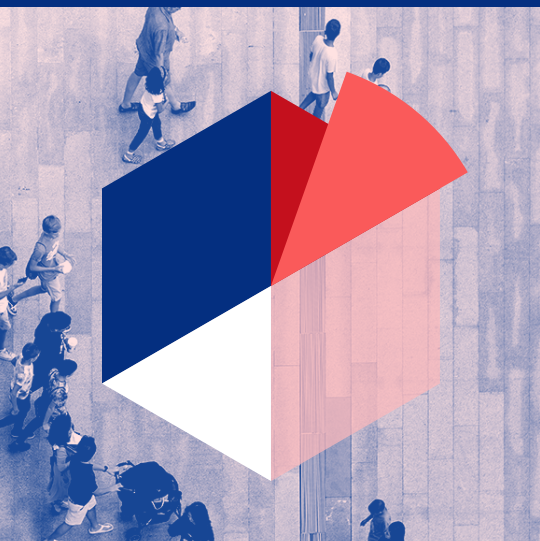


Les dépenses de carburant pèsent davantage sur le budget des ménages ruraux

Insee Première • n° 2125 • Septembre 2026



En 2021, 2,2 millions de ménages, soit 10,6 % des ménages propriétaires d'une voiture, ont dépensé plus d'un mois de leurs revenus annuels en carburant. Le nombre de ces ménages au budget grevé par l'achat de carburant varie fortement au gré des prix à la pompe. Ainsi, ils auraient été plus de deux fois plus nombreux s'ils avaient dû faire face à une envolée des prix des carburants comparable à celle du printemps 2026. En revanche, les territoires les plus exposés seraient restés les mêmes.

En 2021, dans les intercommunalités rurales, 13,5 % des ménages ont consacré plus d'un mois de leurs revenus annuels au carburant, contre 9,0 % dans les intercommunalités urbaines. De fait, dans le rural, les déplacements en voiture sont en moyenne plus longs et les revenus plus bas, conduisant au poids plus marqué de ce type de dépenses.

Les déplacements en voiture sur un territoire dépendent fortement des trajets domicile-travail. La présence de transports en commun, ainsi que la proximité des biens et services du quotidien (supermarché, boulangerie, école, etc.), contribuent à les réduire.

En 2021, en France hors Mayotte, 21,2 millions de ménages, soit près de trois ménages sur quatre, sont propriétaires d'au moins une voiture ► **figure 1**
► **méthodes.** Cette population diffère de l'ensemble des ménages : notamment, elle est un peu moins urbaine (64 % de ménages véhiculés sont urbains contre 69 % au total) et nettement moins exposée à la **pauvreté** (10 % contre 16 %).

Parmi ces ménages, 2,2 millions, soit 10,6 % des ménages propriétaires d'une voiture, ont dépensé en carburant (ou assimilé) plus d'un mois de leurs **revenus disponibles** annuels : ils sont considérés comme **particulièrement exposés** à la hausse des prix à la pompe. En 2021, la moitié d'entre eux ont un budget carburant annuel supérieur à 2 700 euros, alors que parmi l'ensemble des ménages ayant une voiture, la moitié dépensent moins de 1 380 euros. Logiquement, la part des ménages concernés est directement liée aux prix constatés : si ces derniers avaient connu en 2021 les niveaux observés au printemps 2026, près de 22,4 % des ménages avec voiture, soit 4,7 millions d'entre eux, auraient été amenés à y consacrer plus d'un mois de leurs revenus ► **encadré 1**.

Les ménages particulièrement exposés aux prix des carburants sont souvent ceux qui parcourent de longues distances tout en ayant un faible **niveau de vie**. La moitié d'entre eux a roulé plus de 27 500 km pendant l'année, presque deux fois plus que la moitié de l'ensemble des ménages ayant

une voiture (14 500 km). En outre, 38 % des ménages particulièrement exposés sont pauvres (contre 10 % des ménages avec voiture).

Les ménages sans emploi et âgés de plus de 65 ans sont nettement moins concernés que les autres par le risque de surexposition aux prix des carburants. Leurs déplacements

en voiture sont souvent modérés. Il n'en va pas de même pour les ménages sans emploi mais en âge de travailler : ils comptent pour 5 % des ménages avec voiture mais 12 % des ménages particulièrement exposés.

Parmi les ménages en emploi, les personnes seules et les familles monoparentales sont plus souvent concernées par cette

► 1. Caractéristiques des ménages propriétaires d'une voiture, selon leur exposition aux prix des carburants

Caractéristiques	Ensemble des ménages véhiculés	Ménages particulièrement exposés aux prix des carburants
Nombre de ménages	21 154 282	2 238 849
Taux de pauvreté (en %)	10,1	37,8
Niveau de vie médian (en euros)	24 219	16 237
Revenu disponible moyen (en euros)	45 057	24 833
Dépenses annuelles médianes en carburant (en euros)	1 377	2 698
Distances annuelles médianes (en km)	14 506	27 458
Répartition des ménages selon leur intercommunalité de résidence (en %)		
Pôles urbains	47,8	37,8
Couronnes urbaines	16,5	16,8
Rural périurbain	32,4	40,2
Rural non périurbain	3,3	5,2
Répartition des ménages par situation (en %)		
Ensemble des ménages en emploi, dont :	70,9	77,9
Personnes seules en emploi	15,3	25,8
Ménages monoparentaux en emploi	8,7	12,5
Couples avec enfants et autres ménages en emploi	32,5	28,1
Couples sans enfant en emploi	14,3	11,5
Ménages sans emploi dont la personne de référence a moins de 65 ans	4,8	11,9
Ménages sans emploi dont la personne de référence a 65 ans ou plus	24,3	10,2

Notes : Un ménage est dit en emploi si l'un de ses membres au moins perçoit des revenus salariaux ou liés à un emploi non salarié. Niveaux de vie et taux de pauvreté sont calculés à partir de la base des logements fiscaux Fideli. Ils peuvent donc différer légèrement de ceux diffusés dans d'autres publications de l'Insee, calculés habituellement à partir de l'**Enquête Revenus Fiscaux et Sociaux**.

Lecture : En 2021, le taux de pauvreté est de 10,1 % au sein des ménages avec voiture, contre 37,8 % pour les ménages particulièrement exposés aux prix des carburants.

Champ : France hors Mayotte, ménages véhiculés en logement ordinaire, à revenu positif.

Sources : Insee, Fidéli 2022 ; SDES, RSVERO.

surexposition aux prix des carburants : elles constituent respectivement 26 % et 12 % des foyers surexposés, contre 15 % et 9 % de l'ensemble des ménages propriétaires de voitures. Si les familles monoparentales surexposées sont aux deux tiers composées de femmes avec enfants, les personnes seules surexposées sont un peu plus souvent des hommes, notamment ceux âgés de 35 à 64 ans. Cela pourrait refléter un taux d'emploi un peu plus élevé que celui des femmes seules du même âge, induisant des trajets domicile-travail plus fréquents, ou encore tenir à un moindre recours des hommes aux transports en commun pour se déplacer [Lezec, Perez, 2023].

Dans le rural éloigné des agglomérations, un ménage véhiculé sur six consacre plus d'un mois de ses revenus annuels aux carburants

La part de ménages particulièrement exposés aux prix des carburants est plus élevée là où la voiture structure fortement les modes de vie : près de 90 % des actifs **ruraux** utilisent leur véhicule pour aller travailler, contre moins de 60 % dans les **pôles urbains**. Ainsi, seulement 9,0 % des ménages avec voiture sont particulièrement exposés dans les intercommunalités urbaines, contre 13,5 % dans celles rurales et même 16,7 % dans celles qui sont éloignées de l'influence des agglomérations, les intercommunalités dites **rurales non périurbaines**. Toutefois, la densité de population d'un territoire n'explique pas tout : il y a plus de ménages surexposés à Montpellier qu'à Grenoble (9,9 % contre 6,5 %), ou encore dans les Pyrénées Audoises que dans les Hautes Vosges (21,5 % contre 11,8 %).

Dans la région parisienne, l'axe rhodanien et une partie des zones frontalières de l'est du pays, la proportion de ménages particulièrement exposés est nettement moins élevée qu'ailleurs ► **figure 2**. Inversement, certaines des intercommunalités rurales allant du sud-ouest au nord-est du pays sont bien plus affectées que la moyenne. Il en va de même pour les Cévennes, une partie de l'arrière-pays provençal ainsi qu'en Guadeloupe, Martinique et Guyane. Les ménages de La Réunion sont en revanche relativement épargnés : si dans les DROM, les prix des carburants sont encadrés par arrêté préfectoral, ces prix sont plus modérés à La Réunion qu'ailleurs.

Autour des petites villes, les ménages avec voiture cumulent plus souvent longs déplacements et revenus modestes

Dans près de six intercommunalités sur dix, la part de ménages surexposés aux prix des carburants (classés dans les catégories

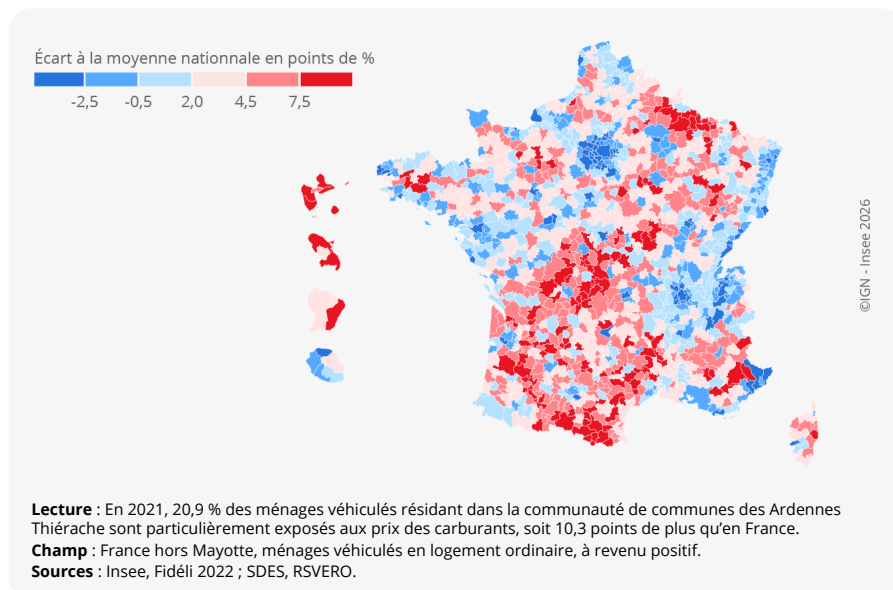
« forte exposition ») dépasse 12,6 %, soit 2 points de plus que la moyenne française ► **figure 3** ► **méthodes**.

Dans 206 de ces intercommunalités, les ménages propriétaires de voitures pâtiennent à la fois de déplacements en voiture plus longs que la moyenne (20 500 km sur l'année contre 17 600 au niveau national) et de niveaux de vie défavorables (avec des revenus annuels moyens inférieurs de 6 000 euros et des taux de pauvreté 2 points plus élevés en comparaison du niveau national). Presque toutes ces intercommunalités sont rurales et beaucoup se situent en périphérie de villes de taille modérée. Dans le nord-est, elles forment

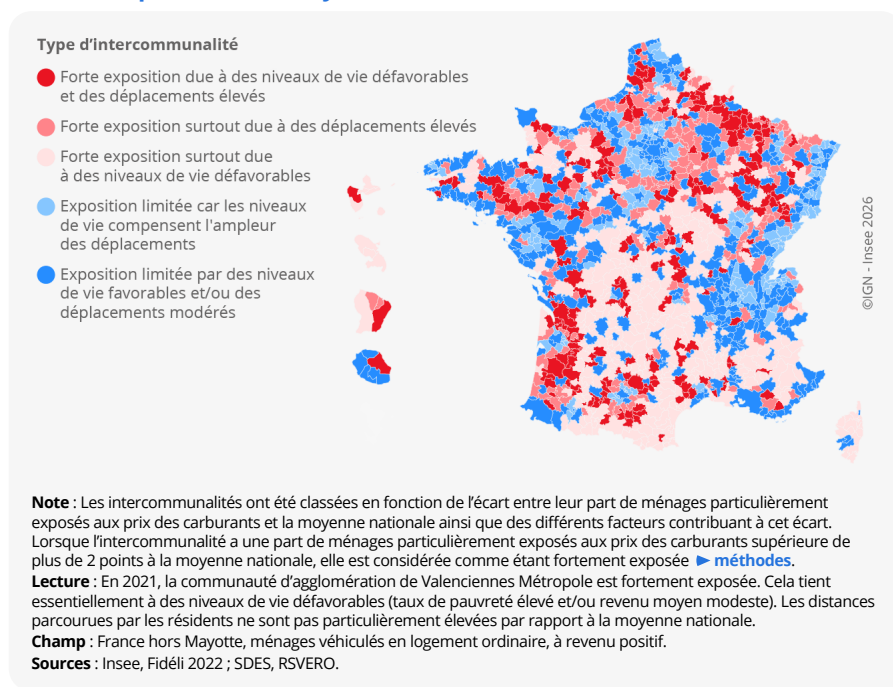
un long continuum allant de Valenciennes à Metz, et incluent par exemple la communauté de communes d'Ardennes-Thiérache, à l'ouest de Charleville-Mézières, où 20,9 % des ménages sont surexposés. Les arrière-pays des métropoles sont aussi concernés, comme autour de Toulouse, de Bordeaux ou encore de Rennes.

S'ajoutent à cette première catégorie 191 intercommunalités, le plus souvent rurales mais en périphérie de villes de taille intermédiaire comme Amiens, Angers, Tours ou Troyes, pour lesquelles les déplacements longs expliquent essentiellement la part élevée de ménages surexposés. Les ménages propriétaires de voitures de ces

► 2. Ménages particulièrement exposés aux prix des carburants par intercommunalité en 2021



► 3. Caractérisation des intercommunalités selon leur part de ménages surexposés aux prix des carburants, leurs niveaux de vie et l'ampleur des déplacements moyens en voiture en 2021



intercommunalités parcourent un grand nombre de kilomètres en voiture (21 500 en moyenne) mais leur taux de pauvreté et leurs revenus sont proches de la moyenne nationale. Par exemple, dans la communauté de communes Somme Sud-Ouest, à l'ouest d'Amiens, 14,9 % des ménages sont particulièrement exposés.

Enfin, dans les 326 intercommunalités restantes, les faibles niveaux de vie expliquent en premier lieu la part élevée de ménages surexposés. Ces territoires se trouvent notamment dans les espaces très peu denses, en particulier en Occitanie, au centre de la France, au sud des Alpes, ainsi que dans les Antilles et en Guyane. C'est le cas par exemple de la communauté de communes de Couserans-Pyrénées dans l'Ariège, où 19,9 % des ménages sont surexposés aux prix des carburants. Si la distance moyenne parcourue y est similaire à la moyenne française, près d'un ménage sur cinq est pauvre, et la moyenne des revenus ne dépasse pas 33 900 euros annuels, contre près de 45 100 euros pour l'ensemble des ménages avec voiture.

Les ménages des métropoles et des périphéries aisées sont moins affectés

Près de 530 intercommunalités sont classées dans les catégories « à exposition limitée ». Dans un tiers des cas, les déplacements en voiture des résidents sont élevés mais les ménages bénéficient dans l'ensemble de niveaux de vie plus favorables qu'ailleurs, leur permettant plus souvent d'y faire face ► **encadré 2**. Ce premier cas concentre des territoires situés dans les périphéries aisées de grandes villes, notamment autour de Paris, Nantes ou Strasbourg, ainsi que le long des zones frontalières allant de la Savoie au Bas-Rhin. Dans la communauté de communes des Plaines et Monts de France, en Seine-et-Marne, moins de 9 % des ménages sont particulièrement exposés, malgré plus de 24 000 km parcourus en moyenne par les ménages véhiculés. Cependant, les revenus moyens des ménages véhiculés y atteignent 56 000 euros et moins de 4 % sont pauvres.

Parmi les 349 intercommunalités « à exposition limitée » restantes, 132 sont des pôles urbains, concentrant un plus grand nombre d'emplois et offrant ainsi à leurs habitants des distances domicile-travail réduites, tandis que 83 sont situés dans des **couronnes** de pôles urbains. Beaucoup sont autour de Lyon et le long de la vallée du Rhône. La communauté de communes de Rhône Crussol, où moins de 7 % des résidents véhiculés sont surexposés aux prix des carburants, profite par exemple de la proximité du pôle de Valence. Les ménages y roulent en moyenne 16 200 km, soit nettement moins que les 18 600 km parcourus par les ménages véhiculés des

► Encadré 1 – Le prix des carburants, un fort impact sur la part de ménages particulièrement exposés, bien moins sur leur localisation

Les prix des carburants au printemps 2026, affectés par des tensions géopolitiques, sont nettement supérieurs à ceux observés en moyenne en 2021. Le gazole a ainsi augmenté de 40 %, et l'essence, sur un marché moins tendu, de 20 %. Cela affecte directement les ménages : si les prix avaient atteint 2,20 euros pour le gazole et 2,00 euros pour l'essence dès 2021 (au lieu respectivement des 1,43 euros et 1,55 euros constatés alors), et sans changement de revenus ni de comportement d'utilisation de la voiture, 4,7 millions de ménages auraient consacré plus d'un mois de leurs revenus aux dépenses de carburant, soit 22,4 % des ménages avec voiture.

Avec de telles hypothèses sur les prix, la part de ménages surexposés aurait partout été plus élevée. Cependant, les territoires urbains denses auraient été un peu moins affectés que les autres, notamment les couronnes urbaines et les zones **périurbaines du rural**, plus dépendantes de la voiture. Dans l'ensemble, ces prix plus élevés auraient conduit à un léger creusement de l'écart entre les ménages urbains et le reste du pays, sans affecter notablement la géographie des inégalités territoriales.

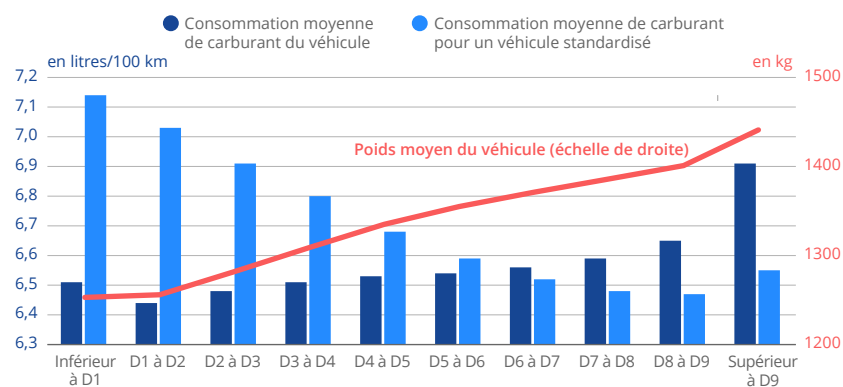
► Encadré 2 – Les véhicules des ménages aux revenus élevés consomment plus en moyenne que les autres

D'un territoire à l'autre, la consommation moyenne de carburant du parc automobile, calculée pour 100 km, varie modérément. Elle n'a ainsi, le plus souvent, qu'une faible incidence sur la part de ménages surexposés.

À l'échelle des ménages, des revenus élevés permettent souvent de bénéficier de voitures plus récentes et de moteurs plus efficaces, nécessitant moins de carburant pour déplacer sur 100 km un poids donné. Ces gains liés aux progrès technologiques sont cependant plus qu'effacés par le poids de ces véhicules, qui s'accroît sensiblement au fur et à mesure que les revenus des ménages augmentent ► **figure**. Le surcoût environnemental et budgétaire qui en découle s'alourdit encore du fait que les ménages avec des revenus élevés parcourent en moyenne plus de kilomètres en voiture.

Les revenus élevés de ces ménages les préservent cependant du risque de déstabilisation de leur budget par les seules dépenses de carburant. En outre, ils vont plus souvent de pair avec la détention de véhicules électriques ou hybrides rechargeables, qui éloigne encore du risque de surexposition au prix des carburants.

Consommation moyenne du véhicule principal des ménages véhiculés selon leurs revenus en 2021



Notes : La consommation standardisée d'un véhicule correspond à la consommation d'un véhicule ayant le poids moyen des véhicules principaux observé (1 340 kg). Cette consommation témoigne notamment de l'efficacité des moteurs. Si on ordonne une distribution de revenus, les déciles sont les valeurs qui partagent cette distribution en dix parties d'effectifs égaux.

Lecture : En 2021, les 10 % des ménages aux revenus les plus faibles (revenu annuel inférieur à 18 200 euros) ont un véhicule principal qui, en moyenne, pèse 1 253 kg et consomme 6,51 litres de carburants pour parcourir 100 km. La consommation de ce véhicule aurait été de 7,14 litres pour parcourir 100 km avec un véhicule analogue mais pesant 1 340 kg.

Champ : France hors Mayotte, véhicule principal à énergie thermique des ménages véhiculés, vivant dans un logement ordinaire, à revenu positif.

Sources : Insee, Fidéli 2022 ; SDES, RSVERO.

autres intercommunalités de couronnes urbaines. Certaines bénéficient en outre d'alternatives à la voiture via les transports en commun. Ainsi, 22 % des actifs en emploi de ces intercommunalités à exposition limitée utilisent les transports en commun pour aller travailler, contre 16 % au niveau national.

Les déplacements en voiture reflètent les distances domicile-travail, mais aussi l'accessibilité des services et des transports en commun

Pour les personnes en emploi, plus de 40 % des distances parcourues en voiture sont

► Méthodes

L'étude repose sur l'appariement de deux bases de données : le [répertoire statistique des véhicules routiers \(RSVERO\)](#), produit par le SDES (ministère chargé de la transition écologique) et les [fichiers démographiques sur les logements et les individus \(Fidéli\)](#) de 2022, produits par l'Insee. La base ainsi obtenue permet notamment de connaître les revenus fiscaux pour 2021, les véhicules détenus par les ménages au 1^{er} janvier 2022 et leurs déplacements annuels en 2022. Ces derniers sont estimés à partir des remontées administratives des contrôles techniques. Les véhicules de fonction sont exclus de l'étude. Les dépenses en carburant (ou assimilé, comme la recharge des véhicules électriques) sont calculées pour l'année 2021 à l'aide des prix issus du bilan énergétique annuel publié par le SDES pour la France métropolitaine (prix à la consommation du gazole, du SP 95, du GPL carburant, et prix de l'électricité). Dans les DOM, les prix du diesel et de l'essence sont définis par arrêtés préfectoraux. Les déplacements mesurés résultent de contraintes (distance à l'emploi, structure familiale, etc.) mais aussi de comportements individuels. C'est pourquoi on ne parle pas de vulnérabilité énergétique dans cette étude. Le champ est restreint aux ménages de France hors Mayotte possédant au moins un véhicule roulant, vivant dans un logement ordinaire avec un revenu disponible positif en 2021.

Une modélisation linéaire simple permet d'estimer dans quelle mesure la moyenne des kilomètres parcourus et le niveau de vie des ménages (approché par le revenu moyen des ménages et le taux de pauvreté) font varier la part de ménages particulièrement exposés d'une intercommunalité par rapport à une autre. Les résultats ont permis de classer les territoires en plusieurs groupes :

- Les espaces « à forte exposition », c'est-à-dire pour lesquels la part de ménages particulièrement exposés dépasse de 2 points la moyenne nationale ont été divisés en trois catégories : ceux pour lesquels les déplacements expliquent plus de 2 points de l'écart à la moyenne nationale ; ceux pour lesquels le niveau de vie des ménages explique plus de 1,5 point de l'écart ; ceux cumulant les deux contributions. Parmi eux, 14 intercommunalités n'atteignaient pas les seuils permettant de leur attribuer une classe : elles ont été intégrées à la catégorie des intercommunalités à déplacements élevés.
- Les autres intercommunalités, « à exposition limitée », ont été divisées en deux catégories : celles dont les déplacements contribueraient, toutes choses égales par ailleurs, à augmenter la part de ménages surexposés de plus de 2 points par rapport à la moyenne nationale, mais dont les niveaux de vie des ménages contribueraient à diminuer cette part de plus de 0,5 point ; et les autres, pour lesquelles la part de ménages surexposés proche ou inférieure à la moyenne nationale ne s'explique pas par une compensation des deux effets contraires.

► Définitions

Un individu (ou un ménage) est considéré comme **pauvre** lorsqu'il vit dans un ménage dont le niveau de vie est inférieur au seuil de pauvreté, fixé à 60 % du niveau de vie médian, soit 1 158 euros par mois et par UC en 2021.

Le **revenu disponible** est le revenu à la disposition du ménage pour consommer et épargner. Il comprend les revenus d'activité nets des cotisations sociales, les indemnités de chômage, les retraites et pensions, les revenus du patrimoine (fonciers et financiers) et les autres prestations sociales perçues, net des impôts directs.

Un ménage est dit **particulièrement exposé** ou **surexposé** aux prix des carburants lorsqu'il consacre plus d'un mois de ses revenus annuels (8,3 %) aux dépenses de carburant de son ou ses véhicules. Les ménages que leur niveau de vie place parmi le quart des ménages les plus aisés ne sont jamais qualifiés de surexposés. De même pour les ménages détenant 7 voitures ou plus, ou dont la voiture principale parcourt plus de 66 000 km, laissant augurer d'un usage professionnel d'une ou de plusieurs voitures.

Le **niveau de vie** est égal au revenu disponible du ménage divisé par le nombre d'unités de consommation (UC) – une échelle d'équivalence tenant compte des économies d'échelle lorsque plusieurs personnes vivent ensemble. Le niveau de vie est donc le même pour tous les individus d'un même ménage.

La typologie **urbain-rural** s'appuie sur celle de la grille de densité au niveau des intercommunalités, qu'elle distingue en fonction du nombre d'habitants et de la répartition de ces habitants sur le territoire. Elle permet de distinguer entre intercommunalités urbaines et rurales.

L'aire d'attraction d'une ville (AAV) désigne un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué d'un pôle de population et d'emploi, et d'une **couronne** qui regroupe les communes dont au moins 15 % des actifs travaillent dans le pôle. Combiné à la grille de densité, ce zonage permet de subdiviser :

- les intercommunalités urbaines en intercommunalités de type **pôles urbains** (lorsque plus de 50 % de la population réside dans un pôle d'AAV) et couronnes urbaines sinon ;
- les intercommunalités rurales en intercommunalités **rurales périurbaines** (lorsque plus de la moitié de la population réside dans une AAV de plus de 50 000 habitants) et **rurales non périurbaines** sinon.

liées aux trajets domicile-travail [[Beck et al., 2024](#)]. Ainsi, sur un territoire, les distances moyennes parcourues en voiture par les ménages, facteur clé de la surexposition aux prix des carburants, dépendent étroitement des trajets domicile-travail moyens. D'autres facteurs viennent cependant moduler ce lien. La part de ménages comptant au moins deux actifs augmente les trajets, tandis qu'inversement, une part élevée de ménages âgés, dont les déplacements sont moindres, réduit les distances moyennes parcourues au sein du territoire. Au-delà des dimensions sociodémographiques, les distances moyennes en voiture diminuent aussi, toutes choses égales par ailleurs, lorsque le territoire est bien équipé en biens et services du quotidien (supermarché, boulangerie, école, etc.), ou lorsque la population a facilement accès à une station de transports en commun. Ainsi, au sein d'une intercommunalité, une hausse de 10 points de la part de la population vivant à moins de 10 minutes à pied d'une station de transports en commun réduirait la distance annuelle moyenne parcourue en voiture d'environ 420 km par ménage. En France, une personne sur quatre vit à moins de 10 minutes à pied d'une station de transport ferré et moins d'une personne sur six utilise les transports collectifs pour aller travailler. ●

Etienne Lenzi, Kendal Masson,
Virginie Mora (Insee)



Retrouvez davantage de données associées à cette publication sur [insee.fr](#)

► Pour en savoir plus

- [Labrousse C., Perdureau Y., « Taxer les émissions des entreprises ou taxer celles des ménages : effets selon les revenus et les territoires », Insee Analyses n° 117, mars 2026.](#)
- [Beck S., Morin T., Prusse S., Trévien C., « Une estimation des émissions individuelles de gaz à effet de serre lors des déplacements domicile-travail », Documents de travail n° 2024-03, Insee, février 2024.](#)
- [Lezec F., Perez F., « La mobilité locale et longue distance des Français - Enquête nationale sur la mobilité des personnes en 2019 », SDES Datalab, avril 2023.](#)
- [Sarron C., Trévien C., « Se déplacer en voiture : des distances parcourues une fois et demie plus importantes pour les habitants des couronnes que pour ceux des pôles », in La France et ses territoires, coll. Insee Références, 2021.](#)
- [Berry A., « Comment mesurer la précarité énergétique en matière de transport », La Revue de l'énergie n° 625, mai-juin 2015.](#)

Direction générale :
88, avenue Verdier
92541 Montrouge Cedex

Directeur de la
publication :
Fabrice Lengart

Rédaction en chef :
H. Michaudon,
S. Papon

Rédaction :
F. Lucas

Maquette :
M. Gazaix,
A. Bathias

[@insee.fr](#)
[X@InseeFr](#)
[www.insee.fr](#)

Code Sage : IP262125
ISSN 0997-6252
© Insee 2026
Reproduction partielle
autorisée sous réserve
de la mention de la
source et de l'auteur



Insee