

Le transport collectif routier de voyageurs en 2009

Cette publication est le deuxième exemplaire d'une série qui a vocation à devenir annuelle pour retracer le transport de voyageurs par véhicules routiers de transport en commun. Elle remplace partiellement les résultats de l'ancienne enquête TRV sur l'utilisation des véhicules de transport en commun de personnes, arrêtée en 2006. Par rapport à la publication précédente, elle sera désormais calée sur l'année civile.

Au 1^{er} janvier 2010, le parc d'autobus en service compte 24 282 véhicules, dont 4 451 pour la RATP. Ces véhicules d'au moins neuf places assises passagers ont parcouru 935 millions de kilomètres en un an (169,2 millions pour la RATP), essentiellement dans le cadre d'une activité de transport urbain ou régulier de voyageurs. Les 63 405 autocars immatriculés en métropole parcourent en un an près de 2 milliards de kilomètres. 89,4 % de ce parc est immatriculé en province. Ces autocars appartiennent pour

les trois quarts à des professionnels du transport routier de voyageurs.

Par rapport à l'année précédente, le parc des autobus (y compris ceux de la RATP) croît de 1,7 % et celui des autocars de 0,8 %. Les distances parcourues ont progressé de 1,6 % pour l'ensemble des autobus alors qu'elles ont diminué de 1,9 % pour les autocars. Ainsi, la distance annuelle moyenne parcourue par les autobus (38 515 km) reste stable alors qu'elle baisse de 2,7 % pour les autocars (31 143 km).

Tableau 1

Le parc d'autobus et d'autocars en service au 1^{er} janvier 2010 et les kilométrages associés

Type de carrosserie	Parc au 01/01/2010	Km annuel (en millions)	Km annuel moyen par véhicule	Évolution 01/01/2009 au 01/01/2010 en %		
				Parc	Km annuel	Km annuel moyen
Autobus (hors RATP)	19 831	766 022	38 628	+ 1,3	+ 1,4	+ 0,1
Autobus de la RATP	4 451	169 200	38 014	+ 3,5	+ 2,7	- 0,8
Autocars	63 405	1 974 602	31 143	+ 0,8	- 1,9	- 2,7
Ensemble (yc véhicules spécialisés)	87 715	2 910 285	33 179	+ 1,0	- 0,8	- 1,8

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 soustraire. 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 » avec éventuellement une ligne supplémentaire « RATP ».

Près du tiers du parc des autocars et des autobus ont moins de cinq ans

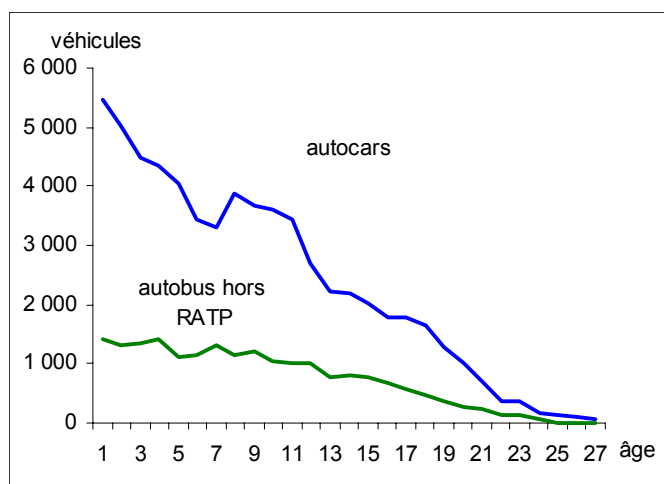
Au 1^{er} janvier 2010, l'âge moyen du parc en service des autobus (hors RATP) est de 8,5 ans, celui des autocars est de 8,2 ans. Pour l'ensemble autobus et autocars, il est plus récent en Île-de-France (7,5 ans) qu'en province (8,4 ans). L'écart entre la région capitale et la province est tout autant marqué pour les autobus, dont l'âge moyen est de 7,5 ans en Île-de-France contre 8,7 en province, que pour les autocars avec respectivement 7,5 ans et 8,3 ans (*graphique 1*).

Des écarts existent aussi selon l'activité principale de l'entreprise utilisatrice (APE). 73,8 % du parc des autocars sont possédés par les entreprises du secteur des transports routiers de voyageurs (NAF 49.39A et 49.39B), lesquels

parcourent 78,6 % des kilomètres. Leurs véhicules sont en moyenne plus récents : l'âge moyen est de 7,8 ans contre 9,3 ans pour les autres secteurs d'activité. Ces véhicules sont surtout dédiés au transport régulier de voyageurs et transport occasionnel (*graphique 2 et tableau 6*).

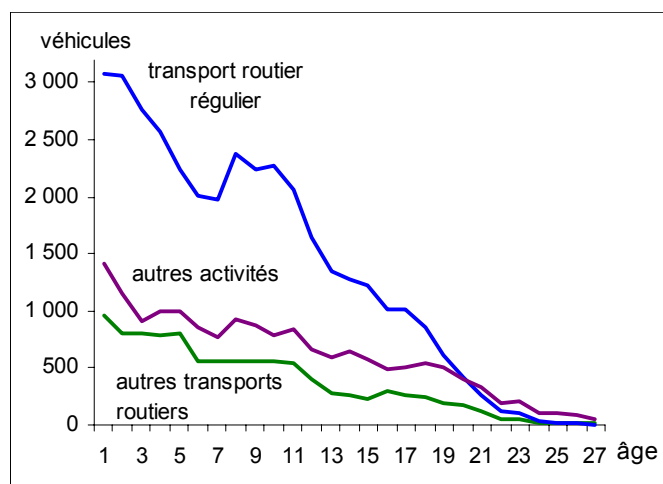
Les autobus (y compris RATP) sont à 56 % la propriété d'entreprises du transport urbain et suburbain (NAF 49.31Z) ainsi que du transport routier régulier (NAF 49.39A) (*tableau 6*). Pour ces secteurs d'activité, les véhicules (hors RATP) sont un peu moins récents (8,6 ans) que ceux des autres secteurs (8,4 ans).

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



Sources : SOeS d'après FCA et UTAC

Graphique 2
Répartition par âge et APE du parc en service des autocars



Sources : SOeS d'après FCA et UTAC

La répartition par norme EURO est quasiment identique pour les autobus (hors RATP) et les autocars : 54 % du parc en service est en norme EURO 4 ou mieux (véhicules mis en circulation après octobre 2001), ce qui représente 64,3 %

des kilomètres annuels parcourus. Les véhicules mis en circulation après octobre 2006 et qui sont en norme EURO 5 représentent 24 % du parc et 30 % des kilomètres (*tableau 2*) (*méthodologie*).

Tableau 2
Répartition du parc en service et des kilomètres parcourus par norme EURO

Norme EURO *	Ensemble (hors RATP)		Autobus (hors RATP)		Autocars	
	Parc en %	Km annuels en %	Parc en %	Km annuels en %	Parc en %	Km annuels en %
Euro 1	11,6	6,2	11,0	5,8	11,8	6,4
Euro 2	9,9	7,1	11,2	7,9	9,5	6,8
Euro 3	24,7	22,4	25,2	23,6	24,5	21,9
Euro 4	29,9	34,0	30,1	34,3	29,8	33,9
Euro 5	22,6	28,6	21,5	27,1	22,9	29,2
Euro 6	1,3	1,7	1,1	1,4	1,4	1,8
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
Estimé en fonction des dates de mise en circulation (*méthodologie*)

Sources : SOeS d'après FCA et UTAC

La moitié des kilomètres en autocar sont réalisés par des véhicules d'au moins 60 places

Les autocars de 60 places ou plus, dont l'usage est plus fréquent dans le transport occasionnel, notamment pour les voyages, représentent 38,5 % de l'ensemble du parc d'autocars et la moitié des kilomètres parcourus. Les autocars de 40 places ou plus représentent trois quarts du parc d'autocars et jusqu'à 82,5 % des kilomètres. 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 qui effectuent un peu moins 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	8,6	5,7	8,1	6,4	8,7	5,5
20 à 39 places	24,7	22,4	51,9	49,3	16,2	12,1
40 à 59 places	36,5	36,9	36,3	40,2	36,5	35,7
60 places ou plus	30,3	34,9	3,8	4,1	38,5	46,8
Total (hors RATP)	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Sources : SOeS d'après FCA et UTAC

12,5 % des bus hors RATP roulent au gaz ou énergie hybride

Globalement, près de 97 % des véhicules de transport en commun de personnes roulent au gazole, ce qui représente 96 % des kilomètres parcourus sur l'année (tableau 4). Alors que quasiment l'ensemble des autocars roule au gazole, ce n'est pas le cas des autobus dont 10,4 % utilisent du gaz

naturel et 2,1 % une énergie autre. Ainsi, les véhicules au gaz naturel ont roulé en moyenne annuellement 16 % de plus que les véhicules au gazole. Les autobus (hors RATP) roulant au gazole sont plus âgés (8,8 ans) que les autres (6,6 ans).

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	2,5	3,5	10,4	12,2	0,1	0,1
Gazole	96,8	95,9	87,5	85,8	99,8	99,8
Autre énergie	0,7	0,6	2,1	1,9	0,2	0,1
Total (hors RATP)	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Sources : SOeS d'après FCA et UTAC

Le kilométrage moyen parcouru par an diffère fortement selon l'âge du véhicule

Le kilométrage annuel moyen parcouru par véhicule est de 33 179 kilomètres, 38 628 km pour les autobus hors RATP (38 014 pour les autobus de la RATP) et 31 143 pour les autocars. Ce kilométrage diffère beaucoup selon l'âge du véhicule et décroît fortement avec celui-ci (graphique 3 et tableau 5). Ainsi, pour les autobus comme pour les autocars, un véhicule de moins de 5 ans roule en moyenne 2,6 à 2,7 fois plus qu'un véhicule de 20 ans ou plus et le taux de décroissance du kilométrage annuel s'accélère avec l'âge.

Les autobus de province parcourent en moyenne sur l'année 38 731 km, un peu plus qu'en Île-de-France (38 065 km). Par contre, les autocars d'Île-de-France roulent en moyenne bien plus que ceux de province, 35 017 km contre 30 683 km.

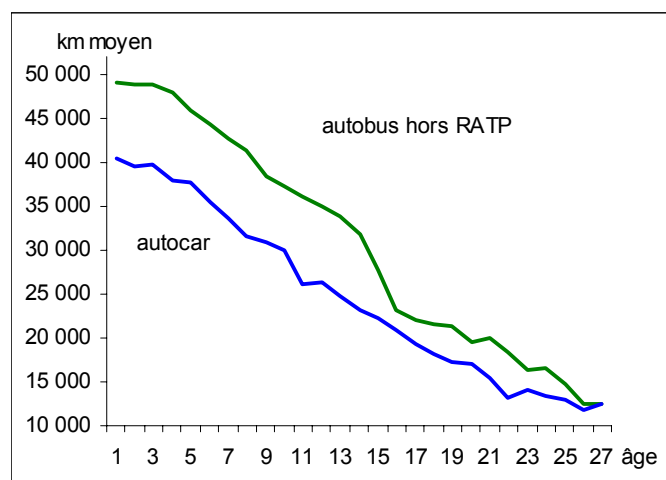
A l'exception du transport occasionnel (secteur des « autres transports routiers de voyageurs »), le transport réalisé par les autobus et les autocars est essentiellement à courte distance et intrarégional. En effet, d'après les résultats de l'enquête TRV¹ sur 2004, le transport routier régulier de voyageurs se fait, à plus de 92 %, au sein de la même région

contre 49 % pour le transport occasionnel.

Pour localiser le trafic en région, on utilise le département du contrôle technique, ou s'il n'est pas renseigné, comme pour les véhicules neufs non encore soumis à contrôle, le département de l'établissement ou de l'entreprise. Cette information, agrégée au niveau régional, fournit une bonne approximation du trafic à l'intérieur de la région pour une part importante de l'activité (transport urbain et suburbain ainsi que transport régulier).

Des divergences existent aussi selon l'activité principale de l'entreprise (APE). Les autocars dont l'APE relève du transport routier de voyageurs, qu'il soit ou non régulier, roulent bien plus que les autres, 33 178 km en moyenne par an contre 25 418 km. Au sein des secteurs qui ne relèvent pas du transport ou de l'administration, les sociétés holding et sièges sociaux (pour l'essentiel de groupes de transporteurs ou de sociétés financières), le commerce, l'entretien et la réparation de véhicules automobiles ainsi que la location de véhicules (voitures et poids lourds) représentent à eux seuls 28 % des véhicules et 36 % des kilomètres parcourus.

Graphique 3
Le kilométrage moyen selon l'âge du véhicule



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	48 639	39 456
De 5 à 9 ans	42 446	33 953
De 10 à 14 ans	34 975	26 487
De 15 à 19 ans	23 613	19 828
20 ans et plus	18 523	14 998
Km moyen	38 628	31 143

Sources : SOeS d'après FCA et UTAC

¹ Enquête TRV sur l'utilisation des véhicules de transport en commun de personnes (véhicules d'au moins 10 places y compris celle du conducteur)

Tableau 6

Parc en service et kilométrages totaux de véhicules routiers de transport en commun selon l'activité principale de l'entreprise

Autobus	Île-de-France		Province		France métropolitaine	
	Parc au 01/01/2010	Km totaux (milliers)	Parc au 01/01/2010	Km totaux (milliers)	Parc au 01/01/2010	Km totaux (milliers)
Transports urbains et suburbains de voyage (NAF 49.31Z)	517	19 183	4 393	166 917	4 910	186 100
RATP (NAF 49.31Z)	4 451	169 200	0	0	4 451	169 200
Transports routiers réguliers de voyageurs (NAF 49.39A)	2 376	94 970	1 956	70 326	4 332	165 296
Autres transports routiers de voyageurs (49.39B)	176	5 077	314	10 453	490	15 530
Établissements publics (1)	53	1 913	3 786	152 932	3 839	154 845
Administration publique (NAF 84.11Z & 84.13Z)	23	364	3 183	128 795	3 206	129 159
Autres secteurs	270	8 713	2 784	106 379	3 054	115 092
Total	7 866	299 420	16 416	635 802	24 282	935 222

Autocars	Île-de-France		Province		France métropolitaine	
	Parc au 01/01/2010	Km totaux (milliers)	Parc au 01/01/2010	Km totaux (milliers)	Parc au 01/01/2010	Km totaux (milliers)
Transports urbains et suburbains de voyage (NAF 49.31Z)	31	1 131	787	22 978	818	24 109
RATP (NAF 49.31Z)	0	0	0	0	0	0
Transports routiers réguliers de voyageurs (NAF 49.39A)	3 204	124 505	33 442	1 063 077	36 646	1 187 582
Autres transports routiers de voyageurs (49.39B)	1 285	48 631	8 841	315 605	10 126	364 236
Établissements publics (1)	236	4 902	1 831	39 435	2 067	44 337
Administration publique (NAF 84.11Z & 84.13Z)	279	4 632	1 639	32 518	1 918	37 150
Autres secteurs	1 693	51 791	10 137	265 397	11 830	317 188
Total	6 728	235 592	56 677	1 739 010	63 405	1 974 602

Ensemble (yc véhicules spécialisés) (2)	Île-de-France		Province		France métropolitaine	
	Parc au 01/01/2010	Km totaux (milliers)	Parc au 01/01/2010	Km totaux (milliers)	Parc au 01/01/2010	Km totaux (milliers)
Transports urbains et suburbains de voyage (NAF 49.31Z)	548	20 314	5 186	189 950	5 734	210 264
RATP (NAF 49.31Z)	4 451	169 200	0	0	4 451	169 200
Transports routiers réguliers de voyageurs (NAF 49.39A)	5 580	219 474	35 399	1 133 439	40 979	1 352 913
Autres transports routiers de voyageurs (49.39B)	1 461	53 708	9 157	326 156	10 618	379 864
Établissements publics (1)	289	6 815	5 619	192 391	5 908	199 206
Administration publique (NAF 84.11Z & 84.13Z)	303	5 014	4 822	161 313	5 125	166 327
Autres secteurs	1 967	60 589	12 933	371 922	14 900	432 511
Total (yc véhicules spécialisés)	14 599	535 114	73 116	2 375 171	87 715	2 910 285

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) avec APE « Établissements public » qui regroupe surtout des structures intercommunales communautaires (communautés de communes, d'agglomération, urbaines, syndicats intercommunaux,...) et APE « Autres » qui regroupe, outre les APE non citées explicitement, les non-réponses.

• **Région** : estimée à partir du département du dernier contrôle technique effectué et pour les véhicules récents, non encore soumis à contrôle technique, du département de l'établissement ou de l'entreprise.

• (2) véhicules spécialisés = autocars d'au moins 9 places assises, aménagés pour personnes à mobilité réduite.

Méthodologie

Les autobus et autocars sont différenciés selon le type de carrosserie repéré dans le fichier central des automobiles. 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, on utilise des autocars, 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, on considère que le véhicule est 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 9 places assises passagers immatriculés en France métropolitaine, on dispose de données « administratives » : d'une part, le Fichier central des automobiles (FCA) qui est 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 ; d'autre part le fichier de l'Union technique de l'automobile du motorcycle et du cycle (UTAC) qui dispose d'informations sur l'ensemble des contrôles techniques effectués sur les véhicules de transport en commun de personnes (TCP) à l'exception de ceux de la RATP et qui sont centralisés depuis le milieu de l'année 2005. 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 1^{er} janvier 2010, le parc de 20 ans ou moins des autobus (y compris RATP) est de 27 271 véhicules et de 68 448 pour les autocars d'au moins 9 places assises passagers. L'utilisation conjointe des deux sources (FCA et UTAC) conduit à une estimation du parc de 19 831 autobus et 63 405 autocars.

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 1^{er} janvier de l'année n, sont sélectionnés, parmi ces véhicules communs, tous ceux ayant subi un contrôle technique après juin année n-1. Les contrôles techniques étant réalisés tous les six mois pour ces véhicules, on a considéré que pour déclarer le véhicule « en activité » au 1^{er} janvier année n, un contrôle technique devait avoir été fait entre juillet année n-1 et mars 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. On a donc ajouté au parc précédent, les enregistrements figurant dans les rejets FCA et correspondant aux véhicules dont la date de première mise en circulation est postérieure à juin année n-1.

Ensuite, pour prendre en compte des erreurs de saisie manifestes qui aboutissent à tort à des rejets, des imputations des véhicules dont la date du contrôle technique est postérieure à juin de l'année n-1 ont été faites.

Pour localiser le parc et le trafic associé, on privilégie le département du contrôle technique, ou, s'il n'est pas renseigné, comme pour les véhicules neufs non encore soumis à contrôle, le département de l'établissement ou de l'entreprise. Cette méthode, par rapport à l'utilisation du département d'immatriculation, permet de s'abstraire des immatriculations réalisées par des entreprises multi-établissements qui peuvent conduire à des flottes nationales. Cette information, agrégée au niveau régional, fournit une bonne approximation du trafic à l'intérieur de la région, à l'exception toutefois du transport occasionnel, qui comprend des voyages ou des excursions dans la journée, dont l'origine et la destination dépassent très souvent le périmètre régional.

L'estimation de la ventilation du parc par norme EURO s'appuie ici 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

Les kilomètres annuels sont estimés à partir de l'écart de relevés au compteur entre deux contrôles techniques, soit entre le dernier contrôle technique effectué et celui le précédant d'une année, ou le plus proche possible de l'année. Le deuxième contrôle précédant le dernier a été retenu, dans une première itération, puisque les contrôles techniques sont obligatoires tous les six mois. Cependant en raison notamment des contre-visites, le nombre de contrôles techniques à prendre en compte a dû être modifié dans certains cas pour se rapprocher, le plus possible, d'un écart annuel entre les deux relevés. Une fois le rang du contrôle choisi et le calcul du nombre de jours séparant les deux contrôles effectués, on peut faire une première estimation des kilomètres parcourus sur la période séparant les deux relevés et la redresser pour la ramener à une évaluation annuelle.

Dans le cas des véhicules n'ayant subi qu'un seul contrôle technique, 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. Les estimations obtenues dont la valeur était inférieure à 3 000 km ou supérieure à 90 000 km ont été systématiquement corrigées. De même des distances ont été imputées aux véhicules « neufs » et à ceux réintroduits au vu des rejets.

Les corrections ou les imputations de distances ont été faites à partir des résultats obtenus sur les « bons enregistrements », c'est-à-dire dont les kilomètres estimés sont bornés. Les imputations ont toutes été faites par carrosserie (car, bus, car/handicap) et par année de mise en circulation du véhicule.

Chiffres & statistiques

Commissariat général
au développement
durable

Service
de l'observation
et des statistiques

Tour Voltaire
92055 La Défense cedex
Mel :

diffusion.so.es.cgdd@
developpement-
durable.gouv.fr

Télécopie :

(33/0) 1 40 81 13 30

Directeur
de la publication
Bruno Tréguët

ISSN : 2102-6378

© SOeS 2010



Pour en savoir plus :

Dominique FRANÇOIS

dominique-a.francois@developpement-durable.gouv.fr