



Véhicules de transport routier et gaz à effet de serre en Midi-Pyrénées



Financement, territoires et projets
Énergie et climat
Développement durable
Prévention des risques
Infrastructures, transports et logement

**Présent
pour
l'avenir**



Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
Midi-Pyrénées

Mai 2009

Véhicules de transport routier et gaz à effet de serre



I n t r o d u c t i o n

A l'issue du Grenelle de l'environnement, la France a retenu un objectif de division par quatre de ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050. Le Conseil européen a fixé une première étape pour 2020 et le parlement européen a donné son feu vert au paquet « changement climatique » :

- réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre ou 30 % en cas d'engagements d'autres pays industrialisés,
- baisse de 20 % de la consommation d'énergie,
- proportion de 20 % des énergies renouvelables dans la consommation d'énergie.

Entre 1990 et 2005, les émissions brutes françaises de gaz à effet de serre (GES) se sont réduites de 2% ; dans la même période, les émissions des transports ont augmenté (avec une stabilisation ces dernières années due majoritairement au renchérissement des carburants), comme celles des bâtiments. La part de ces deux secteurs dans le total des émissions de GES françaises s'est accrue. En France, les bâtiments produisent aujourd'hui 19% des émissions totales de GES et les transports 26%. Réduire efficacement les émissions de GES nécessite donc d'agir prioritairement sur ces deux secteurs dont la part est importante et croissante dans les émissions totales.

Pour contenir ou réduire les émissions de gaz à effet de serre des transports, deux pistes se présentent :

- d'une part l'amélioration technique du parc de véhicules (meilleure efficacité énergétique des véhicules, véhicules alternatifs, autres carburants). Aujourd'hui, 83% des déplacements de personnes se font en voiture, 10% en train, et 1.5% en avion. En ce qui concerne le transport de marchandises, la route assure 86% des trafics. Le gouvernement a annoncé le 9 octobre 2008 le lancement d'un plan de 400 millions d'euros destiné à favoriser la recherche et le développement des «véhicules propres», électriques ou hybrides.
- d'autre part la maîtrise de l'utilisation des véhicules (covoiturage, auto-partage, réduction des déplacements) et le développement d'une offre de transport alternative émettant moins de gaz à effet de serre (transports en commun, train, marche à pied), notamment au travers d'une nouvelle répartition des investissements en matière d'infrastructures.

Ce document propose un éclairage sur les caractéristiques du parc de véhicules en Midi-Pyrénées. Un autre paraîtra en 2009 et traitera des usages des différents modes de transport dont la voiture.



Sommaire

Les émissions de gaz à effet de serre dues aux transports : page 1

Les voitures particulières : page 5

Les véhicules utilitaires : page 10



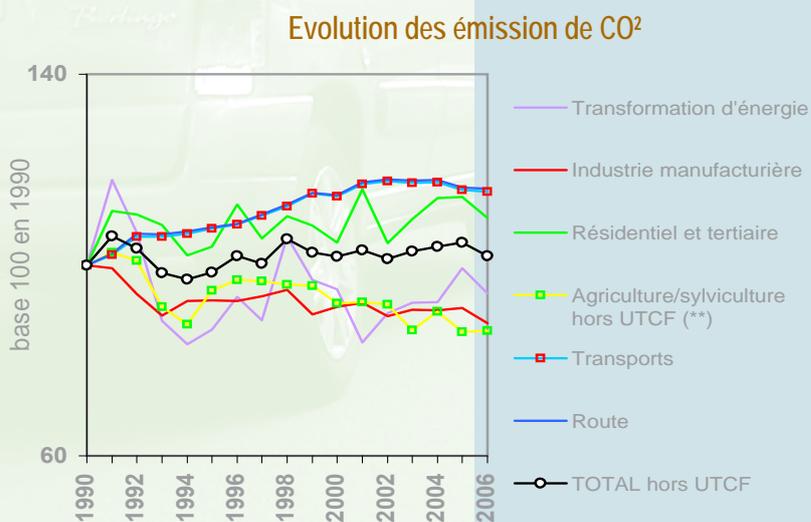
Les émissions de gaz à effet de serre dues aux transports

Les émissions de gaz à effet de serre des secteurs du transport et du résidentiel ont augmenté en France au cours des 20 dernières années

En France, les émissions de gaz à effet de serre (GES) - tous secteurs d'activité confondus - ont peu évolué depuis 20 ans (elles ont baissé de 0,3% par an).

Pourtant, deux secteurs présentent une évolution opposée à cette tendance : le secteur des transports, notamment routiers et le secteur résidentiel et tertiaire. Les autres secteurs sont parvenus à maîtriser ou réduire leurs émissions.

Les émissions dues au transport ont augmenté de 1,1% par an depuis 20 ans (+0,8% pour le résidentiel-tertiaire). Elles semblent se stabiliser depuis 3-4 ans.



Sources : comptes des transports 2007 - MEEDDAT

** UTCF : Utilisation des terres, leur changement et la forêt

Le secteur des transports est responsable de 26% des émissions de gaz à effet de serre en quasi totalité du fait des modes routiers

Le secteur des transports produit la plus grande part des gaz à effet de serre, devant l'industrie et le résidentiel-tertiaire ou l'agriculture.

Le mode de transport routier est responsable de la quasi totalité des émissions dues aux transports : il génère 24% des émissions de GES (26% des émissions totales sont dues aux transports) et 34% des émissions de CO2 (36% des émissions totales sont dues aux transports).

Le CO2 est le principal gaz à effet de serre ; d'autres interviennent comme le méthane (CH4), le protoxyde d'azote (NO2), les gaz fluorés (CFC et PFC, SF6, CF4).

Emissions de CO2 et consommation de carburant sont étroitement liés.

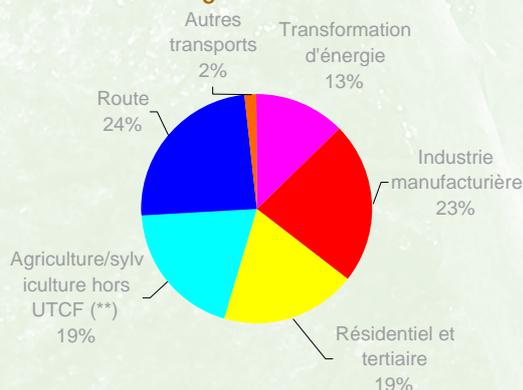


Les véhicules utilitaires légers et les poids lourds sont source de 45% des émissions de CO2 dues aux transports routiers

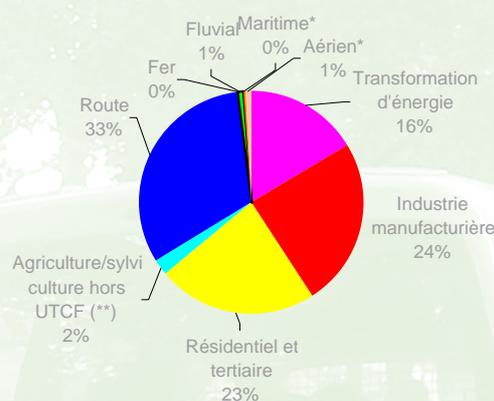
Alors qu'elles représentent 75% du trafic sur les routes (mesuré en véhicules-kilomètres), les voitures particulières sont à l'origine de 55% des émissions de CO2.

Les poids lourds, qui sont peu nombreux (7% des véhicules-kilomètres), sont responsables de 28% des émissions et les véhicules utilitaires légers (18% des véhicules) sont à l'origine de 17% des émissions.

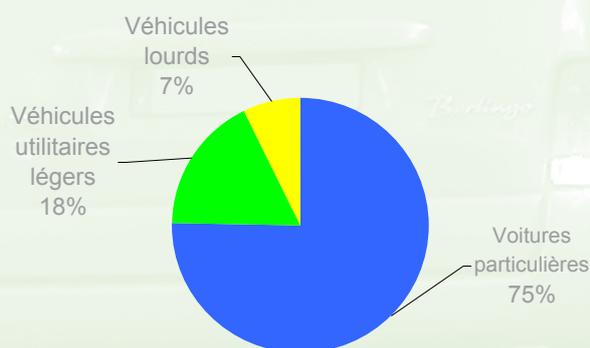
Emission de gaz à effet de serres en 2006



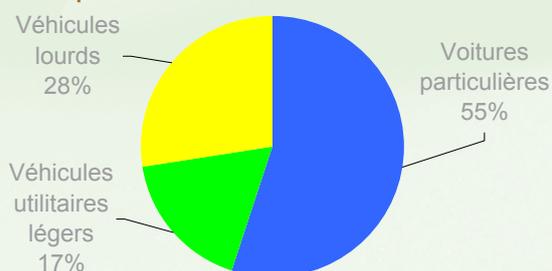
Emission de CO2 en 2006



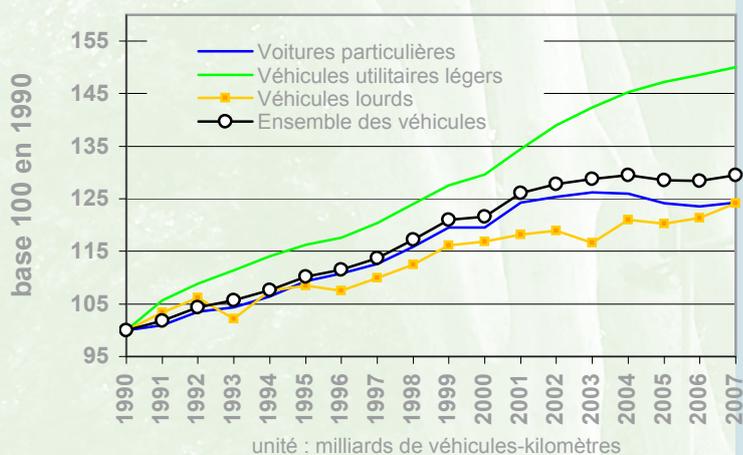
Répartition de la circulation en 2007



Répartition des émissions de CO2 en 2007



Evolution du trafic routier



Sources : comptes des transports 2007 - MEEDDAT

La circulation dans son ensemble s'est stabilisée depuis 2003 à l'exception du trafic des utilitaires légers

Alors que la croissance du trafic s'élevait à 2% par an depuis 1990, elle semble stabilisée depuis 2003 (+1,5% entre 1990 et aujourd'hui).

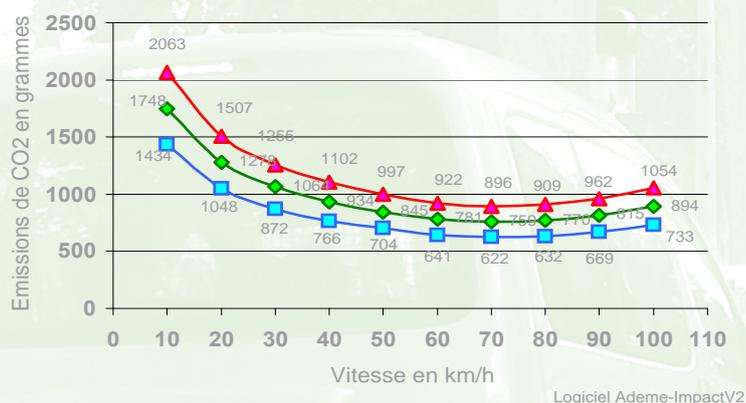
Le trafic des voitures particulières (75% de l'ensemble des véhicules-kilomètres sur les routes) présente une évolution inférieure à l'ensemble du trafic et se stabilise depuis 2003 malgré l'accroissement du parc de véhicule, la distance moyenne parcourue par une voiture tend à se réduire.

Le trafic poids lourds a augmenté de 1,5% par an depuis 2003 d'une manière assez régulière et sans marquer de pause dans la dernière période. Le trafic occasionné par les poids lourds étrangers a, quant à lui, très fortement augmenté (+6% par an).

Le trafic des utilitaires légers a constamment augmenté, nettement plus vite que l'ensemble du trafic (+2,8% par an).



Emission de CO2 en gramme par kilomètre d'un poids lourd en fonction de sa vitesse (2006)



Logiciel Ademe-ImpactV2

- Emission CO2 avec taux de charge 0%
- ◆ Emission CO2 avec taux de charge 50%
- ▲ Emission CO2 avec taux de charge 100%

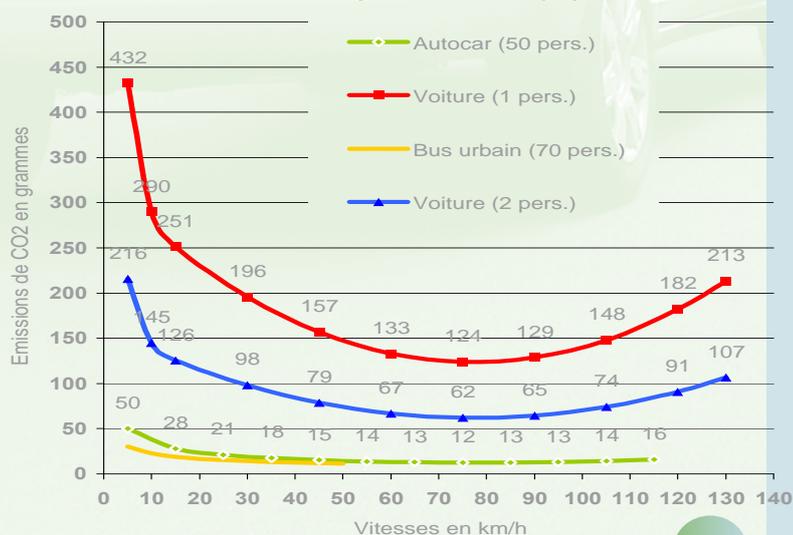
Sources : logiciel IMPACT - ADEME version 2.0

Les émissions sont liées à la vitesse

Les moteurs des véhicules ont leur meilleur rendement autour de 80 kilomètres-heure pour les voitures et 70 kilomètres-heure pour les poids lourds : les encombrements sont donc source de sur-émission.



Emission de CO2 en grammes par voyageur/km





Les voitures particulières

Depuis 20 ans le parc de voitures s'est accru de 30% dans la région

La région Midi-Pyrénées compte 1,5 million de voitures particulières (31 millions en France).

La Haute-Garonne regroupe 640 000 voitures soit 43% des voitures de la région : en 20 ans le parc a augmenté de 46%.

Avec 196 000 voitures particulières, le Tarn possède le second parc de la région (13% du parc) : il a augmenté moins fortement que la moyenne régionale.

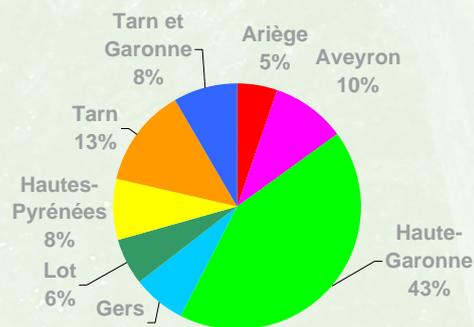
L'Aveyron a un parc de 145 000 voitures en hausse de 15% depuis 20 ans.

Le parc de voitures des Hautes-Pyrénées atteint 124 000 voitures : sa croissance depuis 20 ans est la plus faible de la région.

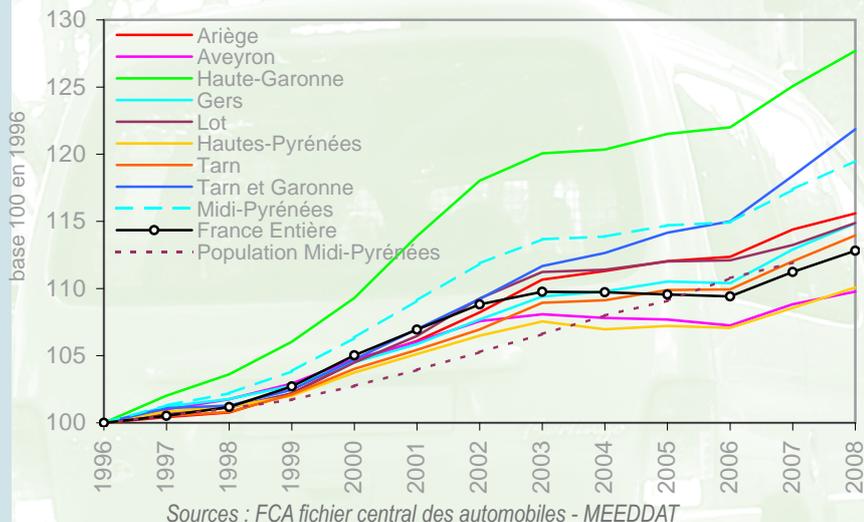
Tarn et Garonne, avec 123 000 voitures, présente une des plus forte croissance régionale (+32% depuis 20 ans).

Depuis 2003, la croissance du parc s'est fortement ralentie.

Répartition du parc de voitures



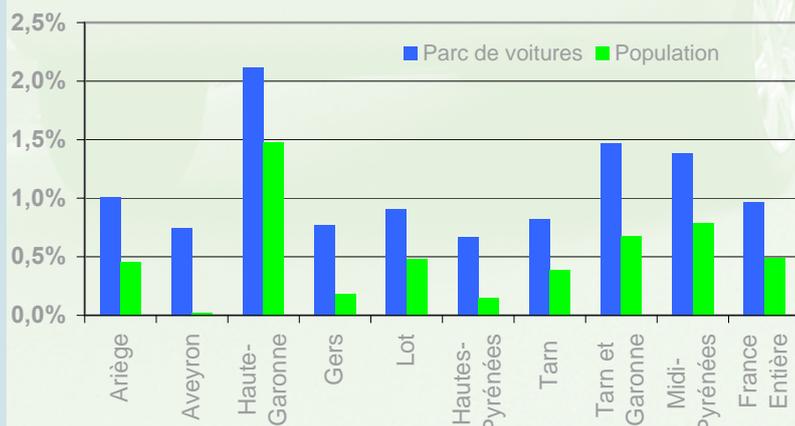
Parc de voitures au 1er janvier



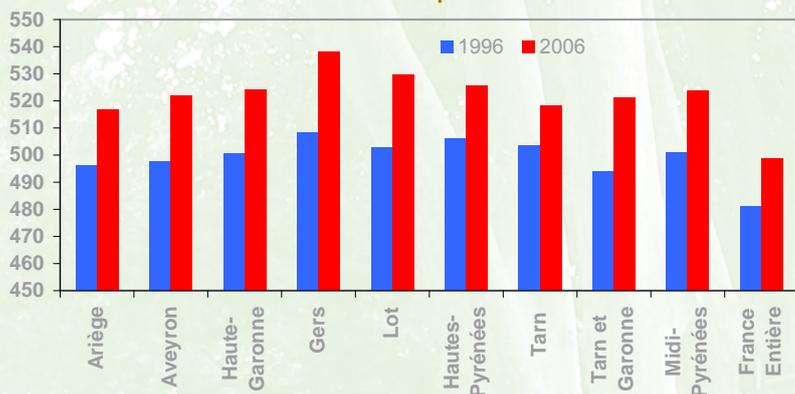
La croissance du parc est corrélée à celle de la population: elle est plus forte en Midi-Pyrénées qu'au niveau national

En France le parc de voiture s'est accru de 1% par an depuis 20 ans. En Midi-Pyrénées, la croissance du parc est plus élevée (+1,4% par an) : elle dépasse le taux de croissance national en Ariège (+1,1%) et en Tarn et Garonne (+1,5%). La Haute-Garonne, de par son attractivité, l'étalement urbain, la jeunesse de sa population et la

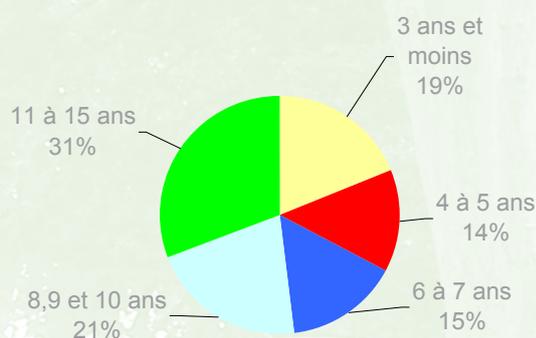
Evolution annuelle du parc de voitures et de la population depuis 1990



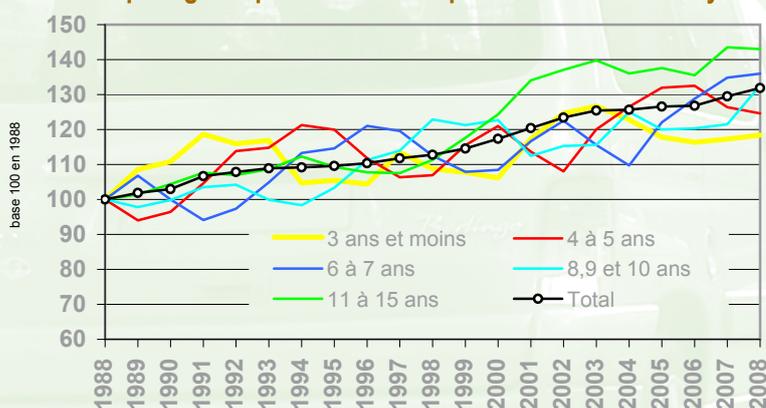
Nombre de voitures pour 1000 habitants



Répartition du parc de voitures selon âge



Evolution par âge du parc de voitures particulières de Midi-Pyrénées



décohabitation, présente un taux de croissance double du niveau national (+2%).

Durant cette période, la population a cru de 0,5% par an en France et de 0,8% en Midi-Pyrénées, le parc de voitures a ainsi augmenté presque 2 fois plus vite que la population aussi bien dans la région que France entière.

En Midi-Pyrénées, on compte une voiture pour 2 habitants.

Le parc de voitures vieillit

En Midi-Pyrénées, le parc de 11 ans et plus est passé de 28% de l'ensemble à 30-31% depuis 2000.

Inversement, le parc récent (3 ans et moins) ne représente plus que 19% du parc contre plus de 21% dans les années 1990.

En France, ce phénomène est plus accentué : le parc ancien est passé de 25% à 30%.

La Haute-Garonne dispose du parc le plus jeune avec 21% des véhicules qui ont 3 ans au plus et 29% âgés de plus de 10 ans (comme dans les autres départements de la région, le vieillissement du parc est perceptible).

... mais les vieux tacots d'aujourd'hui ne sont plus les vieux tacots d'antan

Les véhicules de 11 ans et plus comptabilisés en 1998 ne bénéficiaient d'aucune norme anti-pollution. La norme Euro 0 a été introduite avec les véhicules mis en service en 1988.

Pour une bonne part, les véhicules qui ont dépassé 10 ans en 2008, sont aux normes Euro 1 ou 2.

Les normes Euro font référence aux polluants (oxydes d'azote, monoxyde de carbone, particules, composés organiques volatils) et pas aux émissions de gaz à effet de serre comme le CO2.

Applicables aux véhicules neufs mis sur le marché, les normes Euro ont été introduites pour les voitures en 1993 (généralisation du pot catalytique pour les voitures à essence) et en 1988 pour les poids lourds (norme Euro 0).

La norme Euro 4 s'applique pour les voitures neuves vendues aujourd'hui.

En 2011, la norme Euro 5 consacrera la généralisation des filtres à particules pour les véhicules diesel.

Le parc de voitures met 18 ans pour se renouveler en totalité

Le taux de renouvellement du parc (immatriculations neuves de l'année / parc au 1er janvier) est plus faible en région Midi-Pyrénées (5,5%) qu'en France (6,7%). Il dépasse la moyenne régionale en Haute-Garonne (6,1%) et en Hautes-Pyrénées (5,4%).

Depuis 20 ans, il a plutôt tendance à baisser et donc le parc vieillit.

7 voitures sur 10 ont une puissance comprise entre 5 et 7 chevaux

Les voitures de 5 et 6 chevaux représentent plus de la moitié des voitures.

Les voitures de 6 chevaux sont les plus nombreuses (27% de l'ensemble des voitures).

Dans la région, les voitures sont de plus petite cylindrée que France entière : c'est notamment le cas dans les départements hormis la Haute-Garonne.

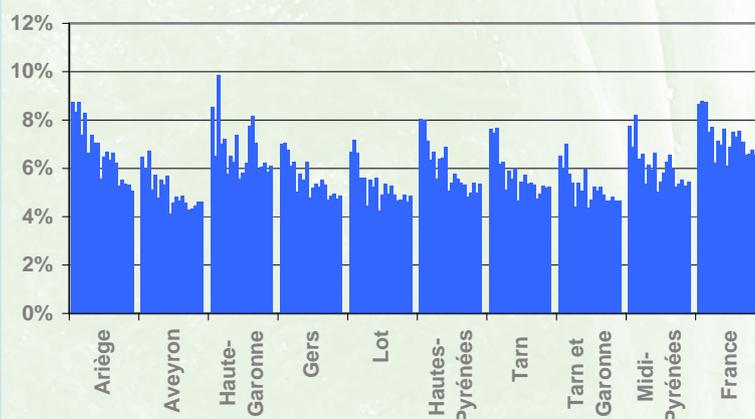
En Midi-Pyrénées, moins de petites voitures, plus de moyennes, envolée des très grosses cylindrées

Le parc de voitures de 4 chevaux et moins a baissé sensiblement depuis 2000 ainsi que les voitures de 9 chevaux.

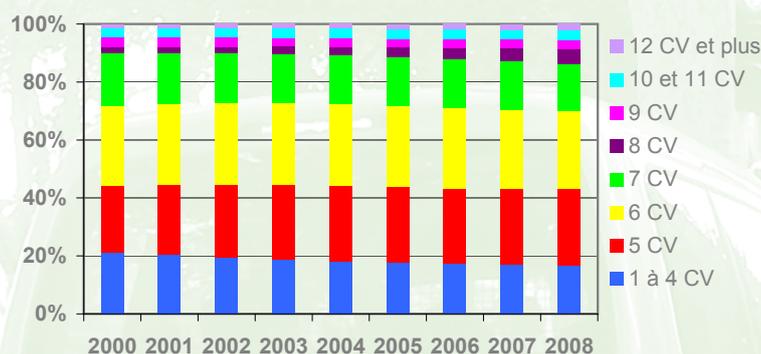
Le nombre de voitures de 7 chevaux (qui représentent 17% des voitures) a peu évolué : il est resté quasiment stable sur la période.

Les autres catégories de voitures ont fortement évolué : les voitures de 5 chevaux ont augmenté d'un quart et les voitures de 10 chevaux et plus ont fortement augmenté mais elles ne représentent que 5% des voitures environ.

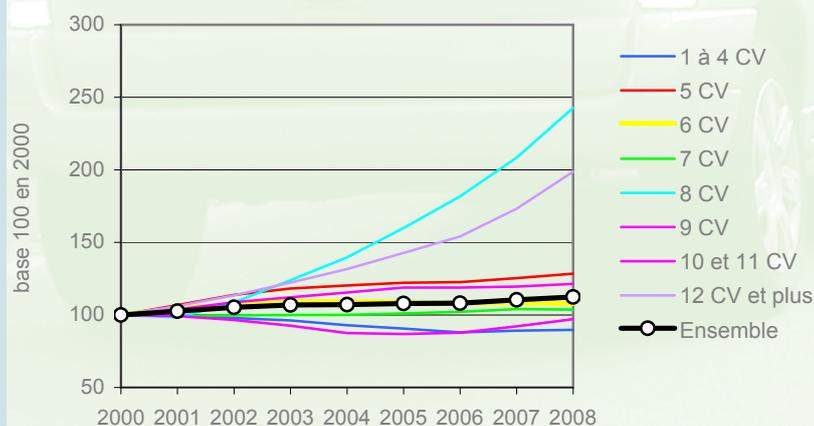
Taux de renouvellement du parc de voitures particulières depuis 1988



Répartition de voitures particulières selon la puissance fiscale



Evolution du parc de voitures particulières selon la puissance fiscale



Puissance fiscale

La puissance fiscale dépend de la valeur normalisée d'émission de dioxyde de carbone (CO2) en grammes/km et de la puissance maximale du moteur en Kw.

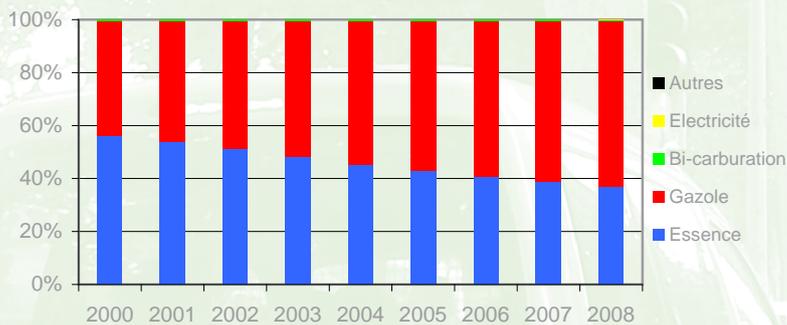
$$Pa = (CO2/45) + (P/40)**1,6$$

Exemple :

Une voiture développant 130 Kw (180 ch) et 232 g/km de CO2, aura une puissance fiscale de 11,75 arrondi à 12 CV.



Répartition des voitures par source d'énergie en Midi-Pyrénées



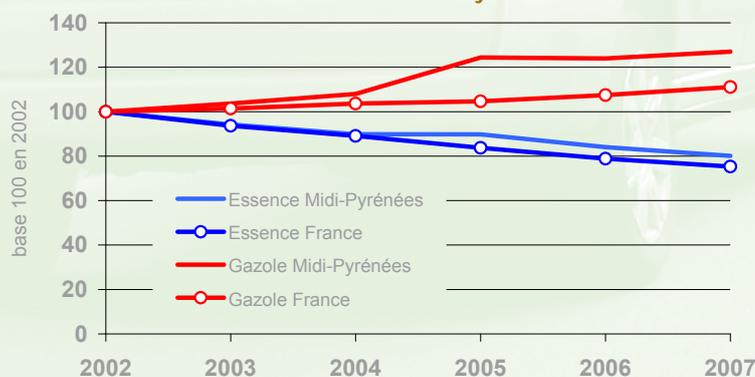
Le parc de voitures se diésélise à toute pompe

Le parc de voitures à essence a perdu un quart de ses effectifs depuis l'an 2000.

Durant cette période, le parc de voitures fonctionnant au gazole a augmenté de moitié. Désormais, les voitures au gazole représentent plus de 60% du parc en Midi-Pyrénées, en particulier dans les départements ruraux.

France entière et en Haute-Garonne, le parc de voitures gazole est voisin de 55-56% du parc.

Evolution de la consommation de carburants en France et en Midi-Pyrénées



Alors qu'en 1988, seulement 25% des voitures neuves vendues dans l'année roulaient au gazole, elles sont majoritaires depuis le tournant des années 2000 et aujourd'hui, elles représentent 3 quart des voitures neuves vendues. Aussi, la consommation de supercarburants a-t-elle déclinée au profit du gazole participant ainsi à la réduction de certaines familles de polluants tout en favorisant d'autres.

Les sources d'énergie autres que l'essence ou le gazole peinent à percer

Les voitures à source d'énergie hybride ou électrique représentent moins de 1% du parc automobile.

Même si leur nombre a augmenté de 40% depuis 2000, il atteint à peine 10 000 véhicules dont l'immense majorité est constituée de véhicules à double carburant.

Les voitures sont moins gourmandes...

La consommation moyenne des voitures a baissé de plus de 1% par an (en moyenne, une voiture consomme 6,8 litres aux 100 kilomètres) ; cela provient du changement de structure du parc et de la place croissante occupée par les véhicules diesel, de la part de la circulation effectuée en ville et du comportement du conducteur : la consommation des voitures à essence a baissé de 0,8% par an, marquant le progrès technique des moteurs et de 0,3% pour les voitures diesel.

La faiblesse de ces améliorations s'explique par un alourdissement des véhicules et par l'introduction d'équipements augmentant la consommation : l'introduction du pot catalytique en 1993 conduit à une sur-consommation d'environ 8% et la climatisation a entraîné une hausse de 5% de la consommation unitaire.

.... elles roulent moins

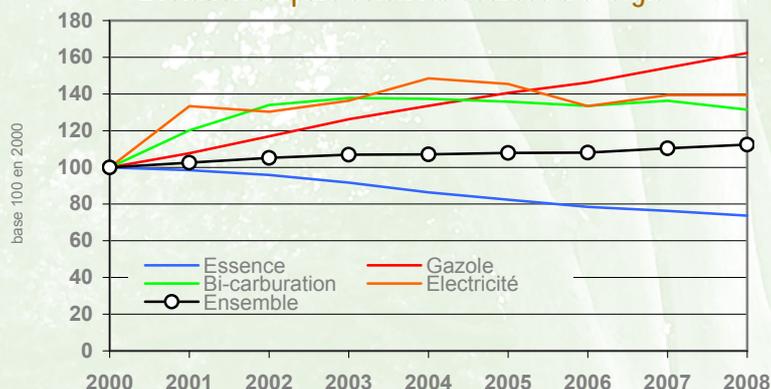
Une voiture particulière roule en moyenne 13 000 kilomètres par an : un peu moins de 10 000 kilomètres pour une voiture à essence, 16 500 pour une voiture diesel.

Depuis 15 ans, la distance moyenne recule régulièrement. La modification de la structure du parc et sa diésélisation croissante conduit à une faible baisse globale (-0,3% par an) ; le parcours moyen effectué par une voiture à essence baisse de 1,5% par an depuis 1990, un peu moins que celui des voitures diesel (-1,7%).

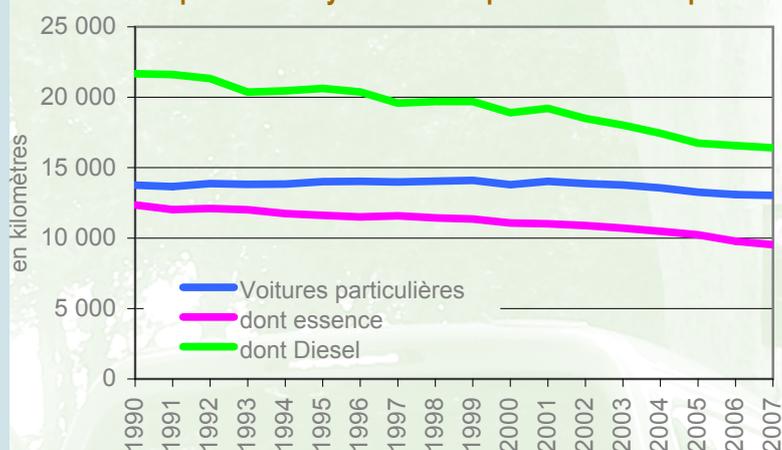
.... mais elles sont de plus en plus nombreuses

cependant, ces tendances à la baisse de l'usage et des consommations sont contrecarrées par le fort développement du parc.

Evolution du parc selon les sources d'énergie

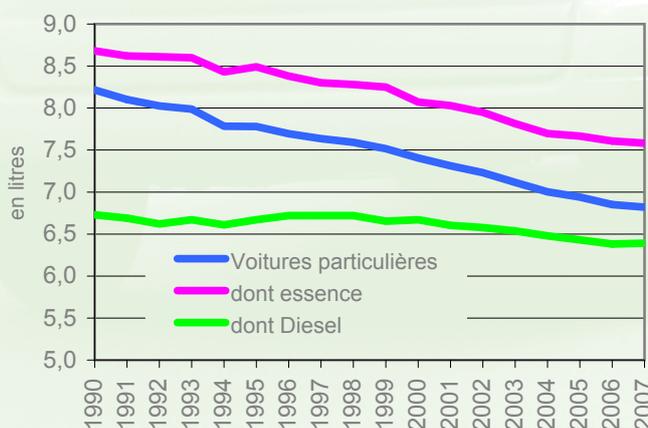


Evolution des parcours moyens annuels pour les voitures particulières



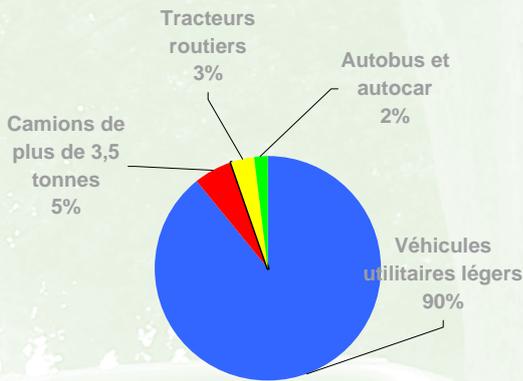
Sources : comptes des transports 2007 - MEEDDAT

Evolution des consommations moyennes en carburant des voitures



Les véhicules utilitaires

Parc de véhicules utilitaires en 2008



Sources : FCA fichier central des automobiles - MEEDDAT

Véhicule utilitaire léger (VUL) :

camions et camionnettes de charge utile inférieure à 3 tonnes

Poids lourds (PL) :

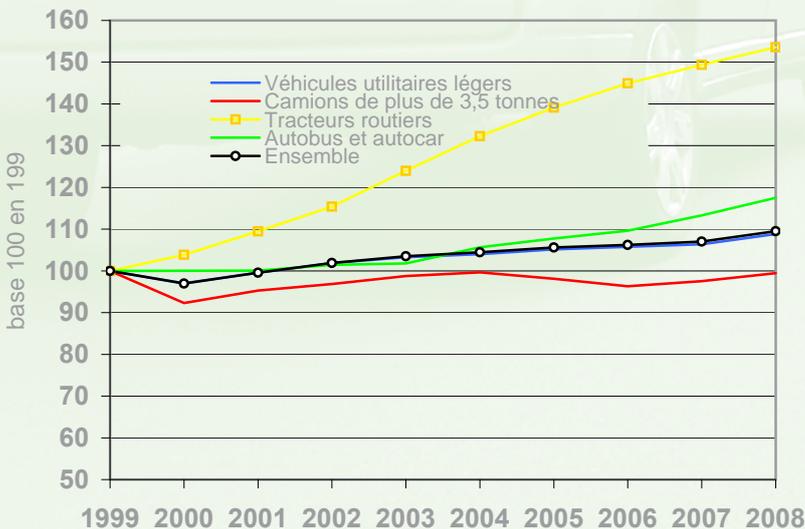
camions de plus de 3.5 tonnes de Ptac (Poids total autorisé en charge) et tracteurs routiers.

Midi-Pyrénées compte 272 000 véhicules utilitaires en 2008

La plupart d'entre eux sont des véhicules utilitaires légers (90% du parc). Le nombre de camions de plus de 3,5 tonnes est d'environ 15 000. Les tracteurs routiers - un tracteur routier est une partie de l'ensemble "semi-remorque" - (9 400 véhicules) ont fortement augmenté durant les dernières années, notamment avec l'introduction des nouvelles norme Euro dans la période récente. On dénombre 94 000 autobus et autocars.



Evolution du parc de véhicules utilitaires en 2008



Le parc d'utilitaires a augmenté de plus de 20 000 unités depuis 10 ans

Le parc d'utilitaires a augmenté d'1% par an depuis 1999, plus fortement qu'au niveau national (+0,6%).

Les véhicules utilitaires légers (qui représentent 90% du parc) ont augmenté de 0,9% par an.

Le parc de camions de plus de 3,5 tonnes est resté stable sur la période.

Les tracteurs routiers affichent la plus forte croissance avec +5% (4% en France) et les autobus et autocar augmentent de 2% par an (+1,2% en France).

Les caractéristiques du parc :

.....des camions



Le parc de camions de plus de 3,5 tonnes est stable depuis 1999 alors qu'il baisse au niveau national

Le parc de camions de plus de 3,5 tonnes se monte à 15 000 véhicules en 2008. Il est resté stable depuis 1999 (-0,1% par an).

En France, le parc a baissé (-1,5%).

Croissance des camions les plus lourds et baisse des autres

La croissance du parc porte sur les véhicules les plus lourds : véhicules de 21 à 26 tonnes et surtout les plus de 26 tonnes de Ptac (ils représentent 30% du parc des camions).

Les camions de 11 à 19 tonnes (49% du parc) reculent de 1% par an alors que les véhicules de moins de 11 tonnes reculent de 6 à 8% par an selon leur tonnage.

En Midi-Pyrénées, les camions sont plus vieux que dans le reste de la France

Le parc de camions est plus ancien en Midi-Pyrénées : les camions de plus de 10 ans sont plus nombreux qu'en France (27% contre 25%).

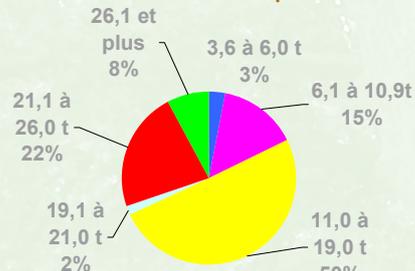
Parmi les véhicules de 19 à 21 tonnes, plus de la moitié a dépassé 10 ans d'âge.

Les camions les plus récents sont les plus lourds : 45% des camions de plus de 26 tonnes ont moins de 3 ans et 28% des camions de 21 à 26 tonnes.

Le parc se renouvelle en 13 ans

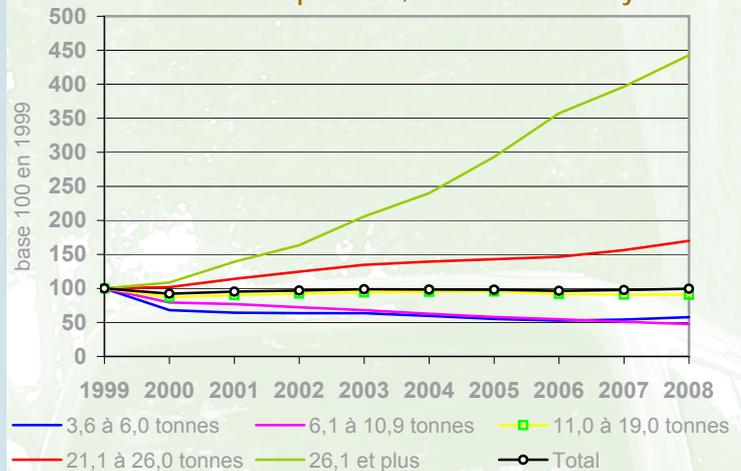
Depuis 2 ans, le taux de renouvellement des camions de plus de 3,5 tonnes s'est redressé : il se monte actuellement à 8% soit un renouvellement complet en 13 ans (les acquisitions de véhicules neufs se sont accélérées au cours des dernières années).

Parc des camions de plus de 3,5 tonnes

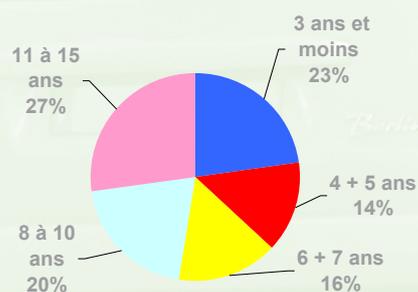


Sources : FCA fichier central des automobiles - MEEDDAT

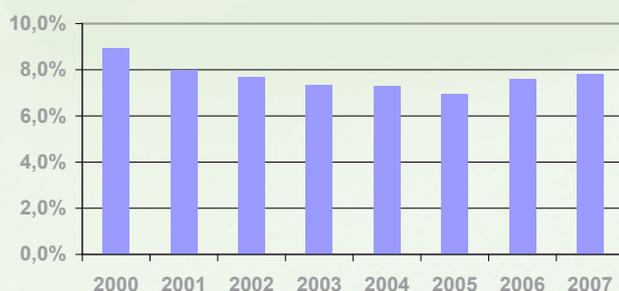
Parc des camions de plus de 3,5 tonnes en Midi-Pyrénées



Parc des camions de plus de 3,5 tonnes par âge



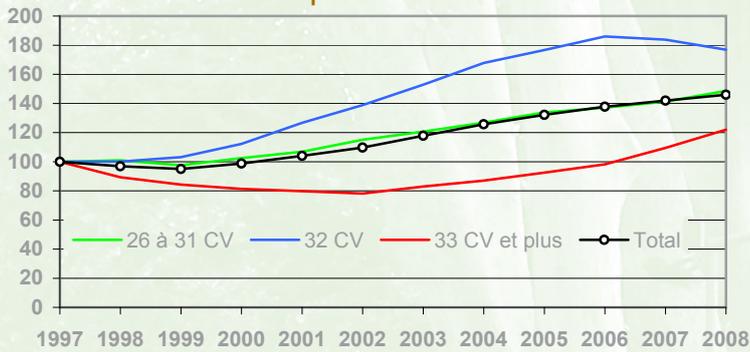
Taux de renouvellement des camions de plus de 3,5 tonne



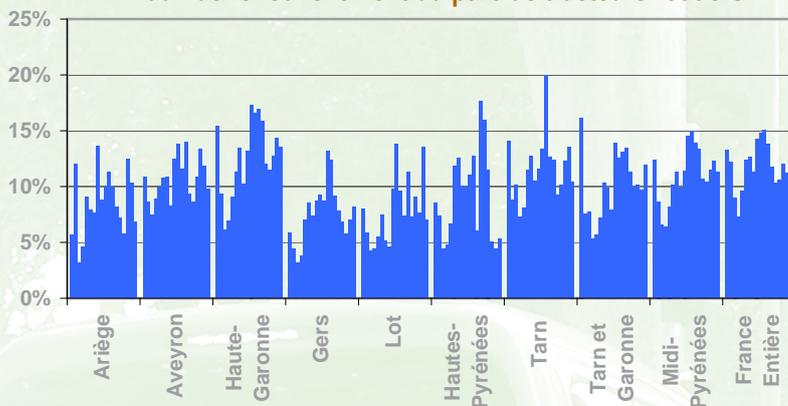


.....des tracteurs

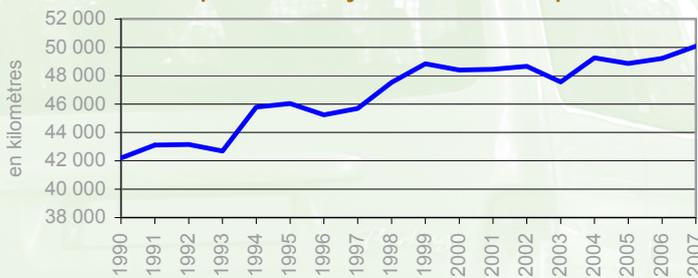
Evolution du parc de tracteurs routiers



Taux de renouvellement du parc de tracteurs routiers

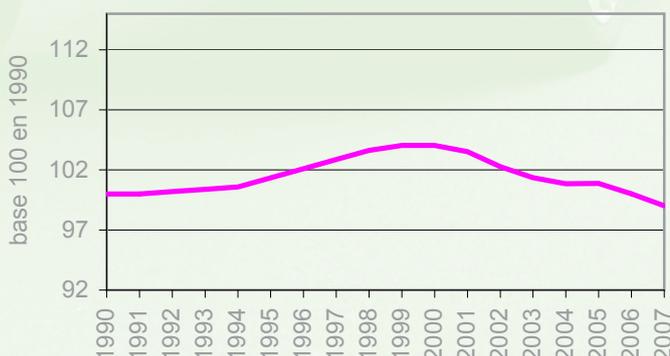


Evolution des parcours moyens annuels des poids lourds



Sources : comptes des transports 2007 - MEEDDAT

Evolution des consommations moyennes des poids lourds en carburant



Forte hausse du parc de tracteurs

Le parc de tracteurs routiers (9 500 véhicules) a augmenté de 5% par an sur la région depuis 1999, alors que France entière il augmentait de moins de 4%. Les tracteurs de 32 chevaux présentent la plus forte croissance annuelle avec +6%.

Le parc de tracteurs routiers se renouvelle rapidement

En 9 ans, le parc de tracteurs se renouvelle en totalité. En Haute-Garonne, le parc se renouvelle encore plus vite, en moins de 8 ans. Parmi les camions et utilitaires, les tracteurs routiers sont les véhicules connaissant le renouvellement le plus rapide.

Les poids lourds parcourent plus de 50 000 kilomètres par an

En 20 ans, la distance moyenne parcourue par un poids lourd a augmenté de 20%. Bien que les échanges se soient considérablement développés durant cette période, l'externalisation de la fonction transport a permis de rationaliser l'organisation des transports, d'améliorer le taux de chargement des véhicules et de réduire les retours à vide.

Le progrès technique concourt également à la réduction des émissions unitaires, les flottes de tracteurs routiers sont fréquemment remplacées.

La consommation moyenne des poids lourds a peu évolué

Depuis 1990, la consommation des poids lourds a baissé de seulement 0,1% par an ; elle est de 35,9 litres aux cent kilomètres.



....des véhicules utilitaires légers



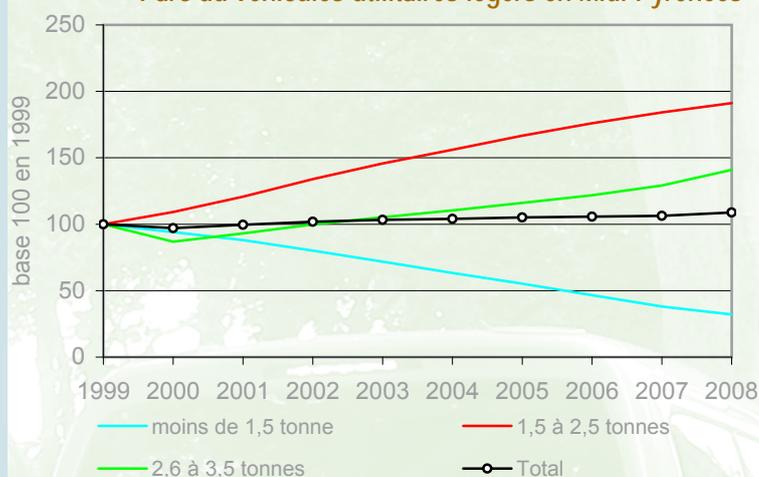
Le parc de véhicules utilitaires légers a augmenté de 0,9% par an depuis 1999, moitié plus vite qu'au niveau national

Le parc de véhicules utilitaires légers se monte à 243 000 véhicules en 2008. Il est en hausse régulière depuis 1999 : il a progressé de 10%.

En France, le parc a augmenté moins rapidement (+0,6%).

La croissance du parc porte sur les véhicules de plus de 1,5 tonnes de poids total en charge autorisé (Ptac), notamment entre 1,5 et 2,5 tonnes (55% du parc) alors que les plus légers (moins de 1,5 tonne soit 13% du parc) reculent.

Parc du véhicules utilitaires légers en Midi-Pyrénées



Sources : FCA fichier central des automobiles - MEEDDAT

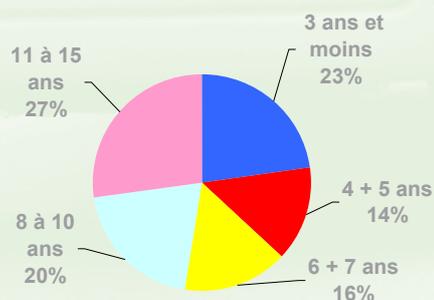
Les véhicules utilitaires légers sont plus âgés en Midi-Pyrénées qu'en France

En Midi-Pyrénées, 27% des véhicules ont plus de 10 ans contre 25% au niveau national.

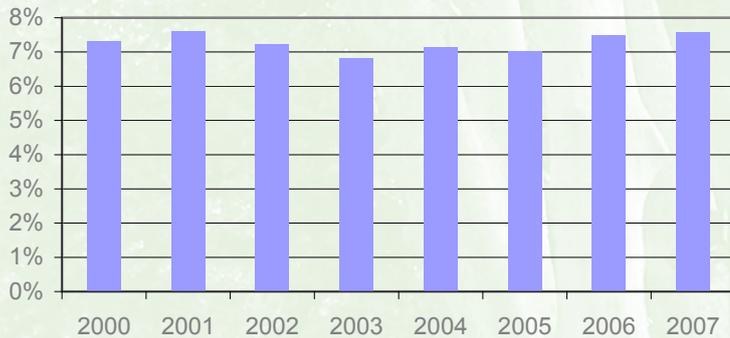
Les véhicules les plus récents sont 23% dans la région contre 26% en France.

Ce sont les véhicules de moins de 1,5 tonne qui sont les plus vieux (les trois quarts ont plus de 10 ans – 70% au niveau national).

Parc du véhicules utilitaires légers par âge



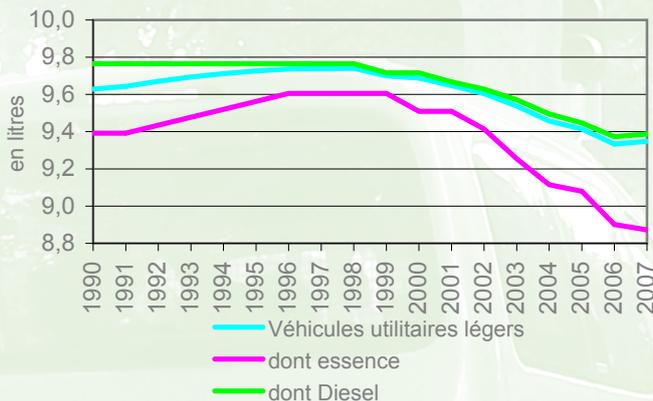
Taux de renouvellement des véhicules utilitaires légers



Le parc des véhicules utilitaires légers se renouvelle en 13 ans

Les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'année représentent entre 7 et 8% du parc total. France entière, le taux de renouvellement est plus élevé (8%).

Evolution des consommations moyennes en carburant des véhicules utilitaires légers

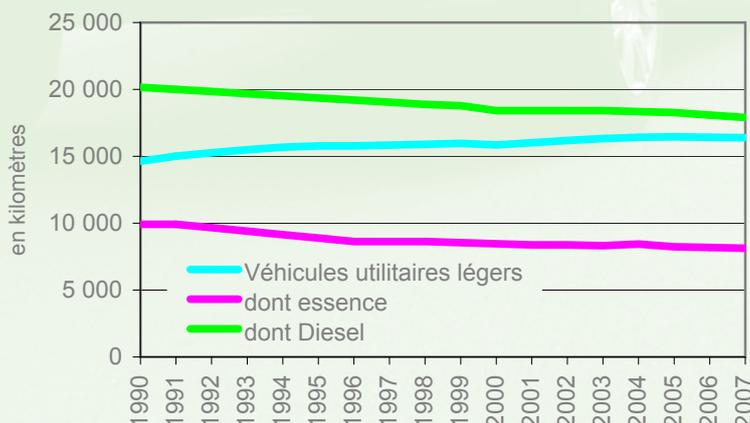


Sources : comptes des transports 2007 - MEEDDAT

Depuis 10 ans, la consommation moyenne des véhicules utilitaires légers n'a baissé que de 4%

Les véhicules utilitaires légers (moins de 3,5 tonnes) s'apparentent pour nombre d'entre eux, aux voitures particulières. Pourtant, les progrès techniques apportés aux moteurs n'ont pas conduit à une réduction aussi importante des consommations unitaires que pour les voitures : la baisse de consommation atteint à peine 0,1% par an. La consommation moyenne se monte à 9,3 litres pour 100 kilomètres.

Evolution des parcours moyens annuels pour les véhicules utilitaires légers



Les véhicules utilitaires légers parcourent 16 400 kilomètres par an

Les parcours annuels des véhicules à essence et des véhicules gazole baissent régulièrement depuis 1990, mais comme le parc de véhicules à essence a tendance à être remplacé par des véhicules gazole qui circulent davantage, le parcours moyen de l'ensemble des véhicules utilitaires légers augmente.

Les autobus et les autocars

Le parc d'autobus et autocars a augmenté en 10 ans plus vite qu'au niveau national

On dénombre plus de 5 000 autobus et autocars sur la région dont 900 autobus. Plus de la moitié du parc est composé de véhicules pesant entre 11 et 19 tonnes et 25% de véhicules de 3,6 à 6 tonnes.

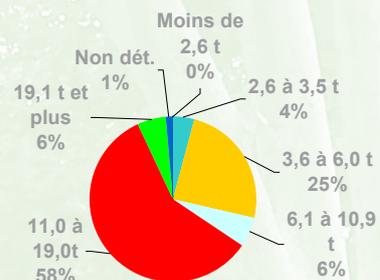
Depuis 10 ans le parc a augmenté de 1,8% par an, plus qu'au niveau national (+1,2%).

Deux catégories de véhicules présentent une croissance forte : les véhicules de 19 tonnes et plus qui sont environ 5% des autobus et autocars et les véhicules de 3,6 à 6 tonnes (un quart du parc).

Les véhicules les plus petits de moins de 3,5 tonnes baissent régulièrement.

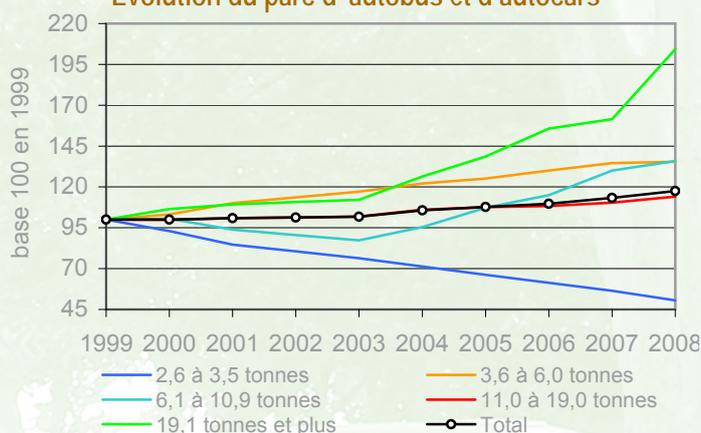


Parc des autobus et autocars selon le Ptac



Sources : FCA fichier central des automobiles - MEEDDAT

Evolution du parc d'autobus et d'autocars



Autocars et autobus:

Les autobus et les autocars sont des véhicules de transport en commun de personnes. Les autobus sont principalement utilisés en transport urbain et disposent de places assises et de places debout.

Les autocars sont destinés au transport collectif routier ou touristique et ne comprennent que des places assises.

Le parc midi-pyrénéen est plus ancien qu'en France

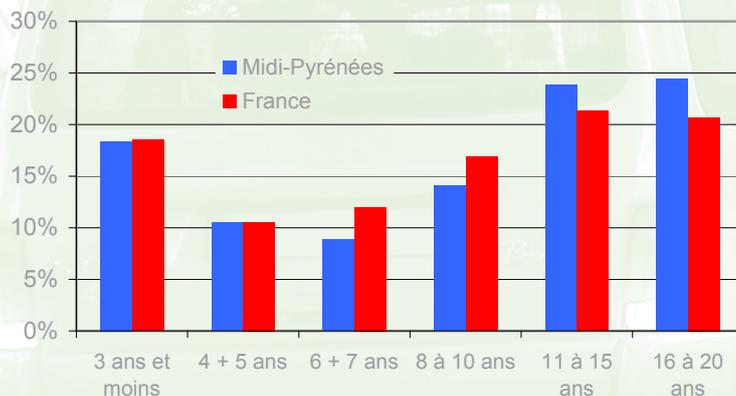
La moitié du parc a plus de 10 ans (48%), alors qu'au niveau national seulement 42% du parc est dans ce cas.

Les véhicules de moins de 6 ans sont dans les mêmes proportions. Les véhicules de 6 à 10 ans sont proportionnellement moins nombreux en région.

48% des autobus et autocars ont plus de 10 ans

Les autobus et autocars de 3,6 à 6 tonnes sont parmi les plus âgés (52% ont plus de 10 ans) ; cette catégorie de tonnage en représente 25%. Les plus récents ont entre 6 et 11 tonnes (27% ont plus de 10 ans).

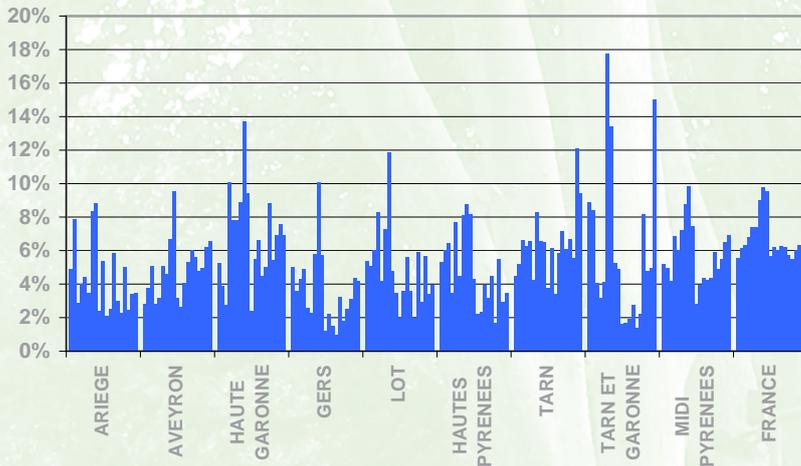
Répartition du parc d'autobus et d'autocars par âge en 2008



Répartition du parc d'autobus et d'autocars par âge



Taux de renouvellement du parc d'autobus et d'autocars depuis 1989



En 17 ans, le parc est renouvelé en totalité

Le taux de renouvellement du parc en Midi-Pyrénées porte environ sur 6% des véhicules (moyenne établie sur 5 ans), comme au niveau national. Parmi les véhicules à moteur, c'est le taux de renouvellement le plus faible.



Evolution des consommations moyennes des bus et cars en carburant

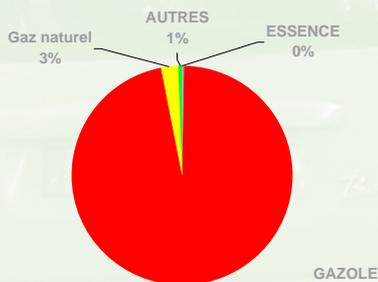


Sources : comptes des transports 2007 - MEEDDAT

En France, les consommations unitaires des autobus et autocar baissent depuis 1998

Les consommations unitaires s'élèvent à environ 31 litres aux 100 kilomètres. Elles baissent depuis 1998 (- 8%)

Répartition des autobus et autocars par source d'énergie

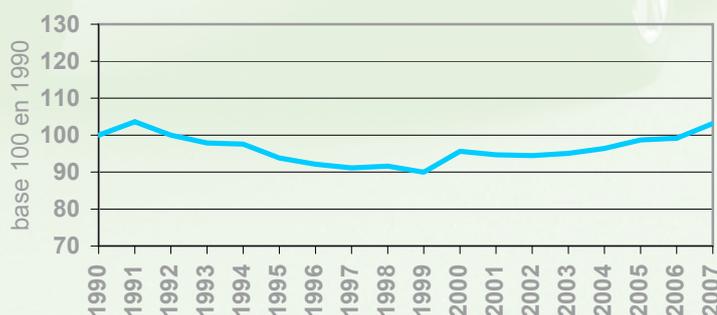


Sources : FCA fichier central des automobiles - MEEDDAT

Les sources d'énergie alternatives sont peu développées

A peine moins de 4% des véhicules utilisent un autre carburant que le gazole. 3% roulent au gaz naturel ; les autres sources d'énergie dont l'électricité concernent moins de 1% des véhicules.

Evolution des parcours moyens des autobus et autocars



Sources : comptes des transports 2007 - MEEDDAT

En moyenne, un autobus ou autocar parcourt 31 000 kilomètres par an

Après avoir reculé jusqu'en 2000, le parcours moyen remonte revenant au niveau de 1990.

