

SERVICE
DES AFFAIRES ECONOMIQUES
ET INTERNATIONALES

ETUDES TRANSPORTS

SAEI



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

CDAT
4870

LES MENAGES ET LE TRANSPORT

DOSSIER 4

LES DEPLACEMENTS AUTOMOBILES

M. HOUEE

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 1/2 000. 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 de ménage sont représentées par un échantillon faible dans l'enquête, et que la fiabilité des informations s'en trouve affectée d'autant. Il s'agit pour l'essentiel des ménages :

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

- dont le Chef appartient aux CSP salariés agricoles, professions libérales, manoeuvres - gens de maison.

I - MOBILITE AUTOMOBILE ET REVENU

a) Situation en 73 (tableau 1a)

L'analyse du kilométrage parcouru en automobile selon le revenu permet de mettre en évidence les points majeurs suivants :

- le Kilométrage des ménages motorisés (17000Km en moyenne) est constamment croissant avec le revenu, (si l'on excepte le cas marginal des moins de 3 000 F. de revenu annuel). On passe ainsi de 10 000 Km par an pour les plus basses tranches à 30 000 Km environ pour les plus hautes. Les paliers les plus sensibles, compte tenu de notre grille de revenu, s'avèrent être 15 000 F., 30 000 F. et surtout 50 000 F. (on roule moitié plus entre 50 000 et 100 000 F. de revenu qu'entre 30 000 F. et 50 000 F.) :

- la progression du Kilométrage par voiture du ménage (14 200 Km en moyenne) suit assez bien celle du Kilométrage par ménage motorisé jusqu'à 20 000 F. de revenu. Elle lui est de plus en plus inférieure au-delà sous l'effet de la multimotorisation. En particulier, le palier des 50 000 F. est nettement moins sensible. De plus, le Kilométrage par voiture baisse, quand on franchit le seuil des 100 000 F. de revenu annuel, sous l'effet de la généralisation de la seconde voiture (on en compte environ 7 pour 10 voitures principales dans cette tranche). Au total l'écart d'un extrême à l'autre est de 9 200 à 18 400, soit 1 à 2 contre 1 à 3 par ménage motorisé ;

C'est évidemment le Kilométrage moyen par ménage, (10 200 Km en moyenne), qu'il soit ou non motorisé, qui connaît la progression la plus considérable. L'écart entre extrêmes est environs dix fois plus élevé que par ménage motorisé : on passe d'environ 1 000 Km par an en deça de 10 000 F. de revenu annuel à 30 000 Km au delà de 100 000 F.

La structure de motif la plus proche de la moyenne est celle de la tranche de revenu de 30 000 à 50 000 F. (c'est aussi celle dont le Kilométrage approche le plus le Kilométrage moyen). Au-delà de 50 000 F., on s'en écarte essentiellement par développement de la part des déplacements d'affaires professionnelles et régression de la part des déplacements personnels autres que de loisirs. En deça de 30 000 F., la part des déplacements personnels autres que de loisirs est d'autant plus élevée que le revenu est faible. Au surplus, la part des déplacements professionnels entre 3 000 et 10 000 F., des déplacements de vacances de 6 000 à 10 000 F., de week-ends de 6 000 à 15 000 F. est sensiblement inférieure à la moyenne

Le Kilométrage domicile-travail (3 900 Km en moyenne) est celui qui croît le plus régulièrement avec les tranches de revenus, quoiqu'à un rythme de plus en plus ralenti (de 1 000 à 6 000 Km au total).

Le Kilométrage affaires professionnelles (3 200 Km en moyenne) est voisin de 2 000 Km jusqu'à 30 000 F. de revenu. Il croît par contre très vivement avec le revenu au-delà, atteignant 9 000 Km au-delà de 100 000 F. C'est lui qui différencie pour l'essentiel les 50-100 000 F. des plus de 100 000 F.

Le Kilométrage vacances (2 300 Km en moyenne) croît avec le revenu essentiellement entre 10 000 et 50 000 F., de façon importante (de 1 000 à 4 000 Km),

Le Kilométrage week-ends (2 800 Km en moyenne) varie par palier de 1 100 à 4 500 Km. Son évolution est parallèle à celle du Kilométrage vacances avec un niveau légèrement supérieur, sauf de 10 000 à 30 000 F. de revenu où il lui est supérieur de moitié.

Le Kilométrage pour autres motifs personnels (4 800 Km en moyenne) est relativement indépendant du revenu en deçà de 50 000 F. (entre 4 000 et 5 000 Km). Il passe à plus de 6 000 au-delà. Il est à la fois le moins compressible et le seul à voir sa part décroître régulièrement avec le revenu

Tableau 1a KILOMETRAGE AUTOMOBILE PARCOURU PAR LES MENAGES VENTILE PAR MOTIF SELON LEUR REVENU

| Motif Revenu annuel en F. | Ensemble ¹ | Ventilation par motif ² | | | | |
|---------------------------------|-----------------------|------------------------------------|-----------------------------------|----------|-----------|--------|
| | | Domicile travail | Affaires Profession- nelles | Vacances | Week-ends | Autres |
| Ensemble : | 170 | 39 | 32 | 23 | 28 | 48 |
| | 142 | 23 | 19 | 13 | 17 | 28 |
| | 102 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| - 3 000 | 196 | 47 | 138 | | | 11 |
| | 196 | 24 | 70 | | | 6 |
| | 9 | 121 | 445 | | | 23 |
| 3 000- 6 000 | 100 | 10 | 15 | 15 | 19 | 40 |
| | 92 | 10 | 15 | 15 | 20 | 40 |
| | 9 | 26 | 47 | 65 | 68 | 83 |
| 6 000- 10 000 | 97 | 9 | 20 | 9 | 11 | 49 |
| | 94 | 9 | 20 | 9 | 11 | 51 |
| | 12 | 23 | 62 | 39 | 39 | 102 |
| 10 000-15 000 | 110 | 21 | 22 | 10 | 14 | 43 |
| | 103 | 19 | 20 | 9 | 13 | 39 |
| | 34 | 54 | 69 | 43 | 50 | 90 |
| 15 000-20 000 | 134 | 30 | 17 | 15 | 24 | 48 |
| | 125 | 22 | 13 | 11 | 18 | 36 |
| | 71 | 77 | 53 | 65 | 86 | 100 |
| 20 000- 30 000 | 147 | 38 | 19 | 18 | 25 | 46 |
| | 131 | 26 | 13 | 12 | 17 | 31 |
| | 106 | 97 | 59 | 78 | 89 | 96 |
| 30 000- 50 000 | 179 | 45 | 32 | 26 | 30 | 46 |
| | 146 | 25 | 18 | 14 | 17 | 26 |
| | 150 | 115 | 100 | 113 | 107 | 96 |
| 50 000-100 000 | 265 | 51 | 67 | 41 | 45 | 60 |
| | 184 | 19 | 25 | 16 | 17 | 23 |
| | 248 | 131 | 209 | 178 | 161 | 125 |
| + de 100 000 | 303 | 63 | 90 | 40 | 44 | 67 |
| | 178 | 21 | 30 | 13 | 14 | 22 |
| | 299 | 162 | 281 | 174 | 157 | 140 |

1. exemple (ensemble : 170 Kilométrage moyen par ménage motorisé (en centaines de Km)
Xensemble) 142 Kilométrage moyen par voiture " "
102 Kilométrage moyen par ménage "

2. exemple (domicile-
travail : 47 Kilométrage moyen par ménage motorisé "
X -3000F.) 24 part du motif dans le kilométrage total de cette tranche
de revenu (47/196)
121 % du kilométrage ensemble pour ce motif (47/39)

b) Evolution de 66 à 73 (Tableau 1b)

L'analyse de l'évolution du kilométrage parcouru en fonction du revenu entre 1966 et 1973 pose un problème méthodologique, du fait que d'une enquête à l'autre l'INSEE n'a pas actualisé ses tranches de revenu. Compte tenu de l'imprécision relative qui affecte nécessairement une telle comparaison, nous avons retenu une estimation grossière de la hausse des prix de 50 % sur la période (44 % d'augmentation de l'indice des prix à la consommation d'après l'INSEE). Pour pouvoir affecter le kilométrage qui leur correspond aux nouvelles tranches obtenues en appliquant aux tranches de l'enquête le coefficient 1,5, nous avons en outre supposé que :

- le kilométrage d'une tranche pouvait être affecté à la médiane de cette tranche,
- la croissance du kilométrage entre deux médianes de tranche était linéaire.

Pour les deux dernières tranches, où se posait un problème de bornes, nous avons enfin admis que :

- la tranche 75 000-150 000 F se comportait à raison d'un tiers comme la tranche 50 000-100 000 F et de deux tiers comme la tranche + de 100 000,
- la tranche + de 150 000 F, se comportait comme la tranche + de 100 000 F.

Sous réserve de la validité méthodologique des hypothèses ci-dessus, il apparaît que :

- la progression la plus sensible affecte les catégories les plus défavorisées (en deçà de 22 500 F de revenu annuel 73)

- La progression la plus faible est enregistrée entre 22 500 et 75 000 F. de revenu 73, spécialement entre 30 000 et 45 000 F. de revenu 73.

- le rythme de progression s'accélère avec la croissance du revenu au-delà de 30.000 F de revenu annuel 1973 ,
- les rythmes de progression extrêmes (moins de 3 000 F exclus) sont dans le rapport de 1 à 3.

En ce qui concerne les déplacements domicile-travail, le rythme de progression est assez homogène, et légèrement inférieur à la moyenne entre 15 000 et 75 000 F de revenu 73'. Il est considérable pour les - de 4 500 F (cf supra) et fort entre 75 000 et 150. 000 F de revenu. Il est faible de 4 500 à 15 000 F de revenu, et au-dessus de 150 000 F de revenu.

Les déplacements professionnels diminuent légèrement pour toutes les tranches, sauf celle des - de 4 500 F, pour qui ils augmentent considérablement. Ils diminuent cependant d'autant plus faiblement en moyenne que le revenu est élevé. Le revenu est donc encore plus discriminant vis-à-vis de ce motif en 73 qu'en 67.

Il est frappant de constater que de 9 000 F à 75 000 F de revenu 73', le kilométrage vacances décroît quoique faiblement, alors qu'il augmente au-delà, fortement pour les + de 150 000 francs.

Les autres déplacements progressent partout (sauf en-dessous de 4 500 F). Au-delà de 45 000 F ils progressent au rythme moyen. En deçà, la progression est irrégulière, forte de 4 500 F à 9 000 F et de 15 000 F à 22 500 F, faible ailleurs.

Tableau 1b - EVOLUTION DU KILOMETRAGE PARCOURU PAR VOITURE VENTILE PAR MOTIF SELON LE REVENU DU MENAGE

| Motif Revenu 67 | Ensemble | | | Domicile travail | | | Déplacements professionnels | | | Vacances | | | Autres | | | Motif Revenu 73 |
|--------------------|----------|-----|-------|------------------|----|-------|-----------------------------|-----|-------|----------|----|-------|--------|----|-------|--------------------|
| | 66 | 73 | % | 66 | 73 | % | 66 | 73 | % | 66 | 73 | % | 66 | 73 | % | |
| Ensemble | 121 | 142 | + 2,3 | 21 | 33 | + 6,7 | 27 | 27 | 0 | 19 | 19 | 0 | 54 | 63 | + 2,3 | Ensemble |
| - de 3 000 | 96 | 168 | + 8,3 | 13 | 37 | + 16 | 29 | 107 | 20,5 | 14 | 3 | - 8,7 | 40 | 22 | - 5,5 | - de 4 500 |
| 3 000- 6 000 | 79 | 93 | + 2,3 | 9 | 9 | 0 | 22 | 17 | - 3 | 6 | 10 | + 8,8 | 43 | 57 | + 4 | 4 500- 9 000 |
| 6 000- 10 000 | 90 | 102 | + 1,8 | 15 | 19 | + 3,4 | 16 | 21 | + 3,9 | 10 | 9 | - 1,4 | 49 | 53 | + 1,1 | 9 000- 15 000 |
| 10 000- 15 000 | 107 | 126 | + 2,3 | 19 | 29 | + 6,2 | 19 | 16 | - 2,2 | 15 | 14 | - 1 | 54 | 67 | + 3,1 | 15 000- 22 500 |
| 15 000- 20 000 | 120 | 132 | + 1,4 | 22 | 34 | + 6,4 | 24 | 18 | - 3,2 | 19 | 17 | - 1,5 | 55 | 63 | + 1,9 | 22 500- 30 000 |
| 20 000- 30 000 | 134 | 143 | + 0,8 | 25 | 37 | + 5,8 | 30 | 25 | - 2,2 | 24 | 20 | - 2,3 | 55 | 61 | + 1,4 | 30 000- 45 000 |
| 30 000- 50 000 | 155 | 168 | + 1,1 | 24 | 36 | + 6,0 | 46 | 38 | - 2,4 | 22 | 26 | - 1,1 | 57 | 68 | + 2,5 | 45 000- 75 000 |
| 50 000-100 000 | 160 | 180 | + 1,6 | 21 | 37 | + 8,4 | 59 | 51 | - 1,9 | 22 | 26 | + 2,4 | 57 | 67 | + 2,3 | 75 000-150 000 |
| + de 100 000 | 155 | 178 | + 1,9 | 31 | 37 | + 2,5 | 54 | 53 | - 0,3 | 16 | 24 | + 6,0 | 54 | 65 | + 2,6 | + de 150 000 |

Exemple : ensemble X ensemble (121 : Kilométrage moyen par voiture en 67 (en centaines de Km)
 142 : " " " 73 (")
 + 2,3: taux d'accroissement annuel de ce Kilométrage

II - MOBILITE AUTOMOBILE ET CATEGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE

a) Situation en 73 (tableau 2a)

L'analyse du kilométrage parcouru en automobile selon la CSP du Chef de ménage permet d'affiner l'analyse en terme de revenu : la concordance des niveaux absolus et de la structure de motif est certes frappante entre bas revenus et CSP basses, hauts revenus et CSP hautes (en particulier entre professions libérales-cadres supérieurs et 50 000 F-100 000 F de revenu). Néanmoins la CSP est un facteur moins discriminant que le revenu.

La constatation majeure est que dans l'ensemble la "hiérarchie" des CSP, se retrouve au niveau des kilométrages parcourus.

Par ordre décroissant, on trouve 4 blocs :

- 1 - les professions libérales-cadres supérieurs (plus de 2 fois la moyenne),
- 2 - les industriels artisans commerçants et les cadres moyens (plus de 1,5 fois la moyenne),
- 3 - les agriculteurs exploitants, salariés agricoles, employés, ouvriers (légèrement supérieurs à la moyenne),
- 4 - les personnels de service - manoeuvres, étudiants - appelés - non actifs (moins de la moitié de la moyenne).

Cette hiérarchie est également lisible au niveau des kilométrages parcourus par les seuls ménages motorisés. Toutefois, au sein du bloc 3, les agriculteurs exploitants passent à l'avant dernière place. Par ailleurs, l'écart faible qui séparait salariés agricoles, employés et ouvriers en terme de kilométrage par ménage, s'accroît sensiblement en terme de kilométrage par ménage motorisé. Enfin, les personnels de service motorisés doivent leur fort kilométrage aux déplacements professionnels (40 % de leurs déplacements totaux contre 19 % en moyenne).

Enfin, les voitures qui roulent le plus, sont celles des personnels de service et des professions libérales-cadres supérieurs, tandis que les voitures des agriculteurs exploitants et des étudiants - appelés - non actifs roulent peu.

Si la mobilité globale est moins contrastée selon les CSP que selon les tranches de revenu, la structure de motif l'est par contre davantage.

Au niveau des déplacements domicile-travail, les professions libérales, sont, avec les salariés agricoles, celles qui roulent le plus ; mais ouvriers et employés y consacrent la part la plus importante de leur kilométrage, (jusqu'à près d'un tiers pour les ouvriers, contre moins du quart en moyenne). Agriculteurs exploitants et industriels artisans commerçants ont les niveaux les plus faibles, après les non actifs.

La variabilité de la mobilité pour motif professionnel, est beaucoup plus considérable : de 3 % du total (500 km) pour les ouvriers à 43 % (9 200 km) pour les industriels artisans-commerçants. Outre ces derniers, roulent beaucoup pour ce motif les professions libérales-cadres supérieurs, les personnels de service et les agriculteurs exploitants.

L'usage de la voiture pour les vacances différencie également nettement les CSP, et reflète plus largement l'inégalité d'accès aux loisirs prolongés des diverses CSP : agriculteurs exploitants et salariés agricoles ont de loin le niveau le plus bas, suivis par les industriels artisans commerçants. A l'inverse les cadres supérieurs (qui ont le poids prépondérant dans l'ensemble professions libérales- cadres supérieurs) et moyens ont de loin le niveau le plus élevé. Employés, ouvriers et personnels de service se situent aux alentours de la moyenne. Compte tenu du niveau de mobilité globale pour ces catégories respectives, la part du motif vacances est inférieure à 10% pour les professions agricoles, indépendantes - sauf les professions libérales - et de service, et voisine de 15% pour les professions salariées, avec une légère progression lorsqu'on s'élève dans la hiérarchie des CSP.

Le comportement selon les CSP vis-à-vis des déplacements de week-end est largement comparable à ce qui vient d'être décrit en matière de vacances. Les écarts sont cependant moins accentués : les professions libérales-cadres supérieurs partent 3 fois plus en week-end que les agriculteurs exploitants, contre 9 fois plus en vacances. Au sein des professions salariées, seuls les cadres supérieurs se détachent nettement.

Enfin, le kilométrage pour autres motifs personnels apparaît le moins sensible à la CSP, comme il était le moins sensible à l'effet revenu. Professions libérales-cadres supérieurs, et professions agricoles (les salariés surtout) arrivent en tête : mais pour ces derniers, le plus grand éloignement des services à la campagne joue sans doute un grand rôle. Les autres CSP s'écartent peu de la moyenne. Cette uniformité des niveaux se traduit par de fortes variations de la part relative : de 1/3 pour les professions agricoles et les ouvriers, à environ 1/4 pour les employés et artistes, membres du clergé de l'armée et de la police, et 1/5 pour les professions indépendantes et les cadres.

Il convient d'analyser à part les étudiants, appelés et non actifs : leur extériorité au monde du travail bouleverse en effet leur structure de motif : 19 % pour l'ensemble domicile-travail + affaires professionnelles (contre 42 % en moyenne) et à l'inverse, 48 % pour les autres motifs personnels (contre 28 % en moyenne). Vacances et week-ends occupent le tiers restant des déplacements, pourcentage moyen qui correspond donc à un niveau absolu faible.

Au total, la CSP la plus représentative de la moyenne est celle des employés. Elle s'en différencie seulement par un kilométrage global légèrement inférieur, une part plus faible des déplacements professionnels et plus forte des déplacements domicile-travail.

Tableau 2a KILOMETRAGE AUTOMOBILE PARCOURU PAR LES MENAGES VENTILE PAR MOTIF SELON LA CSP DU CHEF DE MENAGE

| CSP \ Motif | Ensemble ¹ | Ventilation par motif ² | | | | |
|--|-----------------------|------------------------------------|---------------------------|----------|-----------|--------|
| | | Domicile travail | Affaires professionnelles | Vacances | Week-ends | Autres |
| Ensemble | 170 | 39 | 32 | 23 | 28 | 48 |
| | 142 | 23 | 19 | 13 | 17 | 28 |
| | 103 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Agriculteurs exploitants | 153 | 28 | 56 | 5 | 15 | 49 |
| | 118 | 18 | 37 | 3 | 10 | 32 |
| | 123 | 72 | 175 | 22 | 54 | 102 |
| Salariés agricoles | 186 | 52 | 40 | 13 | 19 | 62 |
| | 157 | 28 | 22 | 7 | 10 | 33 |
| | 110 | 133 | 125 | 56 | 65 | 129 |
| Industriels artisans petits commerçants | 213 | 35 | 92 | 20 | 23 | 43 |
| | 164 | 17 | 43 | 9 | 11 | 20 |
| | 173 | 90 | 287 | 87 | 82 | 90 |
| Professions libérales cadres supérieurs | 268 | 52 | 64 | 46 | 46 | 60 |
| | 188 | 19 | 24 | 17 | 17 | 23 |
| | 229 | 133 | 200 | 200 | 164 | 125 |
| Industriels et cadres moyens | 202 | 48 | 45 | 32 | 43 | 44 |
| | 163 | 24 | 22 | 16 | 16 | 22 |
| | 166 | 123 | 141 | 139 | 118 | 92 |
| Employés | 163 | 45 | 23 | 22 | 30 | 43 |
| | 140 | 28 | 14 | 14 | 18 | 26 |
| | 107 | 115 | 72 | 96 | 107 | 90 |
| Ouvriers | 144 | 46 | 5 | 19 | 27 | 48 |
| | 130 | 32 | 3 | 13 | 19 | 33 |
| | 104 | 118 | 16 | 83 | 96 | 100 |
| Personnels service | 241 | 40 | 59 | 25 | 33 | 44 |
| | 197 | 17 | 41 | 10 | 14 | 18 |
| | 51 | 103 | 184 | 109 | 118 | 92 |
| Artistes-clergé-armée-police | 155 | 33 | 11 | 29 | 41 | 42 |
| | 137 | 21 | 7 | 19 | 26 | 27 |
| | | 85 | 34 | 126 | 146 | 87 |
| Etud. milit. non actifs | 108 | 14 | 7 | 16 | 19 | 52 |
| | 97 | 13 | 6 | 15 | 18 | 48 |
| | 29 | 36 | 22 | 70 | 68 | 108 |

3 les chiffres ensemble de cette ligne incluent les contre-maitres, les artistes l'armée et la police

4 les chiffres ensemble de cette ligne incluent les autres personnels de service et le clergé

5 les chiffres ensemble de cette ligne excluent les contremaîtres et les manoeuvres

6 les chiffres ensemble de cette ligne incluent les manoeuvres, excluent les autres personnels de service (voir supra)

7 pas de chiffre ensemble pour cette ligne ventilée en 3 et 4 (voir supra)

- exemple (ensemble : 170 kilométrage moyen par ménage motorisé (en centaines de Km)
 x ensemble) 142 kilométrage moyen par voiture
 103 kilométrage moyen par ménage
- exemple (domicile-travail x : 28 kilométrage moyen par ménage motorisé agriculteurs exploitants): 18 part du motif dans le kilométrage total de cette CSP (28/ 153)
 72 % du kilométrage ensemble pour ce motif (28/39)

b) Evolution de 66 à 73 (Tableau 2b)

L'analyse du kilométrage total parcouru montre que si toutes les CSP connaissent une progression entre 66 et 73, le rythme en est assez divers, 7 fois plus élevé pour le salarié agricole que pour le cadre moyen. L'analyse par motif permet de mieux comprendre ce phénomène.

En ce qui concerne les déplacements domicile-travail, la plupart des CSP progressent au taux moyen, hormis les agriculteurs exploitants et les industriels -artisans-commerçants, qui progressent deux fois plus vite, et les personnels de service, qui progressent deux fois moins vite.

La progression des déplacements professionnels est faible pour la plupart des CSP, sauf pour les salariés agricoles et les personnels de service, ou elle est considérable (quadruplement et doublement en sept ans, respectivement). Il y a baisse de moitié chez les artistes-clergé-armée-police.

L'inégalité du kilométrage pour motif vacances selon la CSP tend à s'atténuer, les catégories les plus faibles progressant, les plus fortes diminuant (à l'exception de la CSP professions libérales-cadres supérieurs).

Les déplacements pour autres motifs (y compris week-end) opposent nettement les professions agricoles, partant d'un niveau bas et à la progression très rapide, les professions libérales, cadres supérieurs, ouvriers et autres actifs, à la progression soutenue, et les industriels -artisans -commerçants, cadres moyens, employés, personnels de service, à la croissance faible.

Tableau 2b : EVOLUTION DU KILOMETRAGE PARCOURU PAR VOITURE VENTILE PAR MOTIF SELON LA CSP DU CHEF DE FAMILLE

| Motif \ CSP | Ensemble | | | Domicile-travail | | | Déplacements professionnels | | | Vacances | | | Autres | | |
|---|----------|-----|-------|------------------|----|-------|-----------------------------|----|--------|----------|----|-------|--------|----|-------|
| | 66 | 73 | % | 66 | 73 | % | 66 | 73 | % | 66 | 73 | % | 66 | 73 | % |
| Ensemble | 121 | 142 | + 2,3 | 21 | 33 | + 6,7 | 27 | 27 | + 0 | 19 | 19 | 0 | 54 | 63 | + 2,3 |
| Agricoles exploitants | 94 | 118 | + 3,4 | 11 | 21 | + 9,7 | 41 | 43 | + 0,7 | 3 | 4 | + 4,2 | 38 | 50 | + 4,1 |
| Salariés agricoles | 90 | 157 | + 8,2 | 28 | 44 | + 6,7 | 8 | 34 | + 23 | 7 | 11 | + 6,7 | 47 | 69 | + 5,7 |
| Industriels artisans commerçants | 143 | 164 | + 2,0 | 14 | 27 | + 9,9 | 69 | 71 | + 0,4 | 14 | 16 | + 1,9 | 47 | 51 | + 1,2 |
| Professions libérales cadres supérieurs | 152 | 188 | + 3,4 | 26 | 37 | + 5,2 | 38 | 45 | + 2,4 | 29 | 32 | + 1,4 | 59 | 74 | + 3,2 |
| Industriels cadres moyens | 147 | 163 | + 1,5 | 26 | 39 | + 6 | 34 | 36 | + 0,8 | 28 | 26 | - 1 | 58 | 62 | + 1 |
| Employés | 123 | 140 | + 1,9 | 25 | 39 | + 6,6 | 16 | 20 | + 3,2 | 22 | 19 | - 1,9 | 60 | 63 | + 0,7 |
| Ouvriers | 104 | 130 | + 3,2 | 26 | 41 | + 6,8 | 4 | 5 | + 2,7 | 18 | 17 | - 0,8 | 55 | 68 | + 3,1 |
| Personnels service | 140 | 197 | + 5,0 | 25 | 32 | + 3,6 | 35 | 81 | + 12,7 | 23 | 20 | - 1,8 | 58 | 63 | + 1,2 |
| Autres actifs | 123 | 137 | + 1,5 | 18 | 29 | + 7,0 | 18 | 9 | - 6 | 29 | 25 | - 1,9 | 58 | 73 | + 3,4 |

Exemple : ensemble X ensemble : 121 : Kilométrage moyen par voiture en 67 (centaines de Km)
 142 : " " " en 73 (")
 + 2,3 : taux d'accroissement annuel de ce Kilométrage

III - MOBILITE AUTOMOBILE ET COMMUNE DE RESIDENCE

a) Situation en 73 (Tableau 3a)

En première approximation, la taille de l'agglomération n'apparaît pas comme un facteur discriminant du kilométrage parcouru par ménage. Les variations autour de la moyenne (10 200 km) sont d'une amplitude maximum de 5 %, sauf pour les agglomérations de 10 000 à 20 000 habitants (8 700 km).

Le kilométrage parcouru par ménage motorisé révèle des écarts légèrement plus sensibles. Si les variations sont contenues dans une fourchette de ± 20 %, sauf là encore pour les agglomérations de 10 000 à 20 000 habitants, de niveau plus faible, on peut néanmoins percevoir un seuil à 20 000 habitants. En deçà de cette taille, on est en dessous de la moyenne, quoique faiblement pour les communes rurales et les agglomérations de 5 000 à 10 000 habitants. Au-delà on la dépasse, sauf de 100 000 à 200 000 habitants. La suprématie de l'agglomération parisienne est enfin assez marquée.

Le kilométrage parcouru en voiture varie suivant la taille d'agglomération comme celui des ménages motorisés. Le seuil de 20 000 habitants est simplement plus tranché, l'exception de 100 000-200 000 habitants s'effaçant presque. Les unités urbaines de 10 000 - 20 000 habitants et l'agglomération parisienne restent aux extrêmes de l'éventail.

Le niveau des déplacements domicile-travail est particulièrement élevé en milieu rural et dans les agglomérations de + de 200 000 habitants (+ de 4 000 km, le quart du total). Il est extrêmement faible dans les unités urbaines de 10 000 à 20 000 habitants (2 500 km, 18 % du total). Ailleurs, il se situe aux alentours de 3 500 km, le cinquième du total.

Les déplacements professionnels sont importants en milieu rural et dans les agglomérations de 20 000 à 50 000 habitants (autour de 4 000 km, plus du cinquième du total), faibles dans les unités urbaines de 10 000-20 000 et 100 000 - 200 000 habitants (2 300 km, autour de 15 % du total). Ailleurs, ils atteignent environ 3 000 km.

Le kilométrage pour motif vacances voit sa part dans l'ensemble -et, en gros, son niveau absolu- croître avec la taille d'agglomération. Aux deux extrêmes, l'agglomération parisienne, avec 3 900 km, y consacre 4 fois plus que le milieu rural. Loin de ces extrêmes, on peut distinguer les agglomérations de province inférieures à 20 000 habitants (1 700 km par an) et supérieures (entre 2 000 et 3 000 km par an).

Le kilométrage week-end isole les communes rurales et les unités urbaines de - de 5 000 habitants, nettement en dessous de la moyenne. Il y a progression à partir de la moyenne de 10 000 à 100 000 habitants avec retour à la moyenne entre 100 000 et 200 000. L'agglomération parisienne possède le kilométrage le plus élevé (3 700 km, le double de celui des communes rurales).

Les déplacements pour autres motifs personnels décroissent lorsque croît la taille d'agglomération: trois paliers sont discernables, autour de 5 500 km des communes rurales aux agglomérations de moins de 10 000 habitants, de 4 500 km pour les autres agglomérations de province, l'agglomération parisienne n'atteignant que 4 000 km. D'un extrême à l'autre, la part de cette catégorie de déplacement dans l'ensemble passe du tiers au cinquième, reflet du moindre éloignement et de la plus grande facilité d'accès aux services en milieu urbain.

Tableau 3a

 KILOMETRAGE AUTOMOBILE PARCOURU PAR LES MENAGES VENTILE PAR MOTIF SELON LEUR LIEU DE RESIDENCE
 (Taille de commune)

| Motif Lieu nombre hab. | Ensemble ¹ | Ventilation par motif ² | | | | |
|------------------------------|-----------------------|------------------------------------|--------------------------------|----------|----------|--------|
| | | Domicile travail | Déplacements professionnels | Vacances | Week-end | Autres |
| Ensemble | 170 | 39 | 32 | 23 | 28 | 48 |
| | 142 | 23 | 19 | 13 | 17 | 28 |
| | 102 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Rural | 167 | 43 | 40 | 10 | 18 | 56 |
| | 135 | 26 | 24 | 6 | 11 | 33 |
| | 101 | 110 | 125 | 44 | 64 | 117 |
| - de 5 000 | 155 | 34 | 27 | 17 | 22 | 55 |
| | 133 | 22 | 17 | 11 | 14 | 36 |
| | 102 | 87 | 84 | 74 | 78 | 115 |
| 5- 10 000 | 169 | 36 | 32 | 18 | 28 | 55 |
| | 139 | 21 | 19 | 11 | 17 | 32 |
| | 102 | 92 | 100 | 78 | 100 | 115 |
| 10- 20 000 | 139 | 25 | 23 | 12 | 30 | 45 |
| | 121 | 18 | 16 | 12 | 22 | 32 |
| | 87 | 64 | 72 | 74 | 107 | 94 |
| 20- 50 000 | 173 | 35 | 37 | 21 | 35 | 45 |
| | 146 | 20 | 21 | 12 | 20 | 26 |
| | 108 | 90 | 116 | 91 | 125 | 94 |
| 50- 100 000 | 171 | 35 | 30 | 26 | 35 | 44 |
| | 146 | 20 | 18 | 15 | 21 | 26 |
| | 105 | 90 | 94 | 113 | 125 | 92 |
| 100- 200 000 | 161 | 39 | 23 | 23 | 31 | 45 |
| | 139 | 25 | 14 | 14 | 19 | 28 |
| | 101 | 97 | 72 | 100 | 111 | 94 |
| 200-2 000 000 | 176 | 41 | 32 | 29 | 29 | 45 |
| | 145 | 23 | 20 | 16 | 16 | 25 |
| | 105 | 105 | 100 | 126 | 104 | 94 |
| Agglomération | 186 | 43 | 28 | 39 | 37 | 40 |
| Paris | 156 | 23 | 15 | 21 | 20 | 21 |
| | 99 | 110 | 87 | 170 | 132 | 83 |

ce chiffre concerne la catégorie - de 10 000 hbt

ce chiffre concerne la catégorie - de 10 000 hbt

1. exemple (ensemble x ensemble) :

170 Kilométrage moyen par ménage motorisé
 142 Kilométrage moyen par voiture
 102 Kilométrage moyen par ménage

2. exemple (domicile-travail X rural) :

43 Kilométrage moyen par ménage motorisé
 26 part du motif dans le kilométrage
 total de cette catég. commune (43/18)
 110 % du Kilométrage ensemble pour ce
 motif (43/39)

Les Kilométrages sont exprimés en centaines

b) Evolution de 66 à 73 (Tableau 3b)

Le rythme de progression du kilométrage parcouru en automobile entre 66 et 73 ne différencie pas nettement les agglomérations classées selon leur taille. On peut toutefois faire les remarques suivantes.

La progression la plus forte est connue dans l'ordre, par les villes moyennes (50 000 à 100 000 habitants) les communes rurales et l'agglomération parisienne. Par contre les petites (10 000 - 50 000 habitants) et grandes (+ de 100 000 habitants) villes de province progressent faiblement.

Les déplacements domicile-travail progressent presque deux fois plus vite en deçà de 200 000 habitants qu'au-delà. Plus finement, la progression est d'autant plus rapide que le niveau de 67 était faible, induisant une réduction sensible de la disparité entre les tailles d'agglomération pour ce motif.

Les déplacements professionnels ne progressent sensiblement que dans les unités urbaines de - de 10 000 habitants (où ils étaient les plus faibles). A part une progression légère dans les villes de plus de 200 000 habitants, ils regressent partout ailleurs.

Les déplacements de vacances progressent uniquement dans les villes moyennes, et dans les agglomérations de plus de 200 000 habitants, ce qui permet à l'agglomération parisienne de renforcer son avantage dans ce domaine. La régression est sensible pour les unités urbaines de moins de 10 000 habitants et de 100 000 à 200 000 habitants.

Enfin, le kilométrage autres motifs (week-end y compris) progresse pour toutes les tailles d'agglomérations sensiblement comme le kilométrage d'ensemble.

Tableau 3b EVOLUTION DU KILOMETRAGE PARCOURU PAR VOITURE VENTILE PAR MOTIF SELON LA COMMUNE DE RESIDENCE

| Motif Com. de résidence (nbre; d'hbts) | Ensemble | | | Domi.-Travail | | | Af-Profession | | | Vacances | | | Autres | | |
|---|----------|-----|-------|---------------|----|--------|---------------|----|-------|----------|----|-------|--------|----|-------|
| | 66 | 73 | % | 66 | 73 | % | 66 | 73 | % | 66 | 73 | % | 66 | 73 | % |
| Ensemble | 121 | 142 | + 2,3 | 21 | 33 | + 6,7 | 27 | 27 | 0 | 19 | 19 | 0 | 54 | 63 | + 2,3 |
| Rural | 112 | 135 | + 2,8 | 21 | 35 | + 7,6 | 33 | 32 | - 0,4 | 8 | 8 | 0 | 50 | 61 | + 2,9 |
| - 10 000 | 116 | 136 | + 2,3 | 17 | 29 | + 8,0 | 20 | 25 | + 3,2 | 21 | 15 | 3,7 | 58 | 67 | + 2,2 |
| 10 000-50 000 | 127 | 136 | + 1 | 18 | 26 | + 5,4 | 32 | 27 | - 2,2 | 18 | 17 | - 0,7 | 59 | 66 | + 1,6 |
| 50 000-100 000 | 118 | 146 | + 3,1 | 15 | 30 | + 10,5 | 27 | 26 | - 0,6 | 20 | 22 | + 1,4 | 56 | 68 | + 2,8 |
| 100 000-200 000 | 125 | 139 | + 1,5 | 19 | 33 | + 8,2 | 23 | 20 | - 1,8 | 25 | 20 | - 2,7 | 58 | 66 | + 1,9 |
| 200 000-2 000 000 | 127 | 145 | + 1,9 | 25 | 34 | + 4,5 | 25 | 26 | + 0,6 | 23 | 24 | + 0,6 | 54 | 61 | + 1,8 |
| Agglomération Paris | 131 | 156 | + 2,5 | 26 | 36 | + 4,7 | 22 | 23 | + 0,7 | 30 | 32 | + 1,0 | 53 | 65 | + 3,0 |

Exemple : ensemble X ensemble 121 Kilométrage par voiture en 67 (en centaine de Km.)
 142 " " 73 (")
 + 2,3% taux d'accroissement annuel de ce Kilométrage

IV - MOBILITE AUTOMOBILE ET REGION DE RESIDENCE

a) Situation en 73 (Tableau 4a)

L'appartenance à une région influe sensiblement moins sur la mobilité automobile globale que le niveau de revenu ou la CSP du chef de famille. Aux deux extrêmes, le limousin roule 15 % de moins que la moyenne des ménages motorisés, et l'aquitain 20 % de plus ; et les 3/4 des régions s'écartent de moins de 10 % de cette moyenne. La dispersion tend cependant à s'accroître si l'on raisonne en kilométrage par ménage, motorisé ou non (ce qui fait donc jouer le taux de motorisation) : le limousin roule alors 30 % de moins que la moyenne, l'aquitain 30 % de plus environ ; et les 2/3 des régions seulement sont dans la fourchette des 10 %. Enfin, si l'on raisonne en kilométrage moyen par voiture, la partie haute de la fourchette se rétrécit par le jeu de la multimotorisation : la voiture limousine (sans jeu de mot) roule 16 % de moins que la moyenne, mais la voiture aquitaine seulement 16 % de plus.

L'analyse de la mobilité moyenne par ménage fait ressortir trois groupes de région :

1°) un large groupe médian de 13 régions comprenant par ordre décroissant de kilométrage :

. Champagne, Picardie, Basse Normandie, Auvergne, Bourgogne, Haute Normandie, Franche Comté, Provence, Centre, Rhône-Alpes, Pays de la Loire, Région Parisienne ;

2°) un groupe de trois régions à forte mobilité :

. Aquitaine, Midi -Pyrénées, Poitou-Charentes ;

3°) un groupe de cinq régions à faible mobilité :

. Languedoc, Lorraine, Bretagne, Alsace Nord, Limousin.

Les trois régions de tête ont également le record du kilométrage par ménage motorisé : la moyenne y est forte car les possesseurs de voiture y roulent beaucoup.

Sur les régions de faible mobilité, cinq sont dans le groupe des faibles kilométrages par ménage motorisé ; le Languedoc, dont le kilométrage est égal à la moyenne des ménages motorisés, fait exception (la motorisation y est donc faible).

Le groupe médian rassemble une majorité de régions moyennes vis-à-vis du comportement des ménages motorisés. Quatre régions font cependant exception :

- . Rhône-Alpes et surtout Franche-Comté, où les motorisés roulent peu,
- . Bourgogne et surtout Région Parisienne, où les motorisés roulent beaucoup.

En ce qui concerne les déplacements domicile-travail, la part importante qu'ils occupent (autour de 30 % des déplacements, jusqu'à plus de 30 km en moyenne de migration alternante journalière) en Aquitaine, Languedoc et Auvergne est à rapprocher de la faiblesse des transports en commun, ainsi que de la coexistence d'emplois très groupés face à un habitat dispersé, pour ces régions. A l'inverse, bonnes dessertes (ou ramassage de main-d'oeuvre) et meilleure diffusion de l'emploi explique la faible part de ces déplacements (autour de 20 % des déplacements, jusqu'à moins de 15 km) en Basse Normandie, Lorraine et Pays de la Loire (et à un moindre degré dans le Nord, la région Rhône-Alpes ou le Centre). Pour le Limousin, la Bretagne, ou la Franche-Comté enfin, c'est sans doute la faiblesse des emplois industriels qui est en cause. Au total la variabilité est importante surtout en valeur absolue (plus de 1 à 2) : les régions où l'on roule le moins ont les plus faibles pourcentages

Pour les déplacements professionnels, il faut surtout noter la forte variabilité de leur part, sans qu'une interprétation simple puisse être avancée.

La part des vacances clive les régions à fort développement (Région Parisienne, Provence, Côte d'Azur, Rhône-Alpes, Centre, Alsace) et des régions sous développées (Limousin, Languedoc, Bretagne, Franche Comté). Nord et Basse Normandie, avec un faible taux, font pourtant exception.

b) Evolution de 66 à 73 (Tableau 4b)

L'évolution comparée entre 66 et 73 du kilométrage parcouru par voiture selon la ZEAT est très instructive.

Globalement, le rythme de croissance du kilométrage scinde la France en trois blocs : la France de l'Est (ZEAT Est et centre Est) à croissance très faible (moins de 1 % par an), la France cotière (ZEAT Nord, Ouest, Sud-Ouest, Méditerranée) à croissance forte (jusqu'à 3 % par an) la France intérieure (ZEAT Région Parisienne et Bassin Parisien) qui progresse à peine plus vite (2,5 % par an) que la moyenne.

Pour la plupart des régions, cette croissance est alimentée pour l'essentiel par une augmentation considérable des déplacements domicile-travail : leur rythme de progression est 3 à 4 fois plus élevé que celui de l'ensemble des déplacements. Dans la ZEAT Est, ils augmentent même de moitié en 7 ans, alors que pour les autres motifs de déplacements, il y a stagnation ou régression. Le Sud Ouest, où la progression se fait au rythme moyen, est la seule exception.

Le second motif alimentant la croissance est constitué par les autres déplacements personnels; ceci sensiblement au rythme moyen, sauf dans le Sud-Ouest, et le Centre Est, où ce motif croît deux fois plus vite que la moyenne, et dans la ZEAT Méditerranée, où à l'inverse il stagne alors que la croissance générale est forte.

Par contre, déplacements professionnels et de vacances stagnent dans beaucoup de régions.

Les déplacements professionnels chutent même considérablement dans l'Est et le Centre Est, expliquant la faible croissance générale de cette zone. Ils progressent par contre dans le Nord et la Méditerranée.

Le Bassin Parisien et la Méditerranée sont, enfin, les seules régions à connaître une progression sensible du kilométrage pour motif vacances.

Tableau 4a : KILOMETRAGE AUTOMOBILE PARCOURU PAR LES MENAGES VENTILE PAR MOTIF
SELON LA REGION

| Motif Régions | 1 Ensemble | Ventilation par motif ² | | | | |
|-------------------|---------------|------------------------------------|--------------------------------|----------|----------|--------|
| | | Domicile travail | Déplacements professionnels | Vacances | Week-end | Autres |
| Ensemble | 170 | 39 | 32 | 23 | 28 | 48 |
| | 142 | 23 | 19 | 13 | 17 | 28 |
| | 102 | | | | | |
| Région Parisienne | 186 | 42 | 29 | 36 | 36 | 42 |
| | 156 | 23 | 15 | 20 | 19 | 23 |
| | 101 | | | | | |
| Champagne | 169 | 39 | 29 | 19 | 31 | 51 |
| | 140 | 23 | 17 | 11 | 19 | 30 |
| | 111 | | | | | |
| Picardie | 167 | 42 | 38 | 19 | 24 | 44 |
| | 141 | 25 | 23 | 11 | 15 | 26 |
| | 109 | | | | | |
| Haute Normandie | 168 | 44 | 25 | 20 | 15 | 64 |
| | 141 | 26 | 15 | 12 | 9 | 38 |
| | 104 | | | | | |
| Centre | 153 | 33 | 31 | 19 | 26 | 44 |
| | 132 | 21 | 20 | 13 | 17 | 29 |
| | 102 | | | | | |
| Basse Normandie | 169 | 30 | 44 | 15 | 17 | 62 |
| | 146 | 18 | 26 | 9 | 10 | 37 |
| | 108 | | | | | |
| Bourgogne | 179 | 40 | 41 | 18 | 35 | 46 |
| | 151 | 22 | 23 | 10 | 20 | 25 |
| | 106 | | | | | |
| Nord | 160 | 35 | 30 | 15 | 14 | 66 |
| | 140 | 22 | 19 | 9 | 9 | 41 |
| | 82 | | | | | |
| Lorraine | 135 | 30 | 19 | 20 | 30 | 57 |
| | 135 | 19 | 12 | 13 | 19 | 37 |
| | 92 | | | | | |
| Alsace | 148 | 39 | 23 | 18 | 18 | 50 |
| | 125 | 26 | 15 | 13 | 12 | 34 |
| | 84 | | | | | |
| Franche-Comté | 150 | 33 | 27 | 13 | 33 | 45 |
| | 123 | 22 | 18 | 8 | 22 | 30 |
| | 104 | | | | | |

Tableau. 4a : KILOMETRAGE AUTOMOBILE PARCOURU PAR LES MENAGES
VENTILE PAR MOTIF SELON LA REGION (Suite)

| Motif Région | Ensemble ¹ | Ventilation par motif ² | | | | |
|-----------------|-----------------------|------------------------------------|-----------------------------|----------|----------|--------|
| | | Domicile travail | Déplacements professionnels | Vacances | Week-end | Autres |
| Pays Loire | 156 | 30 | 30 | 17 | 38 | 42 |
| | 130 | 19 | 19 | 11 | 24 | 27 |
| | 101 | | | | | |
| Bretagne | 151 | 32 | 30 | 14 | 28 | 47 |
| | 125 | 21 | 20 | 9 | 19 | 31 |
| | 91 | | | | | |
| Poitou-Charente | 186 | 40 | 49 | 14 | 27 | 55 |
| | 149 | 22 | 26 | 8 | 14 | 30 |
| | 117 | | | | | |
| Aquitaine | 204 | 63 | 35 | 23 | 28 | 54 |
| | 165 | 31 | 17 | 11 | 14 | 27 |
| | 130 | | | | | |
| Midi-Pyrénées | 193 | 42 | 45 | 24 | 35 | 47 |
| | 148 | 22 | 24 | 12 | 18 | 24 |
| | 125 | | | | | |
| Limousin | 144 | 28 | 28 | 12 | 31 | 45 |
| | 122 | 19 | 20 | 8 | 22 | 31 |
| | 73 | | | | | |
| Rhône-Alpes | 159 | 34 | 33 | 20 | 29 | 43 |
| | 131 | 22 | 20 | 13 | 18 | 27 |
| | 101 | | | | | |
| Auvergne | 168 | 46 | 35 | 21 | 25 | 42 |
| | 132 | 27 | 21 | 12 | 15 | 25 |
| | 107 | | | | | |
| Languedoc | 170 | 50 | 32 | 14 | 8 | 65 |
| | 139 | 30 | 19 | 8 | 5 | 38 |
| | 94 | | | | | |
| Provence | 170 | 43 | 35 | 27 | 25 | 41 |
| | 141 | 25 | 20 | 16 | 15 | 24 |
| | 103 | | | | | |

1. exemple (ensemble X ensemble) : 170 Kilométrage moyen par ménage motorisé (en centaines de km)
142 Kilométrage moyen par voiture " "
103 Kilométrage moyen par ménage " "

2. exemple (domicile-travail X région Parisienne) : 42 Kilométrage moyen par ménage motorisé " "
23 par du motif dans le Kilométrage total de la région (42/186)

Au total, pour toutes les régions, la part des déplacements professionnels et de vacances dans l'ensemble régresse ; pour toutes les régions sauf le Sud Ouest, la part des déplacements domicile-travail augmente, parfois considérablement.

Tableau 4b : EVOLUTION DU KILOMETRAGE PARCOURU PAR VOITURE VENTILE PAR MOTIF SELON LA ZEAT

| ZEAT \ Motif | Ensemble | | | Domicile-travail | | | Affaires professionnelles | | | Vacances | | | Autres | | |
|-------------------|----------|-----|-------|------------------|----|-------|---------------------------|----|-------|----------|----|-------|--------|----|-------|
| | 66 | 73 | % | 66 | 73 | % | 66 | 73 | % | 66 | 73 | % | 66 | 73 | % |
| Région parisienne | 131 | 156 | + 2,5 | 24 | 36 | + 6 | 23 | 24 | + 0,6 | 30 | 31 | + 0,4 | 54 | 66 | 22 |
| Bassin Parisien | 118 | 141 | + 2,5 | 19 | 32 | + 7,7 | 29 | 29 | 0 | 14 | 16 | + 1,9 | 56 | 64 | 1,9 |
| Nord | 112 | 140 | + 3,2 | 19 | 31 | + 7,2 | 23 | 26 | + 1,8 | 14 | 13 | - 1 | 56 | 70 | + 3,2 |
| Est | 124 | 129 | + 0,6 | 19 | 28 | + 5,7 | 25 | 18 | - 3,6 | 15 | 15 | 0 | 65 | 65 | 0 |
| Ouest | 108 | 133 | + 3,0 | 15 | 27 | + 8,8 | 28 | 28 | 0 | 13 | 13 | 0 | 52 | 65 | + 3,2 |
| Sud Ouest | 127 | 151 | + 2,5 | 22 | 26 | + 2,4 | 37 | 39 | + 0,7 | 19 | 18 | - 0,7 | 49 | 68 | + 4,8 |
| Centre Est | 124 | 131 | + 0,8 | 26 | 30 | + 2,0 | 30 | 27 | - 1,4 | 18 | 17 | - 0,8 | 50 | 57 | + 1,9 |
| Méditerranée | 114 | 140 | + 3,0 | 20 | 38 | + 9,6 | 24 | 28 | + 2,3 | 16 | 19 | + 2,5 | 54 | 55 | + 0,3 |
| Ensemble | 121 | 142 | + 2,3 | 21 | 33 | + 6,7 | 27 | 27 | 0 | 19 | 19 | 0 | 54 | 63 | + 2,3 |

Exemple : ensemble X ensemble 121 Kilométrage moyen par voiture en 66 (en centaines de Km)
 142 " " (" ")
 + 2,3 taux d'accroissement annuel de ce Kilométrage