

---

# FICHES THÉMATIQUES

---

**Transports**

### I. Lecture des figures issues de la comptabilité nationale

#### Figure 2 : poids en valeur du poste dans la dépense des ménages

Ce graphique met en évidence la part de la dépense de consommation du poste considéré dans la dépense totale selon un concept le plus proche possible de l'enquête Budget de famille (Bdf). Les dépenses qui ont trait aux concepts de comptabilité nationale sans traduction budgétaire pour les ménages sont retirées : les loyers imputés, l'autoconsommation et les services d'intermédiation financière indirectement mesurés (Sifim). On conserve le montant de correction liée au solde territorial, qui permet de garder la cohérence de la notion de territorialité avec l'enquête Bdf (ensemble des dépenses des ménages résidant en France quel que soit le lieu d'achat). Le graphique permet de comparer la part de ce poste à celle d'un regroupement de produits au champ plus large.

#### Figure 3 : volume et prix relatifs de la dépense des ménages

Ce graphique a pour objectif de caractériser l'évolution du volume et du prix du poste par rapport à celle de l'ensemble de la dépense de consommation des ménages. Les deux courbes correspondent aux séries suivantes :

- le « volume relatif » : évolution du volume du produit par rapport à l'année précédente corrigée de l'évolution du volume de la dépense de consommation totale ;
- le « prix relatif » : évolution du prix du produit par rapport à l'année précédente corrigée de l'évolution du prix de la dépense de consommation totale.

Si la croissance du volume relatif est positive, cela signifie que le volume du produit évolue plus vite que le volume de l'ensemble de la dépense de consommation (idem pour le prix relatif).

#### Figure 4 : dépense des ménages par poste dans l'Union européenne à 25 en 2005

Ce graphique permet d'illustrer le lien éventuel entre la part du poste dans la dépense des ménages et le niveau de vie du pays approché par le PIB par habitant corrigé des parités de pouvoir d'achat. Celles-ci sont des taux qui permettent de convertir toutes les monnaies dans une monnaie commune qui a le même pouvoir d'achat dans chaque pays.

Si par rapport à la moyenne de l'Union européenne, les pays sont plutôt situés dans le quart nord-ouest et dans le quart sud-est, cela signifie que la part du poste dans la dépense des ménages décroît en fonction du niveau de vie. Il s'agit le plus souvent des produits de première nécessité et donc principalement l'alimentation.

Dans le cas contraire où les pays sont plutôt situés dans le quart sud-ouest et le quart nord-est, il s'agit de biens ou services dont la part dans la dépense des ménages croît avec le niveau de vie. Les dépenses de loisirs sont dans cette catégorie, notamment celles concernant le matériel électronique. D'autres facteurs que le niveau de vie peuvent jouer sur la part de certains postes.

#### Code ISO des pays de l'Union européenne :

Allemagne : DE ; Autriche : AT ; Belgique : BE ; Chypre : CY ; Danemark : DK ; Espagne : ES ; Estonie : EE ; Finlande : FI ; France : FR ; Grèce : GR ; Hongrie : HU ; Irlande : IE ; Italie : IT ; Lettonie : LV ; Lituanie : LT ; Luxembourg : LU ; Malte : MT ; Pays-Bas : NL ; Pologne : PL ; Portugal : PT ; République tchèque : CZ ; Royaume-Uni : GB ; Slovaquie : SK ; Slovénie : SI ; Suède : SE.

## II. Lecture des figures issues des enquêtes Budget de famille

### Figure 2 : décomposition des écarts à la dépense moyenne

*Par souci de clarté, on présentera ici la méthode de calcul de l'effet prix et de l'effet quantité sur l'exemple des dépenses en pain des ménages les plus modestes (premier quintile de niveau de vie). Les explications données se transposent directement aux autres produits et catégories de ménages.*

L'écart entre la dépense moyenne en pain de l'ensemble de la population et celle des ménages du premier quintile de niveau de vie a deux causes :

- les ménages les plus modestes achètent des quantités différentes des autres ménages ;
- ils payent leur pain à un prix différent des autres ménages.

En général, les deux effets coexistent. L'effet-prix et l'effet-quantité sont des mesures de ces effets. Ils visent à évaluer la contribution des écarts sur les quantités et des écarts sur les prix à l'écart sur la dépense.

Le calcul de ces effets repose sur une formule décomposant l'écart de dépense. Plus précisément :

- si  $D$  (en euros) est la dépense moyenne en pain dans l'ensemble de la population,  $Q$  (en kg par exemple) la quantité moyenne achetée et  $P$  (€/kg) le prix payé en moyenne, on peut écrire :

$$D = PQ$$

- de même on écrira, pour les ménages du premier quintile, en notant  $d$  leur dépense moyenne en pain,  $q$  la quantité moyenne qu'ils achètent et  $p$  le prix au kg qu'ils acquittent en moyenne :

$$d = pq$$

L'écart à la moyenne de la dépense en pain de ces ménages vérifie alors :

$$d - D = \left[ \frac{p+P}{2} \right] (q - Q) + (p - P) \left[ \frac{q+Q}{2} \right]$$

Il est la somme de :

- (i) l'écart sur les quantités  $q - Q$ , valorisé à un prix à mi-chemin entre le prix moyen du pain,  $P$ , et le prix moyen  $p$  propre à ces ménages modestes ;
- (ii) l'écart sur les prix  $p - P$ , appliqué à une quantité à mi-chemin entre la quantité  $Q$  achetée en moyenne dans l'ensemble de la population, et celle  $q$  achetée par les seuls ménages du premier quintile.

Le premier terme est l'effet-quantité : il correspond à l'écart de dépense que l'on observerait si les ménages modestes payaient le même prix que les autres.

Le second terme est l'effet-prix et correspond, de même, à l'écart qui prévaudrait si les ménages modestes achetaient la même quantité que les autres.

En pratique, les effets sont calculés au niveau de chaque produit élémentaire. Ils sont ensuite additionnés pour déterminer l'effet prix d'un poste (par exemple l'alimentation). Dans les figures présentées, ils sont exprimés en pourcentage de l'écart de dépense.

## 3.1 Automobiles, motos, vélos

En 2005, la dépense des ménages en **automobiles, motos et vélos** s'est élevée à 63,3 milliards d'euros soit 1 008 euros par habitant. La part des voitures neuves dans le poste a perdu plus de 10 points entre 1960 (50 %) et 2005 (38 %, *figure 1*). À l'inverse, la partie comptabilisée des achats d'occasion a plus que doublé entre 1960 (7 %) et 2005 (17 %). Les pièces détachées et accessoires sont désormais le premier poste de dépense (40 %).

Relativement au total des dépenses, la consommation en valeur en automobiles, motos et vélos a augmenté de 3,5 points entre 1960 (4,3 %) et 2005 (7,8 %) contribuant pour plus de la moitié à la hausse de 6,2 points du poste « Transport » (*figure 2*). Cette part a régulièrement augmenté jusqu'à la fin des années 1980, mais baisse depuis.

Les prix des automobiles, motos et vélos ont globalement augmenté moins vite que l'**inflation** sur l'ensemble de la période 1960–2005 (*figure 3*). À l'inverse, sur la même période, la consommation en **volume** a progressé bien plus rapidement que les autres postes, contribuant pour l'essentiel à la hausse de la part budgétaire.

Jusqu'au milieu des années 1970, le taux d'équipement des ménages en automobiles a fortement progressé, passant de 30 % en 1960 à 60 % en 1973. Les fortes hausses du **pouvoir d'achat** ont favorisé cette croissance.

De 1974 à 2001, le volume a augmenté un peu plus vite que les autres postes, avec de fortes fluctuations de court terme, et les prix ont globalement suivi l'inflation. En période de difficultés économiques, comme en 1984 et 1993, la consommation a baissé.

À l'inverse, les mesures de « primes à la casse des véhicules anciens » ont momentanément contribué à relancer le marché des voitures neuves en 1994 et 1996, avec des effets de contrecoup les années suivantes.

Depuis 2002, alors que les prix relatifs sont stables, le volume relatif baisse. Concernant les prix, la baisse des prix relatifs des automobiles neuves, dans un marché très concurrentiel, a été globalement compensée par la hausse des prix des pièces détachées. D'une part, la flambée des prix du pétrole a renchéri les coûts de production du caoutchouc et des pneumatiques. D'autre part, les prix des autres pièces de rechange et accessoires ont augmenté sous l'effet de l'élévation du cours des matières premières. S'agissant des volumes, les hausses des coûts d'utilisation des voitures (prix des carburants notamment) ont pesé sur les décisions d'achats. En outre, le vif succès des automobiles à bas coût a pesé sur les volumes consommés.

Les Français se situent dans la moyenne européenne, en termes d'équipement en voitures particulières : 47,9 voitures pour 100 habitants en 2005 (*figure 4*). L'Allemagne et le Royaume-Uni sont au-dessus de cette moyenne. Les pays d'Europe de l'Est, la Grèce et le Portugal sont en dessous. Globalement, le taux d'équipement s'élève avec le **niveau de vie du pays**. Il est par ailleurs positivement corrélé au volume annuel d'achat en automobiles, motos et vélos (hors pièces détachées) des différents ménages. L'effet des renouvellements de véhicules dans les pays ayant un vaste parc automobile semble donc plus important que celui du développement du parc dans les pays moins équipés. ■

### Définitions

**Automobiles, motos, vélos** : comprennent les achats de voitures neuves, d'occasion, de motos et bicyclettes. Sont intégrés les pièces détachées et accessoires, y compris celles qui sont achetées lors d'une réparation par un garagiste. Pour les achats d'occasion, ne sont prises en compte que les transactions entre entreprises (loueurs...) et ménages. Sont alors uniquement comptées les marges réalisées par les intermédiaires. Dans les agrégats de comptabilité nationale, les transactions de gré à gré entre ménages ne sont donc pas comptabilisées, dans la mesure où une vente est compensée par un achat.

**Ménage, inflation, volume, pouvoir d'achat, niveau de vie du pays** : voir *Glossaire*.

### Pour en savoir plus

- « La consommation automobile depuis quarante ans », *Insee Première* n° 844, mai 2002.
- « Le budget automobile des ménages s'adapte aux prix des carburants », *Insee Première* n° 1159, octobre 2007.

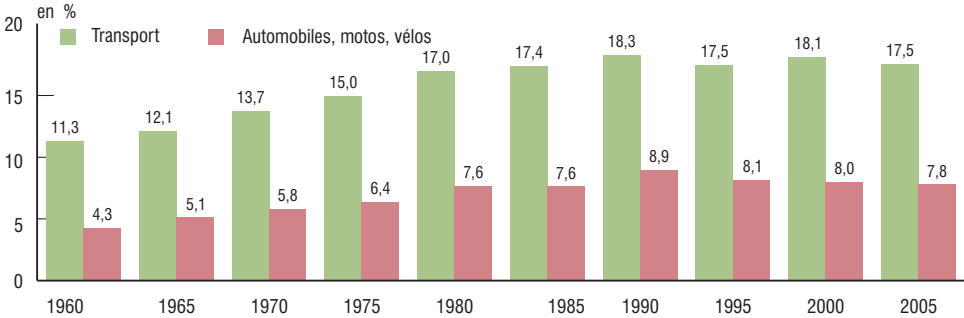
# Automobiles, motos, vélos 3.1

## 1. Structure de la dépense des ménages en automobiles, motos et vélos

	1960	1975	1990	2005	Valeurs 2005 (Mds €)
Voitures neuves	49,8	50,3	56,5	38,4	24,3
Voitures d'occasion	7,2	9,6	10,4	16,6	10,5
Motos	7,8	3,7	1,9	2,8	1,8
Bicyclettes	3,5	2,8	2,3	1,9	1,2
Pièces détachées et accessoires	31,8	33,7	28,8	40,3	25,5
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>63,3</b>

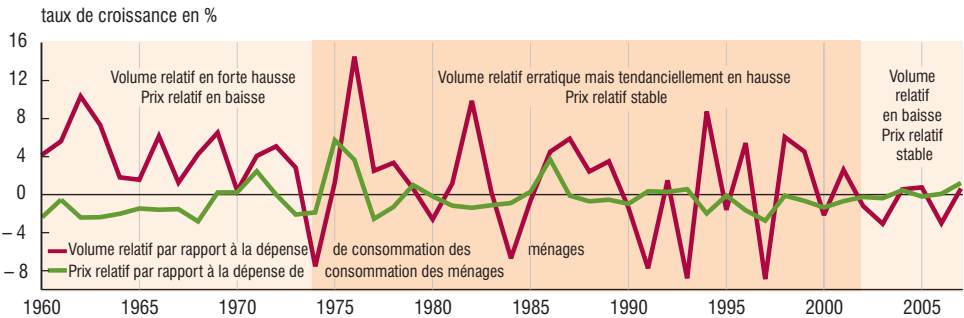
Source : Insee, comptes nationaux, base 2000.

## 2. Part dans la dépense des ménages en valeur



Source : Insee, comptes nationaux, base 2000.

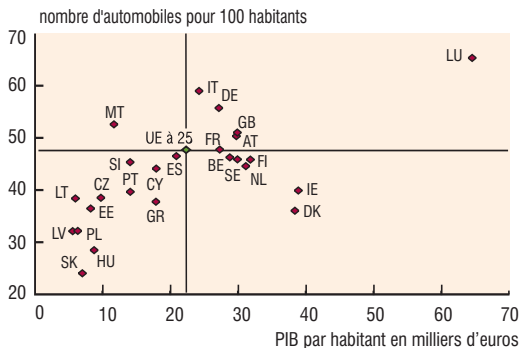
## 3. Volume et prix relatifs de la consommation en automobiles, motos et vélos



Lecture : durant les années 1960, le prix des automobiles, motos et vélos a globalement augmenté moins vite que l'inflation et le volume a progressé plus rapidement que les autres postes de consommation.

Source : Insee, comptes nationaux, base 2000.

## 4. Taux d'équipement automobile et PIB par habitant dans l'Union européenne à 25 en 2005



Lecture : en 2005, le Luxembourg, avec un PIB de 64 600 euros par habitant, comptait 65,5 automobiles pour 100 habitants.

Sources : Insee, comptes nationaux, base 2000 et Eurostat.

## 3.1 Automobiles, motos, vélos

En 2006, plus de 80 % des **ménages** métropolitains possèdent au moins une voiture, et un tiers en possède deux ou plus (*figure 1*). Ces chiffres étaient respectivement de 74 % et 21 % en 1985, et déjà 78 % et 28 % en 1995. Environ 90 % des ménages dont la **personne de référence** est active possèdent une voiture contre 75 % dans le cas des retraités et 45 % dans celui des autres inactifs. Plus de 90 % des ménages habitant en milieu rural en possèdent au moins une, et près de la moitié au moins deux. À l'inverse, moins de la moitié des ménages parisiens disposent d'une automobile et seuls 7 % en possèdent deux : ces ménages, et plus généralement ceux vivant dans l'agglomération parisienne, consacrent en contrepartie des montants très supérieurs à la moyenne en services de transports collectifs (fiche 3.4). Près de 93 % des couples sans enfants et plus de 94 % des couples avec enfant(s) ont une voiture. En revanche, les célibataires et les familles monoparentales sont les moins équipés.

65 % des couples ayant au moins un enfant ont deux voitures contre 40 % des couples sans enfants. La proportion de propriétaires de voiture s'élevé avec le **niveau de vie** : 64 % des ménages du premier **quintile** ont au moins une voiture contre 93 % dans le dernier. Cet écart est plus important encore pour la possession d'une deuxième voiture : seulement 14 % des ménages du premier quintile en possèdent une contre 46 % dans le dernier.

Près de six ménages sur dix possèdent au moins un vélo. C'est le cas d'environ 80 % des couples de deux enfants ou plus. Les ménages habitant de grandes agglomérations, en particulier Paris, sont moins nombreux à posséder des vélos que les ménages des communes rurales ou des petites agglomérations. De même, le taux

d'équipement en deux roues à moteur augmente, lui aussi, avec le nombre d'enfants. Il est aussi plus fort dans les communes rurales (14 % des ménages) qu'à Paris (moins de 5 %) ou que dans le reste de l'agglomération parisienne (8 %).

En raison de leur taux d'équipement plus élevé, les ménages avec des enfants consacrent des montants plus élevés à l'achat de leurs **véhicules** que les autres : 68 % de plus que la moyenne pour les couples avec deux enfants et 78 % pour ceux avec trois enfants et plus (*figure 2*). La part de ces dépenses dans leur budget est aussi plus élevée : respectivement de 1,8 et 1,3 point par rapport à la moyenne.

Plus le niveau de vie est élevé, plus les dépenses pour ce poste sont importantes. Les ménages du dernier quintile dépensent plus de 5 fois plus que ceux du premier, et 64 % de plus que la moyenne. Le poids de ces dépenses dans l'ensemble du budget des ménages est assez proche pour les quintiles 2 à 5. Le premier quintile se distingue par un **coefficient budgétaire** inférieur de 4 points à la moyenne.

Les achats d'automobiles neuves et d'occasion, qui représentent respectivement 41 % et 46 % du total des dépenses en véhicules telles que définies dans les enquêtes, sont particulièrement liés au niveau de vie de ménage. Pour les seules voitures neuves, les ménages du dernier quintile dépensent annuellement 121 % de plus que la moyenne (soit 2,2 fois plus), et plus de 11 fois le montant dépensé par les ménages du premier quintile. L'écart est beaucoup plus réduit pour les véhicules d'occasion.

Le prix payé pour un véhicule neuf varie peu selon le niveau de vie (*figure 3*). C'est donc la fréquence des achats qui fait la différence entre la dépense des ménages les plus aisés et les autres. ■

### Définitions

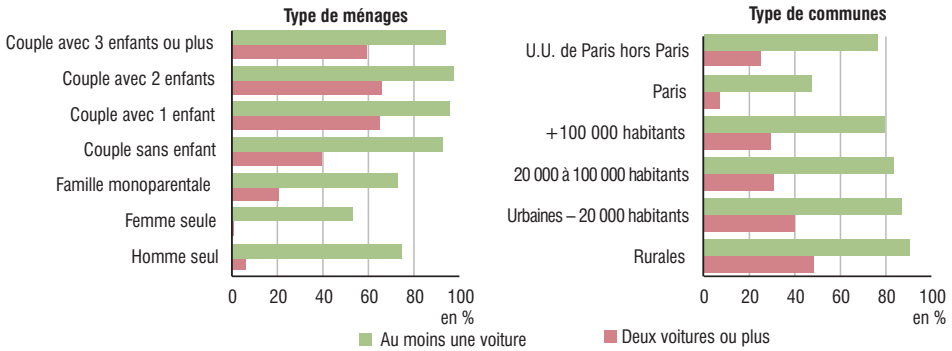
**Automobiles, motos, vélos** : contrairement à la comptabilité nationale (*voir pages précédentes*), les données présentées ici prennent en compte : 1° les achats de véhicules entre les ménages ; 2° l'intégralité de la dépense engagée par le ménage pour l'achat de véhicules d'occasion auprès des professionnels (et non seulement la marge de ces derniers). Les éventuelles reventes sont des revenus, comptabilisés par ailleurs.

**Ménages, personne de référence, niveau de vie des ménages, quintile, coefficient budgétaire** : voir *Glossaire*.

### Pour en savoir plus

- M. Bodier, « La voiture : une habitude qui se prend jeune », *Insee Première* n° 474, juillet 1996.

## 1. Proportion de ménages possédant une ou plusieurs voitures



Champ : France métropolitaine

Source : Insee, enquête budget de famille 2006

## 2. Les déterminants de la dépense en « véhicules » par ménage

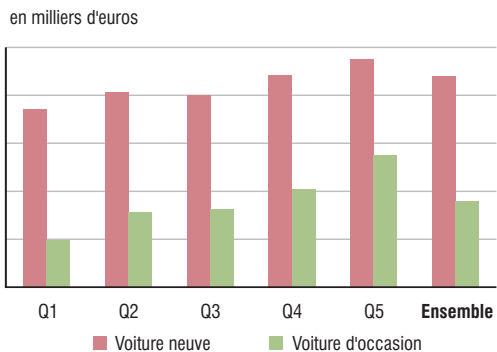
	Ensemble		Dont achat voitures neuves		Dont achat voitures d'occasion	
	Écart à la moyenne		Écart à la moyenne		Écart à la moyenne	
	du coefficient budgétaire en points	du montant en %	du coefficient budgétaire en points	du montant en %	du coefficient budgétaire en points	du montant en %
<b>Quintile de niveau de vie</b>						
Q1	-4,0	-70	-2,1	-80	-1,6	-65
Q2	0,0	-19	-1,0	-44	0,6	-4
Q3	-0,7	2	-0,3	-15	1,0	19
Q4	0,6	23	0,1	18	0,5	29
Q5	0,8	64	1,5	121	-0,6	22
<b>Type de ménage</b>						
Homme seul	-0,9	-44	-0,3	-42	-0,6	-47
Femme seule	-4,7	-76	-1,7	-72	-2,2	-77
Famille monoparentale	-2,4	-35	-1,3	-45	-0,9	-28
Couple sans enfant	0,3	6	1,1	37	-0,6	-15
Couple avec 1 enfant	1,6	51	0,7	55	0,6	47
Couple avec 2 enfants	1,8	78	-0,2	35	1,5	104
Couple avec 3 enfants ou plus	1,3	68	-0,6	15	1,6	108
<b>Commune d'habitation</b>						
Communes rurales	2,0	20	0,3	5	0,9	19
Communes urbaines – 20 000 hab.	1,1	13	0,2	6	0,7	19
Communes 20 000 à 100 000 hab.	0,5	-2	0,3	2	0,4	3
Communes + 100 000 hab.	-0,7	-11	0,0	-3	-0,5	-15
Paris	-6,0	-73	-2,5	-77	-2,7	-69
Unité urbaine de Paris hors Paris	-1,6	-6	-0,2	10	-0,8	-9

Lecture : en 2006, les ménages du premier quintile ont une part de dépense consacrée aux véhicules inférieure de 4 points à celle de l'ensemble des ménages.

Champ : France métropolitaine.

Source : Insee, enquête budget de famille 2006.

## 3. Prix moyen selon le type de voiture achetée et le niveau de vie du ménage



Attention : les chiffres relatifs aux prix des voitures neuves étant établis à partir de moins de 100 ménages pour les quintiles 1, 2 et 3, ils doivent être analysés avec prudence.

Champ : France métropolitaine.

Source : Insee, enquête budget de famille 2006.

## 3.2 Carburants et lubrifiants

En 2005, la dépense des ménages en carburants et lubrifiants a atteint 33,5 milliards d'euros soit 534 euros par habitant et 1 114 euros par voiture. C'est beaucoup plus que les dépenses pour le transport collectif (19,4 milliards d'euros).

Relativement aux autres postes de dépenses, la consommation en valeur des carburants et lubrifiants a modérément augmenté entre 1960 (3,4 %) et 2005 (4,1 %) [figure 1]. Sa part avait régulièrement augmenté jusqu'au contre-choc pétrolier (5,1 % en 1985). Après un vif recul entre 1985 et 1987, elle fluctue depuis autour de 4 %.

Depuis 1960, la structure du poste « carburants, lubrifiants » a fortement évolué, sous l'effet de la transformation de l'offre (figure 2). L'essence et le super plombé sont devenus très marginaux, passant de 97 % des dépenses en carburants et lubrifiants en 1960 à 2 % en 2005. Ils ont été remplacés par le super sans plomb, apparu en 1990, qui représente 47 % des dépenses du poste en 2005 et surtout le gazole (51 %).

Sur longue période, les prix des carburants et lubrifiants ont en moyenne suivi l'inflation d'ensemble, avec cependant des variations marquées au milieu des années 1970 et dans les années 2000 (figure 3). La consommation en volume a également progressé sur un rythme équivalent aux autres postes de dépenses des ménages.

Jusqu'au premier choc pétrolier, les prix ont augmenté moins rapidement que l'inflation, tandis que le volume de consommation progressait plus vite, du fait de l'augmentation importante de l'équipement des ménages en voitures. Puis, entre 1974 et 1985, le premier choc pétrolier a entraîné une hausse des prix des carburants (+ 13,9 % en moyenne par an) plus forte que l'inflation (+ 10,5 %). Le volume relatif a, quant à lui, légèrement baissé. Les volumes sont en effet

sensibles aux prix : une hausse de 1 % du prix relatif induit une baisse des volumes d'achats de l'ordre de 0,4 %. Le développement des voitures diesel, plus économes en carburant, a permis de limiter la hausse de la consommation.

Le contre-choc pétrolier a entraîné une diminution du coefficient budgétaire entre 1985 (5,1 %) et 1987 (4,1 %). Outre les conséquences de la baisse du cours du pétrole, le prix de l'essence a aussi bénéficié de la libéralisation du marché en 1985 : la grande distribution a pu positionner les carburants comme produits d'appel et a pesé sur les prix qui ont augmenté moins vite que l'inflation entre 1986 et 1992.

À partir de 1993, les prix ont de nouveau progressé plus vite que l'inflation tandis que le volume de consommation baissait. Les prix ont fortement augmenté depuis 1999 en raison de la forte hausse du cours du baril de pétrole. Les ménages ont modéré leurs dépenses en carburants en optant plus souvent pour des véhicules diesel, le gazole devenant le premier poste en carburants en 2005.

Dans l'Union européenne, la consommation de carburants et lubrifiants est globalement tributaire du parc automobile avec quelques spécificités (figure 4). En France, elle est supérieure à la moyenne européenne alors que le nombre de véhicules par habitant est dans la moyenne. En Allemagne et en Italie, le taux d'équipement automobile est largement supérieur à la moyenne et la consommation par habitant, proche de la moyenne. À consommation unitaire donnée, l'écart résulte du kilométrage parcouru. Il dépend surtout de l'offre de transports collectifs (les dépenses de carburants sont ainsi plus importantes en province qu'en région parisienne) et des choix conséquents entre transport individuel et transport collectif. ■

### Définitions

**Carburants, lubrifiants** : comprennent l'essence et le super plombé, le super sans plomb, le gazole et les lubrifiants.

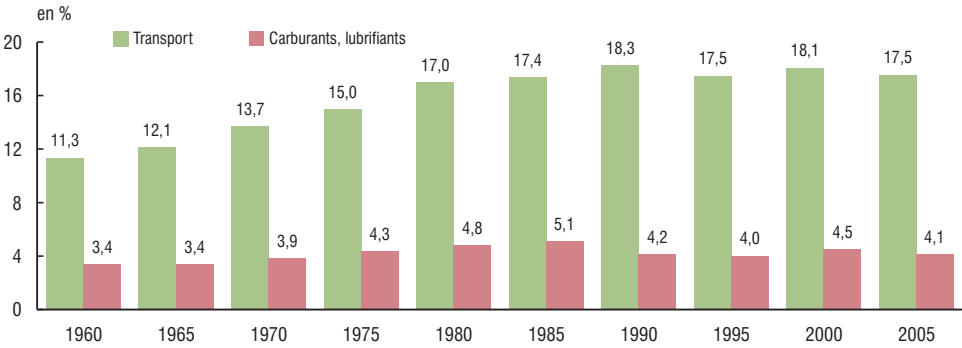
**Ménage, inflation, volume, coefficient budgétaire, Union européenne** : voir *Glossaire*.

### Pour en savoir plus

- « Le budget transports des ménages depuis 40 ans », *Insee Première* n° 1039, septembre 2005.
- « Le budget automobile des ménages s'adapte aux prix des carburants », *Insee Première* n° 1159, octobre 2007.
- « Consommation d'énergie : autant de dépenses en carburants qu'en énergie domestique », *Insee Première* n° 1176, février 2008.



## 1. Part dans la dépense des ménages en valeur



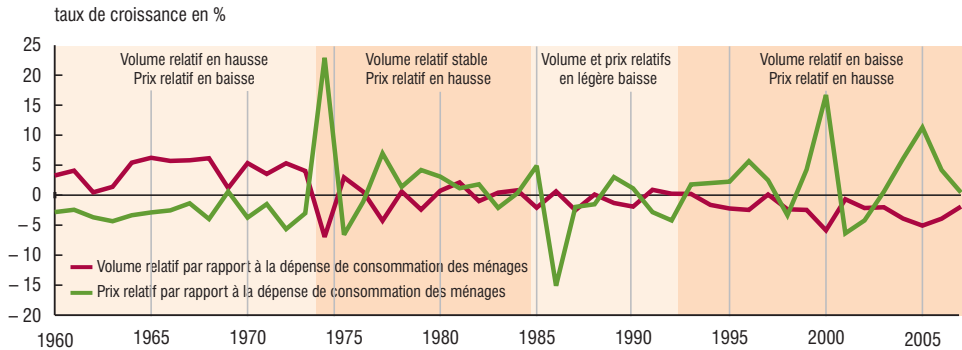
Source : Insee, comptes nationaux, base 2000.

## 2. Structure de la dépense des ménages en carburants et lubrifiants

	1960	1975	1990	2005	Valeurs 2005 (Mds €)
Essence, super plombé	96,8	97,6	73,2	1,5	0,5
Super sans plomb	0,0	0,0	11,9	47,1	15,8
Gasoil	1,2	1,5	13,8	50,6	17,0
Lubrifiants	2,0	0,9	1,1	0,8	0,3
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>33,5</b>

Source : Insee, comptes nationaux, base 2000.

## 3. Volume et prix relatifs de la dépense des ménages en carburants et lubrifiants



Lecture : de 2003 à 2007, le prix des carburants et lubrifiants a augmenté plus rapidement que l'inflation et le volume a progressé moins vite que les autres postes de consommation.

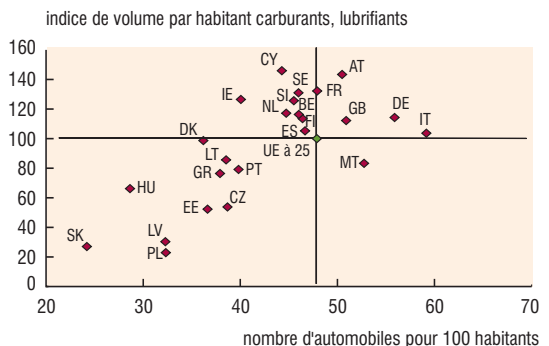
Source : Insee, comptes nationaux, base 2000.

## 4. Équipement automobile et dépense en carburants et lubrifiants dans l'Union européenne à 25 en 2005

\* Le Luxembourg n'est pas indiqué compte tenu d'une forte proportion d'achats transfrontaliers.

Lecture : en 2005, la Slovaquie, qui comptait 24,2 automobiles pour 100 habitants, avait un indice de volume de dépense en carburants et lubrifiants par habitant à 27,1 contre 100 pour la moyenne européenne.

Sources : Insee, comptes nationaux, base 2000 et Eurostat.



## 3.2 Carburants et lubrifiants

La dépense moyenne en **carburants et lubrifiants** des **ménages** est à peu près proportionnelle au nombre de véhicules (essentiellement des voitures) possédés. Les ménages qui ont deux voitures dépensent 62 % de plus que la moyenne (*figure 1*), et près du double par rapport aux ménages n'en possédant qu'une. La multimotorisation semble ainsi s'accompagner d'un usage comparable des différentes voitures du ménage.

Les familles ayant des enfants et les habitants des communes rurales dépensent plus que la moyenne : plus fréquemment motorisés ou multimotorisés (*voir fiche 3.1*), ils parcourent également des distances plus longues. À nombre de véhicules possédés, âge de la **personne de référence** et **catégorie socioprofessionnelle** identiques, la dépense de carburant croît avec le nombre d'enfants, le **niveau de vie** et le caractère rural de la zone de résidence. Ces différents facteurs concourent à élever le nombre de véhicules dans le ménage et l'intensité de leur usage.

Les ménages âgés (75 ans ou plus) ont des dépenses en carburant inférieures de 71 % à la moyenne. Ces ménages allouent ainsi à ce type de dépense une part de leur budget inférieure de 2 points à la moyenne des ménages. De même, les Parisiens ont une part de leur budget consacrée aux carburants inférieure de 2,4 points à la moyenne. Ce chiffre est à mettre en regard de la part consacrée aux services de transports collectifs, plus élevée de 3 points que la moyenne (*voir fiche 3.4*), et d'une moindre motorisation.

Les écarts de dépenses selon le niveau de vie se sont réduits avec l'augmentation du taux d'équipement automobile. En 1989, les ménages du dernier **quintile** de niveau de vie dépensaient près de trois fois plus que ceux du premier ; en 2006, ce rapport est passé à 2,2 (*figure 2*). Chez les ménages possesseurs d'au moins une voiture, il est resté stable (1,6). C'est donc l'augmentation du taux d'équipement en voiture des ménages modestes qui a réduit les inégalités de consommation de carburants dans l'ensemble de la population.

Les dépenses en carburant décroissent avec le degré d'urbanisation du lieu d'habitation : en 1985, un ménage parisien dépensait 46 % de moins que la moyenne et un ménage de commune rurale 12 % de plus (*figure 3*). En 20 ans, ces écarts se sont accentués : respectivement – 69 % à Paris en 2006 et + 26 % en zone rurale. Deux facteurs peuvent intervenir. D'une part le taux d'équipement des ménages parisiens en voiture a diminué entre les deux dates : en 1985, 52 % des ménages parisiens avaient au moins une voiture contre 47 % en 2006. D'autre part, les Parisiens possesseurs d'au moins une voiture ont des consommations de carburant de plus en plus éloignées de la moyenne (*figure 3*) : ils se servent probablement moins souvent de leur voiture ou pour des parcours moins longs que la moyenne. À l'inverse, en 2006, dans les communes rurales, 91 % des ménages ont une voiture alors qu'ils n'étaient que 81 % en 1985 ; 48 % en possèdent au moins deux contre 30 % en 1985. ■

### Définitions

**Carburants et lubrifiants** : voir page précédente.

**Ménages, personne de référence, catégorie socioprofessionnelle, niveau de vie des ménages, quintile** : voir *Glossaire*.

## 1. Les déterminants de la dépense en carburants et lubrifiants des ménages

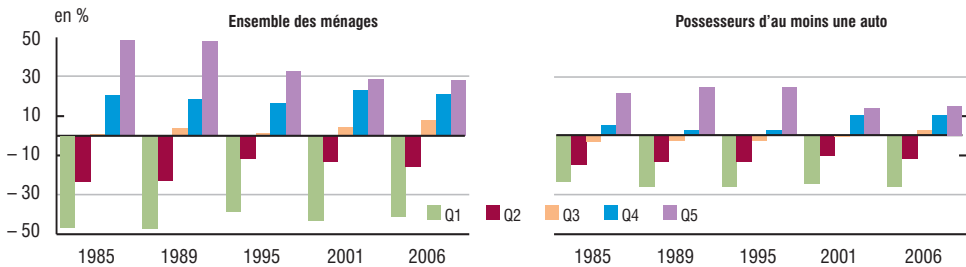
	Écart à la moyenne du coefficient budgétaire (en points)	Écart à la moyenne du montant par ménage (en %)
<b>Quintile de niveau de vie</b>		
Q1	-0,2	-41,3
Q2	0,1	-15,7
Q3	0,5	7,6
Q4	0,2	21,1
Q5	-0,5	28,3
<b>Âge de la personne de référence</b>		
Moins de 25 ans	0,3	-16,0
25 à 34 ans	0,1	9,9
35 à 44 ans	0,2	24,1
45 à 54 ans	0,6	36,2
55 à 64 ans	0,2	9,1
65 à 74 ans	-0,5	-32,1
75 ans et plus	-1,9	-71,1
<b>Type de ménage</b>		
Homme seul	0,3	-31,5
Femme seule	-1,4	-63,3
Famille monoparentale	-0,4	-15,3
Couple sans enfant	0,0	0,1
Couple avec 1 enfant	0,5	44,5
Couple avec 2 enfants ou plus	0,3	56,8
<b>Commune d'habitation</b>		
Communes rurales	1,1	25,9
Agglomération parisienne hors Paris	-1,1	-17,7
Paris	-2,4	-62,8
<b>Nombre de voitures</b>		
0	-3,2	-94,4
1	-0,2	-17,2
2	0,8	61,7
3 ou plus	1,4	127,4

Lecture : en 2006, les ménages du premier quintile ont une part de dépense consacrée aux carburants inférieure de 0,2 point à celle de l'ensemble des ménages. Les ménages ne possédant pas d'automobile peuvent avoir des dépenses de carburant s'ils ont loué ou emprunté une voiture ou un autre moyen de locomotion motorisé.

Champ : France métropolitaine.

Source : Insee, enquête Budget de famille 2006.

## 2. Écart à la dépense moyenne en carburants et lubrifiants selon le niveau de vie

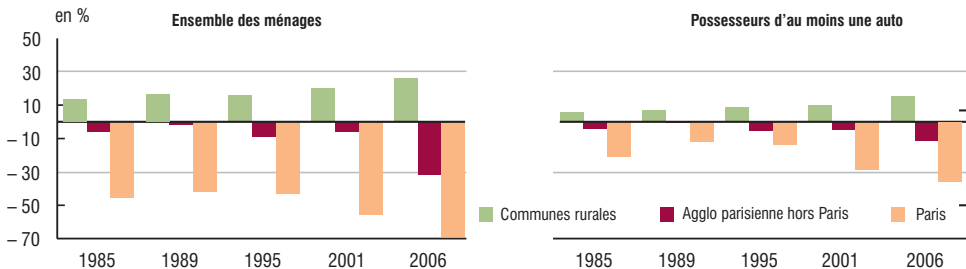


Lecture : en 1985, les ménages du 1<sup>er</sup> quintile de niveau de vie dépensaient un montant inférieur de 46 % à la dépense moyenne des ménages.

Champ : ensemble des ménages de France métropolitaine.

Source : Insee, enquêtes Budget de famille.

## 3. Écart à la dépense moyenne en carburants et en lubrifiants selon la commune d'habitation



Lecture : en 1985, les ménages des communes rurales dépensaient un montant supérieur de 12 % à la dépense moyenne des ménages.

Champ : ensemble des ménages de France métropolitaine.

Source : Insee, enquêtes Budget de famille.

### 3.3 Services liés aux transports individuels

En 2005, les ménages ont dépensé 26,5 milliards d'euros, soit 422 euros par personne, pour les services liés aux transports individuels. Cela représente moins de 20 % des dépenses du budget transports. Fin 2005, le parc de voitures particulières comptant 30,1 millions d'automobiles, la dépense représente 880 euros par voiture et par an.

Relativement au reste des dépenses, la consommation en valeur en services liés aux transports individuels a considérablement augmenté entre 1960 (1,6 %) et 2005 (3,3 %). Cette augmentation contribue pour 1,7 point à la hausse de près de 6 points du poste transports dans le budget des ménages (figure 1). À titre de comparaison, les carburants et lubrifiants n'ont contribué qu'à hauteur de 0,7 point et les achats d'automobiles pour 3,5 points.

Au sein de ce poste, la part de l'entretien et des réparations a chuté de près de 20 points, passant de 87 % en 1960 à 68 % en 2005 (figure 2). En corollaire le poids des autres services liés aux véhicules personnels (locations, parkings, péages...) a fortement augmenté.

Les prix des services liés aux transports individuels ont augmenté plus rapidement que l'inflation sur la période 1960-2005, de l'ordre de + 3,1 points d'écart par an, avec des hausses particulièrement marquées en 1968 et 1969, en relation avec les fortes hausses de salaires suite aux « accords de Grenelle » et en 1987 (figure 3). Cette dernière année a notamment subi l'impact de la libération des prix, particulièrement important dans le domaine de la réparation automobile. Entre 1960 et 2005, la consommation en volume a globalement augmenté moins rapidement que l'ensemble des autres postes de dépenses, dans un contexte d'amélioration constante de la qualité du parc automobile.

Au début des années 1960, les volumes ont augmenté légèrement plus vite que les autres postes de consommation, en lien avec la

hausse du taux d'équipement des ménages en voitures. Les prix ont progressé beaucoup plus fortement que l'inflation (+ 5,8 points sur la décennie 60), entraînant une hausse de la part en valeur du poste dans le budget des ménages.

Dans les années 1970 et 1980, les prix ont augmenté plus vite que l'inflation (2,5 points en moyenne par an sur les deux décennies) et les volumes relatifs sont restés stables. Depuis 1990, les volumes relatifs sont peu dynamiques. La création du contrôle technique en 1986, rendu obligatoire en 1992, avait pourtant entraîné une hausse du volume de consommation, donc des dépenses en ces services. Depuis 1993, les prix ont progressé plus vite que l'inflation mais avec un moindre ampleur qu'auparavant. Les réseaux d'entretien de véhicules, proposant des tarifications forfaitaires et multipliant les campagnes de promotion, ont pesé sur les prix en les rendant plus attractifs que ceux des acteurs traditionnels, concessionnaires et mécaniciens pour lesquels les prestations sont facturées au temps passé. En revanche, les prix des autres services (péages, stationnement, parkings et écoles de conduite) ont continué d'augmenter au-delà de l'inflation (+ 1,2 point en moyenne entre 1993 et 2005).

En élargissant le champ à l'ensemble des dépenses d'utilisation de véhicules privés (y compris pièces détachées, carburants et lubrifiants, mais hors achat de véhicules), la part qu'elles représentent dans l'ensemble des dépenses des ménages est nettement plus élevée en France qu'en moyenne dans l'Union européenne (figure 4). Les Lituaniens et les Slovènes sont les seuls à consacrer une part de leur budget encore plus importante. Le lien entre cette part et le niveau de vie du pays est ténu. Les Allemands, dont le PIB par habitant est comparable à celui de la France, consacrent une part nettement moindre de leur budget à ce poste. ■

#### Définitions

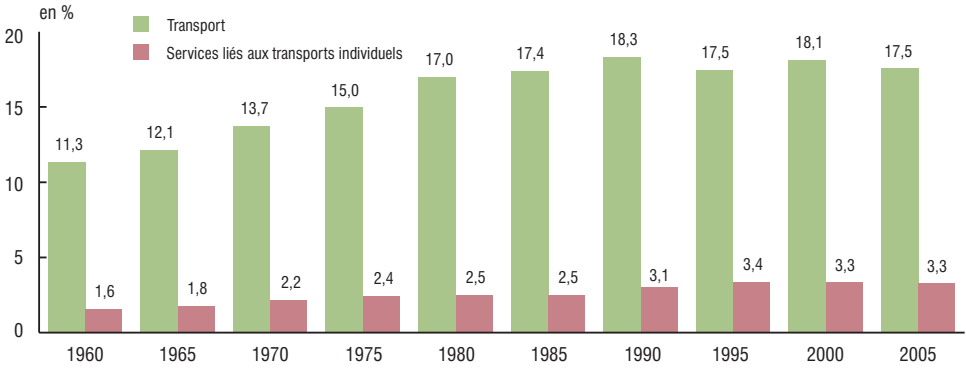
**Services liés aux transports individuels** : comprennent l'entretien et les réparations de véhicules (hors pièces détachées), le contrôle technique et les autres services liés aux véhicules personnels : location de véhicules, écoles de conduite, péages, parkings et stationnement.

**Accords de Grenelle** : conclus le 27 mai 1968, ils ont abouti notamment à une augmentation de 35 % du salaire minimum interprofessionnel garanti (Smig) et, compte tenu de leur diffusion sur les autres salaires d'une part, de celle de l'inflation d'autre part, ont conduit à une hausse de 10 % en moyenne des salaires réels.

**Ménage, inflation, volume, Union européenne, niveau de vie du pays, PIB** : voir *Glossaire*.

# Services liés aux transports individuels 3.3

## 1. Part dans la dépense des ménages en valeur



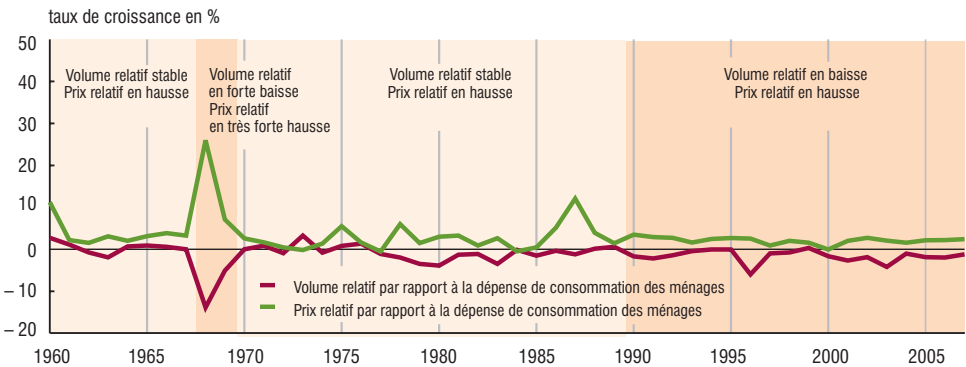
Source : Insee, comptes nationaux, base 2000.

## 2. Dépense des ménages en services liés aux transports individuels, structure en valeur

	1960	1975	1990	2005	Valeurs 2005 (Mds €)
Entretien et réparations	87,5	79,2	72,9	67,7	17,9
Autres services liés aux véhicules personnels	12,5	20,8	27,1	32,3	8,5
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>26,5</b>

Source : Insee, comptes nationaux, base 2000.

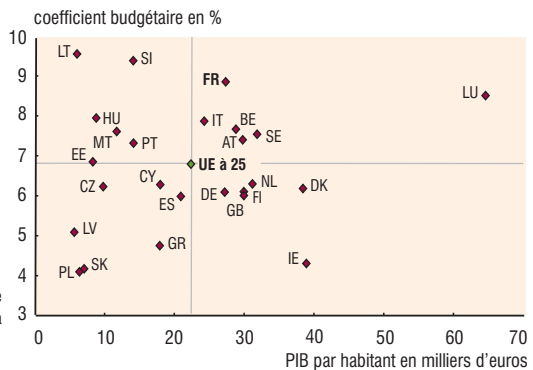
## 3. Volume et prix relatifs de la dépense des ménages en services liés aux transports individuels



Lecture : Depuis le début des années 1990, le prix des services liés au transport individuel a augmenté plus vite que l'inflation et le volume a globalement progressé moins vite que les autres postes de consommation.

Source : Insee, comptes nationaux, base 2000.

## 4. Dépense d'utilisation de véhicules privés dans l'Union européenne à 25 en 2005



Lecture : En 2005, les ménages luxembourgeois, avec un PIB de 64 600 euros par habitant, ont consacré 8,5 % de leur budget à l'utilisation de véhicules privés.

Sources : Insee et Eurostat, comptes nationaux, base 2000.

### 3.3 Services liés aux transports individuels

Les **services de transport individuels** comprennent notamment les réparations et l'entretien des véhicules, les péages et les leçons de conduite. Les ménages qui possèdent deux voitures dépensent deux fois plus que les ménages n'en possédant qu'une, et ceux qui en possèdent trois, 2,8 fois plus (figure 1). Les ménages paraissent donc utiliser les différents véhicules avec des intensités relativement similaires.

Les écarts de dépenses sur ce poste reflètent les écarts d'équipement automobile. Ainsi, les ménages avec enfant(s), plus souvent possesseurs d'une ou plusieurs voitures, dépensent plus que la moyenne. Les ménages dont la personne de référence a 75 ans ou plus ont des dépenses en services de transport individuels inférieures de 65 % à la moyenne. Ils y consacrent une **part de leur budget** inférieure d'un point à la moyenne.

Les écarts de dépenses selon le **niveau de vie** des ménages sont plus marquées pour les dépenses hors services de réparation (loyer pour un garage, abonnement parking, auto-école, péages...). Pour ce poste, les ménages aisés dépensent 89 % de plus que la moyenne soit 5 fois plus que les ménages du premier **quintile** de niveau de vie, qui dépensent, eux, 61 % de moins que la moyenne. Les ménages « jeunes » y consacrent des montants plus élevés que la moyenne, en

raison des frais liés au passage du permis de conduire. De même, toujours pour ce poste, des écarts importants apparaissent entre **catégories socioprofessionnelles** : les cadres actifs dépensent 2,2 fois plus que la moyenne alors que les inactifs non retraités 2,3 fois moins. Ces derniers dépensent 5 fois moins que les ménages de cadres actifs pour ce poste. Enfin, les ménages ayant au moins trois voitures dépensent 3,3 fois plus pour ce poste que les ménages n'en ayant qu'une.

Il est probable que les dépenses d'entretien et de réparation relèvent en effet de coûts relativement fixes. Les autres types de dépenses peuvent en revanche faire plus souvent l'objet d'arbitrages : route nationale plutôt qu'autoroute, parking municipal plutôt que location de garage, etc.

Les ménages aisés dépensent toujours plus que les ménages modestes, mais depuis 20 ans, les écarts de dépense moyenne selon le niveau de vie tendent à se réduire (figure 2). En 1985, les ménages du dernier quintile de niveau de vie dépensaient 4 fois plus que ceux du premier quintile. Ce rapport est tombé à 2,8, en 1995 pour remonter légèrement (3,5 en 2001 et 2006). Deux facteurs permettent d'expliquer ce resserrement : la plus grande diffusion de l'automobile parmi les ménages (et le multi-équipement) et l'obligation, depuis 1992, du contrôle technique. ■

#### Définitions

**Services liés aux transports individuels** : voir page précédente.

**Part de budget, niveau de vie des ménages, quintile, catégorie socioprofessionnelle** : voir *Glossaire*.

# Services liés aux transports individuels 3.3

## 1. Les déterminants de la dépense en services de transports individuels des ménages

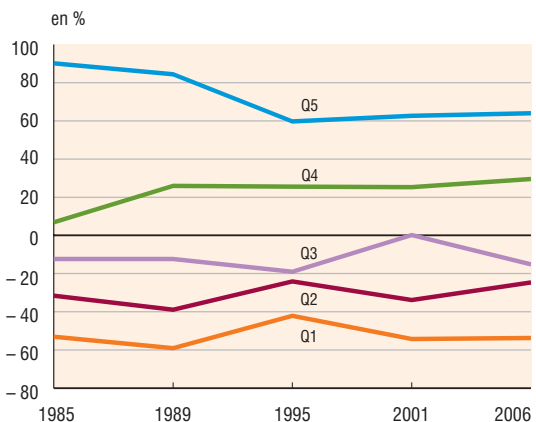
	Ensemble des services liés aux transports individuels dont :		Entretien et réparation		Loyer pour un garage, abonnement parking, auto-école, péages...	
	Écart à la moyenne du coefficient budgétaire (points)	Écart à la moyenne du montant par ménage (%)	Écart à la moyenne du coefficient budgétaire (points)	Écart à la moyenne du montant par ménage (%)	Écart à la moyenne du coefficient budgétaire (points)	Écart à la moyenne du montant par ménage (%)
<b>Quintile de niveau de vie</b>						
Q1	-0,5	-54	-0,3	-51	-0,2	-61
Q2	-0,1	-25	-0,1	-26	0,0	-21
Q3	-0,2	-15	-0,1	-12	-0,1	-24
Q4	0,3	30	0,2	33	0,0	18
Q5	0,2	64	0,1	56	0,1	89
<b>Âge de la personne de référence</b>						
Jusqu'à 24 ans	-0,3	-35	-0,6	-56	0,3	25
25 à 34 ans	-0,1	-1	-0,1	2	-0,1	-8
35 à 44 ans	0,2	31	0,3	38	0,0	10
45 à 54 ans	0,3	37	0,2	30	0,2	58
55 à 64 ans	0,1	7	0,0	1	0,1	26
65 à 74 ans	-0,2	-32	0,0	-24	-0,2	-56
75 ans et plus	-0,8	-65	-0,5	-62	-0,3	-74
<b>CS de la personne de référence</b>						
Agriculteurs actifs	-0,2	-13	-0,3	-23	0,1	16
Artisans, commerçants et chefs d'entreprise actifs	-0,5	-1	-0,4	-10	0,0	23
Cadres actifs	0,3	87	0,1	75	0,2	125
Professions intermédiaires actifs	0,4	50	0,3	54	0,1	39
Employés actifs	0,3	10	0,2	11	0,1	9
Ouvriers actifs	-0,1	-12	-0,1	-12	0,0	-12
Retraités	-0,4	-39	-0,2	-36	-0,2	-49
Autres inactifs	-0,5	-54	-0,4	-53	-0,1	-57
<b>Type de ménage</b>						
Homme seul	0,0	-38	0,1	-33	-0,1	-53
Femme seule	-0,4	-53	-0,4	-56	0,0	-45
Famille monoparentale	-0,1	-8	-0,1	-11	0,0	0
Couple sans enfant	-0,1	-5	-0,1	-3	-0,1	-11
Couple avec 1 enfant	0,5	59	0,4	66	0,0	36
Couple avec 2 enfants ou plus	0,0	46	0,0	40	0,1	65
<b>Nombre de voitures</b>						
0 voiture	-1,5	-89	-1,2	-94	-0,2	-74
1 voiture	-0,2	-20	-0,1	-19	-0,1	-23
2 voitures	0,4	65	0,4	68	0,1	54
3 voitures ou plus	0,6	121	0,4	111	0,2	152

Lecture : en 2006, les ménages du premier quintile ont une part de dépense consacrée aux services de transport individuels inférieure de 0,5 point à celle de l'ensemble des ménages.

Champ : France métropolitaine.

Source : Insee, enquête Budget de famille 2006.

## 2. Écart à la dépense moyenne selon le niveau de vie



Lecture : en 1985, les ménages du 1<sup>er</sup> quintile de niveau de vie dépensaient 53 % de moins que la moyenne des ménages.

Champ : France métropolitaine.

Source : Insee, enquête Budget de famille 2006.

### 3.4 Services liés aux transports collectifs

En 2005, les **ménages** ont dépensé 19,4 milliards d'euros en transports collectifs, soit 309 euros par habitant. C'est bien moins que l'ensemble des dépenses liées au transport individuel. Relativement au total des dépenses, la consommation en transports collectifs a modérément augmenté entre 1960 (2,1 %) et 2005 (2,4 %), [figure 1]. De 1960 au milieu des années 1990, cette part a fluctué autour de 2 %. Elle a augmenté d'environ 0,5 point depuis 1995. Cependant, le poids des dépenses en transports collectifs, concurrencées par celles destinées au transport individuel, a baissé dans le budget consacré au « transport », passant de 19 % en 1960 à 14 % en 2005.

Depuis 1960, la **part** dans ce poste **des dépenses** en transport par rail est en baisse constante, passant de 38 % en 1960 à 21 % en 2005 (figure 2). S'y est notamment substitué le transport par air, qui représentait 10 % du poste en 1960 mais atteint 34 % en 2005. Les prix des transports collectifs ont augmenté légèrement plus vite que l'**inflation** globale sur la période 1960-2005 (figure 3).

Durant les années 1960, les prix ont progressé nettement plus vite que l'inflation tandis que les **volumes** relatifs étaient en forte baisse. Les ménages privilégiaient l'acquisition d'automobiles au détriment des transports collectifs, notamment ferroviaire. Seul le transport aérien s'est développé, l'arrivée des vols charters permettant sa démocratisation.

Entre 1970 et 1995, volume et prix ont globalement augmenté comme les autres dépenses, ils ont donc été stables en termes relatifs. Les tendances amorcées se sont poursuivies : la part du transport ferroviaire a

continué de décroître tandis que celle du transport aérien a plus que doublé. Au total, la part des transports collectifs dans le budget des ménages a légèrement augmenté sur cette période.

Depuis 1995, les volumes relatifs augmentent, alors que les prix relatifs restent stables. La part du transport de voyageurs par rail ne baisse plus, celle du transport aérien n'augmente plus que légèrement. Ainsi, l'expansion du trafic *TGV* et la montée en puissance d'*Eurostar* et de *Thalys* ont permis au trafic ferroviaire de rester en phase avec le trafic aérien. Les dépenses de transport aérien ont continué de croître plus vite que la consommation totale mais ont été freinées par un climat international morose depuis 2001 (attentats terroristes, guerre en Irak). La reprise n'est intervenue qu'en 2004 avec l'essor des compagnies à bas coûts. L'effet sur la consommation en transports collectifs d'une baisse des prix de 1 % est de l'ordre de + 0,6 %.

Les ménages de la plupart des pays européens ayant un **niveau de vie** élevé dépensent une part plus faible de leur budget pour les transports collectifs que la moyenne (figure 4). Les pays insulaires (Royaume-Uni, Irlande...) se singularisent par des parts budgétaires supérieures à la moyenne, en raison notamment des dépenses en transports aériens. Pour les pays dont le niveau de PIB par habitant est moins élevé que la moyenne, le **coefficient budgétaire** est plus hétérogène. Le caractère souvent contraint de cette dépense et le développement des infrastructures en sont des facteurs déterminants. ■

#### Définitions

**Services liés aux transports collectifs** : comprennent les transports de voyageurs par rail, par route, par air, par mer et voies d'eau intérieures. Ils intègrent également les titres de transports combinés (transports urbains) et une catégorie « autres » regroupant les téléphériques et les déménagements.

**Ménage, part des dépenses, inflation, volume, niveau de vie du pays, coefficient budgétaire** : voir *Glossaire*.



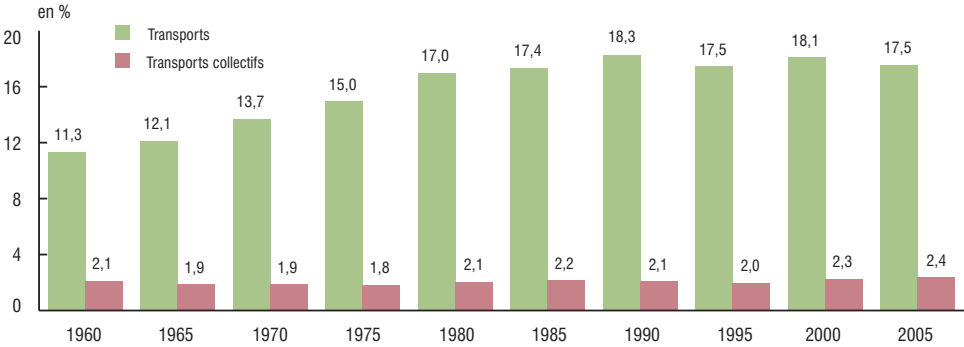
# Services liés aux transports collectifs 3.4

## 1. Dépense des ménages en transports collectifs, structure en valeur

	1960	1975	1990	2005	en % Valeurs 2005 (Mds €)
Transports de voyageurs par rail	37,9	28,9	23,1	20,5	4,0
Transports de voyageurs par route	24,4	28,1	23,2	22,8	4,4
Transports de voyageurs par air	9,7	18,1	32,5	34,2	6,6
Transports de voyageurs par mer et voies d'eau intérieures	6,6	4,5	3,0	1,7	0,3
Titres de transports combinés	18,9	13,8	14,2	17,3	3,4
Autres services de transports achetés	2,5	6,7	4,0	3,4	0,7
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>19,4</b>

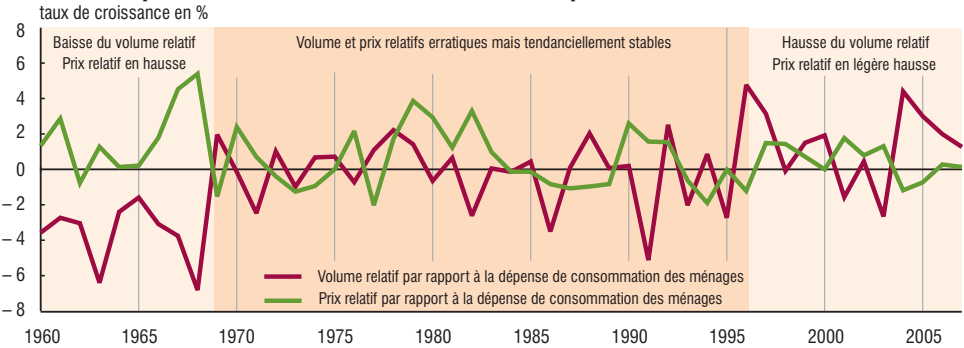
Source : Insee, comptes nationaux, base 2000.

## 2. Part des transports dans la dépense des ménages en valeur



Source : Insee, comptes nationaux, base 2000.

## 3. Volume et prix relatifs de la consommation en transports collectifs

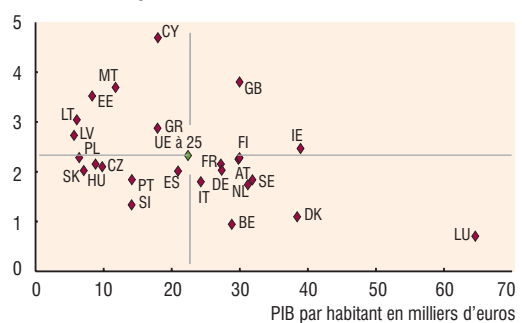


Lecture : en 2006 et 2007, le prix du transport collectif a augmenté moins vite que l'inflation et le volume a progressé plus vite que les autres postes de consommation.

Source : Insee, comptes nationaux, base 2000.

## 4. Dépense des ménages en transports collectifs dans l'Union européenne à 25 en 2005

coefficient budgétaire en %



Lecture : En 2005, les ménages chypriotes, avec un PIB de 18 000 euros par habitant, ont consacré 4,7 % de leur budget au transport collectif.

Sources : Insee, comptes nationaux, base 2000 et Eurostat.

### 3.4 Services liés aux transports collectifs

Les dépenses en **services de transport collectifs**, sont logiquement très fortement liées à la taille de la commune d'habitation (*figure 1*). Les Parisiens dépensent 3,6 fois plus que la moyenne nationale et plus la commune est rurale, moins les dépenses pour ce poste sont importantes. Cet effet s'observe à taille de ménage, possession de voiture, **niveau de vie, catégorie socioprofessionnelle** et âge de la **personne de référence** identiques. Il reflète l'offre de ce type de services, plus développée dans les grandes villes (métro, trams, bus, trains, etc.), et des taux de possession de voitures moindres dans ces agglomérations (*voir fiche 3.1*).

Le nombre de véhicules du ménage, lui-même fortement lié à la zone d'habitation, influence le montant des dépenses de services liés aux transports collectifs, et plus encore le **coefficient budgétaire** associé : les ménages ne possédant pas d'automobile consacrent, en proportion de leur budget, près de 2 points de plus que la moyenne pour les services de transports collectifs.

La taille du ménage joue mécaniquement sur les montants dépensés (plus un ménage a d'enfants, plus il dépense pour ce poste), mais n'a pas d'influence sur les coefficients budgétaires associés. Les cadres actifs y consacrent un montant 2,4 fois plus élevé

que la moyenne et près de 3 fois supérieur à celui des ménages de retraités. Cet écart est probablement lié au choix de résidence (les cadres actifs habitant plus souvent dans les zones urbaines, ils utilisent donc plus les transports en commun locaux), mais probablement aussi à des habitudes de loisirs différentes (les cadres actifs ont ainsi de plus grandes dépenses de trains et d'avions).

Les écarts de dépenses entre les ménages demeurent mais se sont atténués au fil des années : le rapport entre les dépenses moyennes des ménages les plus aisés et les plus modestes était de 4,3 en 1989, de l'ordre de 3 en 1995 et 2001, et il atteint 2,2 en 2006 (*figure 2*). Pour ce type de dépenses, les ménages du 5<sup>e</sup> quintile de niveau de vie ont toujours consacré des montants largement supérieurs à la moyenne et à celles des ménages des autres quintiles, qui restent, eux, plus homogènes.

De même, les écarts de dépenses moyennes entre les ménages selon la zone d'habitation se sont légèrement atténués au cours du temps (*figure 3*). En 1989, les ménages de l'agglomération parisienne dépensaient 7 fois plus que ceux des communes rurales. Ce rapport est passé à un peu moins de 5 en 1995 et 2001, pour atteindre 4,7 en 2006. ■

#### Définitions

**Services liés aux transports collectifs** : contrairement à la comptabilité nationale, ne sont pas pris en compte ici ni les trajets effectués par les touristes étrangers sur le sol français, ni ceux réalisés dans le cadre de voyages dits, « tout compris » pour lesquels les ménages ne sont pas capables d'isoler les montants qui relèvent du transport, de celui de l'hébergement ou de la restauration (*voir fiche 7.3*).

**Niveau de vie des ménages, catégorie socioprofessionnelle, personne de référence, coefficient budgétaire** : voir *Glossaire*.

# Services liés aux transports collectifs 3.4

## 1. Les déterminants de la dépense pour les services de transports collectifs

	Services de transport dont :		Chemin de fer		Transport par air	
	Écart	Écart	Écart	Écart	Écart	Écart
	à la moyenne du coefficient budgétaire (points)	à la moyenne du montant par ménage (%)	à la moyenne du coefficient budgétaire (points)	à la moyenne du montant par ménage (%)	à la moyenne du coefficient budgétaire (points)	à la moyenne du montant par ménage (%)
<b>Quintile de niveau de vie</b>						
Q1	0,4	-21	0,1	-28	n. s.	n. s.
Q2	-0,2	-30	-0,1	-34	0,0	-31
Q3	-0,3	-23	-0,2	-29	-0,1	-61
Q4	-0,1	4	0,0	9	0,0	0
Q5	0,2	70	0,2	82	0,1	111
<b>CS de la personne de référence</b>						
Agriculteurs actifs	-0,8	-58	-0,4	-57	n. s.	n. s.
Artisans, commerçants et chefs d'entreprise actifs	-0,4	0	-0,2	-1	n. s.	n. s.
Cadres actifs	0,7	143	0,4	154	0,1	183
Professions intermédiaires actifs	-0,1	19	0,0	17	0,0	15
Employés actifs	0,3	15	0,0	1	0,0	-23
Ouvriers actifs	-0,4	-31	-0,2	-36	n. s.	n. s.
Retraités	-0,3	-39	-0,1	-37	0,0	-5
Autres inactifs	0,6	-13	0,7	22	n. s.	n. s.
<b>Commune d'habitation</b>						
Communes rurales	-0,7	-50	-0,4	-53	0,0	-22
Communes urbaines - 20 000 hab.	-0,6	-42	-0,3	-40	-0,1	-44
Communes 20 000 à 100 000 hab.	-0,4	-31	-0,1	-22	n. s.	n. s.
Communes +100 000 hab.	0,1	6	0,0	3	0,1	68
Paris et agglomération parisienne	1,5	134	0,7	134	-0,1	-26,3
<b>Nombre de véhicules du ménage</b>						
0 automobile	1,8	27	1,0	40	-0,1	-66
1 automobile	0,0	-11	0,0	-16	0,0	-9
2 autos ou plus	-0,4	1	-0,2	1	0,0	46

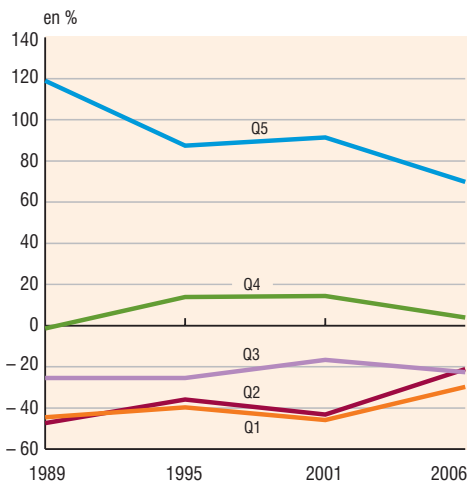
Lecture : en 2006, les ménages du premier quintile de niveau de vie ont une part de dépense consacrée aux services de transport supérieure de 0,4 point à celle de l'ensemble des ménages.

n. s. = non significatif.

Champ : France métropolitaine.

Source : Insee, enquête Budget de famille 2006.

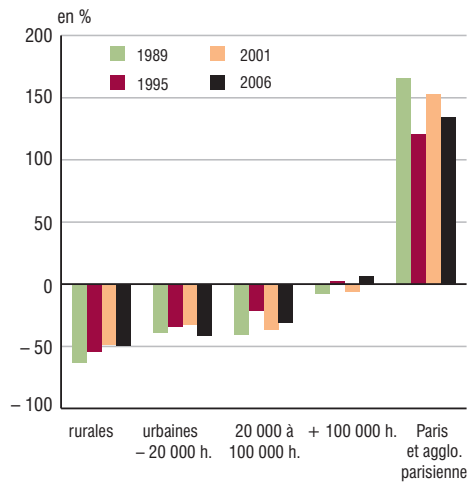
## 2. Écarts à la moyenne des dépenses selon le quintile de niveau de vie



Champ : France métropolitaine.

Source : Insee, enquêtes Budget de famille.

## 3. Évolution des écarts à la moyenne des dépenses selon le type de commune



Champ : France métropolitaine.

Source : Insee, enquêtes Budget de famille.