	28,6	29,0	31,7	29,8	39,3	46,1	54,8	58,3	
Cadres moyens	Km urbain	6 800	5 500	4 100	4 900	5 300	3 200	7 500	8 400	4 800	8 900	
	% urbain	40,7	25,7	27,5	29,2	32,9	40,8	45,7	47,5	45,6	51,5	
Employés	Km urbain	4 800	3 600	4 100	2 900	2 900	4 300	7 400	5 000	2 100	5 600	
	% urbain	41,9	24	34,9	31,1	27,9	67,0	58,8	47,6	45,1	56,9	
Ouvriers qualifiés, Ouvriers spécialisés	Km urbain	3 900	3 500	3 300	3 200	4 000	5 000	4 800	5 200	2 600	2 300	
	% urbain	37,4	29,3	30,1	40,7	39,6	44,3	46,2	53,2	27,6	27,5	
Manœuvres, gens de maison	Km urbain	1 800	1 500	2 600	1 900	100	600	2 800	2 500	0	2 100	
	% urbain	35,2	23,1	37,5	41,4	16,8	20,4	62,7	36,6	0	78,4	
Retraités	Km urbain	900	700	1 200	800	800	1 000	1 300	1 000	500	1 700	
	% urbain	34,3	24,3	42,5	32	37,4	34,3	33,5	43,5	30,1	53,9	
Autres inactifs	Km urbain	1 500	1 200	100	800	200	1 600	800	2 700	800	2 000	
	% urbain	44,4	33,0	20,5	31,4	65,1	29,7	39,5	49,1	59,7	74,4	

III - MOTIFS DE DEPLACEMENT AUTOMOBILE DES MENAGES SELON LA CSP
DU CHEF ET LA TAILLE DE COMMUNE DE RESIDENCE

a) déplacements domicile-travail (Tableau 3a)

La mobilité automobile pour motif domicile-travail est peu constatée suivant la taille des unités urbaines ; elle est cependant maximum en milieu rural et dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants hors Paris, minimum dans les unités urbaines de 10 000 à 20 000 habitants et à Paris.

Cette configuration se retrouve pour les C.S.P. représentées dans les différentes tailles d'agglomération de façon significative, avec des disparités considérables de part relative de ce motif d'une C.S.P. à l'autre (de moins de 1/5 du total pour les cadres supérieurs à plus du tiers pour les manoeuvres-gens de maison).

b) déplacements professionnels (tableau 3b)

C'est en milieu rural que ce motif occupe la part et engendre le kilométrage les plus élevés, sous l'influence principale de la C.S.P. exploitants agricoles.

Si l'analyse en fonction de la taille de l'agglomération, globalement comme pour chaque C.S.P., ne permet pas de dégager des tendances nettes, on peut noter que sa structure de C.S.P. dote la banlieue de Paris de la plus faible part de déplacements automobiles consacrés au motif domicile-travail

c) déplacements de week-end (tableau 3c)

Le phénomène le plus apparent est évidemment la faible proportion des déplacements de week-end en milieu rural et dans les unités urbaines de moins de 10 000 habitants. Si la faiblesse des déplacements de week-end des C.S.P. agricoles en est la cause principale, ce constat peu néanmoins être établi pour la plupart des C.S.P. ; résider "à la campagne" incite donc peu à la mobilité de week-end.

Au delà de 10 000 habitants, si la logique des variations selon la taille de l'agglomération est variable selon la C.S.P., le niveau d'ensemble est élevé, avec une part toujours proche du cinquième du total des déplacements.

d) déplacements de vacances (tableau 3d)

S'il y a globalement croissance du kilométrage parcouru pour motif vacances comme de la part qui lui est réservée avec la taille de l'agglomération, on remarque surtout le faible niveau du milieu rural et le niveau élevé de l'agglomération parisienne.

L'amplitude de l'écart de mobilité entre zone rurale et agglomération parisienne apparaît plus élevé pour les C.S.P. basses (employés et ouvriers) que pour les C.S.P. hautes (cadres supérieurs et professions libérales).

e) autres déplacements personnels (tableau 3e)

La mobilité pour autres motifs personnels est décroissante en part et souvent en valeur absolue lorsque la taille de l'agglomération croît. Elle est particulièrement élevée en deçà de 20 000 habitants, et particulièrement faible à Paris.

Ce constat se vérifie pour l'ensemble des C.S.P.

Tableau 3 a MOBILITE AUTOMOBILE DES MENAGES POUR MOTIF DOMICILE-TRAVAIL, SELON
LA CSP DU CHEF ET LA TAILLE DE COMMUNE DE RESIDENCE

C.S.P.	Taille d'agglomération (Nombre d'habitants)	TOTAL	RURALE	Moins de								Ville de Paris	Banlieue Paris
				10 000	10 000 à 20 000	20 000 à 50 000	50 000 à 100 000	100 000 à 200 000	200 000 à 2 M				
TOTAL	Km %	24 23,1	26 25,8	22 21,7	15 17,7	23 20,4	22 20,7	24 23,9	24 23,1	14 20,1	29 23,6		
Exploitants agricoles	Km %	22 18,1	22 17,8	25 22,3	0	40 32,9	0	0	10 10,8	0	27 21,3		
Salariés agricoles	Km %	30 27,7	26 30,7	15 19,3	10 7,4	102 17,6	16 15,6	0	205 84,4	150 75	0		
Industriels gros commerçants	Km	57 15,5	86 12,1	28 10,8	0	162 22,2	63 23,2	8 6,6	18 6,6	22 12,9	128 29,9		
Artisans-pêcheurs Petits commerçants	Km %	24 16,6	33 26,2	22 12,9	21 17,5	16 9,1	26 21,6	17 15,0	25 17,6	6 7,6	19 13,1		
Professions libérales	Km %	44 15,0	72 20,9	18 5,3	10 2,8	63 32,3	47 15,2	169 31,5	21 10,3	12 7,6	35 8,8		
Cadres supérieurs	Km %	56 19,9	86 23,7	53 21,7	27 13,6	48 19,6	41 17,2	40 18,5	49 21,3	34 20,3	58 18,9		
Cadres moyens	Km %	40 24,3	64 30,6	28 19,0	28 16,8	34 21,2	38 27,5	41 25,1	44 24,7	18 17,3	42 24,1		
Employés	Km %	27 24,7	53 35,1	17 14,7	22 24,2	24 21,0	20 15,1	27 22,8	27 26,1	13 27,0	25 24,9		
Ouvriers qualifiés, ouvriers spécialisés, Marins	Km %	33 31,9	45 38,4	36 32,4	18 22,7	23 23,2	27 24,3	35 33,5	28 30,0	30,0 27,1	30 36,1		
Manoeuvres, gens de maisons	Km %	17 34,1	28 42,1	24 35,1	12 29,9	0	18 60,0	15 33,8	13 19,8	0	9 32,3		
Retraités	Km %	3 11,3	4 14,3	3 10,8	1 3,4	5 19,9	2 6,0	4 9,4	1 4,7	1 8,6	5 14,3		
Autres inactifs	Km %	6 18,1	6 15,7	0 8,3	2 9,1	3 11,5	9 15,5	2 9,2	12 21,0	5 39,6	6 35,5		

Km : Kilométrage réalisé par le ménage pour ce motif (en centaines de Km)
% : part de ce motif dans la mobilité automobile totale du ménage

Tableau 3b

**MOBILITE AUTOMOBILE DES MENAGES POUR MOTIF PROFESSIONNEL, SELON
LA CSP DU CHEF ET LA TAILLE DE COMMUNE DE RESIDENCE**

C.S.P.	Taille d'agglomération Nombre (d'habitants)	TOTAL	RURAL	Moins de 10 000	10 000 à 20 000	20 000 à 50 000	50 000 à 100 000	100 000 à 200 000	200 000 à 2 M	Ville de Paris	Banlieue de Paris
TOTAL	Km %	19 18,8	24 23,7	18 18,2	14 16,7	23 21,3	19 17,7	15 14,4	19 18,1	14 19,5	17 13,5
Exploitants agricoles	Km %	45 36,5	47 37,4	36 32,1	28 50,0	37 30,3	32 33,7	50 71,4	25 27,3	0	0
Salariés agricoles	Km %	24 21,7	5 5,8	18 23,3	0	369 63,4	54 52,2	0	11 4,4	0	0
Industriels gros commerçants	Km %	188 51,5	444 62,2	137 52,9	18 18,2	390 53,5	125 47,4	71 58,3	118 42,5	51 30,1	155 36,2
Artisans Pêcheurs	Km %	59 40,0	71 43,4	70 41,7	49 41,9	79 46,5	38 31,4	45 40,4	47 32,7	17 23,3	50 34,6
Professions libérales	Km %	113 39,0	73 21,3	185 55,5	168 71,2	68 34,9	109 35,2	0	78 38,1	72 46,0	216 54,9
Cadres supérieurs	Km %	56 22,5	123 34,0	48 19,6	60 30,2	88 36,0	71 29,9	40 16,7	62 26,8	45 28,0	33 10,8
Cadres moyens	Km %	29 17,7	47 22,8	25 17,1	40 24,0	26 16,0	12 8,8	29 17,9	33 18,9	22 21,1	24 13,6
Employés	Km %	23 21,0	30 20,2	30 25,2	2 2,5	15 13,3	58 44,0	26 22,1	21 19,8	5 10,0	18 18,4
Ouvriers quali- fiés, Marins	Km %	4 3,5	4 3,5	3 2,9	3 3,3	1 1,3	3 2,7	2 1,7	7 7,4	6 5,2	2 2,0
Manoeuvres Gens de maison	Km %	1 1,3	1 1,0	0	0	0	4 10,1	0	0	0	0
Retraités	Km %	2 6,7	3 8,8	1 1,9	0	1 2,1	1 4,6	2 4,5	1 5,5	1 6,4	5 14,5
Autres inactifs	Km %	2 6,4	3 3,2	0	0	0	4 6,9	0	4 6,1	1 5,3	4 15,3

Km : kilométrage réalisé par le ménage pour ce motif (en centaines de Km)
% : part de ce motif dans la mobilité automobile totale du ménage

Tableau 3c MOBILITE AUTOMOBILE DES MENAGES POUR MOTIF WEEK-END, SELON LA
C.S.P. DU CHEF ET LA TAILLE DE COMMUNE DE RESIDENCE

C.S.P.	Taille d'agglomération (Nombre d'habitants)		TOTAL	RURAL	Moins de 10 000	10 000 à 20 000	20 000 à 50 000	50 000 à 100 000	100 000 à 200 000	200 000 à 2 M	Ville de Paris	Banlieue Paris
	Km	%										
TOTAL	Km	%	17	11	15	18	22	22	19	18	15	24
			16,5	10,8	15,3	21,2	20,1	20,6	19,1	16,7	20,7	19,7
Exploitants agricoles	Km	%	12	12	15	10	13	5	0	9	0	17
			10,0	9,8	13,3	18,1	10,7	5,2	0	9,8	0	13,1
Salariés agricoles	Km	%	11	7	10	0	72	2	0	5	0	7,0
			10,0	8,5	13,6	0	12,4	1,7	0	2,2	0	58,3
Industriels gros commerçants	Km	%	37	59	22	36	20	19	11	50	22	28
			10,2	8,3	3,6	36,4	11,0	6,8	8,9	18,1	13,0	6,5
Artisans Pêcheurs, petits commerçants	Km	%	17	13	18	11	23	19	23	18	19	19
			11,3	7,7	11,1	9,7	13,5	15,3	20,7	12,5	25,7	13,3
Professions libérales	Km	%	37	30	32	32	32	20	58	130	28	31
			12,8	8,6	9,6	9,6	8,5	10,0	18,7	24,1	13,7	7,9
Cadres supérieurs	Km	%	43	35	49	37	29	37	34	34	29	72
			17,5	9,7	20,0	18,5	11,7	15,7	15,8	14,5	17,8	23,3
Cadres moyens	Km	%	30	19	26	36	29	32	30	31	24	38
			18,0	8,9	17,8	21,7	18,0	23,3	18,3	17,4	22,7	21,8
Employés	Km	%	19	18	15	23	32	18	20	18	13	16
			17,1	12,3	12,6	25,4	18,0	13,3	17,1	17,0	28,0	15,7
Ouvriers qualifiés, ouvriers spécialisés, Marins	Km	%	20	17	17	18	29	30	23	17	15	15
			19,1	14,7	15,3	22,6	21,7	26,9	21,7	18,5	13,6	18,5
Manoeuvres Gens de maison	Km	%	7	6	6	7	4	4	4	14	0	5
			13,5	9,6	9,1	17,7	47,2	14,3	8,6	20,9	0	19,8
Retraités	Km	%	5	3	6	8	5	7	8	4	5	4
			17,1	11,2	24,2	29,7	18,6	23,0	22,5	17,3	29,5	13,4
Autres inactifs	Km	%	8	6	2	9	8	14	6	11	3	6
			21,2	15,8	34,8	35,5	28,6	25,1	30,0	18,4	25,2	21,9

Km : Kilométrage réalisé par le ménage pour ce motif (en centaines de Km)

% : part de ce motif dans la mobilité automobile totale du ménage

Tableau 3d MOBILITE AUTOMOBILE DES MENAGES POUR MOTIF VACANCES, SELON LA CSP
DU CHEF ET LA TAILLE DE COMMUNE DE RESIDENCE

C.S.P.	Taille d'agglomération (Nombre d'habitants)	TOTAL	RURAL	Taille de commune de résidence						Ville de Paris	Banlieue Paris
				Moins de 10 000	10 000 à 20 000	20 000 à 50 000	50 000 à 100 000	100 000 à 200 000	200 000 à 2 M		
TOTAL	Km %	14 13,2	6 5,9	11 10,9	11 12,4	13 12,0	16 15,2	14 14,4	17 16,6	16 22,5	25 20,3
Exploitants agricoles	Km %	4 3,2	3 2,8	6 5,0	0	2 1,8	0	0	11 11,8	0	38 30,5
Salariés agricoles	Km %	2 7,1	6 7,1	8 10,7	43 30,5	0	15 14,4	0	16 6,7	50 25,0	20 16,7
Industriels gros commerçants	Km %	29 7,9	20 2,8	29 11,1	23 22,7	48 6,6	17 6,4	12 9,8	28 10,1	46 27,2	45 10,5
Artisans pêcheurs petits commerçants	Km %	15 10,0	9 5,7	16 9,7	6 5,2	13 7,6	19 15,6	9 8,0	20 14,1	23 31,2	30 20,3
Professions libérales	Km %	30 10,4	36 10,5	35 10,4	5 1,3	6 3,1	39 12,6	61 11,3	26 12,7	13 8,2	54 13,7
Cadres supérieurs	Km %	44 17,5	35 9,8	49 20,0	37 18,5	29 11,7	37 15,7	31 15,8	34 14,5	29 17,8	72 23,3
Cadres moyens	Km %	27 16,3	21 10,2	25 17,3	24 14,5	32 20,0	24 17,0	24 14,3	27 15,1	26 25,1	34 19,7
Employés	Km %	14 13,0	5 3,7	16 14,0	13 14,7	11 9,3	15 11,2	15 12,8	16 15,7	9 20,1	20 19,9
Ouvriers qualifiés, ouvriers spécialisés, Marins	Km %	13 12,3	6 6,6	10 2,9	10 13,2	14 14,4	16 13,8	14 13,1	14 14,6	29 26,6	16 19,1
Manoeuvres Gens de maison	Km %	6 12,1	2 2,5	4 5,3	3 3,3	1 9,0	3 9,0	1 2,9	24 34,8	1 10	4 14,3
Retraités	Km %	4 14,5	2 7,4	3 10,2	4 14,2	2 8,6	8 26,0	7 17,3	5 22,2	5 33,6	7 22,0
Autres inactifs	Km %	5 15,1	1 1,8	0	2 5,3	8 14,5	4 18,0	16 27,5	0 1,7	0 1,7	2 3,7

Km : Kilométrage réalisé par le ménage pour ce motif (en centaines de Km)
% : part de ce motif dans la mobilité automobile totale du ménage.

Tableau 3 e

MOBILITE AUTOMOBILE DES MENAGES POUR AUTRES MOTIFS DE DEPLACEMENTS PERSONNELS,
SELON LA CSP DU CHEF ET LA TAILLE DE COMMUNE DE RESIDENCE

C.S.P.	Taille d'agglomération (Nombre d'habitants)		TOTAL	RURAL	MOINS DE						VILLE DE PARIS	BANLIEUE PARIS
					10 000	10 000 à 20 000	20 000 à 50 000	50 000 à 100 000	100 000 à 200 000	200 000 à 2M		
TOTAL	Km		29	34	34	28	29	27	28	27	12	29
	%		28,3	33,8	33,8	32,0	26,2	25,8	28,2	25,7	17,1	22,9
EXPLOITANTS AGRICOLES	Km		39	40	30	18	30	58	20	37	-	44
	%		32,2	32,2	27,3	31,9	24,2	61,1	28,6	40,3	-	35,1
SALARIES AGRICOLES	Km		37	41	25	87	38	17	-	5	-	30
	%		33,4	47,8	33,1	62,2	6,6	16,1	-	2,2	-	25,0
INDUSTRIELS GROS COMMERÇANTS	Km		55	104	43	23	49	44	20	63	29	72
	%		14,9	14,6	16,7	22,7	6,7	16,2	16,3	22,6	16,8	16,9
ARTISANS PECHEURS PETITS COM.	Km		33	38	41	30	40	20	18	33	9	27
	%		22,1	23,0	24,6	25,6	23,3	16,1	15,9	23,2	12,1	18,8
PROFESSIONS LIBERALES	Km		66	132	64	61	38	57	177	52	28	57
	%		22,8	38,6	19,3	16,3	19,7	18,4	33,1	25,2	18,0	14,6
CADRES SUPERIEURS	Km		56	85	69	56	49	47	57	45	26	75
	%		22,4	23,4	28,1	28,1	20,2	20,0	26,8	19,7	16,1	24,2
CADRES MOYENS	Km		39	57	42	39	40	33	39	42	14	36
	%		23,7	27,5	28,9	23,0	24,8	23,5	23,9	23,9	13,7	20,9
EMPLOYES	Km		26	43	39	30	33	22	30	22	7	21
	%		24,2	28,8	33,5	33,2	28,4	16,4	25,2	21,4	14,9	21,1
OUVRIERS QUALIFIES OUVRIERS SPECIALISES, MARINS	Km		34	43	45	30	32	36	31	28	30	20
	%		33,2	36,7	40,6	38,2	32,4	32,2	30,1	29,4	27,4	24,3
MANOEUVRES GENS DE MAISON	Km		20	29	35	17	4	5	20	17	-	9
	%		38,9	44,8	50,5	44,1	43,8	16,7	44,5	24,5	-	33,6
RETRAITES	Km		14	17	14	14	13	12	17	11	3	11
	%		50,3	58,4	52,7	52,7	50,8	40,4	46,3	50,3	21,8	35,9
AUTRES INACTIFS	Km		14	22	2	13	16	21	9	16	14	8
	%		39,2	58,4	43,0	55,4	54,7	38,0	42,4	27,0	28,1	30,2

Km : Kilométrage réalisé par le ménage pour ce motif (en centaines de Km)
% : part de ce motif dans la mobilité automobile totale du ménage

IV - DEPENSES D'EQUIPEMENT DES MENAGES EN AUTOMOBILE SELON LA CSP
DU CHEF ET LA TAILLE DE COMMUNE DE RESIDENCE (Tableau 4.)

Si l'on excepte les unités urbaines de moins de 10 000 habitants, le coût moyen d'achat d'une automobile a tendance à croître avec la taille de l'agglomération : inférieur à 8 500 F en milieu rural, compris entre 8 500 et 9 000 F dans les agglomérations hors région parisienne, supérieur à 9 000 F à Paris et dans sa banlieue. Si la plus faible proportion d'achats d'occasion explique principalement l'élévation du coût moyen dans les unités urbaines de moins de 10 000 habitants, c'est au contraire (particulièrement à Paris où la part des véhicules d'occasion est la plus forte), l'élévation du coût moyen d'achat des véhicules d'occasion qui en est responsable. Le coût d'achat des véhicules neufs varie moins avec la taille de l'agglomération, sauf en milieu rural où sa faiblesse explique le niveau du coût moyen global.

C'est principalement le coût d'achat des véhicules d'occasion qui explique la variation du coût moyen avec les C.S.P., de façon nettement corrélée avec le niveau de revenu des diverses C.S.P.

Tableau 4 COUT D'ACHAT MOYEN D'UNE AUTOMOBILE SELON LA C.S.P. DU CHEF DE MENAGE ET LA TAILLE DE COMMUNE DE RESIDENCE

	Ensemble	Rurales	- 10 000	10 000 à 20 000	20 000 à 50 000	50 000 à 100 000	100 000 à 200 000	+ 200 000	Paris	Banlieue
Ensemble	8 930 15 179 5 474	8 262 14 587 5 278	9 565 15 283 5 499	8 648 15 973 4 559	8 464 16 918 4 404	8 862 14 169 5 448	8 667 15 329 5 428	8 924 15 429 5 419	9 379 15 978 7 093	9 995 15 061 6 582
Exploitants agricoles	7 872 13 276 4 806	8 075 14 592 4 754	6 794 11 016 4 431	/	6 942 14 600 2 905	7 000 0 7 000	/	4 718 0 13 000	/	/
Salariés agricoles	4 547 2 102 64 711	4 194 4 656 4 641	5 776 19 070 3 695	4 000 0 4 000	2 875 0 5 500	5 900 0 5 900	/	/	/	/
Industriels gros commerçants	14 448 19 000 1 211	13 858 15 871	11 410 25 500 8 525	/	27 779 27 779	/	5 579 0 5 579	10 979 13 934 4 000	/	18 733 18 733
Artisans pêcheurs petits commerçants	10 613 17 234 6 351	9 838 18 078 5 679	12 939 17 613 7 464	9 495 15 569 1 500	6 917 14 045 4 995	21 041 27 039 13 469	10 800 11 756 10 325	10 879 17 977 6 000	3 428 4 765	10 737 13 277 10 903
Professions libérales	12 575 12 220 3 493	14 156 14 156	14 750 15 887 9 600	/	15 887 15 887 15 887	14 750 22 000 7 500	2 421 0 2 421	13 612 13 512 0	12 995 12 995 0	000 0 600
Cadres supérieurs	10 616 15 210 7 462	9 972 14 414 11 535	10 035 14 918 5 505	16 884 18 518 10 000	10 373 15 754 8 200	9 934 12 485 7 768	12 974 22 799 6 426	11 386 18 945 5 932	8 640 14 520 11 930	10 245 14 213 5 970
Cadres moyens	5 349 14 579 6 040	8 434 13 958 5 812	8 854 19 705 5 676	9 201 15 808 5 169	9 470 15 791 5 866	7 175 14 776 3 716	10 068 14 911 6 528	9 018 14 579 5 779	10 499 17 269 6 465	10 529 14 550 7 232
Employés	8 482 14 432 4 847	5 398 8 364 4 345	10 531 15 969 5 291	7 263 16 000 4 118	8 765 18 268 3 185	8 326 12 461 3 561	7 253 13 393 5 761	11 040 15 204 7 071	9 876 15 908 3 500	9 953 15 130 4 757
Ouvriers qualifiés Ouvriers spécialisés	7 958 15 253 4 918	7 622 15 486 5 014	9 019 14 565 5 173	7 474 15 441 4 231	6 716 16 081 4 203	8 996 14 477 5 986	7 521 14 550 4 047	7 074 14 897 4 708	10 979 15 478 5 314	9 081 17 845 5 150
Manoeuvre, gen de maison	6 922 17 449 4 137	5 031 0 5 031	4 839 11 015 3 859	800 0 800	2 000 0 2 000	9 830 20 674 4 217	17 670 17 670 0	4 750 0 4 750	/	20 320 20 320 0
Retraités	9 053 14 159 5 610	8 140 13 394 5 423	10 259 13 696 6 709	11 122 15 116 6 961	8 664 16 706 1 756	6 693 16 000 5 172	9 494 14 582 5 286	8 124 13 393 5 783	12 226 18 647	11 676 13 934 8 139
Inactifs-autres	5 784 11 636 4 124	11 493 14 164 5 750	6 060 0 6 060	3 500 0 3 500	1 500 0 1 500	5 106 7 961 2 295	1 169 13 112 4 659	7 721 13 112 4 659	6 201 9 547	1 834 2 449

ensemble X ensemble

8930

15179
5474

coût d'achat moyen d'une voiture

neuve
d'occasion

"

"

V - DEPENSES D'UTILISATION DE L'AUTOMOBILE PAR LES MENAGES SELON LE
REVENU ET LA TAILLE DE COMMUNE DE RESIDENCE (Tableau 5)

La taille d'agglomération oppose principalement du point de vue du niveau des dépenses annuelles d'utilisation les communes de plus de 200 000 habitants (plus de 5 000 F) et de moins de 200 000 habitants (entre 4 000 et 4 500 F).

La structure des dépenses d'utilisation varie peu suivant la taille d'agglomération: environ une moitié de coûts de fonctionnement, un quart de charges d'assurance et un peu moins du quart de frais d'entretien. Il convient néanmoins de noter la part plus faible des dépenses d'entretien dans les petites villes et à Paris et surtout l'importance des dépenses de parking (4% du total) dans l'agglomération parisienne.

La croissance du niveau des dépenses au delà de 200 000 habitants se vérifie plus nettement pour les revenus bas et moyens (moins de 50 000 F) que pour les hauts revenus.

Contrairement à la croissance des dépenses avec la taille de l'agglomération, la croissance avec le revenu se traduit par des déformations de la structure de dépense. La part des dépenses variables croît dans l'ensemble en liaison avec l'augmentation de la mobilité (de 46,7% de frais de fonctionnement en deçà de 30 000 F de revenu annuel à 55,8% au delà de 100 000 F) ; la part des dépenses fixes (assurance) au contraire diminue. Enfin, les frais de parking ont une importance relative supérieure au delà de 100 000 F de revenu annuel.

Tableau 5 DEPENSES AUTOMOBILES ANNUELLES DES MENAGES (HORS ACQUISITION) SELON LE REVENU ET LA TAILLE DE COMMUNE DE RESIDENCE

taille d'agglom. (Nbre hdt's)	Ensemble		5 000 à 20 000		20 000 à 50 000		50 000 à 200 000		200 000 à 2 millions		Agglo Paris	
	Revenus annuels (F)	montant %	montant %	montant %	montant %	montant %	montant %	montant %	montant %	montant %		
Ensemble total	4 846	100,00	4 111	100,0	4 567	100,0	4 339	100,0	5 288	100,0	5 650	100,0
Fonctionnement	2 423	50,00	2 100	51,1	2 253	49,3	2 196	50,6	2 608	49,3	2 810	49,7
Entretien	1 123	23,17	888	21,6	1 137	24,9	975	22,5	1 356	25,6	1 237	21,9
Assurance	1 181	24,37	1 052	25,6	1 111	24,3	1 083	25,0	1 215	23,0	1 375	24,3
Parking	119	2,46	72	1,7	66	1,4	84	1,9	109	2,1	228	4,0
0 à 30 000 total	3 706	100,0	3 082	100,0	3 691	100,0	3 438	100,0	4 409	100,0	4 013	100,0
Fonctionnement	1 729	46,7	1 457	47,3	1 716	46,5	1 551	45,1	2 097	47,6	1 904	47,4
Entretien	922	24,9	655	21,2	985	26,7	882	25,7	1 155	26,2	909	22,6
Assurance	967	26,1	910	29,5	925	25,1	926	26,9	1 151	23,8	1 947	26,1
Parking	88	2,4	61	2,0	5	1,8	79	2,3	106	2,4	153	3,8
30 000 à 50 000 total	4 870	100,0	4 525	100,0	4 537	100,0	4 698	100,0	5 282	100,0	5 064	100,0
Fonctionnement	2 475	50,8	2 411	53,3	2 353	51,9	2 561	54,5	2 608	49,4	2 422	47,8
Entretien	1 069	22,0	1 010	22,3	957	21,1	912	19,4	1 324	25,1	1 116	22,0
Assurance	1 203	24,7	1 024	22,6	1 145	25,2	1 134	24,1	1 255	23,8	1 308	25,8
Parking	124	2,5	80	1,8	82	1,8	91	1,9	95	1,8	219	4,3
50 000 à 100 000 total	7 275	100,0	7 638	100,0	7 447	100,0	7 128	100,0	7 728	100,0	6 952	100,0
Fonctionnement	3 807	52,3	4 102	53,7	3 225	43,3	3 915	54,9	4 041	52,3	3 502	51,7
Entretien	1 675	23,0	1 450	19,0	2 368	31,8	1 672	23,5	1 965	25,4	1 460	21,1
Assurance	1 626	22,3	1 995	26,1	1 827	24,5	1 475	20,7	1 545	20,0	1 648	23,7
Parking	167	2,3	91	1,2	26	0,4	65	0,9	178	2,3	269	3,5
+ de 100 000 total	10 892	100,0	8 575	100,0	16 912	100,0	8 417	100,0	10 535	100,0	10 780	100,0
Fonctionnement	6 078	55,8	5 950	69,4	11 115	65,7	4 896	58,2	6 554	62,2	5 539	51,4
Entretien	2 345	21,5	718	8,4	3 509	20,7	1 215	14,4	1 479	14,0	2 670	24,8
Assurance	2 097	19,3	1 789	20,9	2 288	13,5	2 230	26,5	2 298	21,8	2 010	18,6
Parking	372	3,4	118	1,4	0	0	76	0,9	204	1,9	560	5,2