

En 2017, les ménages consacrent 11 % de leur revenu disponible à la voiture

Insee Première • n° 1855 • Avril 2021



En 2017, les ménages consacrent en moyenne 4 700 euros aux transports, soit 14 % de leur revenu disponible. Depuis 2005, cette part diminue. La voiture occupe une place très majoritaire dans cette dépense : 11 % du revenu disponible des ménages est consacré en moyenne aux transports individuels, principalement pour la voiture. L'achat de véhicules représente 31 % de la dépense de transports, devant les carburants (24 %) ; les transports collectifs en représentent 11 %.

Les ménages habitant l'aire d'attraction de Paris, et dans une moindre mesure ceux des autres grandes aires, dépensent davantage en transports collectifs et se passent plus souvent de voiture. La dépense de transports est la plus élevée dans les couronnes des aires.

Les 10 % de ménages les plus modestes consacrent 21 % de leur revenu disponible aux transports, les 10 % les plus aisés 11 %. Les plus modestes se passent souvent d'une voiture, mais font face à des dépenses incompressibles. Être en couple et avoir des enfants augmentent également le budget dédié aux transports.

En 2017, la **dépense de transports** des ménages s'élève en moyenne à 4 700 euros ► **figure 1**. Il s'agit de la première dépense de consommation pour les ménages aisés ou propriétaires de leur résidence principale et de la troisième pour les ménages modestes ou locataires, derrière le logement et l'alimentation [Demoly, Schweitzer, 2020].

Entre 2005 et 2017, elle a diminué de 6 % en euros constants, soit - 0,5 % par an en moyenne. Jusqu'en 2011, les hausses de prix pour les transports ont été plus importantes que pour les autres produits de consommation. En particulier, les carburants coûtaient 30 % de plus en 2011 qu'en 2005. Puis, entre 2011 et 2017, la tendance s'est inversée : les prix relatifs aux transports ont augmenté légèrement moins vite que les autres prix, notamment du fait de la baisse des cours pétroliers. Cela explique en partie la plus forte baisse de la dépense de transports sur cette période.

Le **revenu disponible** moyen des ménages ayant par ailleurs progressé, la part de ce revenu consacrée aux transports est passée de 15,2 % en 2005 à 13,6 % en 2017.

La voiture reste dominante dans la dépense de transports

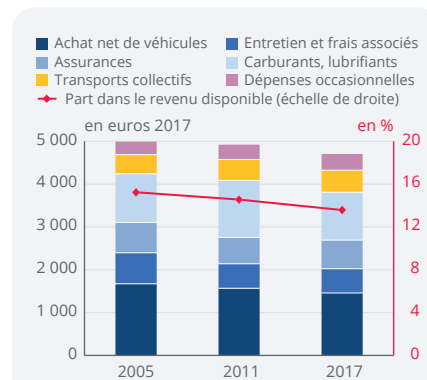
En 2017, les transports individuels génèrent en moyenne 81 % de la dépense de

transports des ménages, soit 11,0 % de leur revenu disponible. Ces dépenses concernent la voiture bien plus que les deux-roues. En effet, les coûts sont plus élevés et les ménages en possèdent plus souvent : en 2017, 81 % des ménages ont au moins une voiture (35 % au moins deux), tandis que 15 % des ménages ont au moins un vélo et 10 % au moins un deux-roues motorisé. La voiture reste notamment le principal mode de transport pour se rendre au travail, même pour de courtes distances [Brutel, Pages, 2021]. Pour les seuls ménages équipés d'une voiture, les transports individuels représentent 12,4 % du revenu disponible.

L'**achat net de véhicules** représente 31 % de la dépense de transports. Cependant, un véhicule ne se remplace pas tous les ans : en 2017, 14 % des ménages ont acheté une voiture dans l'année. Une voiture, neuve ou d'occasion, est achetée en moyenne 11 950 euros, mais revient à 9 000 euros en moyenne après la reprise, la revente ou l'indemnité versée par l'assurance de l'ancien véhicule. 2 % des ménages ont acheté un deux-roues motorisé, pour 3 450 euros par véhicule en moyenne (2 790 euros après reprise, revente ou indemnisation de l'ancien véhicule). 8 % des ménages ont acheté au moins un vélo dans l'année, pour 450 euros en moyenne par vélo. La dépense d'achat de véhicules a diminué entre 2005 et 2017 : les achats sont moins fréquents et plus souvent d'occasion.

En moyenne, les carburants et lubrifiants constituent 24 % de la dépense de transports. Cette dépense avait particulièrement progressé entre 2005 et 2011 du fait de la hausse des cours pétroliers, passant de 3,5 % à 3,9 % du revenu disponible. Elle s'est réduite

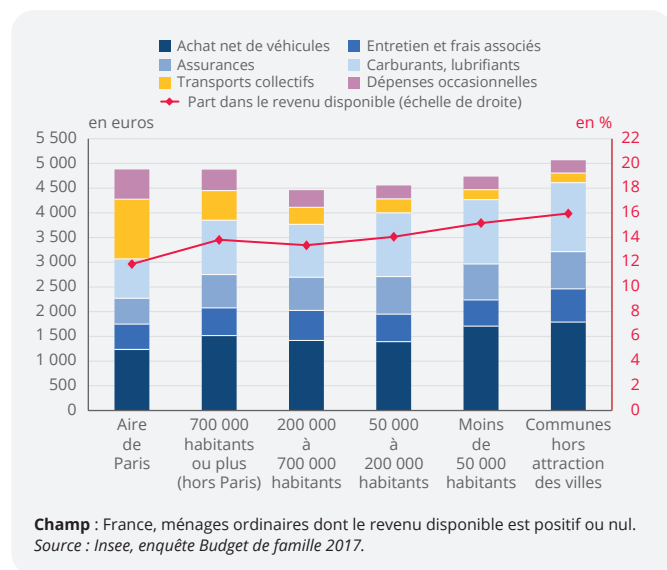
► 1. Dépense de transports et part dans le revenu disponible des ménages en 2005, 2011 et 2017



Lecture : en 2017, les ménages ont dépensé en moyenne 1 460 euros pour l'achat net de véhicules (voitures, deux-roues motorisés, vélos), la dépense de transports représente en moyenne 13,6 % de leur revenu disponible.

Champ : France (hors Mayotte en 2005), ménages ordinaires dont le revenu disponible est positif ou nul.
Source : Insee, enquêtes Budget de famille 2005, 2011 et 2017.

► 2. Dépense de transports et part dans le revenu disponible des ménages selon la taille de l'aire d'attraction des villes en 2017



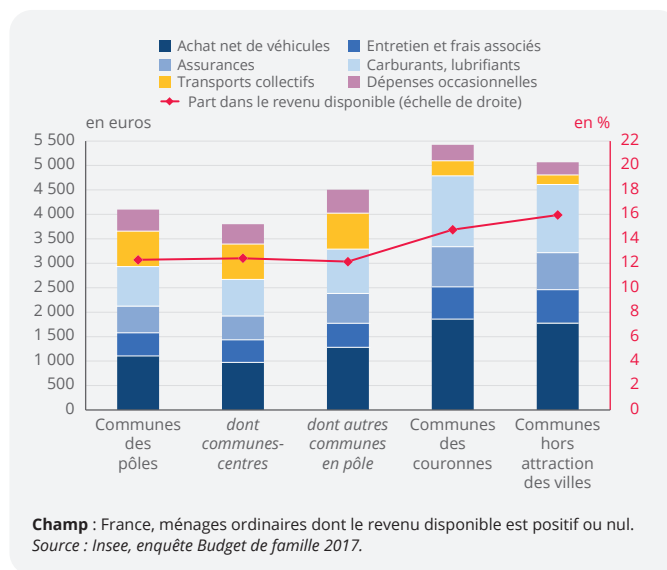
ensuite, à 3,2 % du revenu disponible, avec la baisse des prix entre 2011 et 2017, mais aussi de la consommation. Les assurances représentent 14 % de la dépense de transports en 2017 ; une partie de ce montant contribue en contrepartie à réduire la dépense directe des ménages en réparations ou à l'achat après un accident ou un vol. L'entretien du véhicule et les frais associés (location de parking, péages, etc.) représentent 12 % de la dépense de transports.

La dépense de transports aériens s'est fortement accrue

En 2017, les transports collectifs représentent 11 % du budget transports des ménages, soit 1,5 % de leur revenu disponible. Les ménages dépensent en moyenne 300 euros en **transports collectifs longue distance** et 220 euros en **transports en commun locaux**. La dépense dédiée aux transports en commun locaux s'est légèrement réduite depuis 2005, tandis que celle dédiée aux transports longue distance a fortement progressé (+ 39 % en euros constants), en particulier du fait de l'avion, qui dépasse en 2017 le train grande ligne dans le budget des ménages (160 euros en moyenne pour l'avion, contre 110 euros pour le train grande ligne).

Les dépenses occasionnelles de transports représentent 8 % des dépenses de transports (1,1 % du revenu disponible). Elles ont nettement augmenté entre 2005 et 2017. Il s'agit essentiellement de dépenses lors de séjours hors du domicile (85 %), de voyages offerts à d'autres ménages (8 %) ou encore de services de déménagement (4 %).

► 3. Dépense de transports et part dans le revenu disponible des ménages selon la catégorie de commune de résidence en 2017



Les transports en commun, une dépense très francilienne

La dépense de transports est la plus élevée à la fois dans les **communes hors attraction des villes** et dans les **aires d'attraction des villes** de 700 000 habitants ou plus ► **figure 2**. La part du revenu disponible consacrée aux transports augmente cependant lorsque la taille de l'aire diminue. Elle est moins élevée dans les grandes aires, car les ménages y sont en moyenne plus aisés [Audenaert *et al.*, 2020].

Les transports individuels représentent en moyenne 90 % du budget transports des ménages habitant une aire de moins de 200 000 habitants ou hors attraction des villes, contre 79 % dans les aires de 700 000 habitants ou plus hors Paris et 63 % dans l'aire de Paris. Plus l'aire est grande, moins les ménages ont de voitures.

À l'inverse, les ménages habitant l'aire de Paris consacrent en moyenne 630 euros aux transports en commun locaux en 2017. C'est nettement plus que dans les autres aires : 250 euros dans les autres aires de 700 000 habitants ou plus et 50 euros dans celles de moins de 50 000 habitants. Les grandes aires sont en général mieux équipées, le réseau parisien ayant l'offre la plus diversifiée (RER, Transilien, métro, tramway, bus). Les habitants de Paris et sa banlieue sont les seuls, avec les Lyonnais, à se rendre plus souvent au travail en transports en commun qu'en voiture [Brutel, Pages, 2021]. La moitié des ménages de l'aire de Paris dispose d'au moins un abonnement pour les transports en commun locaux (deux tiers pour Paris intra-muros), contre le quart dans les autres grandes aires. Les usagers franciliens

supportent aussi une part plus importante des coûts du transport collectif urbain : en 2015, 38 % sont à leur charge, contre 20 % dans les autres grands réseaux équipés de métro et 12 % dans les réseaux sans tramway ni métro [Paquel, 2018].

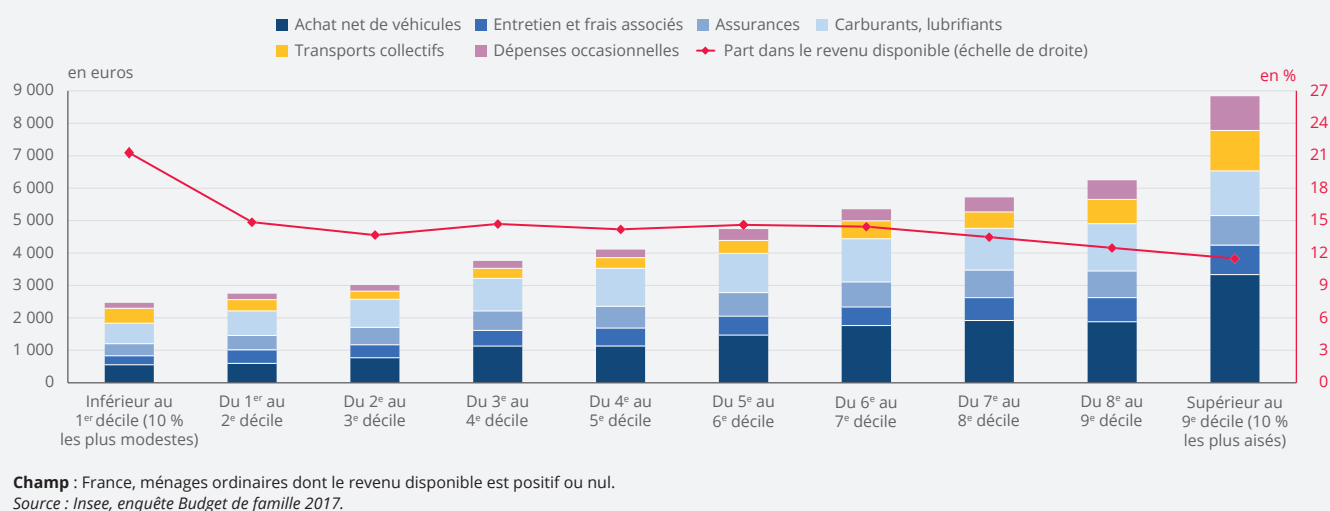
La dépense en taxi et assimilés est plus élevée dans l'aire de Paris avec 70 euros par ménage en moyenne en 2017, contre moins de 20 euros dans les aires plus petites et hors attraction des villes. À l'inverse, si 14 % des ménages avec enfants souscrivent à un service de ramassage scolaire en 2017, ils sont 29 % hors attraction des villes, contre 3 % dans l'aire de Paris. La dépense moyenne annuelle est de 220 euros par ménage concerné.

Dans les grandes aires, les ménages dépensent aussi plus pour les transports collectifs longue distance : 580 euros en moyenne dans l'aire de Paris, contre 130 euros dans les communes hors attraction des villes. Cet écart s'est creusé entre 2005 et 2017, la dépense augmentant plus vite dans l'aire de Paris (+ 85 % en euros constants, contre + 25 % dans les autres grandes aires et + 17 % ailleurs).

Avec plus de voitures, la dépense de transports est plus élevée dans les couronnes des aires

Les aires d'attraction des villes regroupent des communes constituant un **pôle** de population et d'emploi, et des communes formant sa **couronne**. Dans les pôles, les ménages consacrent en moyenne 4 100 euros aux transports en 2017, soit 12,3 % de leur revenu disponible ► **figure 3**. La dépense y est moins importante dans les **communes-centres**, cependant l'effort y

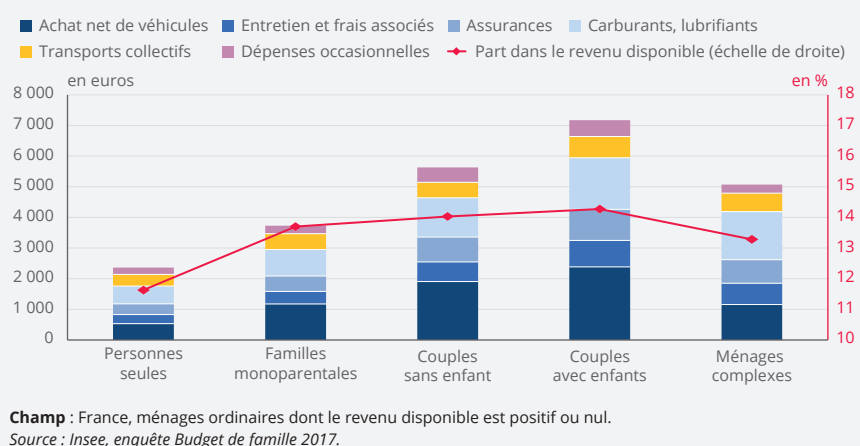
► 4. Dépense de transports et part dans le revenu disponible des ménages selon le niveau de vie du ménage en 2017



est légèrement plus élevé (12,4 % du revenu disponible) en raison d'une proportion plus importante de ménages pauvres ou modestes [Audenaert et al., 2020]. La facture est plus lourde pour les ménages habitant en couronne, à 5 420 euros en moyenne, soit 14,7 % de leur revenu disponible. Hors aires d'attraction des villes, les transports occasionnent 5 060 euros de dépense, les ménages étant notamment plus souvent retraits et n'ayant alors plus à se déplacer pour travailler. En revanche, les transports pèsent plus sur leur revenu disponible (16,0 %), les ménages aisés étant peu nombreux dans ces espaces.

Les transports individuels (achats, carburant, entretien, etc.) grèvent plus fortement le budget des ménages en périphérie des villes : ceux des pôles y consacrent en moyenne 8,8 % de leur revenu disponible, contre 13,0 % en couronne et 14,5 % hors attraction des villes. À l'inverse, les transports collectifs pèsent plus au niveau des pôles (2,2 % du revenu disponible, contre 0,8 % en couronne et 0,6 % hors attraction des villes). De fait, les ménages des pôles habitent plus souvent à proximité de leur emploi et les réseaux de transports en commun sont plus denses. Ils se rendent plus souvent au travail en transports en commun, mais aussi à pied ou à vélo [Brutel, Pages, 2021]. Se passer d'une voiture est dès lors plus facile : 29 % des ménages des pôles n'en ont pas, contre 8 % en couronne et 10 % hors attraction des villes. À autres caractéristiques identiques (niveau de vie, catégorie socioprofessionnelle, âge et diplôme de la personne de référence, seul ou en couple, nombre d'enfants, nombre de personnes en emploi), les ménages des pôles ont quatre fois plus de chances de ne pas avoir de voiture. À l'inverse, 50 % des ménages habitant en couronne et 45 % hors aires d'attraction des villes possèdent plusieurs

► 5. Dépense de transports et part dans le revenu disponible des ménages selon la configuration familiale en 2017



voitures (22 % dans les pôles). La dépense dépend aussi de l'utilisation du véhicule, qui peut être plus fréquente, avec des distances à parcourir plus importantes, en périphérie. Ainsi, le carburant absorbe 2,4 % du revenu disponible des ménages dans les pôles, mais 3,9 % en couronne et 4,4 % hors attraction des villes (respectivement 3,0 %, 4,1 % et 4,6 % pour les détenteurs d'au moins une voiture).

Les transports pèsent plus sur le budget des plus modestes

La dépense de transports augmente avec le **niveau de vie** : en 2017, elle s'élève à 2 460 euros en moyenne pour les 10 % de ménages les plus modestes et à 8 830 euros pour les 10 % les plus aisés ► **figure 4**. Sa part dans le revenu disponible varie peu (près de 15 % entre les 1^{er} et 7^e déciles de niveau de vie), sauf aux extrémités de la distribution. Certains déplacements sont impératifs et une part des dépenses de transports est incompressible. Elles pèsent

dès lors davantage sur le budget, plus limité, des plus modestes : chez les 10 % les plus modestes, les transports absorbent 21,3 % du revenu disponible. À autres caractéristiques identiques, ils ont 2,4 fois plus de chances de ne pas avoir de voiture que les ménages du milieu de la distribution des niveaux de vie, mais leur dépense en transports collectifs est supérieure.

À l'autre extrémité, les 10 % de ménages les plus aisés dédient 11,5 % de leur revenu disponible aux transports. À autres caractéristiques identiques, ils se passent eux aussi un peu plus souvent d'une voiture que les ménages du milieu de la distribution, mais ils en possèdent également plus souvent plusieurs plutôt qu'une : c'est le cas de la moitié d'entre eux. De plus, les ménages les plus aisés achètent plus fréquemment leur voiture neuve (45 % contre 9 % pour les 10 % les plus modestes et 25 % pour l'ensemble des ménages). Enfin, ils dépensent aussi plus en transports collectifs, se démarquant particulièrement pour l'avion, le train grande ligne et le taxi.

La voiture, une économie d'échelle pour les familles

Être en couple ou avoir des enfants augmente la facture de transports du ménage. Les variations ne sont cependant

► Sources

L'enquête Budget de famille fournit une estimation de la consommation moyenne des différents biens et services. L'enquête de 2017 s'est déroulée entre octobre 2016 et octobre 2017 auprès de 12 000 ménages répondants en France métropolitaine, et 4 900 dans les départements d'outre-mer. Dans cette étude, seuls les ménages ordinaires dont le revenu disponible est positif ou nul sont retenus. Les personnes vivant en collectivités (foyers, maisons de retraite, prisons, etc.) ne sont pas enquêtées.

Les dépenses sont classées selon la nomenclature internationale des fonctions de consommation COICOP-HBS (*Household Budget Survey*). Dans cette étude, est pris en compte l'ensemble du poste « Transports », auquel sont ajoutées les assurances liées aux transports, bien qu'elles appartiennent usuellement au groupe de dépenses « Biens et services divers ». Sauf mention contraire, les achats de voitures et deux-roues motorisés sont ici nets de la reprise, vente ou indemnisation par l'assurance d'anciens véhicules. Ce périmètre diffère donc légèrement du seul poste « Transports » pris en compte dans d'autres études, notamment dans Demoly, Schweitzer, 2020. En outre, les dépenses de transports sont ici rapportées au revenu disponible, et non à la consommation, ce qui explique un profil différent du ratio selon le niveau de vie.

pas proportionnelles au nombre de personnes du ménage. Les couples sans enfant dépensent en transports en moyenne 2,4 fois plus que les personnes seules ► **figure 5**. Parmi les personnes seules, les retraités sont en effet nombreux, or ils n'ont plus de déplacements domicile-travail. En outre, lorsque les deux conjoints sont en emploi, ils n'habitent pas toujours à proximité des deux lieux de travail. Ainsi, par rapport à une personne seule en emploi, un couple sans enfant dépense 1,7 fois plus lorsqu'un seul des conjoints est en emploi et 2,1 fois plus lorsque les deux sont en emploi. Cependant, d'autres paramètres que l'emploi interviennent, comme le lieu d'habitation (les couples, même sans enfant,

habitent plus souvent en couronne) ou le fait de posséder ou non une voiture. Ainsi, à autres caractéristiques identiques, être en couple multiplie par quatre les chances d'avoir une voiture. De même, la présence d'un enfant les augmente de 50 %, celle de deux enfants de 83 %.

La dépense de transports individuels est plus sensible au nombre de personnes dans le ménage que la dépense de transports collectifs. La voiture permet des économies d'échelle pour les déplacements à plusieurs et peut devenir plus avantageuse financièrement que les transports collectifs. ●

Thierry Mainaud (Insee)



Retrouvez plus de données en téléchargement sur www.insee.fr

► Pour en savoir plus

- **Demoly E., Pénicaud É., Schweitzer C.**, « En 2017, 36 % des ménages ont acheté, vendu, loué ou échangé avec d'autres particuliers », *Insee Première* n° 1851, avril 2021.
- **Sarron C., Trevien C.**, « Se déplacer en voiture : des distances parcourues une fois et demie plus importantes pour les habitants des couronnes que pour les habitants des pôles », in *La France et ses territoires*, coll. « Insee Références », édition 2021.
- **Brutel C., Pages J.**, « La voiture reste majoritaire pour les déplacements domicile-travail, même pour de courtes distances », *Insee Première* n° 1835, janvier 2021.
- **Audenaert D., de Bellefon M.-P., Pégaz-Blanc O.**, « Aires d'attraction des villes : plus de 15-29 ans et de cadres dans les pôles et dans les grandes aires », *Insee Première* n° 1827, novembre 2020.
- **de Bellefon M.-P., Eusebio P., Forest J., Pégaz-Blanc O., Warnod R.**, « En France, neuf personnes sur dix vivent dans l'aire d'attraction d'une ville », *Insee Focus* n° 211, octobre 2020.
- **Demoly E., Schweitzer C.**, « Les ménages les plus modestes dépensent davantage pour leur logement et les plus aisés pour les transports », *Insee Focus* n° 203, septembre 2020.
- **Paquel V.**, « Transport collectif urbain : malgré la croissance des coûts d'exploitation, la participation financière des usagers diminue », *Datalab Essentiel*, CGDD - SDES, septembre 2018.

► Définitions

La **dépense de transports** porte sur les transports individuels (achat net de véhicules – voiture, deux-roues motorisés, vélos – carburants et lubrifiants, assurances, entretien et frais associés de type location de parking, péages, etc.) et les transports collectifs (transports en commun locaux et transports collectifs longue distance), auxquels s'ajoutent des dépenses plus occasionnelles pour des déménagements, lors de séjours, etc.

Les **transports collectifs longue distance** incluent train grande ligne, car interurbain, avion, transport par mer et voies navigables intérieures (bateau, ferry, etc.) et assurance voyage.

Les **transports en commun locaux** incluent transport local par rail (tram, métro, TER, etc.), autobus urbain ou suburbain, taxi et assimilé, covoiturage, transport scolaire, location de vélo (y compris Vélib, Vélov, etc.), services combinés (Pass Navigo, etc.), téléphérique, funiculaire, etc.

L'**achat net de véhicules** (voitures, deux-roues motorisés, vélos) correspond à la dépense d'achat des véhicules dont est déduit, le cas échéant, pour les voitures et deux-roues motorisés, le prix de reprise, de vente ou l'indemnisation par l'assurance de l'ancien véhicule.

Le **revenu disponible** d'un ménage comprend les revenus d'activité (nets des cotisations sociales), les revenus du patrimoine, les transferts en provenance d'autres ménages (y compris pensions alimentaires et aide des parents) et les prestations sociales (y compris pensions de retraite et indemnités de chômage), nets des impôts directs.

Le **niveau de vie** est égal au revenu disponible du ménage divisé par le nombre d'unités de consommation (UC). Le niveau de vie est donc le même pour tous les individus d'un même ménage.

L'**aire d'attraction d'une ville** est l'ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué d'un pôle de population et d'emploi et d'une couronne qui rassemble les communes dont au moins 15 % des actifs travaillent dans le pôle.

Le **pôle de l'aire d'attraction d'une ville** est l'ensemble de communes contiguës déterminé principalement à partir de critères de densité et de population totale, suivant une méthodologie cohérente avec celle de la grille communale de densité. Un seuil d'emplois est ajouté de façon à éviter que des communes essentiellement résidentielles, comportant peu d'emplois, soient considérées comme des pôles.

La **commune-centre** est la commune la plus peuplée du pôle de l'aire d'attraction d'une ville.

La **couronne de l'aire d'attraction d'une ville** est l'ensemble des communes de l'aire d'attraction d'une ville à l'exclusion de son pôle.

Une **commune hors attraction des villes** est une commune située hors des pôles et hors des couronnes des aires d'attraction des villes.

Direction générale :
88 avenue Verdier
92541 Montrouge Cedex

Rédactrices en chef :
A. Goin, S. Pujol

Maquette :
B. Rols

Code Sage : IP211855
ISSN 0997 – 3192 (papier)
ISSN 0997 – 6252 (web)
© Insee 2021
www.insee.fr



Directeur de la publication :
Jean-Luc Tavernier

Rédacteurs :
A. Dugué
V. Quénechdu

@InseeFr

