

L'utilisation et les équipements des autocars en 2013

En 2013, le parc métropolitain des autocars en service est constitué de 66 215 véhicules. Dans ce parc, six véhicules sur dix sont utilisés pour une seule activité (service régulier scolaire, service régulier interurbain...) et quatre sur dix le sont dans une combinaison de plusieurs activités (service régulier scolaire et service périscolaire, service régulier interurbain et service scolaire...). Au cours de l'année 2013, les autocars ont parcouru un peu plus de 2 milliards de kilomètres dont 37 % pour du service régulier scolaire, 30 % pour du service régulier interurbain et 11 % pour du service occasionnel national à vocation touristique. Ils

ont circulé en moyenne 200 jours par an et parcouru environ 150 kilomètres par jour. Presque tous les véhicules sont équipés de ceintures de sécurité, quatre sur dix disposent d'un éthylotest anti-démarrage et six sur dix sont pourvus de chronotachygraphe numérique. La mise en place de dispositifs destinés à faciliter les déplacements des usagers souffrant de handicaps moteurs, visuels et auditifs dans les autocars utilisés pour du service régulier interurbain progresse avec le rajeunissement du parc de véhicules : les véhicules de moins de 5 ans (47 %) sont nettement mieux équipés.

Les autocars parcourent les deux-tiers de leur kilométrage pour du service régulier scolaire ou du service régulier interurbain

Au cours de l'année 2013, quatre autocars sur dix ont été utilisés pour de multiples activités. Ces véhicules non spécifiques à une nature de service sont plus récents et plus grands, ce qui offre une plus grande polyvalence. En moyenne, ils sont âgés de 7,3 ans et ont une capacité de 54 places assises, contre 8,3 ans et 50 places assises, pour les véhicules consacrés à une seule activité.

Les autocars sont utilisés principalement pour du service régulier scolaire (37 % des kilomètres parcourus), du service régulier interurbain (31 %) et pour du service

occasionnel national à vocation touristique (11 %). Ces trois natures de service représentent 80 % des kilomètres parcourus (tableau 1).

21 200 véhicules ont été dédiés au service régulier à titre principal scolaire (32 % des véhicules), 10 000 au service régulier interurbain (15 %), 2 500 au service occasionnel national à vocation touristique (4 %) et 4 250 ont été utilisés à la fois pour du service scolaire et périscolaire (6,5 %) - (tableau 2).

Tableau 1 : répartition du kilométrage parcouru par les autocars en 2013 par nature de service

Nature de service	Kilométrages annuels	
	en millions	en %
Service régulier scolaire	747,3	36,9
Service régulier interurbain	623,1	30,8
Service occasionnel national à vocation touristique	226,3	11,2
Service périscolaire	107,1	5,3
Autre service occasionnel	104,9	5,2
Transport de personnel	80,3	4,0
Service occasionnel international à vocation touristique	77,1	3,8
Service à la demande	30,7	1,5
Transport aéroportuaire	20,0	1,0
Service régulier international	7,3	0,4
Ensemble	2 024,1	100,0

Source : SOeS, enquête sur l'utilisation des autocars en France

Les véhicules dédiés au service régulier interurbain sont ceux qui circulent le plus

Les autocars circulent en moyenne 200 jours par an : 25 % d'entre eux sont utilisés moins de 175 jours par an, 50 % entre 175 jours et 250 jours et 25 % circulent 250 jours ou plus par an. Toutefois, la fréquence d'utilisation dépend du type d'utilisation du véhicule. Les véhicules dédiés au service régulier interurbain sont ceux qui circulent le plus (253 jours par an) - (tableau 2) . À l'inverse, ceux effectuant du service occasionnel autre que touristique ne sont utilisés que 113 jours par an. Les autocars dédiés au service régulier interurbain ont la particularité de circuler fréquemment le week-end : au moins un week-end par mois pour 80 % d'entre

eux et deux week-ends ou plus par mois pour 44,5 % d'entre eux. À l'inverse, les véhicules affectés uniquement au transport scolaire circulent peu le week-end, conséquence de la fermeture de la majorité des établissements.

Les véhicules parcourent en moyenne 150 kilomètres par jour. Les autocars dédiés au service occasionnel national touristique parcourent les distances journalières les plus importantes, avec 205 kilomètres par jour et ceux dédiés aux activités périscolaires sont les moins utilisés avec 83 kilomètres par jour.

Tableau 2 : intensité d'utilisation des autocars au cours de l'année 2013 par nature de service

Nature de service	Effectif	%	Nombre moyen de jours d'utilisation / an	Kilométrage journalier moyen
Nature de service unique	40 706	61,5	194	148
<i>dont service régulier scolaire</i>	21 174	32,0	178	123
<i>dont service régulier interurbain</i>	10 032	15,2	253	179
<i>dont occasionnel national à vocation touristique</i>	2 490	3,8	175	205
<i>dont autre service occasionnel</i>	2 258	3,4	113	142
<i>dont transport de personnel</i>	1 732	2,6	187	123
<i>dont services périscolaires</i>	1 606	2,4	196	83
<i>dont autre unique</i>	1 414	2,1	188	219
Nature de service multiple	25 509	38,5	212	159
<i>dont service régulier scolaire / services périscolaires</i>	4 249	6,4	185	120
<i>dont service régulier scolaire / services périscolaires / autre occasionnel</i>	1 875	2,8	199	128
<i>dont service régulier interurbain / service régulier scolaire</i>	1 706	2,6	238	147
<i>dont service régulier scolaire / autre occasionnel</i>	1 385	2,1	207	133
<i>dont service régulier interurbain / service régulier scolaire / services périscolaires</i>	1 219	1,8	216	154
<i>dont autre multiple</i>	15 075	22,8	218	175
Ensemble	66 215	100,0	201	152

Source : SOeS, enquête sur l'utilisation des autocars en France

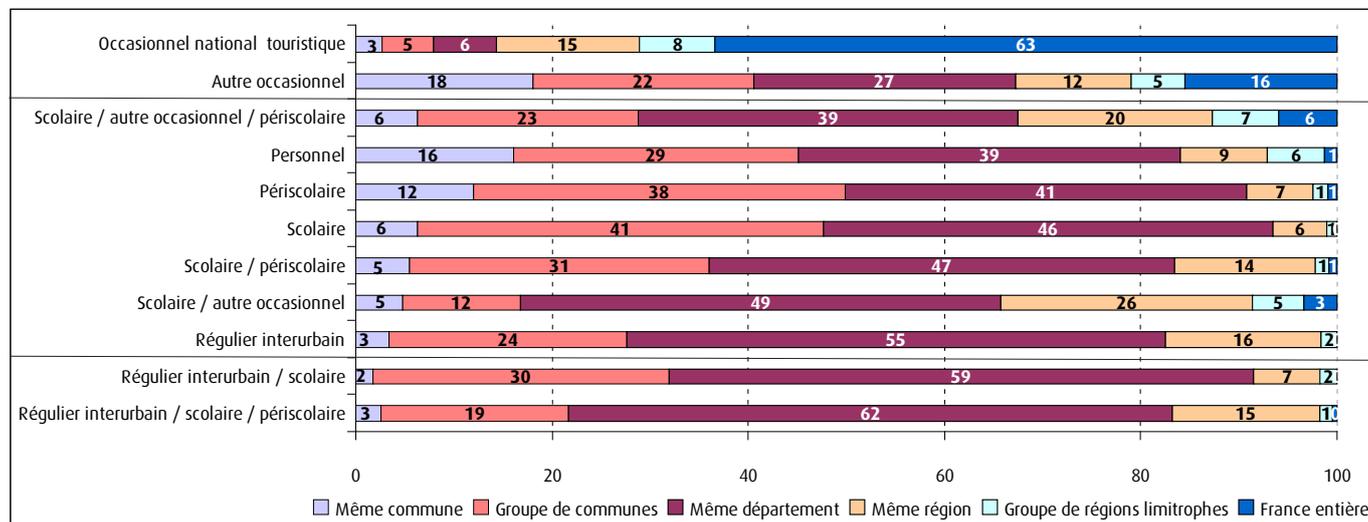
Les autocars se déplacent le plus souvent au sein d'un même département

Excepté pour le service national à vocation touristique, les autocars se déplacent le plus souvent au sein d'un même département. Toutes natures de service confondues, 41 % des véhicules se déplacent le plus souvent au sein d'un même département, 26,5 % au sein d'un groupe de communes et 12 % au sein d'une même région. Toutefois, le périmètre de circulation des autocars dépend de leur utilisation (graphique 1). Les véhicules dédiés au

service occasionnel national à vocation touristique se déplacent le plus souvent dans la France entière. Ceux consacrés au transport de personnel, au périscolaire ou relevant de la catégorie « autre occasionnel » se déplacent en proportion plus au sein d'une même commune que les autres véhicules. Les autocars consacrés aux services scolaire et périscolaire circulent davantage dans un même groupe de communes que les autres véhicules.

Graphique 1 : périmètre de déplacement des autocars en fonction des principales natures de service unique et multiple

En % du nombre de véhicules



Source : SOeS, enquête sur l'utilisation des autocars en France

17,5 % des véhicules effectuent du service occasionnel à vocation touristique

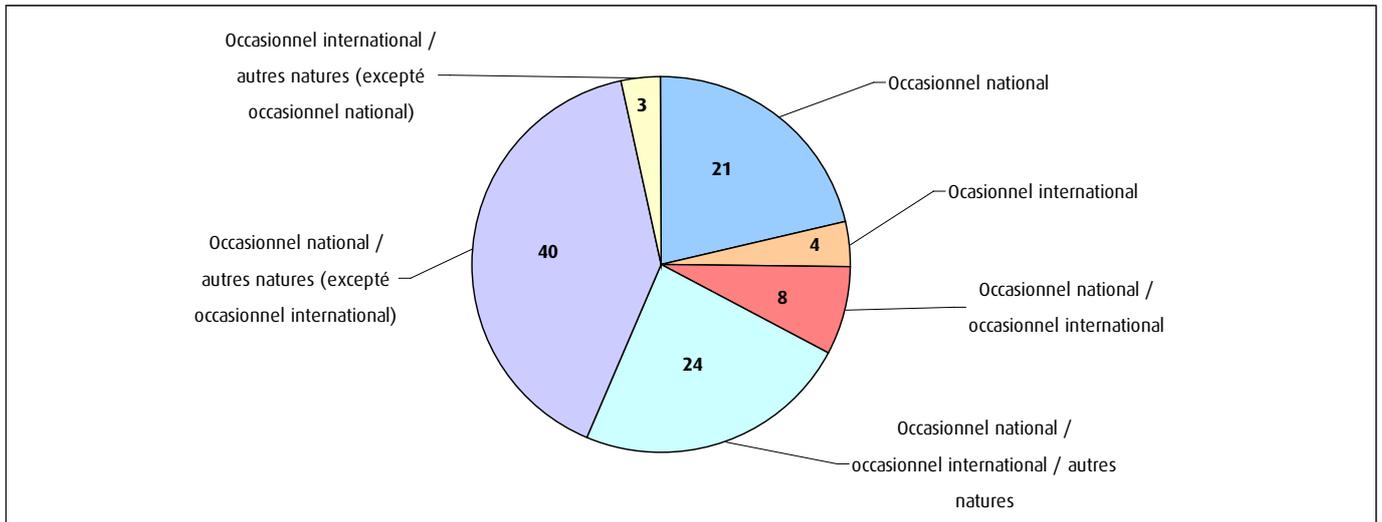
Le service occasionnel à vocation touristique se distingue des autres natures de service : les distances parcourues sont plus importantes et leur périmètre de déplacement plus large.

Au cours de l'année 2013, 11 600 autocars ont effectué du service occasionnel à vocation touristique. Parmi eux, 21 % sont utilisés

uniquement pour de l'occasionnel national, 4 % uniquement pour de l'international et 8 % uniquement pour du national et de l'international. Les deux-tiers des véhicules affectés au service occasionnel à vocation touristique sont également utilisés pour d'autres natures de service (*graphique 2*).

Graphique 2 : multi-activité des véhicules effectuant du service occasionnel à vocation touristique

En %



Source : SOeS, enquête sur l'utilisation des autocars en France

Si 7,9 % des autocars n'effectuent du service occasionnel à vocation touristique qu'exceptionnellement (moins de 10 % de leur kilométrage), 62,1 % ont parcouru au moins la moitié de leur kilométrage dans cette activité. Ces véhicules circulent en moyenne 193 jours par an, contre 201 jours par an pour l'ensemble des véhicules. Ils se déplacent souvent le week-end : 71 % sont utilisés deux week-ends ou plus par mois contre 25,5 % de l'ensemble des véhicules. Ces autocars se déplacent le plus souvent dans la France entière (60 % des véhicules) ou à l'étranger

(14 % des véhicules). Les distances journalières parcourues sont très supérieures à la moyenne : ils parcourent en moyenne 223 kilomètres par jour contre 152 kilomètres par jour pour l'ensemble des véhicules.

En 2013, 38 % des autocars ayant réalisé du service occasionnel à vocation touristique ont effectué des déplacements internationaux. Les pays les plus souvent desservis sont l'Espagne, l'Italie, le Royaume-Uni et l'Allemagne (*tableau 3*).

Tableau 3 : principaux pays desservis par les véhicules effectuant du service occasionnel international touristique

En %

Pays desservis	%
Espagne	43,0
Italie	33,6
Royaume-Uni	29,7
Allemagne	27,0
Belgique	15,0
Suisse	10,0
Autriche	7,1
Pays-Bas	5,1
Autre	6,0

Précision : la somme n'est pas égale à 100 % car les enquêtés pouvaient citer jusqu'à deux pays.

Note : l'Espagne est citée comme étant l'un des deux pays les plus souvent desservis lors de service occasionnel international touristique dans 43 % des cas.

Source : SOeS, enquête sur l'utilisation des autocars en France

L'installation d'équipements dans les autocars est liée à leur nature de service

Les équipements dans les autocars sont de plusieurs types. Ils permettent d'améliorer la sécurité, le confort des voyageurs et d'assurer une meilleure navigation.

Du point de vue de la sécurité du voyageur, 62 % des véhicules sont équipés de chronotachygraphe numérique (*encadré 1*), appareil électronique permettant l'enregistrement de la vitesse du véhicule et du temps de conduite et d'activité du conducteur (*graphique 3*). 43 % sont pourvus d'éthylotest anti-démarrage (EAD) - (*encadré 1*). Ce dispositif permet de bloquer le démarrage du véhicule en cas d'alcoolémie supérieure au taux autorisé. Près de neuf autocars sur dix sont équipés de ceintures de sécurité (*encadré 1*). Alors que 7 % de l'ensemble des véhicules disposent de caméra de surveillance, elles sont installées dans près d'un véhicule sur cinq dédié au service régulier interurbain. La quasi-totalité des véhicules récents sont pourvus d'équipements rendus obligatoires par la réglementation.

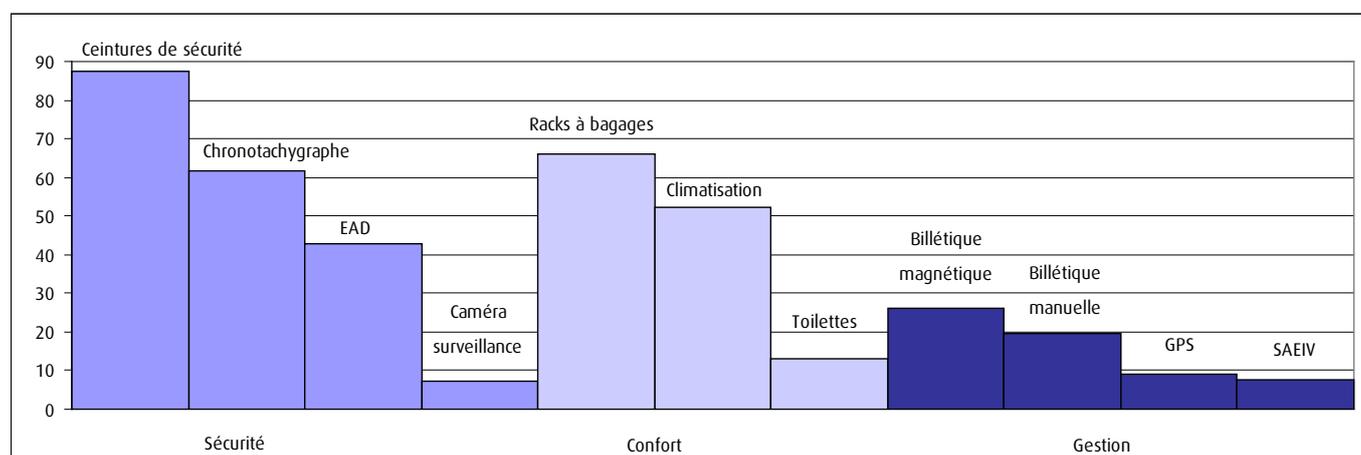
Au niveau du confort des voyageurs, 13 % des autocars en service ont des toilettes à bord, en particulier ceux qui parcourent

de longues distances. Ainsi, respectivement 57 % et 79,5 % des autocars effectuant du service occasionnel national et international touristique en comportent. Des racks à bagages sont présents dans les deux-tiers des véhicules, surtout dans ceux effectuant du service international qu'il soit régulier ou occasionnel (97 %) ou du service occasionnel national touristique (89 %).

Concernant les équipements de gestion, un véhicule sur dix est doté de système de navigation GPS, mais un véhicule sur deux effectuant du service occasionnel international à vocation touristique en est pourvu. 7,5 % des autocars sont équipés de système d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs (SAEIV). Près d'un véhicule sur cinq effectuant du service régulier urbain est équipé de cette technologie. Ce système permet une meilleure optimisation des lignes en informant les passagers aux arrêts sur les temps d'attente et en permettant à la société de connaître avec précision la localisation des véhicules.

Graphique 3 : proportion de véhicules équipés en dispositifs de sécurité, confort et gestion

En %



EAD : dispositif éthylotest anti-démarrage.

GPS : système de géolocalisation.

SAEIV : système d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs.

Note : 61,8 % des véhicules sont équipés de chronotachygraphe numérique.

Source : SOeS, enquête sur l'utilisation des autocars en France

Encadré 1

Réglementation

Chronotachygraphe numérique : depuis le 1^{er} mai 2006, l'installation d'un chronotachygraphe numérique est obligatoire pour les véhicules neufs de transport de personnes de plus de neuf places assises (y compris conducteur), en application du règlement (CE) n° 561/2006 du 15 mars 2006.

Dispositif éthylotest anti-démarrage (EAD) : à partir du 1^{er} septembre 2015, l'EAD devient obligatoire dans tous les autocars, en application de l'article 70 bis de l'arrêté du 13 octobre 2009 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif au transport en commun de personnes.

Ceintures de sécurité : à partir du 1^{er} septembre 2015, les ceintures de sécurité seront obligatoires dans tous les autocars, en application de l'article 70 ter de l'arrêté du 13 octobre 2009 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif au transport en commun de personnes.

Encadré 2

Parc des autocars en service dans les DOM

Au 1^{er} janvier 2014, le parc des autocars en service dans les DOM est constitué de 3 193 véhicules. En 2013, ces véhicules ont parcouru 93,6 millions de kilomètres dont la moitié pour du service scolaire et 30 % pour du service régulier interurbain. Ils ont circulé en moyenne 254 jours dans l'année et parcouru environ 115 kilomètres par jour.

Au niveau des équipements fondamentaux, les véhicules sont autant équipés qu'en métropole de ceintures de sécurité et chronotachygraphe numérique. Toutefois, seuls 25,5 % des véhicules disposent d'EAD contre 43 % en métropole.

Le taux de réponse global à l'enquête dans les DOM étant faible (32 % contre 72,1 % en métropole), il ne nous permet pas de décrire davantage le parc des autocars.

L'accessibilité est renforcée dans les véhicules récents effectuant du service régulier interurbain

Un des aspects de la loi 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances est la prise en compte de toutes les formes de handicap : on distingue ainsi les dispositifs permettant de prendre en compte les handicaps visuels et sonores (annonce ou prise en compte des arrêts, girouette avant), et ceux permettant l'accessibilité aux personnes handicapées.

Les réseaux de transport concernés par la prise en compte des handicaps sont les services réguliers et les services à la demande. Au sein de la population des autocars, les véhicules les plus susceptibles d'être aménagés sont ceux effectuant du service régulier interurbain (18 400, soit 28 % des autocars, dont plus de la moitié n'ont que cette activité et les trois quarts exercent au moins 60 % de leur activité dans ce domaine).

Globalement, les dispositifs permettant de prendre en compte les handicaps sonores ou visuels sont encore relativement peu présents (tableau 4). Ainsi, respectivement 31 % et 35 % des véhicules effectuant du service régulier interurbain sont équipés de dispositifs visuels d'annonce des arrêts (par exemple affichage digital de l'arrêt suivant) et de dispositifs visuels de prise en compte des arrêts (par

exemple affichage de « arrêt demandé »). Seuls 28 % des véhicules sont dotés de dispositif sonore d'annonce des arrêts (par exemple message sonore précisant l'arrêt à venir) ou de dispositif sonore de prise en compte des arrêts (par exemple son émis lorsqu'un bouton est enclenché par un usager). Toutefois, plus le véhicule est récent, plus la présence de ces équipements augmente : ainsi environ la moitié des véhicules de moins de 5 ans dédiés au transport interurbain en sont dotés.

Huit véhicules sur dix sont équipés de girouette, bandeau lumineux généralement situé à l'avant du véhicule permettant l'identification de la ligne et de la destination. Ce pourcentage atteint 95 % pour les autocars de moins de 5 ans qui ne sont utilisés qu'en service régulier interurbain.

Quatre autocars sur dix sont pourvus de dispositif permettant l'accessibilité aux personnes handicapées et / ou d'emplacements pour fauteuil roulant. Cette proportion atteint sept sur dix pour les véhicules de moins de 5 ans et huit sur dix pour les véhicules de moins de 5 ans dédiés au service régulier interurbain.

Tableau 4 : accessibilité dans les autocars effectuant du service régulier interurbain

En % de véhicules équipés

Équipement	Véhicules effectuant du service régulier interurbain		Véhicules dédiés au service régulier interurbain	
	< 5 ans	Ensemble	< 5 ans	Ensemble
	Dispositif visuel d'annonce des arrêts	43,8	31,0	50,2
Dispositif visuel de prise en compte des arrêts	45,8	34,9	53,6	44,2
Girouette avant	89,0	81,2	95,0	87,8
Dispositif sonore d'annonce des arrêts	40,6	27,8	45,8	33,2
Dispositif sonore de prise en compte des arrêts	40,6	28,3	46,0	34,4
Dispositif permettant l'accessibilité aux personnes handicapées	69,8	40,7	79,0	52,1
Emplacements pour fauteuil roulant	69,9	41,0	77,8	51,4
Places réservées	44,2	30,6	47,0	37,1
Effectif (en nombre de véhicules)	8 641	18 405	5 342	10 032

Source : SOeS, enquête sur l'utilisation des autocars en France

Méthodologie

Sources

La base de sondage de l'enquête est l'appariement entre le répertoire statistique des véhicules routiers et le fichier des contrôles techniques pour les véhicules immatriculés en France au 1^{er} janvier 2014. Tous les résultats concernent uniquement les véhicules immatriculés en France.

Les kilométrages sont estimés à partir de contrôles techniques. La totalité du kilométrage a été répartie par nature de service selon les proportions données par les enquêtés. On surestime donc légèrement les vraies valeurs puisque les kilométrages des trajets effectués hors service sont comptabilisés (par exemple trajet du centre d'exploitation au lieu de contrôle technique).

Définitions

Autocar : véhicule de transport en commun qui, par sa construction et son aménagement, est affecté au transport en commun de personnes et de leurs bagages, comportant, outre le siège du conducteur, plus de neuf places assises. À la différence des autobus, il est affecté au transport de personnes sur de longues distances et permet le transport des occupants du véhicule principalement en places assises. Ces caractéristiques correspondent, dans la classification des catégories internationales de véhicules, à des classes de véhicules conçues exclusivement pour le transport de passagers assis.

Service régulier : service offert à la place dont le ou les itinéraires, les points d'arrêt, les fréquences, les horaires et les tarifs sont fixés et publiés à l'avance.

Service occasionnel : service qui ne répond pas à la définition du service régulier.

Service régulier interurbain : service régulier non urbain inscrit au plan départemental.

Transport aéroportuaire : service régulier vers les aéroports.

Service régulier à titre principal scolaire : service régulier public routier pour assurer à titre principal à l'intention des élèves, la desserte d'établissements d'enseignement.

Service à la demande (conventionné par une collectivité) : services collectifs offerts à la place, fonctionnant à la demande des usagers (exemple : ligne desservant un marché).

Service régulier international : service sur lignes régulières vers l'étranger.

Service occasionnel national à vocation touristique : service occasionnel dont l'origine et la destination sont localisées en France.

Service occasionnel international à vocation touristique : service occasionnel dont l'origine ou la destination est située à l'étranger.

Autre service occasionnel : transport dans le cadre de manifestations sportives ou culturelles, de salons, séminaires ou congrès, transport vers les centres aérés...

Services périscolaires : transport d'écoliers vers les stades, piscines, cantines scolaires... Ne comprend pas le transport vers les centres aérés (autre service occasionnel).

Transport de personnel : services spéciaux de ramassage de personnel.



Chiffres & statistiques

Commissariat général
au développement
durable

Service
de l'observation
et des statistiques

Tour Séquoia
92055 La Défense cedex
Mel : diffusion.soes.cgdd
@developpement-
durable.gouv.fr

Directeur
de la publication
Sylvain Moreau

ISSN : 2102-6378

© SOeS 2014

 Florent OVIEVE