

SERVICE
D'ANALYSE ECONOMIQUE
ET FINANCIERE

SAEF

Service Economiques
DO
Réf. n° CDAT
4870

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

LES MENAGES ET LE TRANSPORT

Dossier N°7

LES DEPENSES DE TRANSPORT DES MENAGES



AVERTISSEMENT

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 dont le chef appartient aux C.S.P. salariés agricoles, professions libérales, manoeuvres-gens de maison
- de la part de la consommation de gaz-oil dans l'ensemble de la consommation de carburant (le parc d'automobiles diesel étant faiblement représenté dans l'échantillon d'enquête)
- des dépenses pour déplacement par avion.

Enfin, les dépenses de garage - parking ne sont prises en compte que lorsque le ménage est locataire.

I	- Les dépenses de transport des ménages selon la catégorie socio-professionnelle du chef	1
II	- Les dépenses de transport des ménages selon le type de leur commune de résidence	5
III	- Les dépenses de transport collectif terrestre des ménages selon leur région de résidence	8

I - LES DEPENSES DE TRANSPORT DES MENAGES SELON LA C.S.P. DU CHEF
(Tableau 1).

a) les dépenses automobiles

Les dépenses d'utilisation de l'automobile varient beaucoup selon la C.S.P. du chef de ménage, conséquence logique de la disparité tant de taux de motorisation que de mobilité automobile des ménages équipés entre les diverses C.S.P. Autour d'une moyenne de 250F par ménage et par mois, elles varient de moins du tiers à près du triple. Se situent nettement au dessus de la moyenne les industriels et gros commerçants et les professions libérales, suivis par les cadres supérieurs et moyens ; se situent nettement en dessous les manoeuvres et personnels de services, les retraités et les autres inactifs. Employés, ouvriers, exploitants agricoles sont très proches de la moyenne, les salariés agricoles leur étant légèrement inférieurs.

La structure d'ensemble de ces dépenses (environ une moitié consacrée au fonctionnement, un quart à l'entretien et un quart à l'assurance) se trouve conservée pour la plupart des C.S.P. avec toutefois une tendance à l'accentuation la part du fonctionnement pour les C.S.P. les plus mobiles. Seuls les industriels et gros commerçants s'écartent sensiblement de cette équilibre (63% pour le fonctionnement, 15% pour l'entretien et 22% pour l'assurance).

En ce qui concerne le type de carburant utilisé, des variations assez sensibles autour de la moyenne (16% ordinaire, 82% super, 2% gaz-oil) sont perceptibles. L'ordinaire est en moyenne d'autant moins consommé que l'on s'élève dans la hiérarchie des C.S.P., avec cependant des nuances, sa part (30%, presque autant que pour les personnels de service-manoeuvres) est plus forte chez les exploitants que chez les salariés agricoles ; et si elle est faible chez les cadres supérieurs et industriels - gros commerçants, elle correspond à la moyenne chez les professions libérales. L'usage du

gaz-oil est essentiellement le fait d'utilisateurs de l'automobile pour motif professionnel, qui ont plus que d'autres avantage au diesel : industriels, artisans, commerçants. Ce qui n'empêche pas les professions libérales de descendre au faible taux des cadres supérieurs, et les salariés agricoles d'être de forts utilisateurs.

Enfin, on constate une nette corrélation positive entre niveau des dépenses d'utilisation et prix consenti pour l'achat d'une automobile (fonction à la fois de la puissance et de l'âge du véhicule acquis) : la hiérarchie des C.S.P. est la même dans les deux cas, avec seulement une prééminence plus nette encore des industriels et gos commerçants, et un niveau particulièrement faible pour les salariés agricoles en matière de dépenses d'acquisition.

b) Les dépenses de transport collectif terrestre

Les variations de ces dépenses selon la C.S.P. du chef, si elles sont également très sensibles (plus de 1 à 6 d'un extrême à l'autre), obéissent à une logique différente. Globalement, les C.S.P. nettement au dessus de la moyenne de 1,64.F par semaine et par individu, correspondent aux professions salariées tertiaires (cadres et employés). A l'inverse, les C.S.P. les moins "consommatrices" de transport collectif, correspondent aux professions agricoles, artisanales et commerçantes. Les autres actifs se situent autour de la moyenne. Parmi les inactifs, les retraités dépensent peu pour les transports collectifs, à la différence des autres inactifs.

Mais à l'intérieur même de ces catégories, très liées comme on le vérifiera ci-après à la localisation des habitats et emplois, des nuances sont à apporter en fonction du poids respectif des divers modes de transport collectif. A partir d'une structure moyenne de 55% des dépenses de transport collectif consacrées au car -- bus tram, 25% au tram, et 20% au métro, on peut distinguer 5 cas :

- celui des C.S.P. pour lesquelles les cars-bus-trams sont le mode largement dominant; C.S.P. agricoles, manoeuvres-gens de maison, et à moindre degré, inactifs

- les cadres pour lesquels le poids relatif des 3 modes est assez proche, bien que conforme à l'ordre de la structure d'ensemble

- les employés et ouvriers, proches de la structure moyenne

- les artisans - commerçants et les professions libérales, pour lesquelles le métro l'emporte largement sur le train comme second mode

- les industriels-gros commerçants, qui consacrent au train la quasi-totalité de leurs dépenses de transport collectif.

c) Les dépenses d'avion

Plus que tout autre, ce mode, à fort usage professionnel et d'accès restreint pour les motifs privés, reflète la hiérarchie des C.S.P. : les professions libérales, avec une dépense double de celle des cadres supérieurs et des industriels - gros commerçants, se classent largement en tête, les cadres supérieurs ont eux-mêmes une dépense quadruple de celle des cadres moyens et employés, les autres C.S.P. ayant un niveau très faible, minimal chez les professions agricoles.

...

Tableau 1 DÉPENSES DE TRANSPORT DES MÉNAGES SELON LA C.S.P. DU CHEF

Type de dépense C.S.P.	Dépenses mensuelles d'utilisation de la V.P. par ménage									Carburant		Acquisi- tion VP	Dépenses hebdomadaires de transport collectif terrestre par individu				Avion
	Ensemble	Carburant lubri- fiant	Stationne- ment péage	Pneuma- tiques	Entretien	répara- tions	Accidents	Assurances	Garage parking	% ordinaire	% gaz-oil	Prix d'achat moyen	Ensemble	Métro	Car-bus tram	Train	Dépenses 24 mois du ménage
Ensemble	250	113	5	13	28	15	15	57	5	15,9	1,8	8 930	1,64	0,34	0,90	0,40	65
Exploitants agricoles	254	120	3	16	26	20	9	60	-	30,0	1,7	7 872	0,49	-	0,47	0,03	13
Salariés agricoles	200	99	1	10	29	11	5	45	-	17,2	4,0	4 547	0,45	-	0,45	-	12
Industriels-gros commerçants	742	421	25	19	49	19	49	151	9	8,8	5,2	14 440	1,65	0,09	0,05	1,50	389
Artisans - pêcheurs - petits commerçants	388	181	11	23	36	16	27	88	6	14,4	4,4	10 613	0,87	0,28	0,44	0,14	73
Professions libérales	710	343	14	17	74	18	47	181	16	15,7	0,3	12 575	1,49	0,49	0,81	0,19	778
Cadres supérieurs	586	276	23	21	72	39	31	113	11	8,3	0,4	10 616	2,81	0,87	1,04	0,90	445
Cadres moyens	409	186	11	20	51	20	27	85	9	12,4	2,2	9 349	2,30	0,61	0,99	0,70	99
Employés	271	125	4	13	27	13	23	60	6	13,6	2,4	8 482	2,22	0,55	1,16	0,51	117
Ouvriers qualifiés- ouvriers spécialisés-marins	247	108	3	14	26	16	14	62	4	21,3	0,9	7 958	1,43	0,20	0,89	0,35	37
Manœuvres - gens de maison	112	42	-	6	18	11	5	29	1	33,3	-	6 922	1,68	0,16	1,38	0,14	57
Retraités	74	30	1	5	8	5	3	20	2	20,0	-	9 053	1,25	0,22	0,79	0,24	33
Autres inactifs	76	30	1	5	6	11	-	22	1	16,7	-	5 704	2,42	0,43	1,71	0,28	59

II - LES DEPENSES DE TRANSPORT DES MENAGES SELON LE TYPE DE LEUR
COMMUNE DE RESIDENCE (Tableau 2)

a) Les dépenses automobiles

Globalement, les dépenses d'utilisation de l'automobile tendent à croître lorsque l'on franchit les paliers des 20 000 et 200 000 habitants par commune. Entre deux paliers par contre, il peut y avoir décroissance des dépenses avec la taille de la commune. Paris et la banlieue de Paris, qui connaissent respectivement les niveaux minimum et maximum, font exception.

La structure d'ensemble des dépenses varie très peu selon la taille de l'agglomération. Par contre, au sein des dépenses hors fonctionnement et assurance, la croissance au rythme moyen recouvre des disparités entre une croissance des dépenses de stationnement et autres péages (au delà de 100 000 habitants) et de garage (pour l'agglomération parisienne) et une croissance inférieure à la moyenne des dépenses d'entretien, réparation et accidents.

La part au sein des carburants utilisés de l'ordinaire et du gaz-oil tend assez régulièrement à décroître avec la taille de l'agglomération, sous l'effet de la structure du parc mais aussi sans doute des comportements des consommateurs.

En ce qui concerne enfin le prix d'achat moyen d'une automobile, il convient surtout de noter le faible niveau des communes rurales, et le fort niveau de l'agglomération parisienne.

b) Les dépenses de transport collectif terrestre

Globalement, il convient de distinguer de ce point de vue les communes de moins de 10 000 habitants, faibles consommatrices (moins du tiers de la dépense moyenne), les communes dont la taille est

comprise entre 10 000 et 200 000 habitants, d'une consommation comprise entre la moitié de la moyenne et la moyenne, les agglomérations de plus de 200 000 habitants, d'un niveau légèrement supérieur à la moyenne, et l'agglomération parisienne, forte consommatrice (environ le triple de la dépense moyenne).

Hors région parisienne, des 2 modes en présence, la route l'emporte le plus souvent largement sur le rail, sauf dans les communes de 20 000 à 100 000 habitants où les dépenses consacrées à ce dernier sont assez élevées, particulièrement de 20 000 à 50 000 habitants où elles dépassent celles consacrées au car-bus-tram. A Paris, le métro l'emporte sur les deux autres modes réunis. En banlieue parisienne enfin, les dépenses se partagent presque également entre les trois modes.

c) Les dépenses d'avion

Quatre niveaux de dépenses apparaissent distinctement : un niveau faible dans les communes de moins de 20 000 habitants, un niveau moyen dans les autres agglomérations de province, un niveau plus élevé dans la banlieue parisienne, un niveau très élevé à Paris même. Par la structure de sa population plus encore que par la qualité de sa desserte aérienne, les parisiens conservent donc une nette suprématie dans l'utilisation de l'avion.

Tableau 2 DÉPENSES DE TRANSPORT DES MENAGES SELON LE TYPE DE COMMUNE DE RESIDENCE

Type de dépense Catégorie commune	Dépenses mensuelles d'utilisation de la V.P. par ménage									Carburant		Acquisition VP	Dépenses hebdomadaires de transport collectif terrestre par individu				Avion
	Ensemble	Carburant lubrifiant	Stationnement péage	Pneumatiques	Entretien	réparations	Accidents	Assurance	Garage parking	% Ordinaire	% Gaz-oil	Prix d'achat moyen	Ensemble	Métro	Car-bus tram	Train	Dépenses 24 mois du ménage
Ensemble	250	113	5	13	28	15	15	57	5	15,9	1,8	8 930	1,64	0,34	0,90	0,40	85
Rurales	216	104	2	16	22	13	9	49	1	24,0	3,8	8 262	0,51	0,02	0,39	0,11	19
-de 10 000	231	110	2	11	26	12	12	55	3	16,4	2,7	9 565	0,50	0,01	0,41	0,08	37
10 000 - 20 000	215	98	2	9	19	9	19	55	4	16,3	1,0	8 648	0,92	0,04	0,67	0,21	33
20 000 - 50 000	264	117	4	16	31	12	21	59	4	13,7	0,9	8 464	1,23	0,12	0,51	0,60	80
50 000 - 100 000	254	110	3	15	27	8	15	56	5	16,4	1,8	8 862	1,59	0,05	1,07	0,47	91
100 000 - 200 000	244	109	6	11	27	13	17	57	4	13,8	0,9	8 667	0,95	0,04	0,78	0,12	81
200 000 - 2 000 000	285	122	8	13	34	20	23	60	5	13,9	1,6	8 924	1,82	0,02	1,64	0,16	98
Paris	199	80	10	7	23	5	9	48	17	10,0	-	9 379	5,41	3,18	1,32	0,90	341
Banlieue-Paris	322	143	12	10	36	24	15	74	8	7,0	0,7	9 995	4,54	1,38	1,60	1,56	148

III - LES DEPENSES DE TRANSPORT COLLECIF TERRESTRE DES MENAGES SELON
LEUR REGION DE RESIDENCE

Globalement, le déséquilibre apparait très net entre la région parisienne, où l'on dépense près de trois fois plus qu'en moyenne, et les autres régions, où cette moyenne n'est jamais atteinte (sauf en Provence - Côte d'Azur) et où le niveau peut descendre à moins de 10% de cette moyenne (Limousin). Les régions de l'Ouest et du Centre, qui ont les dessertes les plus médiocres, sont les moins consommatrices de transport collectif.

Hors région parisienne où les trois modes suscitent des dépenses comparables (le métro arrivant en tête), les transports routiers l'emportent largement, sauf dans les régions limitrophes de la région parisienne, où la qualité de la liaison ferroviaire avec la capitale joue sans doute un grand rôle (allant jusqu'à faire du train le mode largement dominant en Picardie). Le niveau des dépenses routières est particulièrement élevé en Provence - Côte d'Azur , en Franche-Comté et dans la région Rhone-Alpes.

...

Tableau 3

DEPENSES DE TRANSPORT COLLECTIF TERRESTRE DES MENAGES SELON LEUR REGION DE RESIDENCE

	Ensemble	Méto	Car-bus	Train
Ensemble	1,64	0,34	0,90	0,40
Région Parisienne	4,44	1,68	1,37	1,39
Champagne	0,56	0,02	0,29	0,26
Picardie	1,06	0,17	0,08	0,81
Haute-Normandie	1,45	-	0,79	0,66
Centre	0,66	0,05	0,34	0,26
Basse-Normandie	0,27	-	0,25	0,02
Bourgogne	0,26	-	0,25	0,01
Nord	0,90	0,01	0,82	0,07
Lorraine	1,04	0,02	0,73	0,28
Alsace	1,19	0,01	0,95	0,22
Franche-Comté	1,79	-	1,76	0,03
Pays de la Loire	0,50	0,01	0,30	0,20
Bretagne	0,40	0,01	0,29	0,10
Poitou-Charente	0,50	-	0,50	-
Aquitaine	0,95	0,02	0,81	0,12
Midi-Pyrénées	0,53	-	0,51	0,02
Limousin	0,13	-	0,13	-
Rhône-Alpes	1,38	0,02	1,24	0,12
Auvergne	0,70	-	0,70	-
Languedoc	1,47	0,07	1,08	0,32
Provence - Côte d'Azur	1,97	-	1,96	0,01