



3 juillet 2017

Bernard AUBRY  
Statisticien

*Chiffres pour tous*

## **L'équipement des ménages en voiture:**

### **la fracture territoriale s'accroît**

*Ce que révèlent les recensements sur la possession de véhicules automobiles par les ménages*

#### **Plan**

1. La saturation de l'équipement en voitures des ménages
2. La taille des communes et la densité de la population
3. La position de la commune dans l'aire urbaine détermine l'équipement

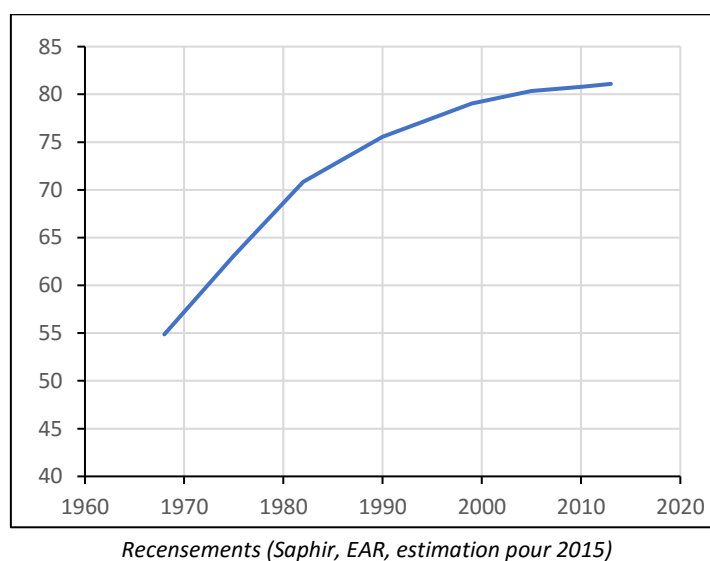
Cette note utilise les données du recensement général de la population (RGP) pour analyser le comportement des ménages en matière de possession de véhicule automobile. Elle montre à quel point, tant en matière de niveau que d'évolution, la densité de population, à travers la taille des communes, est devenu un facteur discriminant majeur car la voiture reste indispensable là où les équipements publics en matière de transport sont insuffisants. Une analyse socio-démographique des déterminants de la possession ou non d'un véhicule devrait donc distinguer l'environnement dans lequel se trouvent les ménages.

### **1. La saturation de l'équipement en voiture des ménages**

La voiture est passée en un demi-siècle du statut d'objet relativement luxueux à celui d'équipement indispensable pour une large majorité de la population. On continue à parler de « voitures de tourisme », par opposition aux « véhicules utilitaires », mais il est clair que les quelque 80% des ménages possédant au moins une voiture ne l'utilisent pas principalement pour faire du tourisme ! Dans beaucoup de cas il s'agit d'un outil indispensable pour le travail; d'une façon générale l'automobile facilite de multiples mobilités de la vie courante qui n'ont rien de luxueux, comme faire des courses ou amener les enfants à l'école...

Pourtant, il semble bien que l'on assiste à une saturation de l'équipement. Celle-ci s'est produite avec le millénaire puisque, depuis l'an 2000, la proportion 80/20 est atteinte et ne varie presque plus (G.1). Il est également remarquable de constater qu'une même forme de saturation apparaît vers le début du millénaire pour ce qui est du modèle des ménages à deux voitures (un tiers des ménages). Toutefois, du fait que les ménages déjà pourvus d'une voiture tendent à s'équiper d'une deuxième voiture, voire d'une troisième voiture, le nombre moyen de voitures par ménage augmente sensiblement, passant de 1,183 en 2006 à 1,204 en 2013 <sup>1</sup>.

### G.1 : Proportion des ménages possédant au moins une voiture (1968-2015)



Le noyau résistant des 20% de ménages ne possédant aucun véhicule serait intéressant à étudier en structure, car s'il recouvre des cas de pauvreté, il concerne aussi des situations de métropolitains aisés qui trouvent d'autres solutions de mobilité – des moyens plus adaptés à leur mode de vie et à l'environnement urbain. L'auto du 20<sup>ème</sup> siècle a été le symbole et le moyen de la liberté. Celle du 21<sup>ème</sup> siècle s'inscrit dans un registre différent, particulièrement avec la contrainte environnementale, la transition énergétique et l'évolution de divers facteurs socio-économiques de la civilisation métropolitaine.

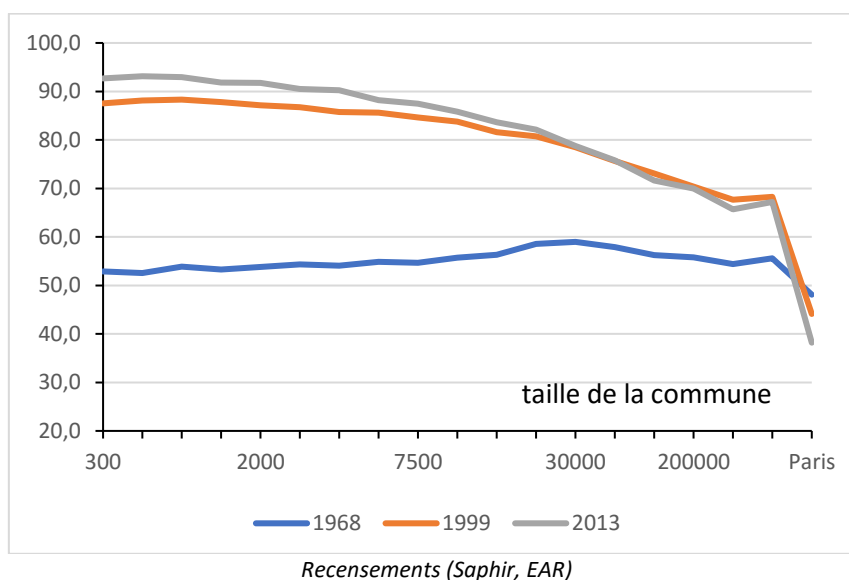
<sup>1</sup> Le nombre moyen de voitures par ménage a augmenté, car l'indicateur recouvre des tendances contradictoires. Ainsi, de 2006 à 2013, on observe que:

- les ménages sans voiture ont diminué de 0,50 point (à 19,0% en 2013)
- les ménages avec 1 voiture ont diminué de 0,70 point (à 46,7%)
- les ménages avec 2 voitures ont augmenté de 0,83 point (à 29,3%)
- les ménages avec 3 voitures (voire plus) ont augmenté de 0,37 point (à 5,0%)

## 2. La taille des communes et la densité de population

En 1968, l'équipement en voiture des ménages s'établissait de façon à peu près homogène sur l'ensemble du territoire (G.2), Paris se distinguant toutefois déjà avec un taux de 48% (T.1), inférieur donc de 7 points. En dehors de Paris, le taux le plus élevé avoisinait 60% et concernait les communes autour de 30 000 habitants. S'agissant des localités plus petites, les écarts d'une taille à l'autre étaient alors pratiquement imperceptibles. L'accès à la voiture continuait à se populariser, il dépendait à la fois des services que celle-ci rendait et des capacités financières des ménages. Aujourd'hui la décision d'acquérir une voiture se fait sur des critères bien différents de ceux du siècle dernier. Aujourd'hui, environ 93% des ménages ruraux (communes de moins de 2000 habitants), généralement éloignés des commerces et des services, disposent d'au moins une voiture contre seulement 36% à Paris (T.1): l'écart entre les extrêmes est ainsi passé de 7 points à 57 points!

**G.2 - Possession d'au moins une voiture selon la taille des communes, en % (1968, 1999, 2013)**



Le tableau T.1 fournit non seulement les chiffres en niveau, mais aussi les variations d'une période à l'autre (entre les recensements jusqu'en 2006, par période de 5 ans depuis), sachant que les variations sont ramenées à une période de 5 ans pour faciliter la compréhension. On mesure à quel point la taille de la commune de résidence a joué un rôle déterminant dans la mutation de l'équipement en voitures des ménages. Ainsi dans les communes petites et moyennes, celles de moins de 10 000 habitants, la rapidité de la croissance particulièrement forte dans les années 70 et 80, s'est réduite, mais elle est toujours restée positive : les ménages ont continué à s'équiper. Ce n'est pas le cas pour les communes plus importantes qui ont inversé le mouvement. L'inversion est fonction de la taille de la commune, elle est plus précoce pour les villes.

Toutefois, du fait que la moitié de la population vit dans des localités de moins de 10 000 habitants, la désaffection des citoyens pour l'automobile n'a pas encore renversé le sens de la variation nationale puisque le taux d'équipement de l'ensemble du pays augmente encore un peu chaque année, de l'ordre de 0,3 point en 5 ans<sup>1</sup>.

### T.1 Ménages équipés d'au moins une voiture selon la taille de la commune (1968 et 2015) et variations d'un recensement à l'autre

taille de la commune	% ménages avec voiture		variations (ramenées à 5 ans)						
	1968	2015	68-75	75-82	82-90	90-99	99-05	05-10	10-15
< 2 mh	53,2	<b>92,8</b>	7,7	6,5	4,3	3,2	1,9	1,6	1,1
2-5 mh	54,4	<b>90,1</b>	8,3	6,1	3,3	2,4	1,5	1,0	1,1
5-10 mh	55,1	<b>86,9</b>	8,5	5,2	2,7	2,3	0,9	0,7	0,8
10-50 mh	58,0	<b>79,2</b>	6,0	3,9	1,9	1,5	0,5	0,0	-0,2
50-200 mh	56,1	<b>70,7</b>	4,5	3,4	1,2	1,0	0,4	-0,8	-0,9
>200 mh	55,0	<b>65,9</b>	1,8	3,7	1,6	1,0	0,6	-1,4	-1,4
Paris	48,1	<b>35,8</b>	-3,6	1,9	0,1	-1,2	-1,3	-3,8	-3,0
ensemble	54,9	<b>81,1</b>	5,9	4,9	2,6	2,0	1,1	0,4	0,3

Recensements (Saphir, EAR, estimation pour 2015)

Le graphique G.2 apporte une information complémentaire intéressante. En effet, la régularité des trois courbes s'arrête dès que l'on atteint les classes supérieures de taille. Certes la remontée de la classe 400 000 habitants et plus ne repose que sur trois communes (Lyon, Marseille et Toulouse) et trois communes ne font pas une statistique. Mais cette observation mérite que l'on regarde plus en détail les caractéristiques de chaque ville importante.

Retenons les communes de plus de 100 000 habitants que l'on classe selon la proportion de ménages avec une voiture (tableau T.2 et annexe). À chaque commune sont associés quelques indicateurs : la variation du taux d'équipement entre 1999 et 2006 d'une part, entre 2006 et 2013 d'autre part, ainsi que la population et la densité de la commune. Rien n'empêche de prendre en compte d'autres indicateurs d'ordre socio-démographiques, ou encore des informations sur les infrastructures, voire sur les décisions politiques en matière de transport, autant d'informations qui aident à la recherche d'explications aux différences observées d'une ville à l'autre<sup>2</sup>. Chaque indicateur, s'il a un sens « en moyenne », fait apparaître des exceptions susceptibles d'altérer le jugement. Il en va ainsi de la densité de la population de la commune, un facteur forcément essentiel dans le domaine de la circulation. Calculée comme le rapport entre la population de la commune et sa superficie, elle n'est pas pertinente quand dans la commune figurent de larges zones quasiment inhabitées (zones forestières et portuaires notamment). De même, les résultats pour des communes de banlieue comme Montreuil ou Villeurbanne ne peuvent s'interpréter que par rapport à la ville-centre à laquelle elles sont accolées.

Le tableau T.2 présente les chiffres pour les six premières communes et les six principales unités urbaines (plus Mulhouse). L'unité urbaine (l'agglomération) est sans doute moins tributaire que la commune des effets parasites évoqués plus haut puisqu'elle « écrase » les spécificités locales (les

<sup>2</sup> On demande aux ménages recensés s'ils disposent d'un emplacement réservé de stationnement. Les taux s'échelonnent de 28% à Paris (35% pour Lille, 37% pour Grenoble et Amiens, 38% pour Strasbourg et Marseille) jusqu'à 59% à Toulouse et Orléans, un peu moins pour Nantes, Rennes, Clermont-Ferrand, Montpellier. Dans 13 communes sur 38, le pourcentage a baissé depuis 2006 (-2 points à Mulhouse, la plus forte baisse, -1,2 à Paris, -0,2 point à Strasbourg). Le taux a parfois connu une hausse importante (+4,3 point à Orléans)

forêts...), rendant ainsi le territoire plus homogène et donc a priori plus apte aux comparaisons. Mais l'action politique en matière de transport est sans doute plus forte au niveau de la commune-centre que pour l'ensemble de l'agglomération qui, en règle générale, n'est pas un territoire de décision.

## T.2 – Analyse des taux d'équipement en voiture des ménages : les communes de plus de 100 000 habitants et les unités urbaines de plus de 200 000 habitants (liste complète en annexe)

T.2a - Communes		% avec voiture	variations (points)		rang	écart de rang / équipement par rapport à...			population (2006)	densité/k m2
code	nom	2013	1999-2006	2006-2013	...l'équipement	la variation	...la population	...la densité	Mh	mh
75056	Paris	37,4	-1,5	-3,2	1	0	0	0	2,2	20,7
93048	Montreuil	53,2	-1,3	-2,4	2	3	36	1	0,1	11,4
59350	Lille	57,5	0,2	-1,6	3	9	7	4	0,2	7,5
92012	Boulogne-B	61,0	-1,3	-2,2	4	3	30	-2	0,1	17,9
67482	Strasbourg	62,5	-1,5	-2,2	5	3	2	21	0,3	3,5
69123	Lyon	62,7	-0,5	-2,1	6	3	-3	-2	0,5	9,9
68224	Mulhouse	67,4	-0,8	-2,4	13	-7	19	-2	0,1	5,0

Unités urbaines		% avec voiture	variations (points)		rang	écart de rang / équipement par rapport à...			population (2006)	densité/k m2
code	nom	2013	1999-2006	2006-2013	...l'équipement	la variation	...la population	...la densité	Mh	mh
00851	Paris	64,2	-0,6	-1,4	1	3	0	0	10,2	3,6
67701	Strasbourg	70,2	-0,9	-1,5	2	-1	11	2	0,4	1,9
54701	Nancy	72,8	0,5	-0,1	3	16	19	8	0,3	1,2
51701	Reims	72,9	-1,3	-1,0	4	2	26	-1	0,2	2,2
59702	Lille	73,6	0,5	-0,1	5	13	-1	-3	1,0	2,3
00758	Lyon	74,4	-0,1	-1,5	6	-4	-3	1	1,5	1,3
68701	Mulhouse	79,5	0,1	-0,7	22	-12	4	-3	0,2	1,0

Recensements (Saphir, EAR) – Le rang correspond au classement des unités géographiques selon le taux d'équipement croissant. L'écart de rang correspond à la différence entre le rang pour chacun des trois l'indicateurs (variation de l'équipement, population, densité) et le rang pour le taux d'équipement en voiture

### Les communes

S'agissant des comparaisons communales, il apparaît une spécificité propre à Paris (37% de possession). À Boulogne-Billancourt, la densité de la population est du même ordre de grandeur que dans la capitale, mais le taux est de 61%. Il n'est pas rare que des communes de proche banlieue plus denses aient des taux d'équipement très élevés, plus élevés que la commune centre<sup>3</sup>. Il est vrai que toutes choses égales par ailleurs, le centre d'une métropole est mieux desservi en moyens de transport

<sup>3</sup> Autour de Paris, cinq communes (Levallois-Perret, Vincennes, Le Pré-Saint-Gervais, Saint-Mandé et Montrouge) ont une densité de population supérieure à celle de Paris, avec des taux de possession de voiture allant de 50 à 60%.

publics que les communes de banlieue. Cependant la baisse des taux d'équipement est aussi forte que dans la ville-centre, Argenteuil faisant exception. L'écart de rang (et non le rang lui-même) permet d'attirer l'attention sur les « anomalies ». Ainsi, les habitants de Rouen et Nancy ont en moyenne peu de voitures, mais ces communes-centres ont une banlieue très peuplée. En revanche, de grandes communes comme Marseille, Montpellier, mais aussi Toulouse et Nantes ont des taux de possession très élevés au regard de la taille de la commune. Grenoble et Rennes rattrapent leur retard. D'une façon générale, les villes de plus de 100 000 habitants parviennent à freiner l'achat des voitures. Seules quelques communes échappent à la règle : Perpignan, Orléans et Toulon.

### **Les unités urbaines**

Paris et ses quelque dix millions d'habitants se détache assez peu des autres unités urbaines. Ainsi, l'écart entre Paris et Strasbourg n'est-il que de 6 points (64% contre 70%). La corrélation avec la densité de la population est assez bonne (quelques exceptions, par exemple, forte densité à Nantes et Toulouse et taux de possession élevés. Rares sont les unités urbaines ayant un taux en régression de plus de un point sauf Paris, Strasbourg et Lyon. L'équipement en voiture continue même à augmenter de façon significative, dans le nord surtout (Béthune, Valenciennes, Douai), mais aussi dans le sud (Toulon, Avignon, Bayonne), plus rarement dans le reste du pays (Metz, Le Havre).

### **3. la position de la commune dans l'aire urbaine détermine l'équipement**

L'unité urbaine représente la partie « visible » des villes puisqu'elle correspond aux logements agglomérés au centre. Mais du fait de l'étalement urbain, on est amené à considérer des entités souvent plus larges, mais aussi plus abstraites car fixées par le calcul, par des algorithmes s'appuyant sur des conventions dont la principale est la règle des 40%<sup>4</sup>. La plupart des aires urbaines sont de petite taille et parfois elles se réduisent à une seule commune.

Le tableau suivant donne, pour l'ensemble de la France métropolitaine, les proportions de la population qui résident dans les 7 catégories de communes construites à partir de la nomenclature des aires urbaines.

#### **T.3 – Les aires urbaines 2010: la part de chaque catégories de communes dans la population**

<b>groupe de communes</b>	<b>France métropolitaine</b>
AU - UU principale, commune-centre	29,2
AU - UU principale, banlieue	36,5
AU - UU secondaires, communes-centres	6,1
AU - UU secondaires, banlieues	2,1
AU - Communes rurales	10,9
Hors AU - Communes multipolarisées	10,4
Hors AU - Communes isolées	4,7

*D'après nomenclature des aires urbaines 2010 - population 2006*

<sup>4</sup> Une commune appartient à une aire urbaine (pôle d'emploi) si au moins 40% de sa population active occupée travaille dans le pôle (c'est un principe, car d'autres conditions entrent en ligne de compte)

Le découpage conduit à conclure que 85% de la population de la France métropolitaine est urbaine, au sens d'une appartenance à une unité urbaine. Ce pourcentage comprend les quelque 11% qui vivent dans des communes rurales, parfois très éloignées du pôle. Par ailleurs, les 10% qui vivent dans des communes multipolarisées peuvent elles aussi être considérées comme étant sous l'influence d'un pôle urbain. Il ne resterait donc que 4,7% de la population à n'être pas « urbaine ». Bien comprendre cette décomposition du territoire est important pour appréhender les deux tableaux suivants qui donnent la proportion de ménages disposant d'au moins une voiture (T.4a) et de trois voitures ou plus (T.4b). En ligne, les aires urbaines sont réparties selon leur taille, en six groupes.

#### T.4a- disposer d'au moins une voiture : selon la position de la commune de résidence dans le système urbain

	% de possession d'au moins une voiture					variation de 2006 à 2013					
	UU principale		UU secondaires		C.rurales	UU principale		UU secondaires		C.rurales	
	Centre	banlieue	Centres	banlieues		Centre	banlieue	Centres	banlieues		
Paris	37,4	73,4	84,7	91,5	94,7	-3,2	-1,0	0,4	0,8	0,8	
>600 mh	66,0	84,5	90,8	92,8	94,4	-1,3	0,0	0,9	0,6	1,0	
200 à 600 mh	71,5	85,7	90,9	92,6	94,0	-0,7	0,6	1,0	0,9	1,1	
50 à 200 mh	77,0	88,5	90,6	92,0	93,7	0,0	0,9	1,1	1,2	1,2	
<50 mh	81,5	90,6	91,2	94,6	93,6	0,7	1,0	0,3	1,9	1,2	
hors AU - communes multipolarisées					90,8	hors AU - communes multipolarisées					1,5
hors AU - communes isolées					88,4	hors AU - communes isolées					1,6

Recensements (Saphir, EAR)

On dispose ainsi d'une vision globale des taux de possession ainsi que des évolutions pour la période 2006-2013. Ce qui frappe est la remarquable régularité des indicateurs. Ainsi, dans l'aire urbaine de Paris les taux de possession varient de 37,4 pour la ville de Paris à 94,7 % pour les communes rurales de la seconde couronne (T.4a). En colonne on voit comment pour catégorie de commune, le taux de possession augmente quand la taille de l'AU diminue. Les taux de possession les plus élevés s'observent dans les communes rurales des aires urbaines (quelle que soit leur taille). Hors aire urbaine, les taux sont plus faibles, notamment au titre des communes isolées, là où il est indispensable de disposer d'une voiture. Toutefois, le rattrapage est très net. Rares sont les cas où la voiture régresse et alors, les taux de possession diminuent d'autant plus rapidement qu'il est faible.

#### T.4b - Disposer de trois voitures ou plus (en %)

	% de possession de TROIS voiture					variation de 2006 à 2013				
	UU principale		UU secondaires		Com. Rurales	UU principale		UU secondaires		Comm. Rurales
	Centre	banlieue	Centre	banlieue		Centre	banlieue	Centre	banlieue	
<b>Paris</b>	0,6	3,0	5,5	7,8	11,1	-0,1	0,0	0,3	0,8	1,3
<b>&gt;600 mh</b>	1,7	5,3	7,6	9,0	10,2	-0,2	-0,1	0,3	0,7	0,8
<b>200 à 600 mh</b>	1,9	5,4	6,9	8,2	9,4	-0,1	0,1	0,2	0,2	0,6
<b>50 à 200 mh</b>	2,7	5,9	6,9	7,9	9,0	0,0	0,2	0,3	0,6	0,6
<b>&lt;50 mh</b>	3,9	6,9	7,7	11,0	8,9	0,2	0,5	0,8	1,6	0,8
<b>hors AU - communes multipolarisées</b>					7,6	<b>hors AU – communes multipolarisées</b>				0,7
<b>hors AU - communes isolées</b>					6,6	<b>hors AU - communes isolées</b>				0,8

*Recensements (Saphir, EAR)*

Le tableau présente des séries dont la régularité est remarquable. Avoir au moins trois voitures est surtout fréquent dans les communes rurales des aires urbaines (et ce d'autant plus qu'elles sont de grande taille), mais aussi dans les communes accolées aux unités secondaires. C'est aussi là que l'acquisition d'un troisième véhicule est le plus fréquent. Les évolutions négatives se situent aux mêmes endroits que précédemment.



## **Conclusion**

Dans les petites communes, celles qui regroupent en gros la moitié de la population nationale, disposer d'une ou de plusieurs voitures est une condition indispensable pour assurer une qualité de vie acceptable, voire simplement pour assumer ses activités de base. La fluidité du trafic encourage les déplacements au-delà même de leur nécessité immédiate (elle est gage de convivialité : rencontres familiales ou entre amis), mais la raréfaction des commerces et des services, publics notamment, comme la nécessité de se rendre à son lieu de travail, obligent les ruraux à davantage de déplacements. A l'inverse, pour les citadins, les entraves à l'achat d'une voiture s'accumulent : congestion du trafic, pression politique et sociétale. Par ailleurs, l'offre de transports collectif est en amélioration permanente.

Au bilan, deux forces contraires agissent sur l'évolution de la moyenne nationale (incluant ruraux et citadins). Actuellement ces forces se neutralisent, d'où la stabilité apparente du taux d'équipement en voiture. Sans doute, dans un avenir proche, les ménages seront-ils moins souvent propriétaires de leur voiture (comme c'est déjà largement le cas à Paris, par exemple chez les jeunes), mais l'automobile n'en demeurera pas moins indispensable. Et peut-être faudra-t-il, dans les futures enquêtes de recensement, poser non pas la question de la possession, mais de l'accès au service rendu par l'automobile.

### Note méthodologique.

Toutes les informations figurant dans ce document sont issues des recensements de la population. Pour la période 2006-2013, les données ont été extraites des fichiers détails mis en ligne sur le site de l'Insee et sont accessibles à tous. Ce n'est pas le cas des chiffres des années 1968 à 1999 qui proviennent du fichier Saphir (Système d'analyse de la population par l'historique des recensements) créé à l'Insee Alsace. Tout souhait d'effectuer une analyse statistique intégrant une certaine profondeur historique est donc entravé de façon incompréhensible par la rareté et la pauvreté des données accessibles <http://www.apr-strasbourg.org/membre/2054/aubry-bernard/document/717-diffusion-des-recensements-le-tmoignage-dun-chercheur.html>, comme s'il fallait brider la connaissance.

Quand le champ territorial est important, les résultats ont été extrapolés jusqu'à l'année 2015, mais le plus souvent ce sont les données des EAR (Enquêtes annuelles de recensement) qui sont utilisées.

## **Annexes**

Les communes de plus de 100 000 habitants et les unités urbaines de plus de 200 000, dans une présentation analogue à celle des tableaux T.2,

COMMUNES		% avec voiture	var.	var.	rang	écart de rang / équipement par rapport à...			population (2006)	densité/k m2
code	nom	% avec voiture	1999- 2006	2006- 2013	...l'équipe ment	la variatio n	...la population	...la densité	Millions	milliers
75056	Paris	<b>37,4</b>	-1,5	<b>-3,2</b>	1	0	0	0	2,2	20,7
93048	Montreuil	<b>53,2</b>	-1,3	<b>-2,4</b>	2	3	36	1	0,1	11,4
59350	Lille	<b>57,5</b>	0,2	<b>-1,6</b>	3	9	7	4	0,2	7,5
92012	Boulogne-B	<b>61,0</b>	-1,3	<b>-2,2</b>	4	3	30	-2	0,1	17,9
67482	Strasbourg	<b>62,5</b>	-1,5	<b>-2,2</b>	5	3	2	21	0,3	3,5
69123	Lyon	<b>62,7</b>	-0,5	<b>-2,1</b>	6	3	-3	-2	0,5	9,9
76540	Rouen	<b>63,1</b>	-0,6	<b>-0,9</b>	7	16	28	3	0,1	5,0
54395	Nancy	<b>63,3</b>	0,8	<b>-0,5</b>	8	19	28	0	0,1	7,0
33063	Bordeaux	<b>64,4</b>	-0,1	<b>-1,6</b>	9	2	0	4	0,2	4,7
38185	Grenoble	<b>64,9</b>	0,8	<b>-2,5</b>	10	-7	6	-4	0,2	8,6
06088	Nice	<b>65,1</b>	0,7	<b>-1,0</b>	11	9	-6	1	0,3	4,8
69266	Villeurbann	<b>65,3</b>	-0,2	<b>-3,1</b>	12	-10	14	-7	0,1	9,4
68224	Mulhouse	<b>67,4</b>	-0,8	<b>-2,4</b>	13	-7	19	-2	0,1	5,0
13055	Marseille	<b>67,7</b>	0,2	<b>-0,4</b>	14	14	-12	13	0,8	3,5
80021	Amiens	<b>68,5</b>	1,7	<b>-1,6</b>	15	-2	12	16	0,1	2,8
37261	Tours	<b>68,6</b>	1,4	<b>-1,0</b>	16	3	8	3	0,1	4,0
42218	Saint-Etien	<b>68,9</b>	1,1	<b>-1,0</b>	17	4	-3	16	0,2	2,2
95018	Argenteuil	<b>69,8</b>	-1,3	<b>-0,3</b>	18	11	19	-9	0,1	6,0
76351	Le Havre	<b>70,0</b>	1,2	<b>0,0</b>	19	15	-6	3	0,2	3,9
35238	Rennes	<b>70,4</b>	0,8	<b>-2,4</b>	20	-16	-9	-3	0,2	4,2
34172	Montpellier	<b>70,5</b>	1,3	<b>-0,9</b>	21	3	-13	-7	0,3	4,4
51454	Reims	<b>70,6</b>	-1,6	<b>-1,3</b>	22	-6	-10	-2	0,2	3,9
31555	Toulouse	<b>70,7</b>	1,4	<b>-1,4</b>	23	-8	-19	1	0,4	3,7
14118	Caen	<b>71,1</b>	1,1	<b>-1,0</b>	24	-7	9	-8	0,1	4,3
44109	Nantes	<b>71,3</b>	1,5	<b>-1,5</b>	25	-11	-19	-10	0,3	4,3
25056	Besançon	<b>71,5</b>	0,2	<b>0,0</b>	26	7	3	8	0,1	1,8
83137	Toulon	<b>71,7</b>	2,2	<b>0,4</b>	27	10	-12	-6	0,2	3,9
21231	Dijon	<b>71,8</b>	2,0	<b>-1,0</b>	28	-10	-10	-5	0,2	3,7
49007	Angers	<b>72,1</b>	1,3	<b>-1,6</b>	29	-19	-12	-4	0,2	3,6
63113	Clermont-F	<b>72,8</b>	0,9	<b>-0,1</b>	30	2	-7	-2	0,1	3,3
57463	Metz	<b>73,0</b>	0,7	<b>0,1</b>	31	4	-3	-2	0,1	3,0
66136	Perpignan	<b>73,5</b>	1,7	<b>1,3</b>	32	6	-2	4	0,1	1,7
45234	Orléans	<b>73,7</b>	-0,7	<b>0,4</b>	33	3	-2	-15	0,1	4,1
30189	Nîmes	<b>74,3</b>	1,1	<b>-0,2</b>	34	-3	-14	3	0,1	0,9
87085	Limoges	<b>74,3</b>	-0,3	<b>-0,7</b>	35	-10	-10	0	0,1	1,8
29019	Brest	<b>74,5</b>	1,6	<b>-0,6</b>	36	-10	-17	-6	0,1	2,9
72181	Le Mans	<b>74,7</b>	0,3	<b>-0,9</b>	37	-15	-16	-5	0,1	2,7
13001	Aix-en-P	<b>76,0</b>	1,0	<b>-0,3</b>	38	-8	-16	0	0,1	0,8

UNITES URBAINES			var	var		écart de rang / équipement par rapport à			population (2006)	densité/ km2
Code	Nom	% avec voit	1999- 2006	2006- 2013	...l'équipe ment	la variait.	...la population	...la densité	Millions	Milliers
00851	Paris	<b>64,2</b>	-0,6	<b>-1,4</b>	1	3	0	0	10,2	3,6
67701	Strasbourg i	<b>70,2</b>	-0,9	<b>-1,5</b>	2	-1	11	2	0,4	1,9
54701	Nancy	<b>72,8</b>	0,5	<b>-0,1</b>	3	16	19	8	0,3	1,2
51701	Reims	<b>72,9</b>	-1,3	<b>-1,0</b>	4	2	26	-1	0,2	2,2
59702	Lille	<b>73,6</b>	0,5	<b>-0,1</b>	5	13	-1	-3	1,0	2,3
00758	Lyon	<b>74,4</b>	-0,1	<b>-1,5</b>	6	-4	-3	1	1,5	1,3
76701	Le Havre	<b>74,5</b>	1,4	<b>0,5</b>	7	18	18	1	0,2	1,3
59701	Valenciennes	<b>75,2</b>	1,6	<b>1,0</b>	8	22	11	17	0,3	0,8
00755	Rouen	<b>75,8</b>	0,6	<b>-0,3</b>	9	6	3	8	0,5	1,0
00759	Marseille - Aix	<b>75,9</b>	0,6	<b>0,0</b>	10	12	-8	14	1,5	0,9
21701	Dijon	<b>76,0</b>	1,3	<b>-0,7</b>	11	-2	16	-5	0,2	1,4
00753	Saint-Étienne	<b>76,3</b>	1,5	<b>0,2</b>	12	12	4	11	0,4	0,9
35701	Rennes	<b>76,4</b>	1,0	<b>-1,5</b>	13	-10	7	1	0,3	1,1
06701	Nice	<b>76,6</b>	1,6	<b>-0,2</b>	14	2	-9	-5	0,9	1,3
49701	Angers	<b>76,8</b>	1,0	<b>-1,1</b>	15	-10	13	-3	0,2	1,2
00756	Douai - Lens	<b>77,1</b>	2,1	<b>1,2</b>	16	15	-6	-1	0,5	1,1
34701	Montpellier	<b>77,2</b>	1,1	<b>-0,6</b>	17	-5	-2	-7	0,4	1,2
72701	Le Mans	<b>78,3</b>	0,5	<b>-0,8</b>	18	-10	13	9	0,2	0,7
38701	Grenoble	<b>78,4</b>	0,5	<b>-0,9</b>	19	-12	-8	1	0,5	1,0
29701	Brest	<b>78,9</b>	1,6	<b>-0,1</b>	20	-3	12	-2	0,2	1,0
63701	Clermont-F	<b>79,3</b>	0,4	<b>0,0</b>	21	2	3	-16	0,3	1,4
68701	Mulhouse	<b>79,5</b>	0,1	<b>-0,7</b>	22	-12	4	-3	0,2	1,0
37701	Tours	<b>79,6</b>	1,0	<b>-0,1</b>	23	-3	-5	6	0,3	0,5
33701	Bordeaux	<b>79,6</b>	0,3	<b>-0,6</b>	24	-10	-17	4	0,8	0,7
57701	Metz	<b>79,8</b>	0,6	<b>0,8</b>	25	3	-4	-4	0,3	0,9
44701	Nantes	<b>80,0</b>	1,4	<b>-0,6</b>	26	-13	-18	-13	0,6	1,1
31701	Toulouse	<b>80,1</b>	1,1	<b>-0,6</b>	27	-16	-21	-11	0,9	1,0
00757	Toulon	<b>82,0</b>	1,7	<b>0,7</b>	28	-1	-19	-2	0,6	0,7
45701	Orléans	<b>82,0</b>	0,2	<b>0,0</b>	29	-8	-6	-7	0,3	0,9
00752	Béthune	<b>82,4</b>	2,4	<b>1,7</b>	30	2	-13	1	0,3	0,5
00751	Bayonne	<b>85,9</b>	1,7	<b>0,5</b>	31	-5	-2	-1	0,2	0,5
00754	Avignon	<b>86,0</b>	1,3	<b>1,0</b>	32	-3	-18	0	0,4	0,3