



N° 276 - Janvier 2006

## Les transports par autocars en 2004

### Rajeunissement du parc et progression des services réguliers

L'année 2004 a été marquée par une augmentation importante du nombre de voyageurs transportés par rapport à l'année précédente (+ 9 %), à la fois dans le transport régulier et dans l'occasionnel. En revanche, les kilomètres en charge parcourus n'ont crû que faiblement (+ 1,5 %). Cette légère hausse est imputable au transport régulier ordinaire et scolaire, le transport de personnel perdant plus de 7 points et l'occasionnel étant légèrement en retrait par rapport à 2003. Le nombre de trajets s'accroît de 2,8 % mais la déformation de la structure de l'activité au profit du transport régulier conduit en moyenne à des trajets plus courts. Ainsi, la progression du nombre de voyageurs-kilomètres de 3,3 % est essentiellement tirée par la progression des trajets effectués et d'un meilleur taux de remplissage, la baisse des longueurs des trajets jouant en sens inverse. Le parc des autocars en service, soit 61 500 véhicules, a peu varié en un an et l'âge moyen des véhicules utilisés s'est stabilisé à 8,8 ans après avoir connu un rajeunissement sensible depuis plusieurs années.

### Rajeunissement du parc et renouvellement par de plus grosses cylindrées

Avec un peu plus de 61 500 véhicules, le parc d'autocars en service de moins de 26 ans est en 2004 à un niveau comparable à celui de 1999, mais sa structure s'est modifiée au fil du temps du fait de son renouvellement permanent ; pour la seule année 2004, on dénombre près de 2 600 immatriculations nouvelles, contre un millier de sorties du parc.

Le parc en service n'a cessé de rajeunir sur la période, avec une diminution de la part des cars âgés de 15 ans et plus, qui ne représente plus que 28 % de

l'ensemble contre 35 % cinq ans auparavant. Ainsi l'âge moyen est passé de 11,2 ans en 1999 à 10 ans en 2004. Le parc utilisé, plus récent que celui en service, a vu, sur la même période, son âge moyen passer de 10 à 8,8 ans (figure 1).

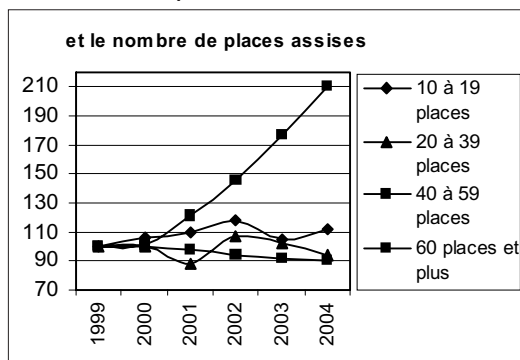
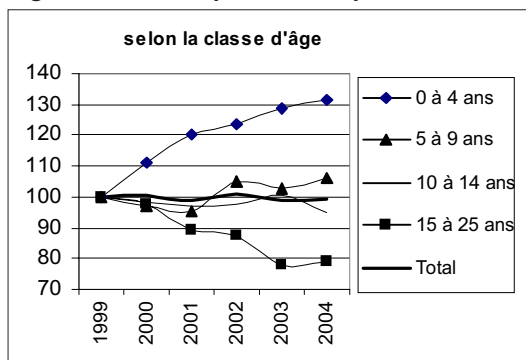
La puissance fiscale des véhicules a augmenté et la part des autocars de plus de 20 CV qui représentait 56 % du parc en service en 1999 dépasse les 62 % en 2004. En tonnage, les plus légers perdent du terrain, 63 % des véhicules ont un poids de 15,5

tonnes ou plus, contre 52 % cinq ans auparavant.

Les véhicules nouveaux et en particulier ceux d'au moins 12 mètres, offrent davantage de places assises : en 2004, les 60 places et plus représentent 10 % du parc, contre 5 % en 1999. En revanche, les 40 à 59 sièges régressent de 6 points mais constituent encore la majeure partie du parc (60 %) (figure 2). Par ailleurs, les marques françaises ont reculé, avec une part de 48 % contre 55 % en 1999.

SES  
Infos rapides

Figures 1 et 2 : Répartition du parc en service (base 100 en 1999)



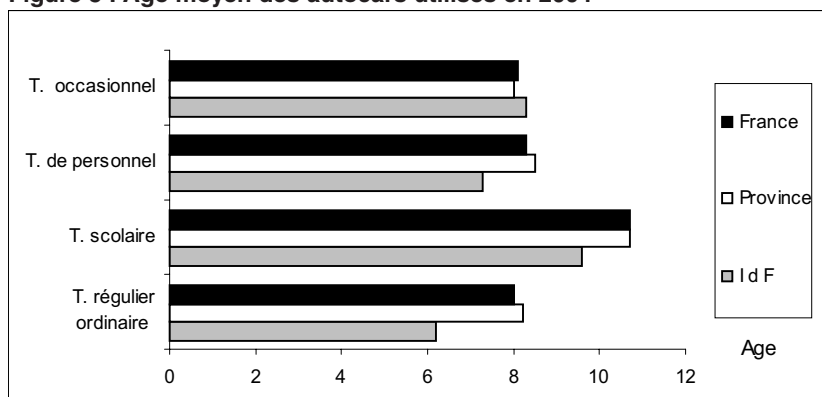


L'âge moyen des autocars utilisés connaît des variations selon la nature de service et la région. Pour l'année en cours, l'âge du parc est aux alentours de 8 ans pour les transports régulier ordinaire, de personnel et occasionnel mais de 10,7 ans pour le transport scolaire. Le parc est plus

jeune en Île-de-France (7,5 ans) qu'en province (9 ans). Le poids du transport scolaire, beaucoup plus faible en région parisienne qu'en province, n'explique qu'en partie cet écart. En effet, quelle que soit la nature de service, l'âge moyen du parc en Île-de-France est plus jeune

de 2 ans pour le transport régulier ordinaire et d'un an pour les transports scolaire et de personnel. En revanche il est légèrement plus élevé dans le transport occasionnel (figure 3).

Figure 3 : Âge moyen des autocars utilisés en 2004



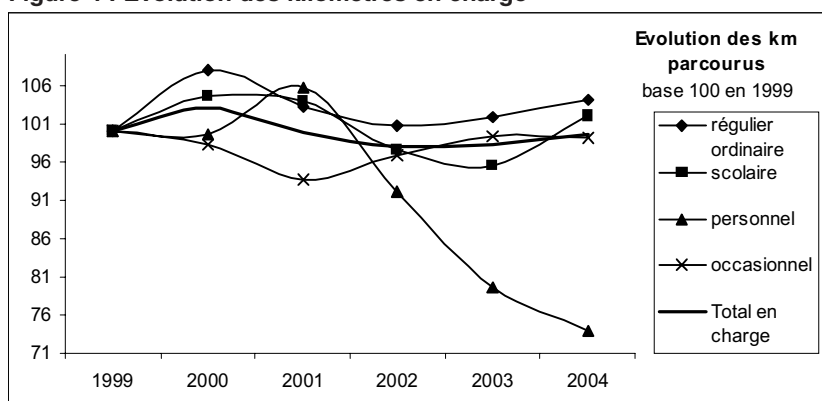
### Une croissance élevée du nombre de voyageurs en 2004

Le nombre de voyageurs transportés n'a cessé d'augmenter sur la période (+ 11 %) mais c'est surtout en 2004 que la croissance a été élevée. Entre 2003 et 2004, la hausse de près de 9 points dans le transport régulier est due surtout au transport scolaire et dans une moindre mesure au transport régulier interurbain ordinaire, le transport de personnel

poursuivant sa baisse. Dans le transport occasionnel, le nombre de voyageurs transportés pour des voyages de plus d'une journée diminue légèrement alors qu'il augmente de 12 % pour les excursions ainsi que pour le transport périscolaire et de clientèle. Sur la période 1999-2004, le nombre de kilomètres parcourus reste

inchangé alors qu'il augmente de 4 % dans le transport régulier interurbain ordinaire, de 2 % dans le scolaire et baisse de 26 % dans le transport de personnel. Dans le transport occasionnel (- 1 %), les voyages de plus d'une journée régressent de 14 % depuis 1999 à l'inverse des excursions d'une journée qui progressent de 12 % (figure 4).

Figure 4 : Évolution des kilomètres en charge



Dans le transport de personnel, les kilomètres en charge parcourus ainsi que les voyageurs transportés ont baissé de 26 % entre 1999 et 2004. La baisse est plus forte en Île-de-France qu'en province : diminution de moitié des kilomètres et des voyageurs contre un tiers en province. En 2004, la part du transport de personnel représente 4 % des voyageurs-kilomètres.

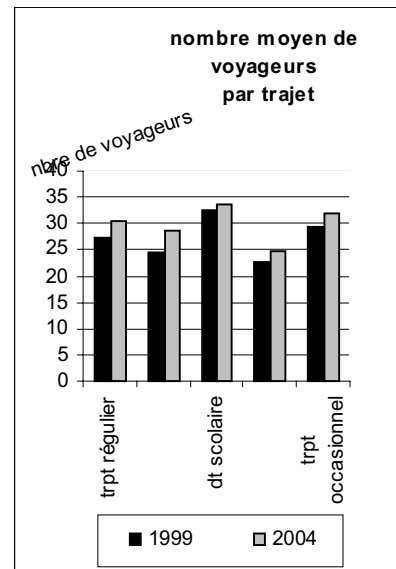
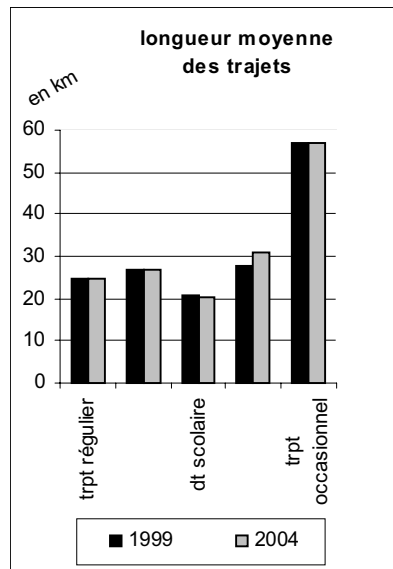
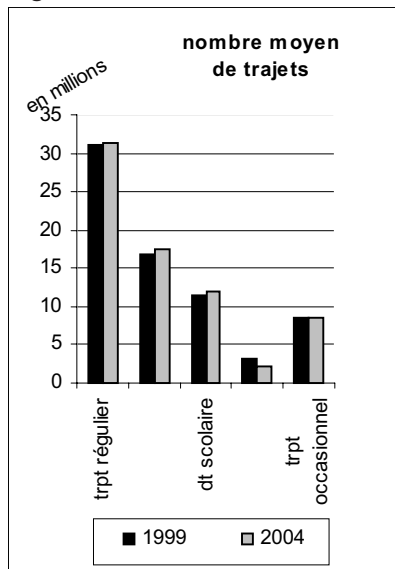
### Augmentation du nombre moyen de passagers par trajet

Entre 1999 et 2004, le nombre de trajets en charge (40 millions) et la longueur moyenne de ces trajets (31,5 km) n'ont pas varié, mais le nombre moyen de passagers par trajet en charge a progressé de 10 %, passant de 27,7 en 1999 à 30,6 en 2004. Cette augmentation, plus forte dans les transports réguliers que

dans l'occasionnel, l'est aussi davantage dans les seuls transports réguliers ordinaires. Le trajet moyen demeure également stable à 25 km pour le transport régulier en charge et à 70 km en moyenne pour l'excursion d'une journée. Par contre, sur la période, les trajets à vide ont augmenté, avec un

total de 336 millions de km en 2004, contre 295 millions en 1999. Au total, la part des trajets courts (moins de 10 km) est stable et représente 5,5 % de l'ensemble, celle des trajets de 100 km ou plus a perdu 3 points et ne représente plus que 23 % en 2004 (figures 5, 6 et 7).

Figures 5, 6 et 7



En voyageurs-kilomètres, l'activité progresse de 3,9 % de 1999 à 2004, essentiellement attribuable à la croissance observée entre 2003 et 2004 (+ 3,3 %). Cette progression de 3,3 % est tirée essentiellement par la croissance du nombre de voyageurs

transportés par trajet et celle des trajets. Le nombre de trajets augmente de 2,8 % et la longueur des trajets par type de service est stable. Néanmoins, la déformation de la structure des services au profit des services réguliers, plus courts, conduit à une

baisse prononcée de la longueur moyenne des trajets (- 5,3 %). En cinq ans le transport régulier interurbain ordinaire croît de 15,6 % et la part du transport régulier passe ainsi de 54,2 % à 56 % (en termes de voyageurs-kilomètres).

**La région Île-de-France est celle qui a le plus contribué à la croissance du transport régulier**

Entre 1999 et 2004, le transport régulier (mesuré en voyageurs-kilomètres) a crû de 7,4 % alors que le transport occasionnel stagnait (figures 8 et 9).

L'Île-de-France est la région qui a contribué le plus à la croissance du transport régulier suivie de la Picardie, PACA+Corse, l'Alsace et dans une moindre mesure la Haute-Normandie et les Pays de la Loire. A

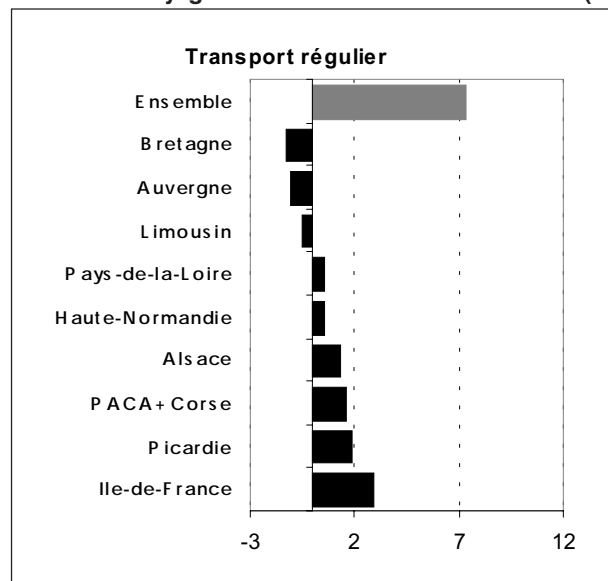
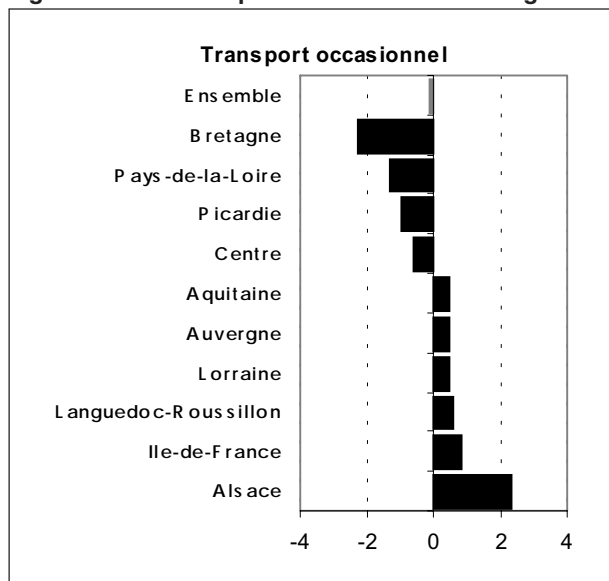
l'opposé, la Bretagne, l'Auvergne et le Limousin ont vu leur activité se réduire sur la période.

Concernant le transport occasionnel, l'Alsace arrive en tête pour sa contribution, suivie, mais d'assez loin, par l'Île-de-France, le Languedoc-Roussillon, la Lorraine, l'Auvergne et l'Aquitaine. A l'opposé, l'activité régresse en Bretagne mais aussi dans les Pays de la Loire, la Picardie

et dans la région Centre.

Compte-tenu de ces évolutions, le poids des régions s'est modifié quelque peu sur la période. Ainsi l'Alsace et l'Île-de-France ont gagné 1,5 points, la Picardie et PACA+Corse 0,5 points, pendant que la Bretagne perdait près de 2 points et la région Centre et les Pays de la Loire 0,5 points.

Figures 8 et 9 : Principales contributions des régions à la variation des voyageurs-kilomètres entre 1999 et 2004 (%)



Répartition selon la région du centre d'exploitation

## Évolution des indicateurs du transport par autocar entre 1999 et 2004

Ensemble du transport par autocar (France métropolitaine)	1 999	2 003	2 004	2004/2003 %
<b>Nombre total de kilomètres parcourus (en millions)</b>	<b>1 266,2</b>	<b>1 244,6</b>	<b>1 263,3</b>	<b>+ 1,5</b>
Transport régulier en charge	773,2	753,2	773,4	+ 2,7
Transport régulier interurbain ordinaire (2)	447,6	455,8	465,8	+ 2,2
Transport scolaire	237,3	227,1	242,4	+ 6,7
Transport de personnel	88,3	70,4	65,2	- 7,4
Transport occasionnel en charge	493,0	491,3	489,9	- 0,3
Transport occasionnel interurbain	432,8	435,0	435,1	0
- excursions d'une journée	242,5	258,8	271,0	+ 4,7
- voyages de plus d'une journée	190,2	176,2	164,1	- 6,9
Autres transports occasionnels (3)	60,2	56,4	54,8	- 2,9
<b>Nombre de kilomètres à vide</b>	<b>295,0</b>	<b>325,7</b>	<b>336,2</b>	<b>+ 3,2</b>
Transport régulier à vide	213,3	241,0	244,2	+ 1,3
Transport occasionnel à vide	81,7	84,7	91,9	+ 8,5
<b>Kilométrage total</b>	<b>1 561,2</b>	<b>1 570,2</b>	<b>1 599,5</b>	<b>+ 1,9</b>
<b>Nombre total de voyageurs transportés (en millions)</b>	<b>1 105,2</b>	<b>1 124,3</b>	<b>1 226,3</b>	<b>+ 9,1</b>
Transport régulier	851,7	878,2	953,6	+ 8,6
Transport régulier interurbain ordinaire (2)	410,8	474,2	500,2	+ 5,5
Transport scolaire	369,2	348,0	400,3	+ 15,0
Transport de personnel	71,7	56,0	53,1	- 5,2
Transport occasionnel	253,5	246,1	272,7	+ 10,8
Transport occasionnel interurbain	162,9	158,4	174,0	+ 9,8
- excursions d'une journée	129,9	130,6	146,5	+ 12,2
- voyages de plus d'une journée	33,0	27,8	27,5	- 1,1
Autres transports occasionnels (3)	90,6	87,7	98,7	+ 12,5
<b>Nombre total de voyageurs-kilomètres (1) (en millions)</b>	<b>40 863,4</b>	<b>41 096,7</b>	<b>42 471,7</b>	<b>+ 3,3</b>
Transport régulier	22 181,6	22 461,9	23 816,8	+ 6,0
Transport régulier interurbain ordinaire (2)	11 748,3	13 128,9	13 581,8	+ 3,4
Transport scolaire	8 118,7	7 485,7	8 513,3	+ 13,7
Transport de personnel	2 314,7	1 847,3	1 722,0	- 6,8
Transport occasionnel	18 681,8	18 634,7	18 654,9	+ 0,1
Transport occasionnel interurbain	17 333,7	17 331,3	17 284,7	- 0,3
- excursions d'une journée	9 223,5	9 871,1	10 215,9	+ 3,5
- voyages de plus d'une journée	8 110,2	7 458,2	7 068,8	- 5,2
Autres transports occasionnels (3)	1 348,1	1 303,5	1 370,2	+ 5,1

Source : DAEI-SESP, enquête permanente sur l'utilisation des véhicules de transports en commun de voyageurs (TRV)

- 1 Ces chiffres correspondent au calcul suivant pour chaque parcours effectué : produit du nombre de voyageurs transportés par la distance qu'ils auraient parcourue s'ils avaient effectué des trajets complets. On estime généralement que, dans le transport occasionnel, un voyageur effectue la totalité du trajet tandis que, dans le transport régulier, un trajet moyen correspond à 75 % du trajet complet.
- 2 Y compris transport régulier à la demande et transport régulier international.
- 3 Transport périscolaire et transport de clientèle.

Les résultats présentés ci-dessus sont issus de l'enquête sur l'utilisation des véhicules de transport en commun (TRV) réalisée par le ministère depuis 1978 et concernent le transport des voyageurs par autocars \*. Cette enquête est effectuée par sondage à partir du fichier des cartes grises (fichier central des automobiles), auprès des détenteurs de véhicules de 10 places assises ou plus (y compris le conducteur) et de moins de 26 ans. Le champ de l'enquête TRV porte également sur les autobus d'Ile-de-France, à l'exception de ceux de la RATP. Il exclut les autobus de province, couverts aussi par une autre source statistique. Pour chacun des véhicules de l'échantillon de l'enquête TRV, l'interrogation porte sur l'utilisation pendant une semaine de référence. L'unité de collecte est donc le véhicule-semaine. Pour tenir compte de la saisonnalité des transports, l'échantillon est réparti sur l'ensemble des semaines de l'année.

\* Cf. Les résultats détaillés de l'enquête : Les transports par autocars en 2004, prochainement sur le site.  
<http://www.statistiques.equipement.gouv.fr>

### Pour en savoir plus :

Jacques QUÉDEVILLE - Tél : 02 35 68 88 42  
Dominique FRANÇOIS - Tél : 01 40 81 17 37  
Mél : jacques.quevedille@equipement.gouv.fr  
Mél : dominique-a.francois@equipement.gouv.fr  
<http://www.equipement.gouv.fr/statistiques>