



Société

14 % du revenu disponible pour les dépenses de transports En 2017, les Français dépensent 4 700 euros pour se déplacer

Dans *Insee Première* n° 1855 d'avril 2021, Thierry Mainaud (Insee) utilise l'enquête Budget de famille de 2017 pour analyser les dépenses de transports des ménages français ⁽¹⁾.

En 2017, la dépense de transports des ménages s'est élevée en moyenne à 4 700 euros. C'est la première dépense de consommation pour les ménages aisés ou propriétaires de leur résidence principale, et la troisième pour les ménages modestes ou locataires, après le logement et l'alimentation.

Le montant a globalement diminué de « 6 % en euros constants » depuis 2005, notamment à cause de la baisse des cours pétroliers à partir de 2011. La part du revenu consacré aux transports est passée de 15,2 % en 2005 à 13,6 % en 2017.

Les transports individuels – surtout la voiture – représentent 81 % de la dépense de transports des ménages, soit 11,0 % de leur revenu disponible ⁽²⁾. L'achat net de véhicules correspond à 31 % de la dépense de transports. Une voiture, neuve ou d'occasion, est achetée en moyenne 11 950 euros, mais revient à 9 000 euros après la reprise, la revente ou l'indemnité versée par l'assurance pour l'ancien véhicule.

Outre l'achat net de véhicules (31 %), les dépenses de transports comprennent les carburants et lubrifiants (24 %), les assurances (14 %), l'entretien du véhicule et les frais associés pour les péages, la location de parking, etc. (12 %).

Toujours en 2017, si les transports individuels représentent 81 % de la dépense de transports des ménages, les transports collectifs en constituent 11 %, soit 1,5 % de leur revenu disponible. Les ménages dépensent en moyenne 300 euros pour les déplacements de longue distance et 220 euros pour les transports en commun locaux. La dépense dédiée aux déplacements de longue distance a fortement augmenté, en particulier du fait de l'avion. Les ménages dépensent en moyenne 160 euros pour l'avion, contre 110 euros pour le train grande ligne.

Au-delà des dépenses pour les transports individuels (81 %) et collectifs (11 %), le restant (8 %, soit 1,1 % du revenu disponible) concerne des dépenses occasionnelles de transports (dépenses lors de séjours hors du domicile, voyages offerts à d'autres ménages, services de déménagement...).

La dépense de transports varie en fonction de la zone de résidence. Ainsi, elle 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.

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. D'autres paramètres entrent aussi en ligne de compte comme l'emploi exercé.



(1) – « En 2017, les ménages consacrent 11 % de leur revenu disponible à la voiture » (4 pages). L'enquête Budget de famille de 2017 s'est déroulée entre octobre 2016 et octobre 2017 auprès de 12 000 ménages en France métropolitaine et 4 900 dans les départements d'outre-mer.

(2) – Le revenu disponible d'un ménage inclut les revenus d'activités (nets des cotisations sociales), les revenus du patrimoine, les transferts provenant 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.

« Une Europe de la santé est en voie de construction »...

Dans un point de vue rédigé pour la Fête de l'Europe du 9 mai, Michel Ferron, président de la Maison de l'Europe en Mayenne, analyse des effets d'impact de la crise sanitaire. Il soutient que l'Union européenne en ressort consolidée.

Comme la santé publique n'était pas dans ses compétences institutionnelles, l'Union européenne risquait d'apparaître impuissante pour tenter de maîtriser la pandémie. Pourtant, remarque Michel Ferron, après avoir mis en place un important plan d'assistance pour aider les pays défavorisés à lutter contre l'endettement public, elle n'a pas manqué d'intervenir en exerçant sa fonction de coordination des politiques nationales de santé définies par les États membres.

Ainsi, au nom de l'idéal communautaire de solidarité, ajoute Michel Ferron, l'Union européenne s'est investie dans une stratégie vaccinale collective. Elle a affirmé sa volonté de régulation face à la pratique de certains pays qui ont négocié pour eux-mêmes leurs propres contrats avec les groupes pharmaceutiques.

Après avoir engagé des moyens financiers conséquents dans la recherche de vaccins (plus de 2 milliards d'euros), l'Union européenne a défini le cadre juridique et scientifique de leur utilisation ; elle a pu procéder à des achats centralisés et maintenir son objectif ambitieux d'une vaccination de 70 % de la population adulte d'ici l'été 2021.

Plus encore, pour Michel Ferron, l'Agence européenne du médicament a joué un rôle d'arbitrage dans l'analyse des effets secondaires de l'AstraZeneca. Elle a ainsi manifesté une compétence de fait, reconnue sur le plan mondial.

Enfin, l'Union européenne a élargi sa politique de solidarité au-delà des frontières du continent européen : elle participe, avec l'Organisation mondiale de la santé, au dispositif Covax conçu pour permettre aux pays les plus pauvres d'accéder à la vaccination.

Certes, reconnaît Michel Ferron, tous ces engagements se sont accompagnés d'insuffisances et de dysfonctionnements. Cependant, si le pouvoir politique de l'Union européenne reste à consolider, force est de constater qu'une Europe de la santé est « en voie de construction ». Déjà, à travers ses compétences dans le domaine de l'environnement, elle aborde des questions qui ont des incidences sur la santé (par exemple, pour la qualité de l'eau ou la qualité de l'air...).

« N'en déplaise aux sceptiques et aux tagueurs anonymes propageant l'obscurantisme ⁽¹⁾, la réaction de l'Union européenne face à la crise sanitaire, soutient le président de la Maison de l'Europe en Mayenne, est la seule manifestation de résistance de dimension internationale qui ait contribué à la prise de conscience des enjeux planétaires de l'épidémie ». Les leçons à tirer de ces constats sont toujours les mêmes, selon Michel Ferron, à la dimension des enseignements que l'on peut retenir de toutes les crises : « Avec la pandémie, on mesure clairement qu'on ne peut répondre efficacement qu'en réclamant encore plus d'Europe et plus de solidarité ». Et de conclure : « L'ère du "tout-national" est irrémédiablement révolue ».

(1) – Cf. « Maison de l'Europe : dix-sept panneaux d'information tagués », in CÉAS-point-com n° 935 du 23 avril 2021.



À vos agendas

Le lundi 31 mai, à Ernée

La mobilité durable en milieu rural

Le lundi 31 mai, de 17 h 30 à 20 h, salle du Clair de lune, à Ernée, le Réseau des collectivités mayennaises en marche vers le développement durable



(association Synergies), en partenariat avec le département, organise une rencontre sur le thème de la mobilité durable en milieu rural : quelles alternatives à la voiture ? Quels sont les enjeux de la mobilité durable ? Quels sont les leviers d'action des collectivités rurales pour agir concrètement pour la mobilité ? Quelles sont les alternatives à l'« autosolisme » que les communes et les communautés de communes peuvent accompagner ?

Au programme :

- ✓ Introduction par Daniel Lenoir, vice-président du Conseil départemental.
- ✓ Les enjeux de la mobilité durable, les pistes d'action mises en œuvre par les collectivités et les leviers d'action à la disposition des collectivités (Marie Huyghe, consultante en mobilité).
- ✓ Échanges à partir de témoignages de collectivités ou structures ayant mené des actions en faveur de la mobilité durable : covoiturage solidaire, coworking...

Inscriptions : [ici](#)



La pensée hebdomadaire

« Un soin fait sans dire bonjour ou un petit mot n'aura pas de conséquences sur un patient psychologiquement normal. Le malade aura même éventuellement de l'empathie pour l'infirmière pressée ou fatiguée. Alors que sur un patient Alzheimer, cela risque d'être vécu comme une forme d'agressivité dirigée contre lui. Il y a une double révolution culturelle à faire. C'est non seulement à l'environnement de s'adapter aux personnes, mais il faut passer d'une époque où le soin est très centré sur l'acte à celle où il est d'abord centré sur la relation. »

Jérôme Pellissier, docteur et chercheur en psychogérontologie, « Tout soin est d'abord une relation » (propos recueillis par Brigitte Bègue), *Actualités sociales hebdomadaires* n° 3167 du 3 juillet 2020.