COMMISSARIAT GÉNÉRAL AU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Chiffres & statistiques

n° 324
Juin 2012

Le transport collectif routier de voyageurs en 2011 : en progression depuis deux ans

Au 1er janvier 2012, le parc d'autobus en service est constitué de 25 130 véhicules, dont 4 564 pour la seule RATP. Ces véhicules d'au moins neuf places assises passagers ont parcouru près de 982 millions de kilomètres durant l'année 2011 (dont 169 millions pour la RATP). Par ailleurs, 65 382 autocars parcourent en un an un peu plus de 2 milliards de kilomètres en métropole, dont 58 % dans le cadre de transports routiers réguliers de voyageurs. Au final, le transport collectif routier de voyageurs génère en 2011 plus de trois milliards de kilomètres.

Par rapport à l'année précédente, le parc des autobus (y compris ceux de la RATP) croît de 2,3 % et les distances parcourues progressent de 4,2 % pour l'ensemble des autobus. Ainsi, le kilométrage annuel moyen parcouru par un autobus augmente légèrement, passant de 38 370 à 39 070 km/an, soit une hausse de 1,8 %. Pour les autocars, les distances annuelles parcourues augmentent de 2,0 %, tandis que le parc croît de 1,6 % : ainsi, en 2011, chaque autocar effectue en moyenne 31 690 km, soit 0,4 % de kilomètres de plus qu'en 2010.

Tableau 1
Le parc d'autobus et d'autocars en service au 1er janvier 2012 et les kilométrages parcourus

Type de carosserie	Parc au 01/01/2012	Km annuel (en millions)	Km annuel moyen par véhicule	Évolution 01/01/2011 au 01/01/2012 (en %)		
				Parc	Km annuel	Km annuel moyen
Autobus (hors RATP)	20 566	812,96	39 530	2,4	4,7	2,2
Autobus de la RATP	4 564	168,88	37 000	1,8	1,8	0,0
Autocars	65 382	2 071,82	31 690	1,6	2,0	0,4
Ensemble (1)	**90 541**	**3 054,16**	**33 730**	**1,8**	**2,7**	**0,9**

(1) Sont ajoutés ici 29 véhicules d'au moins 9 places assises, aménagés pour des personnes à mobilité réduite, et effectuant un total de 494 300 km en 2011.
Sources : SOeS, Sidiv 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 et de l'Énergie

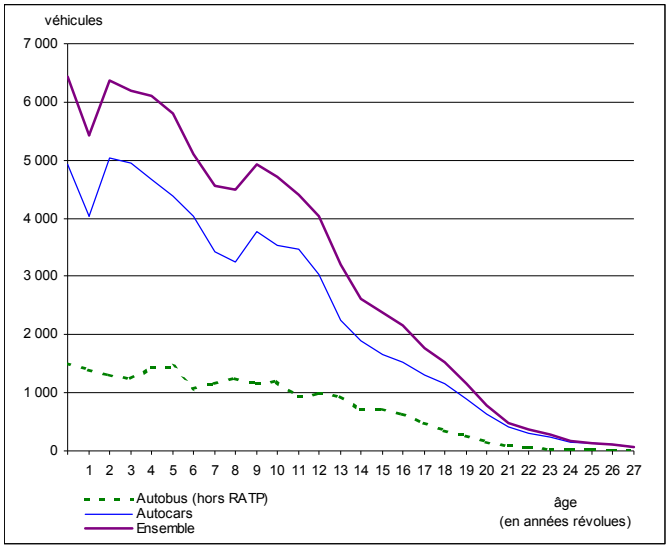
Service de l'observation et des statistiques
www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

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

Au 1er janvier 2012, l'âge moyen du parc en service des autobus (hors RATP) est de 8,3 ans, celui des autocars est de 8,2 ans. Pour l'ensemble des autobus et des autocars, le parc est plus récent en Île-de-France (7,0 ans) qu'en province (8,3 ans). Cet écart se réduit par rapport à l'année précédente, où il s'élevait à 1,6 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*).

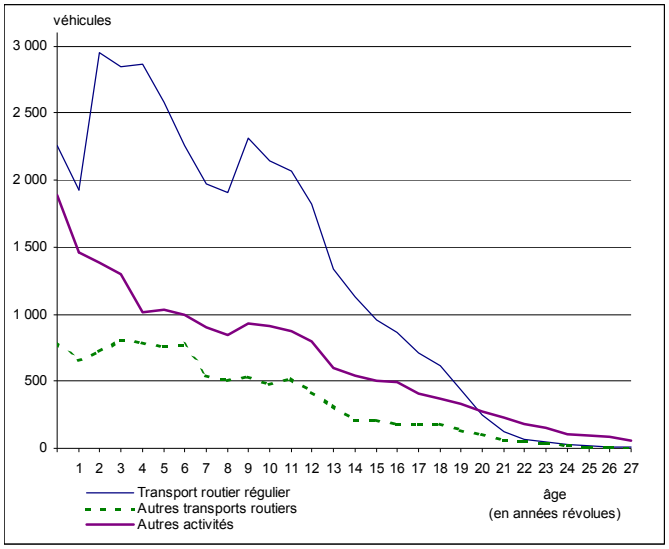
71 % du parc des autocars est possédé par des entreprises du secteur des transports routiers de voyageurs (Codes APE : NAF 49.39A et 49.39B), lesquels parcourent 76 % des kilomètres. Leurs véhicules sont en moyenne plus récents : l'âge moyen est de 8,0 ans, contre 8,7 ans pour les autres secteurs d'activité mais cet écart est moindre qu'en 2010 (*graphique 2 et tableau 7*). Les entreprises du transport urbain et suburbain ainsi que du transport routier régulier (NAF 49.31Z et 49.39A) possèdent 53 % 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 2012



Sources : SOeS, Sidiv et Utac

Graphique 2
Répartition par âge et secteurs d'activité du parc en service des autocars au 1er janvier 2012



Sources : SOeS, Sidiv et Utac

La répartition par norme Euro est assez similaire pour les autobus (hors RATP) et les autocars. 64 % du parc des autobus et 66 % du parc des autocars se situent en norme Euro 4 ou mieux (véhicules mis en circulation après octobre 2001), ce qui représente 77,3 % 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 7,4 points, s'établissant à 15,1 % du parc. Inversement, la part des véhicules les moins performants (Euro 1) a reculé de 2,6 points (*tableau 2* et *Méthodologie*).

Tableau 2
Répartition du parc en service et des kilomètres parcourus par norme EURO au 1er janvier 2012

	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	5,7	2,2	4,4	1,9	6,1	2,4
Euro 2	7,2	4,0	8,4	4,8	6,8	3,7
Euro 3	21,6	16,5	23,0	18,8	21,2	15,6
Euro 4	28,7	29,4	28,6	29,7	28,7	29,3
Euro 5	21,8	27,3	20,6	25,4	22,2	28,0
Euro 6	15,1	20,6	15,0	19,4	15,1	21,1
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, Sidiv et Utac

Sur le segment des autocars, les véhicules d'au moins 60 places assises réalisent plus de 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 45,2 % 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 83,9 % des kilomètres parcourus. Les autobus ont une capacité plus faible en termes de places assises car leur caractéristique est d'accueillir des passagers debout : 56,7 % du parc des autobus est composée de véhicules de 10 à 39 places assises, et ces derniers effectuent plus 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	8,0	5,0	8,6	6,6	7,7	4,3
20 à 29 places	15,4	13,0	27,8	25,4	11,5	8,1
30 à 39 places	8,5	8,6	20,3	21,3	4,7	3,6
40 à 49 places	9,7	11,7	31,6	34,2	2,8	2,9
50 à 59 places	22,9	21,6	6,7	7,2	28,1	27,3
60 à 69 places	32,9	37,5	3,7	4,0	42,1	50,8
70 places ou plus	2,6	2,5	1,2	1,2	3,1	3,0
Total (hors RATP)	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Sources : SOeS, Sidiv et Utac

13,5 % 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, 6,2 % des autobus utilisent du gaz naturel et 7,3 % une autre énergie. Les autobus (hors RATP) roulant au gazole parcourent en moyenne 38 750 km, nettement moins que ceux consommant du gaz naturel (resp. d'autres énergies) : 43 110 km (resp. 45 750 km). S'ils sont nettement plus âgés que les véhicules ayant recours à d'autres énergies - en moyenne 8,4 ans, contre 5,9 ans pour ces derniers -, leur âge est en revanche inférieur à ceux roulant au gaz naturel (9,5 ans). La part des autobus roulant au gaz naturel continue de reculer en 2011 (- 0,8 point), mais ce retrait est compensé par la progression du recours aux autres énergies (+ 1,0 point).

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	1,5	1,9	6,2	6,7	0,0	0,1
Gazole	96,5	95,5	86,5	84,8	99,6	99,7
Autres énergies	2,0	2,6	7,3	8,5	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 énergies : essence, électricité, gazogène, superéthanol, bicarburation superéthanol + gaz naturel ou GPL.
Sources : SOeS, Sidiv et Utac

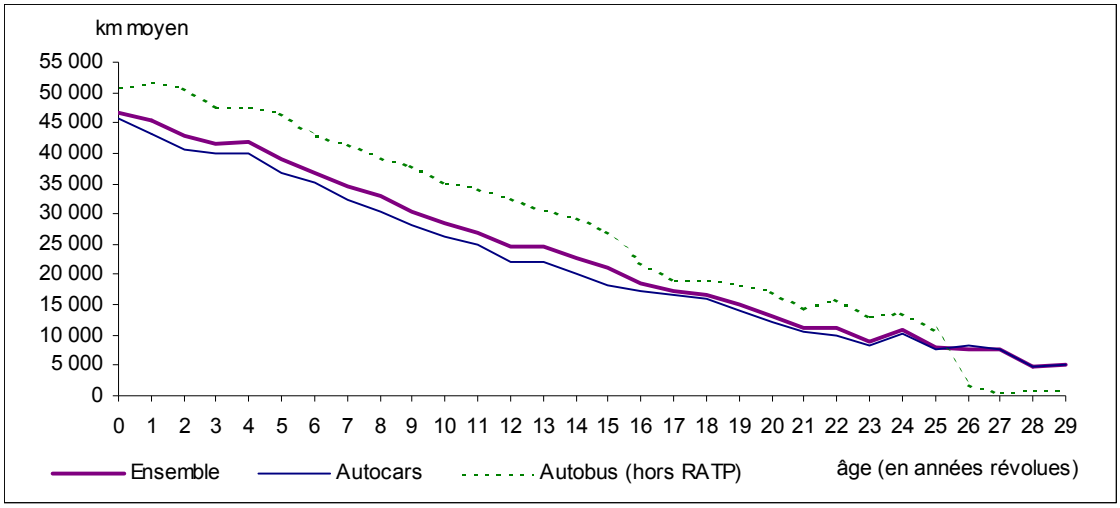
En moyenne, un autocar de moins de 5 ans roule quatre fois plus qu'un autocar de 20 ans ou plus

Le kilométrage annuel moyen parcouru par véhicule est de 33 730 kilomètres : 39 530 km pour les autobus hors RATP (37 000 pour les autobus de la RATP) et 31 690 pour les autocars (*tableau 1*). Ce kilométrage diffère selon l'âge du véhicule et décroît fortement avec celui-ci (*graphique 3 et tableau 5*). Ainsi, pour les autobus, un véhicule de moins de 5 ans roule en moyenne 3,4 fois plus qu'un véhicule de 20 ans ou plus ; pour les autocars, la différence est encore plus nette (rapport de 4,2).

Les autobus immatriculés en province parcourent en moyenne sur l'année 39 360 km, un peu plus qu'en Île-de-France (38 480 km, en incluant les bus de la RATP). En revanche, les autocars d'Île-de-France roulent en moyenne bien plus que ceux de province : 38 570 km contre 30 730 km (*tableau 6*).

Enfin, les autocars des entreprises du secteur *Transport routier de voyageurs*, qu'il soit ou non régulier, roulent bien plus que les autres : 33 840 km en moyenne par an, contre 26 410 km pour les autres catégories mais l'écart diminue par rapport à l'année précédente (écart de 9 500 km en 2010).

Graphique 3
Le kilométrage annuel moyen selon l'âge du véhicule (véhicules hors RATP) en 2011



Sources : SOeS, Sidiv et Utac

Tableau 5
Le kilométrage moyen par classe d'âge

Classe d'âge	Autobus (hors RATP)	Autocars
Moins de 5 ans	49 760	41 860
De 5 à 9 ans	41 860	32 790
De 10 à 14 ans	32 720	23 570
De 15 à 19 ans	22 290	16 710
20 ans et plus	14 570	9 890
Km moyen	**39 530**	**31 690**

Sources : SOeS, Sidiv et Utac

Tableau 6
Le kilométrage moyen par zone géographique

	Autobus (y compris RATP)	Autocars
Km moyen	**39 070**	**31 690**
dont Province	39 360	30 730
dont Île-de-France	38 480	38 570

Sources : SOeS, Sidiv, Utac et RATP

Tableau 7

Parc en service et kilométrages totaux de véhicules routiers de transport en commun selon l'activité principale de l'entreprise au 1er janvier 2012

Autobus	Île-de-France		Province		France métropolitaine	
Activité principale de l'entreprise (APE)	parc au 01/01/2012	km totaux (en milliers)	parc au 01/01/2012	km totaux (en milliers)	parc au 01/01/2012	km totaux (en milliers)
Transports urbains et suburbains de voyage (NAF 49.31Z)	591	23 332	3 935	149 438	4 526	172 770
RATP (NAF 49.31Z)	4 564	168 879	0	0	4 564	168 879
Transports routiers réguliers de voyageurs (NAF 49.39A)	2 278	92 943	1 877	65 131	4 155	158 073
Autres transports routiers de voyageurs (NAF 49.39B)	100	2 862	419	13 341	519	16 203
Établissements publics (1)	98	2 627	5 491	231 947	5 589	234 574
Administration publique (NAF 84.11Z & 84.13Z)	25	406	3 805	161 425	3 830	161 831
Autres secteurs	622	27 459	1 325	42 051	1 947	69 510
Total	**8 278**	**318 507**	**16 852**	**663 332**	**25 130**	**981 840**

Autocars	Île-de-France		Province		France métropolitaine	
Activité principale de l'entreprise (APE)	parc au 01/01/2012	km totaux (en milliers)	parc au 01/01/2012	km totaux (en milliers)	parc au 01/01/2012	km totaux (en milliers)
Transports urbains et suburbains de voyage (NAF 49.31Z)	86	2 594	1 100	36 989	1 186	39 584
RATP (NAF 49.31Z)	0	0	0	0	0	0
Transports routiers réguliers de voyageurs (NAF 49.39A)	3 277	136 075	33 220	1 055 734	36 497	1 191 809
Autres transports routiers de voyageurs (NAF 49.39B)	1 230	52 172	8 752	328 652	9 982	380 824
Établissements publics (1)	384	8 329	3 047	59 914	3 431	68 243
Administration publique (NAF 84.11Z & 84.13Z)	312	4 576	1 892	34 445	2 204	39 021
Autres secteurs	2 672	103 286	9 410	249 057	12 082	352 343
Total	**7 961**	**307 033**	**57 421**	**1 764 791**	**65 382**	**2 071 824**

Ensemble (3)	Île-de-France		Province		France métropolitaine	
Activité principale de l'entreprise (APE)	parc au 01/01/2012	km totaux (en milliers)	parc au 01/01/2012	km totaux (en milliers)	parc au 01/01/2012	km totaux (en milliers)
Transports urbains et suburbains de voyage (NAF 49.31Z)	677	25 926	5 044	186 620	5 721	212 546
RATP (NAF 49.31Z)	4 564	168 879	0	0	4 564	168 879
Transports routiers réguliers de voyageurs (NAF 49.39A)	5 555	229 017	35 098	1 120 895	40 653	1 349 912
Autres transports routiers de voyageurs (NAF 49.39B)	1 330	55 034	9 173	342 050	10 503	397 084
Établissements publics (1)	482	10 956	8 539	291 872	9 021	302 828
Administration publique (NAF 84.11Z & 84.13Z)	338	5 001	5 697	195 869	6 035	200 870
Autres secteurs	3 297	130 793	10 747	291 243	14 044	422 036
Total (yc véhicules spécialisés)	**16 243**	**625 607**	**74 298**	**2 428 549**	**90 541**	**3 054 156**

Champ : autobus et autocars d'au moins 9 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 %.
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 14 293 véhicules pour l'Île-de-France et de 76 248 véhicules pour la Province.
(3) Sont également inclus dans ce tableau 29 véhicules spécialisés aménagés pour des personnes à mobilité réduite (cf. *tableau 1*).
Sources : SOeS, Sidiv et Utac ; Insee *Sirene*.

Méthodologie

Les autobus et autocars sont différenciés selon le type de carrosserie. 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, Sidiv (Système d'information décisionnel sur les immatriculations de véhicules), système élaboré au service de l'observation et des statistiques (SOeS) du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. Il recense les véhicules routiers immatriculés sur le territoire français (départements d'outre-mer compris) à partir des informations transmises par le ministère de l'intérieur (agence nationale des titres sécurisés) issues du 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.
Sidiv 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 rebus). Ainsi, d'après Sidiv, au 1er janvier 2012, le parc des autobus de 25 ans ou moins (hors RATP) est de 25 041 véhicules et de 79 346 pour les autocars d'au moins neuf places assises passagers. L'utilisation conjointe des deux sources (Sidiv et Utac) conduit à une estimation du parc de 20 566 autobus (hors RATP) et 65 382 autocars (*tableau 1*).
En ce qui concerne le parc et le trafic des autobus de la RATP, des données globales sont fournies séparément par l'entreprise.

Estimation du parc (hors RATP)

Les données fournies par l'Utac sur les contrôles techniques sont appariées avec les véhicules de Sidiv immatriculés en France métropolitaine. 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 Sidiv 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 Sidiv 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 (hors RATP)

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 01/11/2011 et effectuant 7 000 km jusqu'au 31/12/2011, une estimation de 42 000 km au titre de l'année 2011 est imputée).
Dans le cas des véhicules n'ayant subi qu'un seul contrôle technique sur la période (2 % des cas) et âgés de 4 ans et moins, les kilomètres annuels sont estimés en ramenant à l'année les kilomètres figurant au compteur et représentant la distance parcourue depuis la première date de mise en circulation du véhicule. Dans le cas des 282 véhicules n'ayant subi qu'un seul contrôle technique sur la période et âgés de plus de 4 ans, les kilomètres annuels sont estimés à partir d'un modèle de régression linéaire.
En 2011 (n = 2012), les estimations de kilomètres parcourus vont ainsi de 0 km (véhicules ne roulant pas, néanmoins contrôlés) à 272 070 km/an. 1 % des véhicules effectue moins de 1 020 km et 1 % en effectue plus de 99 300.

Véronique COUTANT

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
Sylvain MOREAU

ISSN : 2102-6378

© SOeS 2012