COMMISSARIAT GÉNÉRAL AU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Chiffres & statistiques

n° 228
Juin 2011

Le transport collectif routier de voyageurs : 3 milliards de kilomètres parcourus en 2010

Au 1er janvier 2011, le parc d'autobus en service est constitué de 24 564 véhicules, dont 4 483 pour la seule RATP. Ces véhicules d'au moins neuf places assises passagers ont parcouru près de 940 millions de kilomètres durant l'année 2010 (dont 166 millions pour la RATP). Par ailleurs, 64 369 autocars parcourent en un an un peu plus de 2 milliards de kilomètres en métropole, dont 60 % dans le cadre de transports routiers réguliers de voyageurs. Au final, le transport collectif routier de voyageurs génère en 2010 près de 3 milliards de kilomètres.

Par rapport à l'année précédente, le parc des autobus (y compris ceux de la RATP) croît de 1,2 %. Malgré une baisse de 1,9 % du kilométrage annuel réalisé par la RATP, les distances parcourues ont progressé de 0,8 % pour l'ensemble des autobus. En revanche, du fait de cette baisse, le kilométrage annuel moyen parcouru par un autobus diminue légèrement, passant de 38 520 à 38 370 km/an, soit une baisse de 0,4 %. Pour les autocars, les distances annuelles parcourues augmentent de 2,9 %, tandis que le parc croît de 1,5 % : ainsi, en 2010, chaque autocar effectue en moyenne 31 560 km, soit 1,3 % de kilomètres de plus qu'en 2009.

Tableau 1
Le parc d'autobus et d'autocars en service au 1er janvier 2011 et les kilométrages parcourus

Type de carosserie	Parc au 01/01/2011	Km annuel (en millions)	Km annuel moyen par véhicule	Évolution sur 2010 (en %)		
				Parc	Km annuel	Km annuel moyen
Autobus (hors RATP)	20 081	776,50	38 670	1,3	1,4	0,1
Autobus de la RATP	4 483	165,95	37 020	0,7	-1,9	-2,6
Autocars	64 369	2 031,61	31 560	1,5	2,9	1,3
Ensemble (1)	**88 963**	**2 974,47**	**33 430**	**1,4**	**2,2**	**0,8**

(1) Sont ajoutés ici 30 véhicules d'au moins neuf places assises, aménagés pour des personnes à mobilité réduite, et effectuant un total de 400 000 km en 2010.
Sources : SOeS d'après FCA et UTAC ; RATP

La spécificité de l'organisation des transports en Île-de-France

L'organisation des transports collectifs de voyageurs en France est marquée par la différence entre l'Île-de-France et les autres régions. Le cadre juridique est celui de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) de 1982, attribuant la compétence des transports locaux aux autorités organisatrices responsables des communes et des « périmètres de transport urbain », et qui peuvent assurer elles-mêmes la fourniture des services de transport ou la sous-traiter. Les transports non urbains sur route sont du ressort des départements.

En Île-de-France, l'organisation des transports repose sur l'ordonnance de 1959 qui attribue la responsabilité au **Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF)**. Le STIF, autorité organisatrice des transports en Île-de-France, a compétence sur l'ensemble de la région et les huit départements sous la présidence du président du conseil régional d'Île-de-France.

Dans les analyses qui suivent, la RATP est la plupart du temps traitée à part : cela résulte du fait qu'elle effectue elle-même ses contrôles techniques et ne passe pas par le réseau agréé UTAC. De ce fait, on ne dispose pas de la même richesse d'information que pour les autres véhicules et les tableaux sont présentés « hors RATP », à l'exception du *tableau 1*.

OBSERVATION ET STATISTIQUES
TRANSPORT

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement

Service de l'observation et des statistiques

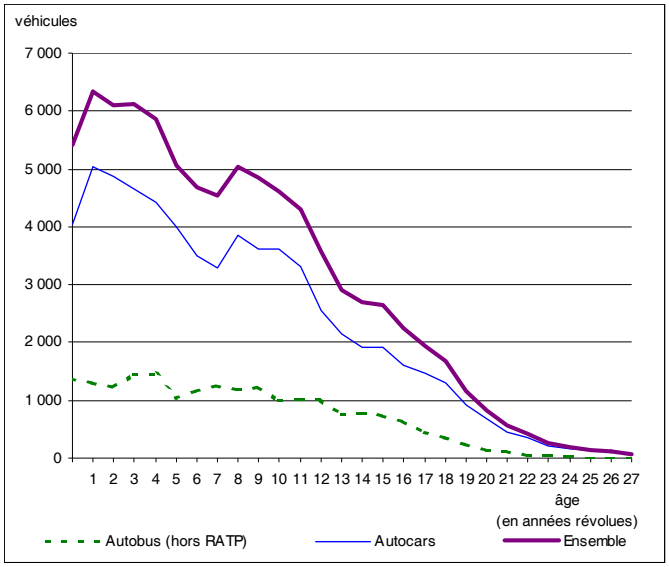
www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

35 % du parc des autocars et des autobus a moins de cinq ans

Au 1er janvier 2011, l'âge moyen du parc en service des autobus (hors RATP), tout comme celui des autocars, est de 8,3 ans. Pour l'ensemble des autobus et des autocars, le parc est plus récent en Île-de-France (6,9 ans) qu'en province (8,5 ans). En raison du rajeunissement du parc d'Île-de-France, cet écart de 1,6 an s'accroît par rapport à l'année précédente, où il s'élevait à 0,9 an. Un véhicule du parc sur quatre a moins de 3,5 ans et un sur quatre également a plus de 12 ans ; 35 % des véhicules ont moins de 5 ans (*graphique 1*).

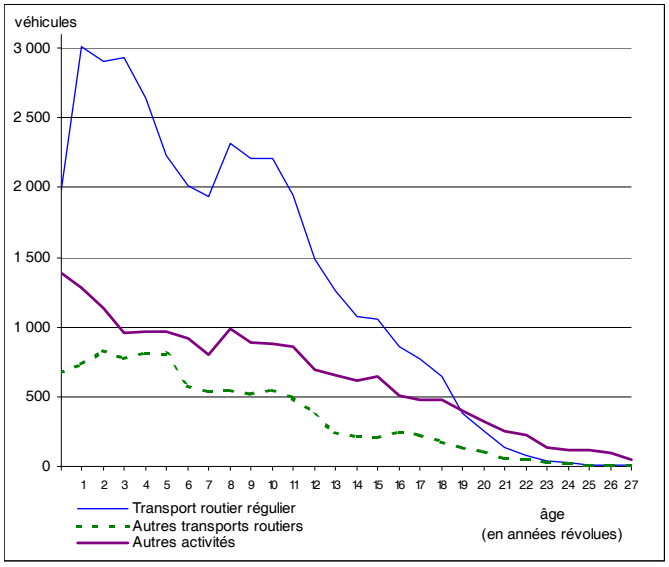
72 % du parc des autocars est possédé par des entreprises du secteur des transports routiers de voyageurs (Codes APE : NAF 49.39A et 49.39B), lesquels parcourent 78 % des kilomètres. Leurs véhicules sont en moyenne plus récents : l'âge moyen est de 7,9 ans, contre 9,4 ans pour les autres secteurs d'activité (*graphique 2 et tableau 6*). Les entreprises du transport urbain et suburbain ainsi que du transport routier régulier (NAF 49.31Z et 49.39A) possèdent 55 % du parc d'autobus (y compris RATP) (*tableau 6*).

Graphique 1
Répartition par âge du parc en service des autocars et des autobus (hors RATP) au 1er janvier 2011



Sources : SOeS d'après FCA et UTAC

Graphique 2
Répartition par âge et secteurs d'activité du parc en service des autocars au 1er janvier 2011



Sources : SOeS d'après FCA et UTAC

La répartition par norme Euro est assez similaire pour les autobus (hors RATP) et les autocars. 59 % du parc en service se situe en norme Euro 4 ou mieux (véhicules mis en circulation après octobre 2001), ce qui représente 71,4 % des kilomètres annuels parcourus. Par rapport à l'année précédente, la part des autobus et des autocars disposant de la norme la plus récente (Euro 6) a progressé de 6,4 points, s'établissant à 7,7 % du parc. Inversement, la part des véhicules les moins performants (Euro 1) a reculé de 3,3 points (*tableau 2* et *Méthodologie*).

Tableau 2
Répartition du parc en service et des kilomètres parcourus par norme EURO au 1er janvier 2011

	Ensemble (hors RATP)		Autobus (hors RATP)		Autocars	
Norme EURO *	parc (en %)	km annuels (en %)	parc (en %)	km annuels (en %)	parc (en %)	km annuels (en %)
Euro 1	8,3	3,6	6,7	3,1	8,8	3,8
Euro 2	8,8	5,5	10,3	6,7	8,3	5,0
Euro 3	23,5	19,5	24,5	21,6	23,2	18,7
Euro 4	29,4	32,3	29,5	32,4	29,4	32,3
Euro 5	22,2	29,0	21,1	26,9	22,6	29,8
Euro 6	7,7	10,1	7,9	9,3	7,6	10,4
Total (hors RATP)	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

* E1 = avant oct. 1993, E2 = avant oct. 1996, E3 = avant oct. 2001, E4 = avant oct. 2006, E5 = avant oct. 2009, E6 = avant oct. 2014.
La norme Euro est estimée en fonction des dates de mise en circulation (*Méthodologie*).

Sources : SOeS d'après FCA et UTAC

Sur le segment des autocars, les véhicules d'au moins 60 places assises réalisent la moitié du trafic

Les autocars de 60 places ou plus, dont l'usage est plus fréquent dans le transport occasionnel, notamment pour les voyages, représentent 41,6 % de l'ensemble du parc d'autocars et plus de la moitié des kilomètres parcourus. Les autocars de 40 places ou plus représentent les trois quarts du parc d'autocars et 83,6 % des kilomètres parcourus. Les autobus ont une capacité plus faible en termes de places assises car leur caractéristique est d'accueillir des passagers debout : la moitié du parc des autobus est composée de véhicules de 20 à 39 places assises, et ces derniers effectuent près de la moitié du trafic (*tableau 3*).

Tableau 3
Répartition du parc en service et des kilomètres parcourus selon le nombre de places assises

Nombre de places assises (yc celle du conducteur)	Ensemble (hors RATP)		Autobus (hors RATP)		Autocars	
	parc (en %)	km annuels (en %)	parc (en %)	km annuels (en %)	parc (en %)	km annuels (en %)
10 à 19 places	8,2	5,0	8,0	6,0	8,2	4,6
20 à 29 places	16,1	13,7	30,2	27,9	11,7	8,2
30 à 39 places	8,4	8,3	20,3	20,8	4,6	3,5
40 à 49 places	9,5	11,4	30,6	33,4	2,9	3,0
50 à 59 places	24,9	23,4	5,8	6,1	30,9	30,1
60 à 69 places	30,1	35,4	3,6	4,1	38,5	47,4
70 places ou plus	2,7	2,7	1,5	1,7	3,1	3,1
Total (hors RATP)	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Sources : SOeS d'après FCA et UTAC

13,3 % des autobus hors RATP roulent au gaz naturel ou avec une énergie hybride

96,5 % des véhicules de transport en commun de personnes roulent au gazole et effectuent 95,5 % des kilomètres parcourus sur l'année (*tableau 4*). Presque tous les autocars roulent au gazole. En revanche, 7,0 % des autobus utilisent du gaz naturel et 6,3 % une autre énergie. Les autobus (hors RATP) roulant au gazole parcourent en moyenne 37 870 km, nettement moins que ceux consommant du gaz naturel (resp. d'autres énergies) : 43 100 km (resp. 44 730 km). S'ils sont nettement plus âgés que les véhicules ayant recours à d'autres énergies – en moyenne 8,5 ans, contre 5,4 ans pour ces derniers –, leur âge est en revanche voisin de ceux roulant au gaz naturel (8,4 ans). La part des autobus roulant au gaz naturel recule sensiblement en 2010 (- 3,4 points), mais ce retrait est compensé par la progression du recours aux autres énergies (+ 4,2 points).

Tableau 4
Répartition du parc en service et des kilomètres parcourus selon le type d'énergie utilisée

Énergie	Ensemble (hors RATP)		Autobus (hors RATP)		Autocars	
	parc (en %)	km annuels (en %)	parc (en %)	km annuels (en %)	parc (en %)	km annuels (en %)
Gaz naturel	1,7	2,2	7,0	7,8	0,1	0,1
Gazole	96,5	95,5	86,7	84,9	99,5	99,6
Autres énergies	1,8	2,3	6,3	7,3	0,4	0,3
Total (hors RATP)	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Note : la catégorie « gaz naturel » comporte aussi les autres hydrocarburants gazeux comprimés, ainsi que la bicarburation essence + gaz naturel.
Autres énérgies : essence, électricité, gazogène, superéthanol, bicarburation superéthanol + gaz naturel ou GPL...

Sources : SOeS d'après FCA et UTAC

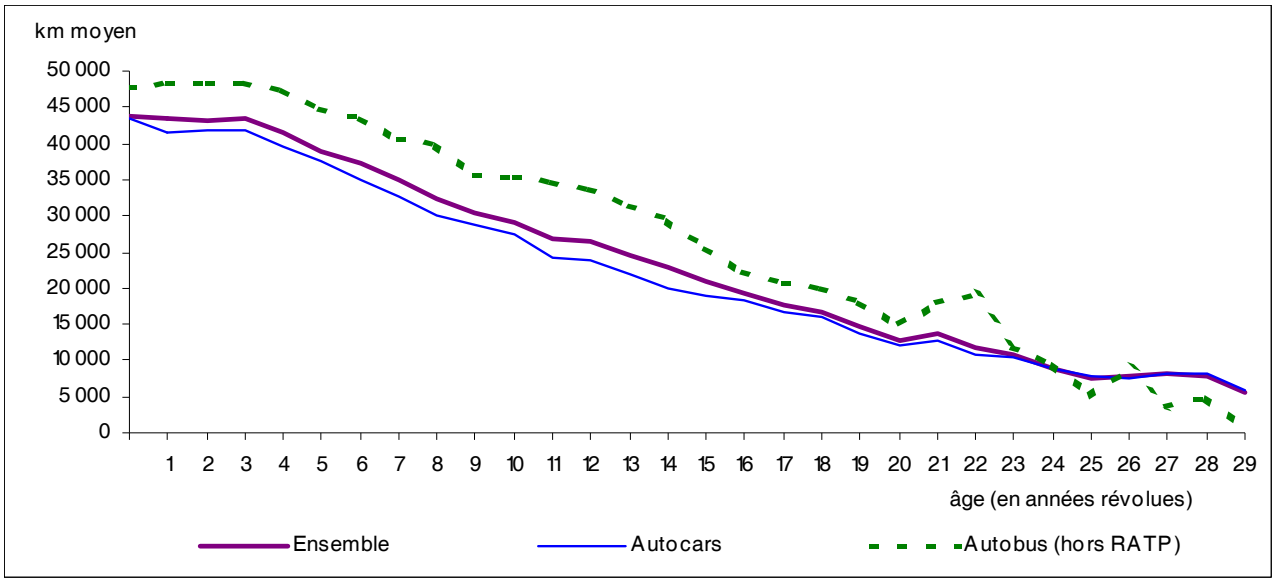
En moyenne, un autocar de moins de 5 ans roule quatre fois plus qu'un autocar de 20 ans ou plus

Le kilométrage annuel moyen parcouru par véhicule est de 33 430 kilomètres : 38 670 km pour les autobus hors RATP (37 020 pour les autobus de la RATP) et 31 560 pour les autocars (*tableau 1*). Ce kilométrage diffère selon l'âge du véhicule et décroît fortement avec celui-ci (*graphique 3*). Ainsi, pour les autobus, un véhicule de moins de 5 ans roule en moyenne 3,2 fois plus qu'un véhicule de 20 ans ou plus ; pour les autocars, la différence est encore plus nette (rapport de 3,8). Dans les deux cas, le taux de décroissance du kilométrage annuel s'accélère avec l'âge (*tableau 5*).

Les autobus immatriculés en province parcourent en moyenne sur l'année 38 550 km, un peu plus qu'en Île-de-France (37 980 km, en incluant les bus de la RATP). Par contre, les autocars d'Île-de-France roulent en moyenne bien plus que ceux de province : 38 300 km contre 30 720 km.

Enfin, les autocars des entreprises du secteur *Transport routier de voyageurs*, qu'il soit ou non régulier, roulent bien plus que les autres : 34 200 km en moyenne par an, contre 24 740 km pour les autres catégories (l'écart était de moins de 8 000 km l'année précédente).

Graphique 3
Le kilométrage annuel moyen selon l'âge du véhicule (véhicules hors RATP) en 2010



Sources : SOeS d'après FCA et UTAC

Tableau 5
Le kilométrage moyen par classe d'âge

Classe d'âge	Autobus (hors RATP)	Autocars
Moins de 5 ans	48 000	41 550
De 5 à 9 ans	40 690	32 860
De 10 à 14 ans	33 120	24 070
De 15 à 19 ans	22 170	17 130
20 ans et plus	14 830	10 800
Km moyen	**38 670**	**31 560**

Sources : SOeS d'après FCA et UTAC

Tableau 6

Parc en service et kilométrages totaux de véhicules routiers de transport en commun selon l'activité principale de l'entreprise au 1er janvier 2011

Autobus	Île-de-France		Province		France métropolitaine	
Activité principale de l'entreprise (APE)	parc au 01/01/2011	km totaux (en milliers)	parc au 01/01/2011	km totaux (en milliers)	parc au 01/01/2011	km totaux (en milliers)
Transports urbains et suburbains de voyage (NAF 49.31Z)	530	21 188	4 103	156 979	4 633	178 167
RATP (NAF 49.31Z)	4 483	165 948	0	0	4 483	165 948
Transports routiers réguliers de voyageurs (NAF 49.39A)	2 355	96 458	1 921	67 480	4 276	163 938
Autres transports routiers de voyageurs (NAF 49.39B)	119	3 172	352	10 923	471	14 095
Établissements publics (1)	67	2 030	5 151	214 574	5 218	216 604
Administration publique (NAF 84.11Z & 84.13Z)	20	254	3 592	144 828	3 612	145 082
Autres secteurs (2)	342	11 588	1 529	47 030	1 871	58 617
Total	**7 916**	**300 638**	**16 648**	**641 814**	**24 564**	**942 452**

Autocars	Île-de-France		Province		France métropolitaine	
Activité principale de l'entreprise (APE)	parc au 01/01/2011	km totaux (en milliers)	parc au 01/01/2011	km totaux (en milliers)	parc au 01/01/2011	km totaux (en milliers)
Transports urbains et suburbains de voyage (NAF 49.31Z)	60	1 931	1 126	36 297	1 186	38 228
RATP (NAF 49.31Z)	0	0	0	0	0	0
Transports routiers réguliers de voyageurs (NAF 49.39A)	3 208	138 885	33 236	1 070 915	36 444	1 209 800
Autres transports routiers de voyageurs (NAF 49.39B)	1 216	51 983	8 777	326 132	9 993	378 115
Établissements publics (1)	404	7 956	2 948	52 382	3 352	60 338
Administration publique (NAF 84.11Z & 84.13Z)	298	4 209	1 857	33 715	2 155	37 924
Autres secteurs (2)	1 936	67 785	9 303	239 423	11 239	307 208
Total	**7 122**	**272 750**	**57 247**	**1 758 864**	**64 369**	**2 031 614**

Ensemble (3)	Île-de-France		Province		France métropolitaine	
Activité principale de l'entreprise (APE)	parc au 01/01/2011	km totaux (en milliers)	parc au 01/01/2011	km totaux (en milliers)	parc au 01/01/2011	km totaux (en milliers)
Transports urbains et suburbains de voyage (NAF 49.31Z)	590	23 119	5 235	193 333	5 825	216 452
RATP (NAF 49.31Z)	4 483	165 948	0	0	4 483	165 948
Transports routiers réguliers de voyageurs (NAF 49.39A)	5 563	235 343	35 158	1 138 427	40 721	1 373 770
Autres transports routiers de voyageurs (NAF 49.39B)	1 335	55 155	9 132	337 166	10 467	392 321
Établissements publics (1)	471	9 986	8 102	266 967	8 573	276 953
Administration publique (NAF 84.11Z & 84.13Z)	319	4 478	5 449	178 543	5 768	183 021
Autres secteurs (2)	2 283	79 446	10 843	286 554	13 126	366 000
Total (yc véhicules spécialisés)	**15 044**	**573 476**	**73 919**	**2 400 990**	**88 963**	**2 974 466**

Champ : autobus et autocars d'au moins neuf places assises passagers immatriculés en France métropolitaine.
APE : activité principale de l'établissement ou de l'entreprise.
(1) Les « Établissements publics » regroupent presque totalement des structures intercommunales (communautés de communes, d'agglomération, urbaines, syndicats [de transports] intercommunaux ; mairies, villes…), ainsi que des associations, hôpitaux, et quelques lycées. Un faible pourcentage est constitué de structures ayant pour nom une personne physique.
(2) Les « Autres secteurs » regroupent l'ensemble des autres secteurs d'activité identifiés, autres que les transports *stricto sensu*. Parmi les principaux contributeurs de ce sous-groupe, les secteurs « *Activités des sociétés holding et des sièges sociaux* » (NAF 6420Z et 7010Z) possèdent 2 % du parc total hors RATP, et le secteur « *Commerce d'autres véhicules automobiles* » (NAF 4519Z) en détient 1,5 %.
Région : estimée à partir du département d'immatriculation du véhicule. Les calculs menés à partir du département où se produit le dernier contrôle technique sont différents : le parc global est alors constitué de 13 824 véhicules pour l'Île-de-France et de 75 139 véhicules pour la province.
(3) Sont également inclus dans ce tableau 30 véhicules spécialisés aménagés pour des personnes à mobilité réduite (*cf. Tableau 1*).

Sources : SOeS d'après FCA et UTAC ; Insee *SIRENE*.

Méthodologie

Les autobus et autocars sont différenciés selon le type de carrosserie repéré dans le Fichier central des automobiles (FCA). Le terme autobus fait référence à un usage urbain ou périurbain dans lequel la vitesse des véhicules est relativement faible et les arrêts fréquents. Pour les liaisons interurbaines, des autocars sont utilisés, dans lesquels les voyageurs sont obligatoirement assis. Les autobus sont surtout conçus pour effectuer des trajets moins longs que les autocars.
Un même permis de conduire est nécessaire pour les autobus et les autocars : le permis transport en commun, obligatoire dès que le nombre de passagers potentiels du véhicule atteint ou dépasse neuf personnes. En dessous de ce nombre, le véhicule est considéré comme un minibus et les dispositions légales applicables sont celles des véhicules de tourisme. Si le véhicule est de plus assimilé à un poids lourd, le chauffeur doit aussi avoir passé un permis poids lourd.

Pour mesurer le trafic des autobus et des autocars d'au moins neuf places assises passagers immatriculés en France métropolitaine, des données « administratives » sont disponibles :
- d'une part, le FCA : il s'agit d'un système d'information exhaustif, à l'exception des véhicules de l'État, extrait du Fichier national des immatriculations (FNI) du ministère de l'Intérieur, et actualisé avec le Système d'immatriculation des véhicules (SIV) ;
- d'autre part, le fichier de l'Union technique de l'automobile du motocycle et du cycle (UTAC) : ce fichier fournit depuis 2005 des informations sur l'ensemble des contrôles techniques effectués sur les véhicules de transport en commun de personnes, à l'exception de ceux de la RATP. Pour ce type de véhicules (autobus, autocars), les contrôles techniques sont obligatoires tous les six mois.
Le FCA enregistre tous les mouvements d'immatriculation mais a le défaut de méconnaître une part importante des sorties de parc (ventes à l'étranger, mises au rebut). Ainsi, d'après le FCA, au 1er janvier 2011, le parc des autobus de 25 ans ou moins (hors RATP) est de 24 659 véhicules et de 80 213 pour les autocars d'au moins neuf places assises passagers. L'utilisation conjointe des deux sources (FCA et UTAC) conduit à une estimation du parc de 20 081 autobus (hors RATP) et 64 369 autocars (*tableau 1*).

Estimation du parc

Les données fournies par l'UTAC sur les contrôles techniques sont appariées avec les véhicules du FCA immatriculés en France métropolitaine, à l'exclusion des véhicules de la RATP. Pour avoir une première évaluation du parc au 1er janvier de l'année n, sont sélectionnés, parmi ces véhicules, tous ceux ayant subi un contrôle technique après juin de l'année n-2. Les contrôles techniques étant réalisés tous les six mois pour ces véhicules, le véhicule est déclaré « en activité » au 1er janvier de l'année n lorsqu'au moins un contrôle technique a été effectué entre juillet de l'année n-1 et mars de l'année n (soit sur une période de neuf mois et non six, pour tenir compte des éventuels retards).
Deux corrections ont été apportées à cette première évaluation du parc :
- tout d'abord, pour tenir compte des véhicules neufs, non encore soumis au contrôle technique et de ce fait absents du fichier de l'UTAC, les enregistrements figurant dans les rejets FCA et correspondant aux véhicules dont la date de première mise en circulation est postérieure à juin de l'année n-1 sont ajoutés au parc précédent ;
- ensuite, pour prendre en compte des erreurs de saisie manifestes qui aboutissent à tort à des rejets, des procédures d'appariement multiples sont mises en œuvre, à la fois sur l'immatriculation mais aussi sur la concaténation du code VIN du véhicule et de sa date de première mise en circulation (restreinte à l'année et au mois, les deux dates complètes différant également entre FCA et le fichier UTAC).
L'estimation de la ventilation du parc par norme Euro s'appuie sur les dates de première mise en circulation. Légalement, les normes Euro s'appliquent à tout véhicule immatriculé pour la première fois, selon un calendrier fixé par directive. Les normes Euro 4, 5 et 6 pour les véhicules autres que légers, sont définies dans la directive 2005/55/CE (lignes B1 et B2 des tableaux de l'annexe I, point 6.2.1) qui énonce les valeurs limites d'émissions de gaz polluants et de particules polluantes ainsi que d'opacité des fumées d'échappement, dont le respect conditionne la réception des moteurs diesel et des moteurs à gaz ainsi que des véhicules équipés de tels moteurs. Elle participe ainsi à l'objectif communautaire d'amélioration de la qualité de l'air, dans l'intérêt de la protection de l'environnement et de la santé publique.

Estimation des kilomètres

Après l'appariement et pour chaque véhicule, quatre points de contrôles techniques sont considérés lorsqu'ils sont disponibles : le plus récent de l'année n-2, le plus ancien et le plus récent de l'année n-1, et éventuellement celui de l'année n (effectué entre le 01/01 et le 31/03). Cette suite de relevés au compteur est tout d'abord redressée lorsqu'elle n'est pas croissante (sauts de compteurs, erreurs de saisie des relevés…) ou encore d'autres relevés existants sur la période sont pris en compte en cas d'erreur manifeste. Après redressement, quatre contrôles exploitables sont obtenus dans 40 % des cas, trois contrôles dans 46 % des cas, etc. Selon le nombre de points effectifs disponibles, mais aussi de la date de mise en circulation, plusieurs formules de calculs, tenant compte des dates des contrôles et de leurs résultats, sont alors appliquées afin de maximiser l'information disponible pour calculer un kilométrage réel durant toute l'année n-1. Le cas échéant, cette estimation est redressée pour la ramener à une évaluation annuelle (cas particulier des bus immatriculés durant l'année n-1, après le 1er janvier ; ainsi, pour un véhicule immatriculé le 01/11/2010 et effectuant 7 000 km jusqu'au 31/12/2010, une estimation de 42 000 km au titre de l'année 2010 est imputée).

Dans le cas des véhicules n'ayant subi qu'un seul contrôle technique sur la période (4 % des cas), les kilomètres annuels sont estimés en ramenant à l'année les kilomètres figurant au compteur et représentant la distance parcourue depuis la date de la première date de mise en circulation du véhicule.

En 2010 (n = 2011), les estimations de kilomètres parcourus vont ainsi de 0 km (véhicules ne roulant pas, néanmoins contrôlés) à 267 000 km/an. 1 % des véhicules effectuent moins de 950 km et 1 % en effectuent plus de 99 000.

Pour en savoir plus :
Philippe ROUSSEL
Mél : philippe-henry.roussel@developpement-durable.gouv.fr

Présent pour l'avenir

Chiffres & statistiques

Commissariat général au développement durable

Service de l'observation et des statistiques

Tour Voltaire
92055 La Défense cedex
Mel :
diffusion.soes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr
Télécopie :
(33/0) 1 40 81 13 30

Directeur de la publication
Bruno TRÉGOUËT

ISSN : 2102-6378

© SOeS 2011