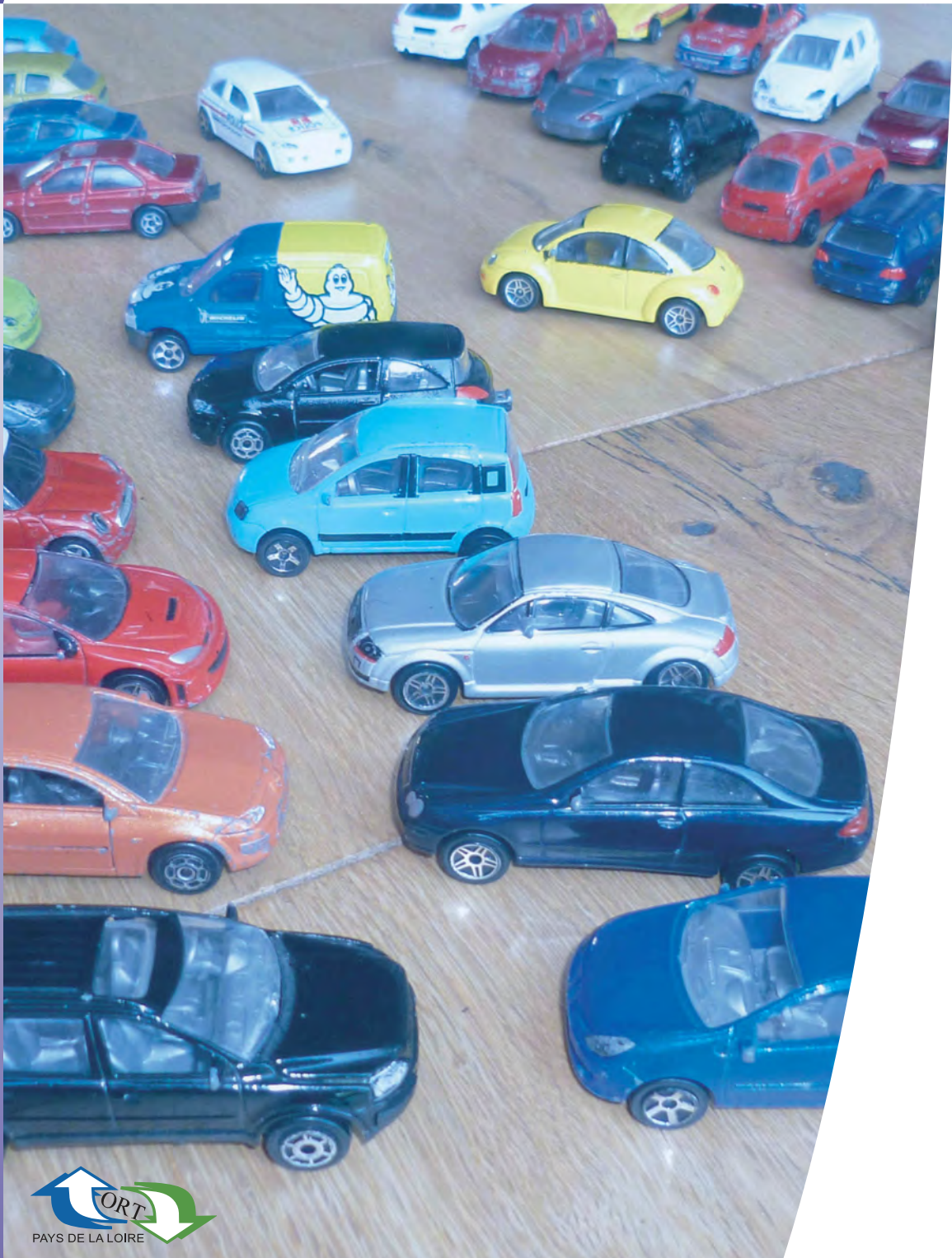


*La situation des transports
en Pays de la Loire*

*Le parc de véhicules routiers
en 2013*



**ANALYSES
ET CONNAISSANCE**

Collection

n° 145



Les collections « Transports » de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

La collecte, l'analyse et la diffusion des statistiques dans le domaine des transports font partie du champ d'intervention de la DREAL des Pays de la Loire. Cette mission s'effectue au travers de trois grandes catégories de publications numériques :

1. Un bulletin mensuel

sur les ventes de véhicules neufs

Titre de la collection :

*Les immatriculations mensuelles
de véhicules neufs en Pays de la Loire*

Contenu : exploitation des données du RSVéRo (répertoire statistique des véhicules routiers) communiquées par les SOeS au début de chaque mois.

2. Une note

de conjoncture trimestrielle

Titre de la collection :

*La conjoncture des transports
en Pays de la Loire*

Contenu : suivi et analyse de l'évolution récente des principaux indicateurs du secteur des transports en Pays de la Loire.

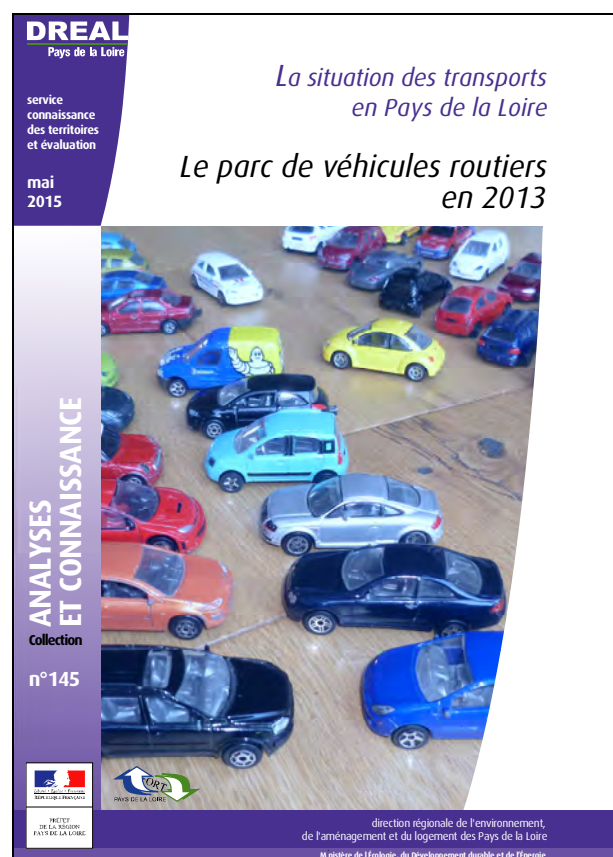
3. Des bilans

thématiques annuels

Titre de la collection :

*La situation des transports
en Pays de la Loire*

Contenu : publications à double timbre DREAL / O.R.T. analysant les résultats annuels d'un thème donné du secteur des transports.



Document consultable et téléchargeable sur le site de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement à l'adresse suivante : <http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/rapports-thematiques-annuels-sur-a564.html>

Sommaire

Synthèse – En Pays de la Loire, le parc de véhicules routiers croît d'environ 1 % par an, légèrement plus rapidement qu'au niveau national	3
1 – Voitures particulières et commerciales : le parc des Pays de la Loire s'est accru de 30 % depuis 1990	4
Le vieillissement du parc s'est accéléré avec la crise économique	5
La part des véhicules diesel a atteint un nouveau plafond fin 2013, avant une probable future décline	6
Les moyennes cylindrées perdent des parts de marché	8
2 – Camping-cars : dans un marché en expansion, les Pays de la Loire ont conservé en 2013 leur 1 ^{ère} place nationale	9
3 – Véhicules automoteurs spécialisés : en 2013, le parc régional a augmenté quatre fois plus vite qu'au niveau national	10
4 – Autobus et autocars : le parc vendéen s'est accru d'un quart en 2013	11
5 – Camionnettes : le parc régional augmente tendanciellement de 1 à 2 % par an	15
6 – Camions : après trois années de tassements, le parc en circulation s'est légèrement redressé	16
7 – Tracteurs routiers : pour la première fois depuis le début de la crise économique, la flotte s'est accrue	17
8 – Remorques routières : pour la 4 ^{ème} année de suite, le parc régional a baissé plus rapidement qu'au niveau national	18
9 – Semi-remorques : en 2013, les Pays de la Loire se sont maintenus au troisième rang français	19
Définitions et sources statistiques	20
Les catégories de véhicules	22

Note au lecteur

Depuis 2010, les données sur le parc de véhicules routiers sont calculées à partir du répertoire statistique des véhicules routiers (RSVéRo). Elles sont élaborées par le service de l'observation et des statistiques (SOeS) du Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie. Elles étaient produites auparavant à l'aide du fichier central des automobiles (FCA).

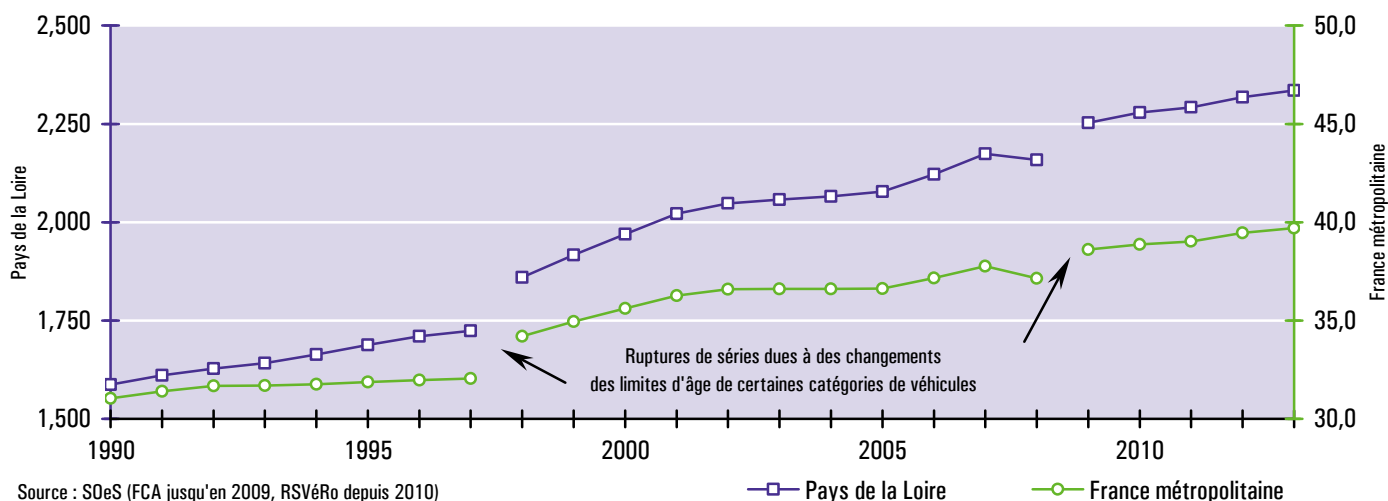
Les statistiques concernent neuf genres de véhicules : les voitures particulières, les autobus et autocars, les camionnettes, les camions, les tracteurs routiers, les remorques routières, les semi-remorques, les campings-cars et les véhicules automoteurs spécialisés. Les parcs de cyclomoteurs, motocycles, tracteurs agricoles, voiturettes et remorques légères ne sont pas calculés.

Les données recensent au 31 décembre de chaque année le stock de véhicules en circulation sur une zone géographique déterminée. Le niveau le plus fin est le département.

Synthèse – En Pays de la Loire, le parc de véhicules routiers croît d'environ 1 % par an, légèrement plus rapidement qu'au niveau national

Au 31 décembre 2013, la région des Pays de la Loire comptait 2,33 millions de véhicules routiers. Sur longue période, de par le dynamisme démographique et économique de la région, ce parc roulant a progressé plus rapidement qu'en France métropolitaine. La croissance a faibli ces dernières années (+ 0,7 % en 2013) en relation avec l'atonie de l'activité industrielle et commerciale.

Parc de véhicules routiers
(en millions de véhicules, au 31 décembre)



Le SOeS indique qu'en 2008 un nombre important de véhicules routiers, fortement susceptibles de ne plus être en circulation, ont été retirées du FCA (fichier central des automobiles). Cela explique la diminution de l'estimation du parc entre le 31 décembre 2007 et le 31 décembre 2008.

Le segment des voitures particulières et commerciales rassemble 79 % du parc en circulation dans la région (tous genres confondus). Ce marché, qui n'a progressé que de 0,4 % en 2013 mais de 30 % depuis 1990, présente plusieurs spécificités. En raison d'un fort recours au marché de l'occasion, l'âge des voitures est plus élevé dans les Pays de la Loire que dans les autres territoires français. La diésélisation du parc, liée aux faibles densités de population, est également plus marquée dans la région. Les grosses cylindrées y sont en revanche sous-représentées. Les véhicules électriques et hybrides rassemblent, comme au niveau national, 1 % de l'ensemble du parc de voitures.

Parc de véhicules routiers au 31 décembre 2013
dans les Pays de la Loire

	Parc 2013	Évolution 2013/2012	Région / France
Voitures partic. et commerciales	1 840 005	+ 0,4 %	5,7 %
Camping-cars	30 692	+ 2,9 %	11,1 %
Véhicules automoteurs spécialisés *	8 951	+ 2,0 %	5,8 %
Autobus et autocars	5 369	+ 7,3 %	5,6 %
Camionnettes	381 841	+ 2,0 %	6,3 %
Camions	20 262	+ 0,5 %	6,1 %
Tracteurs routiers	17 202	+ 1,8 %	8,5 %
Remorques routières	4 261	- 1,5 %	8,5 %
Semi-remorques	26 188	- 0,2 %	8,3 %
Ensemble	2 334 771	+ 0,7 %	5,9 %

* Hors camping-cars

Source : SOeS - Répertoire statistique des véhicules routiers

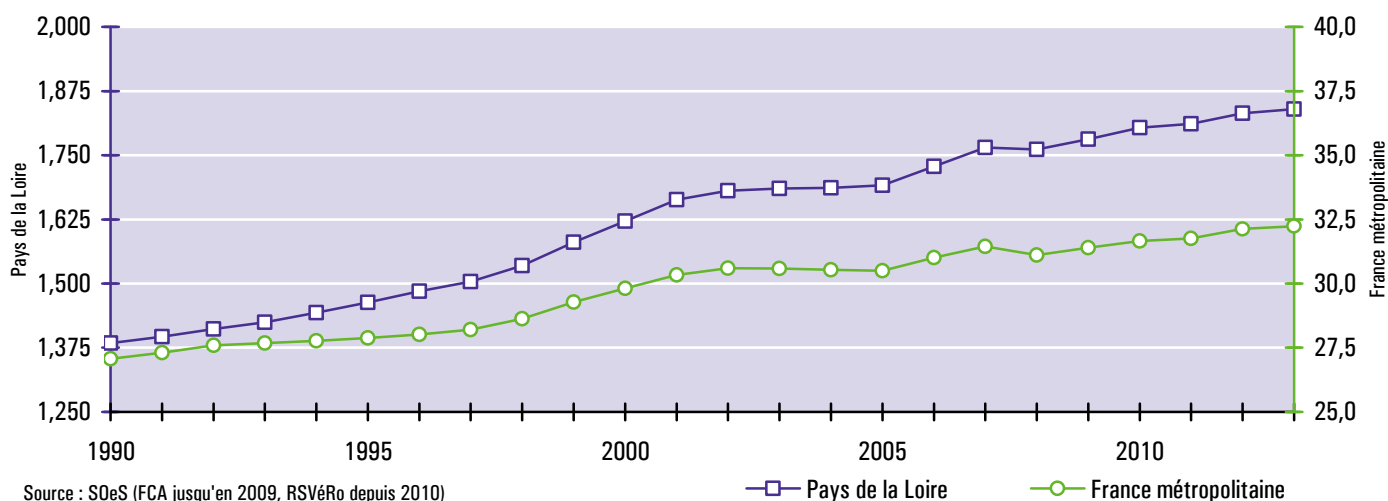
Tous genres confondus, l'évolution constatée en France métropolitaine du parc de véhicules routiers (+ 0,6 %) est voisine de celle observée dans les Pays de la Loire. En 2013, la région a représenté 5,9 % des immatriculations nationales. Cette part moyenne varie du simple au double (de 5,6 % à 11,1 %) selon la catégorie de véhicule. Elle est conforme au poids démographique ou économique des Pays de la Loire.

La région occupe des positions de choix sur certains segments de véhicules. Les Pays de la Loire constituent notamment la première région française pour le nombre de campings-cars en circulation et détiennent le deuxième rang sur les marchés des tracteurs et remorques routières.

1 – Voitures particulières et commerciales : le parc des Pays de la Loire s'est accru de 30 % depuis 1990

Le parc automobile des Pays de la Loire est constitué de 1,84 million de voitures particulières et commerciales, soit un véhicule pour deux habitants. La région représente 5,7 % du nombre de voitures en circulation en France métropolitaine, une part très proche de son poids démographique (5,8 %).

Parc en circulation des voitures particulières et commerciales
(en millions de véhicules, au 31 décembre)



Le SOeS rappelle qu'en 2008 un nombre important de voitures particulières et commerciales, fortement susceptibles de ne plus être en circulation, ont été retirées du FCA (fichier central des automobiles). Cela explique la diminution de l'estimation du parc entre le 31 décembre 2007 et le 31 décembre 2008.

Depuis 1990, le parc automobile régional a progressé plus rapidement qu'au niveau national (+ 30 % contre + 17 %). La différence provient du dynamisme démographique et économique des Pays de la Loire : depuis plusieurs décennies, la hausse de la population et la croissance du revenu par habitant y ont été plus élevées que dans les autres territoires français. Ce phénomène a stimulé la motorisation des ménages ligériens de deux façons : d'une part, les habitants de la région en âge de conduire sont plus nombreux en valeurs absolues, d'autre part, l'augmentation de leur revenu facilite l'acquisition de véhicules.

Parc en circulation des voitures particulières et commerciales (au 31 décembre)

	2012	2013	Évolution
Loire-Atlantique	678 119	683 194	+ 0,7 %
Maine-et-Loire	381 041	381 133	+ 0,0 %
Mayenne	150 519	150 149	- 0,2 %
Sarthe	269 594	270 958	+ 0,5 %
Vendée	352 595	354 571	+ 0,6 %
Pays de la Loire	1 831 868	1 840 005	+ 0,4 %
France métropol.	32 131 584	32 243 826	+ 0,3 %
Région / France	5,7 %	5,7 %	

Champ : véhicule de moins de 15 ans d'âge

Source : SOeS - Répertoire statistique des véhicules routiers

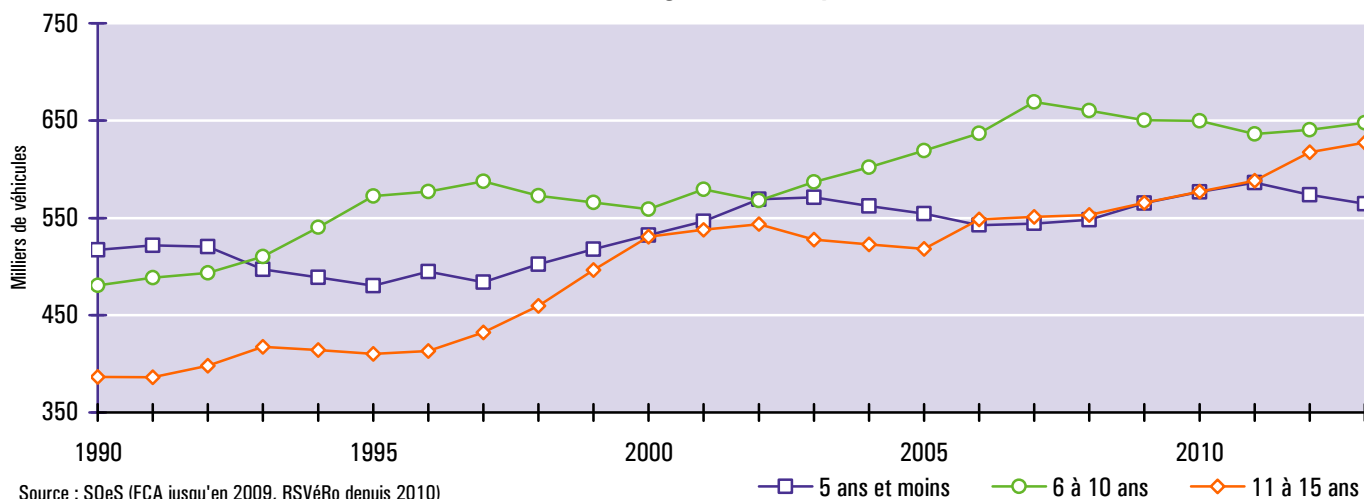
En 2013, le parc automobile régional a augmenté légèrement plus vite qu'en France métropolitaine (+ 0,44 % contre + 0,35 %). Au sein des Pays de la Loire, des différences départementales sensibles ont été observées : le parc mayennais a diminué de près de 400 unités tandis que le nombre de voitures en circulation dans le Maine-et-Loire s'est stabilisé.

Depuis 1990, c'est en Vendée et en Loire-Atlantique que la croissance du parc de voitures a été la plus forte (respectivement + 44 % et + 37 %). Le nombre de voitures en circulation n'a en revanche augmenté que de 19 % dans la Mayenne et dans la Sarthe.

Le vieillissement du parc s'est accéléré avec la crise économique

Le parc automobile régional prend de l'âge et ce vieillissement s'est accru au cours des dernières années. Il s'est effectué en deux phases. De 1991 à 2000, la part des voitures âgées de 11 à 15 ans est passée de 27 % à 33 %. Après un reflux de deux points et demi au début des années 2000, cette part a augmenté de trois points à partir de l'année 2007. Au 31 décembre 2013, 34 % des voitures en circulation dans les Pays de la Loire ont plus de dix ans (contre 32 % en France métropolitaine). L'allongement de la durée de vie des véhicules et le contexte socio-économique (stagnation du pouvoir d'achat des ménages, montée du chômage, ...) participent à ce vieillissement.

Parc en circulation des voitures particulières et commerciales selon la classe d'âge dans les Pays de la Loire



L'âge des voitures est plus élevé dans les Pays de la Loire que dans les autres territoires français. Ce phénomène tient au fait qu'en matière d'équipement automobile, les ménages et les entreprises des Pays de la Loire présentent la particularité de privilégier, plus qu'au niveau national, le marché de l'occasion.

Le marché automobile ligérien est en effet peu tourné vers les achats de véhicules neufs. La région ne représente ainsi que 5,0 % du parc national des voitures âgées de 3 ans et moins. Ce faible ratio est confirmé par les statistiques d'immatriculations : lors des dix dernières années, les Pays de la Loire n'ont rassemblé que 4,2 % des ventes métropolitaines de voitures neuves. Les acquisitions de véhicules en seconde main sont en revanche conforme au poids démographique de la région. 5,9 % des immatriculations françaises de voitures d'occasion sont ainsi, chaque année, enregistrés dans la région.

Répartition selon l'âge du véhicule du parc en circulation des voitures particulières et commerciales au 31 décembre 2013

	Loire-Atlantique	Maine-et-Loire	Mayenne	Sarthe	Vendée	Pays de la Loire	France métropolitaine	Région / France mét.
3 ans et moins	116 558	59 285	23 290	45 022	61 091	305 246	6 107 560	5,0 %
4 à 5 ans	97 093	52 458	20 128	37 498	52 347	259 524	4 698 165	5,5 %
6 à 7 ans	97 428	55 479	21 385	37 406	51 890	263 588	4 518 219	5,8 %
8 à 10 ans	141 132	81 412	31 779	55 800	74 201	384 324	6 496 755	5,9 %
11 à 15 ans	230 983	132 499	53 567	95 232	115 042	627 323	10 423 127	6,0 %
Ensemble	683 194	381 133	150 149	270 958	354 571	1 840 005	32 243 826	5,7 %

Champ : véhicule routier automobile, autre qu'un motocycle ou une voiturette, de moins de 10 places assises et de moins de 15 ans d'âge

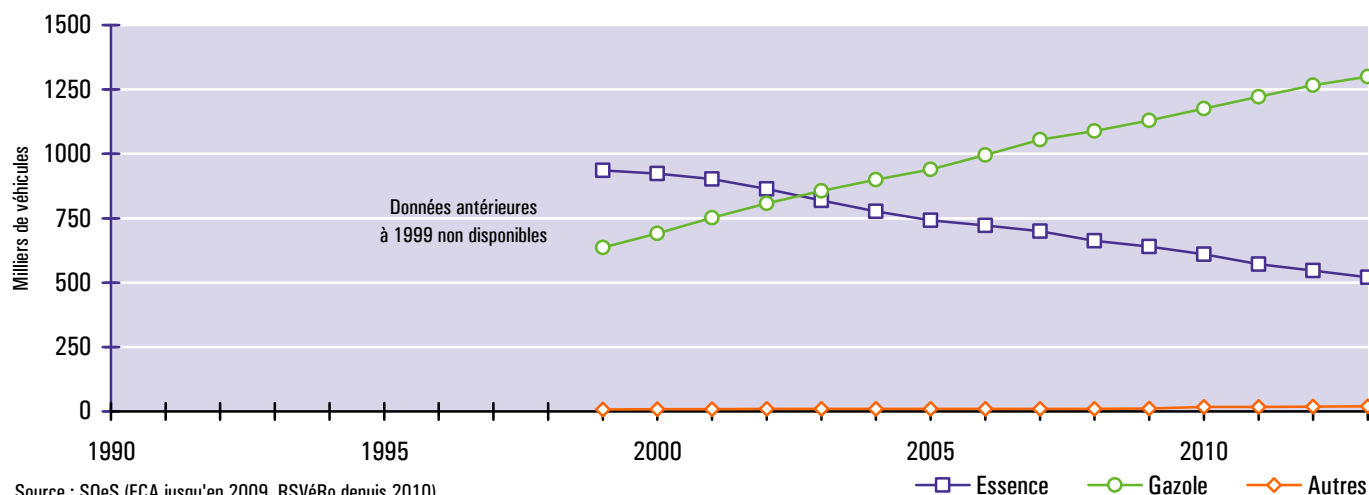
Source : SOeS - Répertoire statistique des véhicules routiers

La part des véhicules diesel a atteint un nouveau plafond fin 2013, avant une probable future décroissance

La diésélisation du parc automobile a longtemps été une tendance de fonds. Cette particularité française reposait sur quatre phénomènes, toujours en vigueur aujourd'hui pour les trois premiers d'entre-eux :

- le gazole est, du fait d'une moindre taxation (différentiel de TICPE), meilleur marché que l'essence ;
- un moteur diesel consomme une plus faible quantité de carburant en volume qu'un moteur à essence ;
- les véhicules à moteur diesel ont une plus grande longévité ;
- les écarts de prix à l'achat entre les modèles gazole et essence s'étaient réduits.

Parc en circulation des voitures particulières et commerciales selon la source d'énergie dans les Pays de la Loire



Manifeste depuis le milieu des années 1980, la diésélisation du parc s'est accentuée dans la région au cours des quinze dernières années. Dans les Pays de la Loire, la part des véhicules diesel dans le parc en circulation est ainsi passée de 40 % à 71 % entre 1999 et 2013. En France métropolitaine, ce ratio est légèrement inférieur (68 %).

Dans les Pays de la Loire, comme sur une large part du territoire français, il est en effet observé une corrélation forte entre le degré d'urbanisation et l'intensité du recours aux motorisations diesel. C'est ainsi dans les départements peu denses, caractérisés par des distances de déplacements longues (notamment celles pour rejoindre son lieu de travail), que la part du gazole est la plus forte (76 % en Mayenne, 73 % en Vendée contre 67 % en Loire-Atlantique). Le surcoût d'un moteur diesel est en effet plus facilement amortissable par la population des zones rurales et périurbaines où le kilométrage moyen annuel des voitures dépasse celui des habitants des agglomérations.

Répartition par source d'énergie du parc en circulation des voitures particulières et commerciales au 31 décembre 2013

	Loire-Atlantique	Maine-et-Loire	Mayenne	Sarthe	Vendée	Pays de la Loire	France métropolitaine	Région / France mét.
Essence	214 774	103 061	33 988	77 146	91 687	520 656	9 879 504	5,3 %
Gazole	460 776	274 200	114 442	190 509	259 573	1 299 500	22 032 788	5,9 %
Essence / GPL	4 816	2 443	1 272	2 209	1 664	12 404	181 198	6,8 %
Électricité	201	157	54	100	157	669	17 437	3,8 %
Électricité / essence	2 024	1 064	301	836	1 226	5 451	102 349	5,3 %
Électricité / gazole	356	160	76	120	233	945	24 599	3,8 %
Autres	247	48	16	38	31	380	5 951	6,4 %
Ensemble	683 194	381 133	150 149	270 958	354 571	1 840 005	32 243 826	5,7 %

Champ : véhicule routier automobile, autre qu'un motocycle ou une voiturette, de moins de 10 places assises et de moins de 15 ans d'âge

Source : SOeS - Répertoire statistique des véhicules routiers

Les Pays de la Loire font ainsi partie des territoires français à forte diésélisation. Dans ce groupe de régions situées principalement dans le quart nord ouest de la France (Basse-Normandie, Centre et Poitou-Charentes), les densités de population, en moyenne plus faibles qu'ailleurs, induisent des distances moyennes de déplacement élevées.

En raison de la hausse de la fiscalité sur le gazole, du débat relatif aux méfaits des moteurs diesel sur la santé, du renforcement des normes européennes de réduction des émissions polluantes et de l'instauration du superbonus (prime à la conversion de véhicules diesel polluants en véhicules propres), il est attendu dans les prochaines années une diminution de la part du gazole dans le parc roulant. Ce phénomène est déjà constaté sur les immatriculations de voitures neuves où, ces deux dernières années, la part des moteurs diesel a diminué de onze points dans les Pays de la Loire, passant de 72 % en 2012 à 61 % en 2014.

Les automobiles roulant avec des carburants autres que l'essence ou le gazole sont en développement mais demeurent marginales dans les Pays de la Loire. En 2013, les véhicules électriques ou à bicarburant (principalement essence / GPL) ont représenté 1,1 % de l'ensemble du parc de voitures, contre 0,6 % il y a dix ans. Ils sont à peine plus nombreux, en part relative, que dans les autres régions françaises (1,0 %).

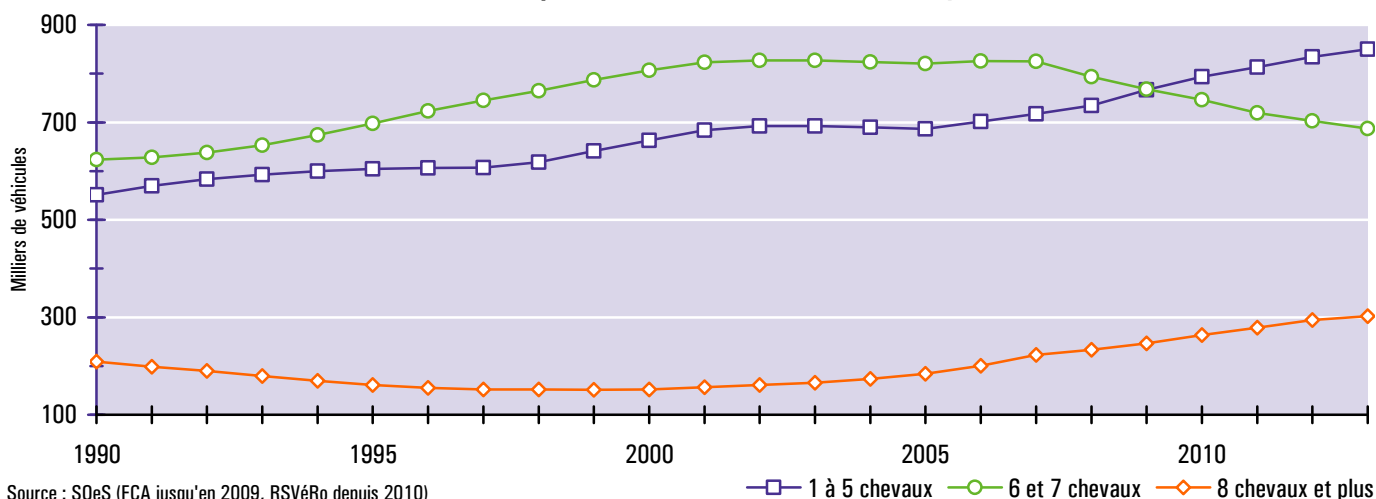
Les moyennes cylindrées perdent des parts de marché

La puissance des moteurs a sensiblement évolué au cours du dernier quart de siècle. La part des petites cylindrées (1 à 5 chevaux fiscaux) est restée stable jusqu'en 2007, oscillant entre 39,8 % et 41,6 % du parc. Mais l'instauration du bonus écologique (cf. encadré ci-contre) et de la prime à la casse ont changé la donne, entraînant une très forte augmentation des immatriculations neuves de voitures de faible puissance. Les véhicules de moins de six chevaux représentent, fin 2013, 46 % du parc régional.

Les voitures de moyennes cylindrées (6 et 7 chevaux) ont longtemps constitué la catégorie reine. Jusqu'en 2008, elles ont rassemblé de 45 % à 50 % de la flotte régionale. Cette part a diminué de presque dix points sous l'effet de la mise en place du bonus écologique. Les véhicules de six et sept chevaux ne représentent plus, fin 2013, que 37 % du parc des Pays de la Loire.

Après avoir reculé en continu durant les années 1990 (de 15 % à 9 %), la part des grosses cylindrées (8 chevaux et plus) s'est redressée à partir de 2001. Elle a atteint un nouveau plafond en 2013 (16 % du parc). Cette montée en gamme s'est accélérée avec les durcissements répétés du bonus écologique (réduction du montant de la subvention et abaissement des seuils d'attribution) et la suppression de la prime à la casse. Elle est également liée au développement des véhicules tout-terrain (4x4) et des SUV (véhicule utilitaire sport).

Parc en circulation des voitures particulières et commerciales selon la classe de puissance administrative dans les Pays de la Loire



Le parc automobile des Pays de la Loire est de moindre puissance qu'en France métropolitaine. Les voitures de plus de huit chevaux fiscaux sont en effet sous-représentées dans la région. Elles ne constituent que 16,5 % du parc roulant contre 18,3 % en France métropolitaine. On observe en revanche une surreprésentation ligérienne des véhicules de cinq, de six et de sept chevaux.

Répartition selon la puissance administrative du parc des voitures particulières et commerciales au 31 décembre 2013

	Loire-Atlantique	Maine-et-Loire	Mayenne	Sarthe	Vendée	Pays de la Loire	France métropolitaine	Région / France mét.
1 à 4 chevaux fiscaux	142 496	73 034	27 538	51 485	71 747	366 300	6 784 534	5,4 %
5 chevaux fiscaux	181 207	99 788	39 884	68 498	94 730	484 107	8 376 459	5,8 %
6 chevaux fiscaux	152 262	90 998	37 136	62 656	84 464	427 516	6 905 663	6,2 %
7 chevaux fiscaux	95 003	54 667	21 234	41 090	47 369	259 363	4 273 414	6,1 %
8 chevaux fiscaux	50 012	29 372	11 848	22 070	26 247	139 549	2 449 601	5,7 %
9 chevaux fiscaux	23 724	12 925	5 031	9 754	11 898	63 332	1 251 743	5,1 %
10 à 11 chevaux fiscaux	19 652	10 861	4 110	7 868	9 625	52 116	1 074 668	4,8 %
12 chevaux fiscaux et +	18 810	9 463	3 361	7 513	8 470	47 617	1 125 403	4,2 %
Non déterminé	28	25	7	24	21	105	2 341	4,5 %
Ensemble	683 194	381 133	150 149	270 958	354 571	1 840 005	32 243 826	5,7 %

Champ : véhicule routier automobile, autre qu'un motorcycle ou une voiturette, de moins de 10 places assises et de moins de 15 ans d'âge

Source : SOeS - Répertoire statistique des véhicules routiers

Il est observé quelques disparités départementales. À l'instar des territoires urbains, la Loire-Atlantique se distingue par une forte proportion de voitures de moins de cinq chevaux fiscaux (21 % contre 18 % en Mayenne). Les véhicules de sept chevaux ne rassemblent que 13 % du parc vendéen, deux points de moins que dans la Sarthe. C'est dans ce dernier département que la part des voitures de grosses cylindrées (8 chevaux et plus) est la plus élevée (17 %, soit un point de plus qu'en moyenne dans la région).

Le bonus écologique : un levier fiscal de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre

Le dispositif

Le bonus écologique vise à promouvoir par le biais d'un « signal prix » l'acquisition de véhicules moins polluants. Il récompense, via un bonus, les acquéreurs de voitures neuves émettant le moins de CO₂ et décourage, via un malus, ceux qui optent pour les modèles les plus polluants. Il est fondé sur les émissions de CO₂ par kilomètre parcouru. Le système n'est pas totalement autofinancé, les recettes du malus équilibrant en partie les dépenses du bonus. Le dispositif, mis en place en décembre 2007, concerne les voitures particulières et commerciales neuves achetées en France. Les conditions d'obtention du bonus écologique ont été revues à dix reprises, se matérialisant à chaque fois par une réduction du montant des primes et un durcissement des seuils d'attribution. A titre d'exemple, la tranche d'émission de CO₂ neutre (qui ne donne droit ni à perception du malus, ni à versement du malus) a été progressivement abaissée : 131 à 160 grammes de CO₂ au kilomètre en 2008 et 2009, 61 à 130 g/km depuis le 1^{er} janvier 2015.

Les effets de cette "fiscalité verte"

Ils sont triples :

- les consommateurs sont incités à acheter des voitures moins polluantes,
- le parc automobile est renouvelé avec la disparition des modèles les plus anciens,
- les constructeurs sont encouragés à poursuivre leurs efforts dans la mise au point de véhicules propres.

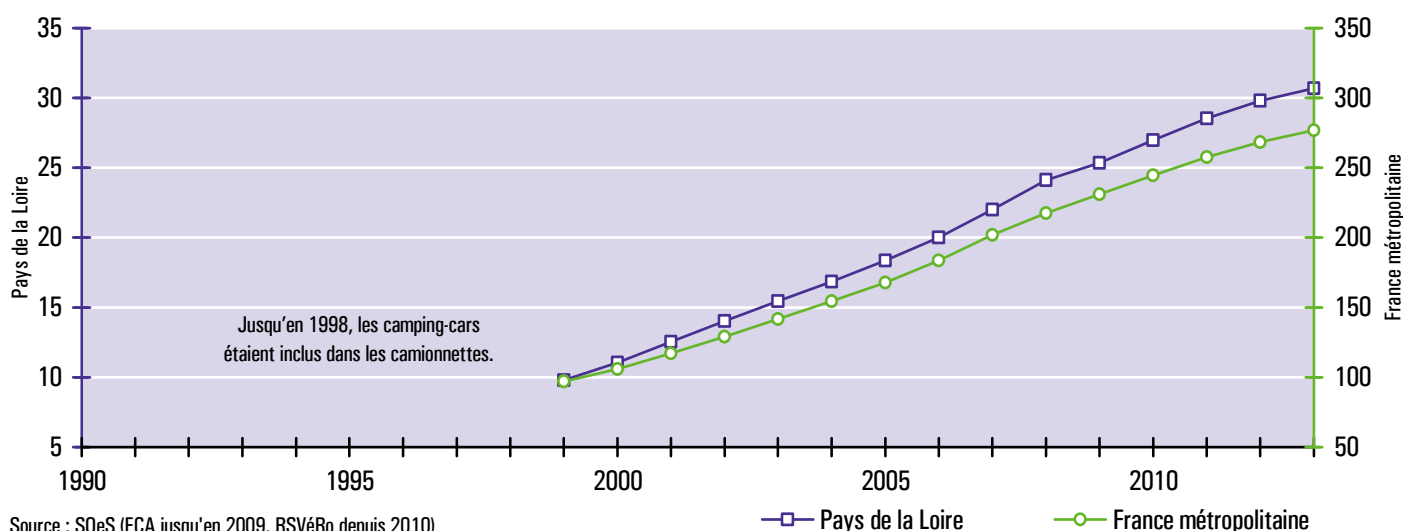
Depuis la mise en œuvre du bonus écologique, les émissions de CO₂ des véhicules neufs ont diminué de manière importante : 149 grammes de CO₂ par kilomètre à fin 2007, 114 grammes à fin 2014.

2 – Camping-cars : dans un marché en expansion, les Pays de la Loire ont conservé en 2013 leur première place nationale

Le marché des camping-cars est structurellement un segment en forte expansion, stimulé par le vieillissement de la population¹, la réduction du temps de travail et l'individualisation des pratiques touristiques. La démocratisation de ce véhicule de loisir, dont la dénomination officielle est autocaravane, a commencé au cours des années 1980. Son développement a coïncidé avec le déclin du marché des caravanes.

L'industrie du camping-car est une spécialité des Pays de la Loire. Deux des principaux constructeurs français de camping-cars sont implantés dans la région : le groupe Rapido, situé à Mayenne est le n° 2 français et Pilote, dont le siège est à La Limouzinière en Loire-Atlantique, est à la troisième place. En 2014, ils ont représenté respectivement 14 % et 13 % des ventes de camping-cars en France métropolitaine. Le groupe Trigano, leader européen, est présent en Sarthe, notamment à Sablé-sur-Sarthe avec une unité d'assemblage de camping-cars.

Parc en circulation des camping-cars
(en milliers de véhicules, au 31 décembre)



Source : SOeS (FCA jusqu'en 2009, RSVéRo depuis 2010)

Depuis le début du suivi statistique des immatriculations de campings-cars (en 1999), le nombre de véhicules en circulation a été multiplié par trois. La croissance du parc a ainsi été, entre 1999 et 2013, de 214 % dans les Pays de la Loire et de 185 % en France métropolitaine. Mais le marché est moins dynamique depuis quelques années, en raison notamment de la hausse du prix des carburants, de la montée du chômage et de la stagnation du pouvoir d'achat des ménages. De plus, contrairement à la voiture particulière, le segment des campings-cars ne fait pas partie des véhicules concernés par le bonus écologique et n'a pas bénéficié de la prime à la casse lorsque celle-ci était en vigueur (entre 2008 et 2010).

Parc en circulation des campings-cars (au 31 décembre)

	2012	2013	Évolution
Loire-Atlantique	10 239	10 528	+ 2,8 %
Maine-et-Loire	5 862	5 924	+ 1,1 %
Mayenne	2 479	2 559	+ 3,2 %
Sarthe	4 616	4 727	+ 2,4 %
Vendée	6 621	6 954	+ 5,0 %
Pays de la Loire	29 817	30 692	+ 2,9 %
France métropol.	268 370	276 727	+ 3,1 %
Région / France	11,1 %	11,1 %	

Champ : véhicule de moins de 15 ans d'âge

Source : SOeS - Répertoire statistique des véhicules routiers

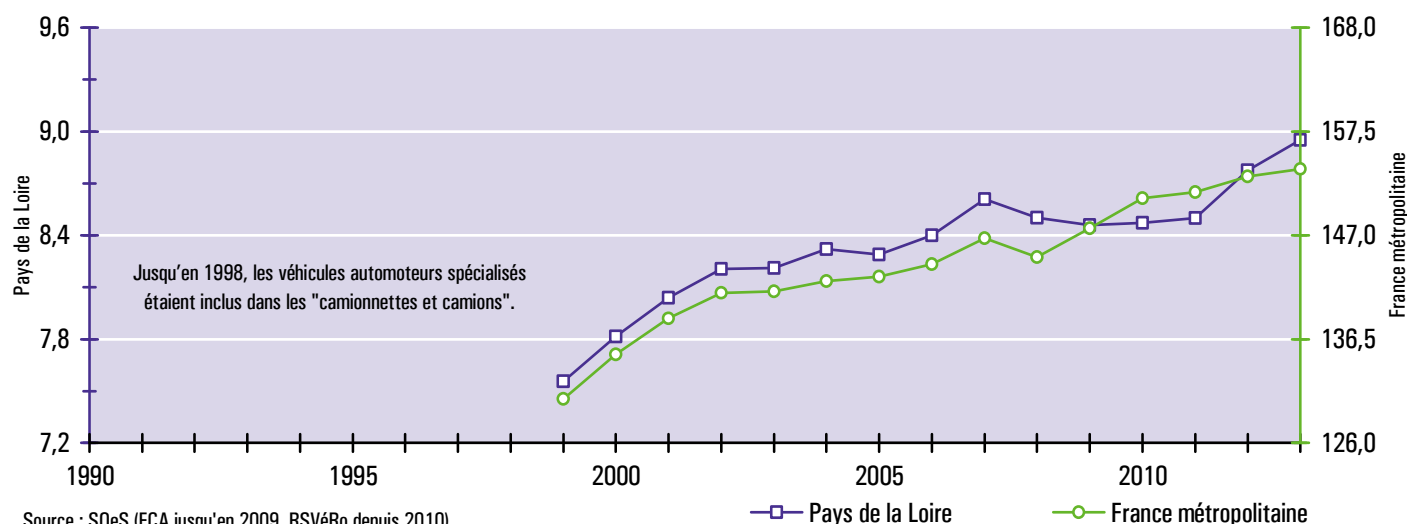
La flotte régionale de campings-cars n'a ainsi progressé que de 2,9 % en 2013, soit un taux de croissance nettement plus faible que les évolutions à deux chiffres enregistrées au début de la décennie 2000. Avec un parc estimé à 30 692 véhicules (soit 11 % du total national), les Pays de la Loire sont en tête des régions françaises, devançant la Bretagne (28 771 campings-cars) et Rhône-Alpes (27 991). Au classement des départements, la Loire-Atlantique se situe au premier rang. La Vendée, le Maine-et-Loire et la Sarthe se positionnent dans les vingt premières places.

¹ Au niveau national, la clientèle des campings-cars, âgée en moyenne de 55 ans, est constituée à 45 % de retraités.

3 – Véhicules automoteurs spécialisés : en 2013, le parc régional a augmenté quatre fois plus vite qu'au niveau national

Au 31 décembre 2013, hors camping-cars (analysés en page précédente), le parc en circulation des véhicules automoteurs spécialisés (VASP) était constitué de 8 951 unités (+ 2,0 % par rapport au 31 décembre 2012). Il s'agit de la seconde année de forte croissance du parc, après celle de 3,2 % en 2012. Cette reprise intervient après trois années de stagnation du nombre de VASP en circulation.

**Parc en circulation des véhicules automoteurs spécialisés, hors camping-cars
(en milliers de véhicules, au 31 décembre)**



Le SOeS rappelle qu'en 2008 un nombre important de véhicules automoteurs spécialisés, fortement susceptibles de ne plus être en circulation, ont été retirés du FCA (fichier central des automobiles). Cela explique la diminution de l'estimation du parc entre le 31 décembre 2007 et le 31 décembre 2008.

Les 8 951 VASP circulant fin 2013 dans la région forment un ensemble disparate dont les principaux postes sont les véhicules ateliers¹ (19 %), les ambulances (18 %), les engins de travaux publics et industriels (15 %), les véhicules légers de transport de personnes handicapés² (8 %), les bennes à ordures ménagères (8 %) et les véhicules d'incendie (8 %).

Parc en circulation des véhicules automoteurs spécialisés (hors camping-cars) (au 31 décembre)

	2012	2013	Évolution
Loire-Atlantique	3 447	3 635	+ 5,5 %
Maine-et-Loire	1 571	1 554	- 1,1 %
Mayenne	745	732	- 1,7 %
Sarthe	1 380	1 382	+ 0,1 %
Vendée	1 632	1 648	+ 1,0 %
Pays de la Loire	8 775	8 951	+ 2,0 %
France métropol.	152 940	153 704	+ 0,5 %
Région / France	5,7 %	5,8 %	

Champ : véhicule de moins de 15 ans d'âge

Source : SOeS - Répertoire statistique des véhicules routiers

C'est en Loire-Atlantique que la croissance du parc a été la plus marquée (+ 5,5 % après + 3,6 % en 2012). Le département représente désormais 41 % de la flotte régionale de VASP.

Le segment des véhicules de dépannage est celui qui s'est montré le plus dynamique ces deux dernières années (+ 12 % en 2012 et + 8 % en 2013). À l'inverse, le nombre de véhicules ateliers en circulation a reculé en 2013 pour la septième année consécutive (- 33 % par rapport à 2006).

¹ On entend par véhicule atelier, un véhicule dont l'aménagement interne permet l'exécution d'un travail dans des conditions proches de celles que l'on peut obtenir dans un atelier ou un laboratoire. A l'instar des autres VASP, il n'est pas utilisé pour le transport de marchandises.

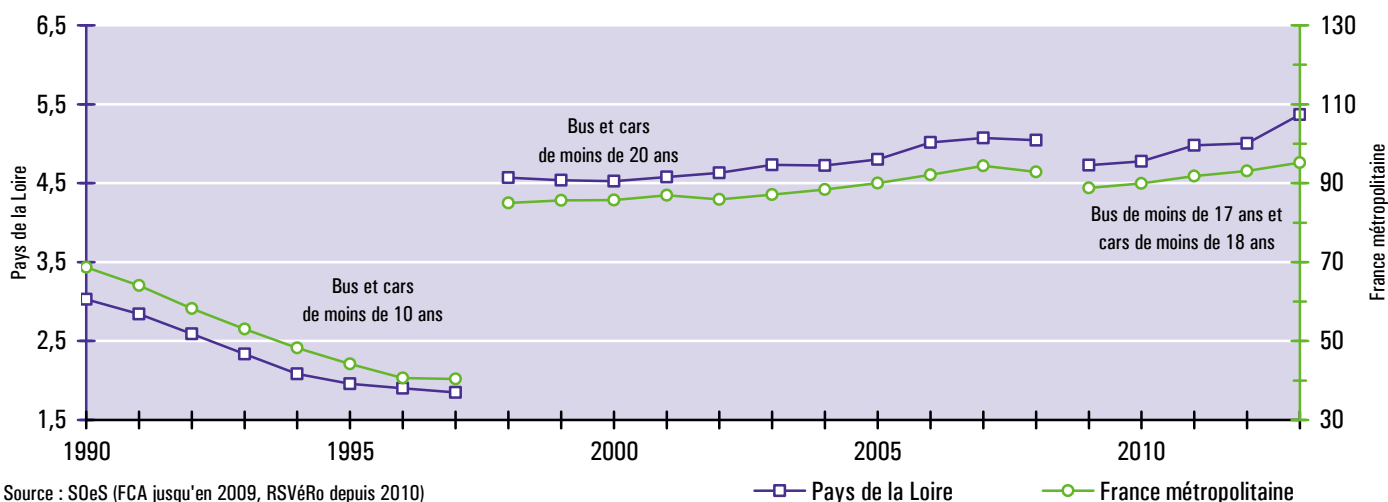
² Un VASP handicapés est un véhicule, issu de la transformation d'un monospace, d'un break, d'une fourgonnette ou d'un minicar, doté d'aménagements spécifiques (rampe d'accès, plate-forme élévatrice, dispositif d'arrimage, sièges escamotables, ...) permettant le transport de personnes à mobilité réduite. Les véhicules lourds pour le transport de personnes handicapés sont ventilés dans les autobus et autocars (cf. page 11).

4 – Autobus et autocars : le parc vendéen s'est accru d'un quart en 2013

Le nombre de véhicules affectés au transport collectif routier a fortement augmenté en 2013 dans les Pays de la Loire. En fin d'année, le parc s'est établi à 5 369 véhicules (+ 7,3 % par rapport au 31 décembre 2012 contre + 2,3 % en France métropolitaine). Il est composé de 1 024 autobus (19 %), de 4 335 autocars (81 %), de 2 véhicules de transport de personnes handicapés de plus de dix places assises et de 8 véhicules non déterminés.

Au 31 décembre 2013, les Pays de la Loire représentaient 3,7 % du parc métropolitain d'autobus et 6,4 % du parc d'autocars. 97 % des autobus en circulation dans la région comportent moins de soixante places assises. À l'inverse, plus de la moitié des autocars (53 %) peuvent accueillir au moins soixante passagers assis.

**Parc en circulation des autobus et autocars
(en milliers de véhicules, au 31 décembre)**



Source : SOeS (FCA jusqu'en 2009, RSVéRo depuis 2010)

Le marché, constitué de trois segments (les autobus des réseaux urbains ; les autocars scolaires et des lignes régulières interurbaines ; les véhicules dédiés au transport occasionnel et touristique), est porté par :

- la multiplication des appels d'offres lancés par les autorités organisatrices de transports urbains, du fait de la croissance de la fréquentation constatée ces dernières années et du mouvement de modernisation des réseaux ;
- le renouvellement des parcs d'autocars interurbains pour se mettre en conformité avec la législation (loi handicap du 11 février 2005), qui impose que les véhicules soient accessibles aux personnes à mobilité réduite.

**Parc en circulation
des autobus et autocars (au 31 décembre)**

	2012	2013	Évolution
Loire-Atlantique	1 849	1 875	+ 1,4 %
Maine-et-Loire	1 019	1 021	+ 0,2 %
Mayenne	391	407	+ 4,1 %
Sarthe	515	529	+ 2,7 %
Vendée	1 231	1 537	+ 24,9 %
Pays de la Loire	5 005	5 369	+ 7,3 %
France métropol.	93 064	95 193	+ 2,3 %
Région / France	5,4 %	5,6 %	

Champ : autobus de moins de 17 ans et autocars de moins de 18 ans

Source : SOeS - Répertoire statistique des véhicules routiers

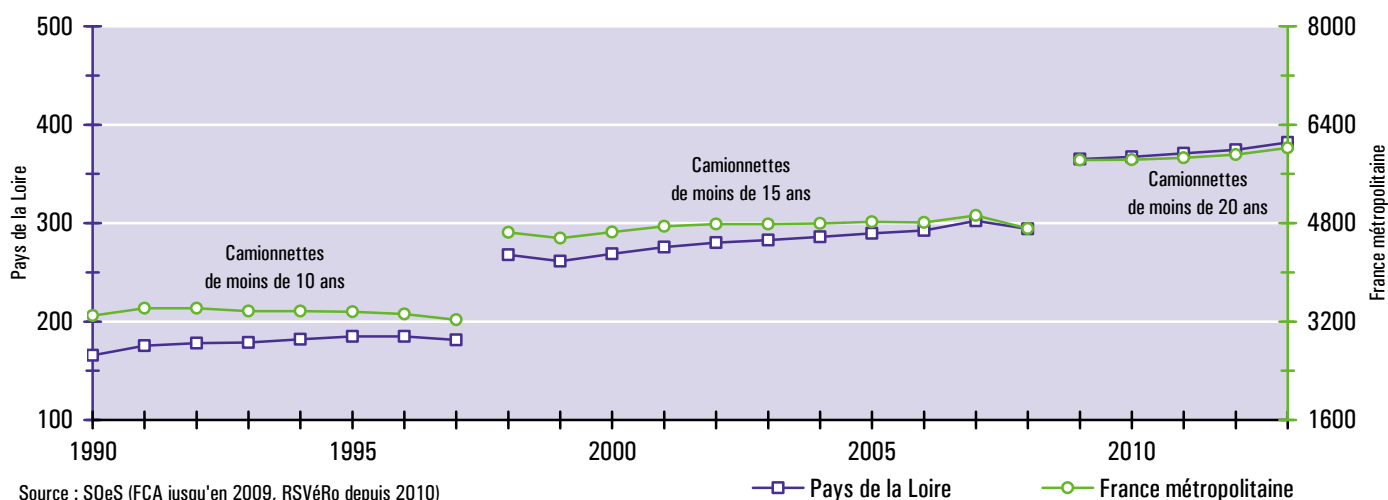
Le marché des véhicules de transport routier de personnes est cyclique : il est fortement corrélé à la durée des contrats liant les autorités organisatrices et les exploitants. À l'échelle départementale, le niveau des immatriculations neuves de bus et de cars est également tributaire des politiques d'achat de matériel roulant mises en œuvre par les entreprises de transports urbains et interurbains.

En 2013, la hausse du parc d'autobus et d'autocars n'a ainsi pas été uniforme sur l'ensemble du territoire des Pays de la Loire. Dans la lignée des années précédentes, c'est dans le département de la Vendée que la progression a été la plus forte (+ 25 %) : le parc s'y est accru de 294 autocars (+ 25 %) et de 7 autobus (+ 26 %). En l'espace de quatre ans, la flotte vendéenne, qui peut être amenée à circuler au-delà des frontières départementales et régionales, a augmenté de 54 %, contre seulement + 14 % dans l'ensemble des Pays de la Loire et + 7 % en France métropolitaine.

5 – Camionnettes : le parc régional augmente tendanciellement de 1 à 2 % par an

En 2013, le marché des camionnettes (véhicules utilitaires de poids total autorisé en charge inférieur ou égal à 3,5 tonnes), non concerné par le bonus-malus écologique, a continué de progresser. Le parc roulant s'est accru de 2,0 % dans la région (contre + 1,8 % en France métropolitaine). Les Pays de la Loire représentent désormais 6,3 % de la flotte nationale de camionnettes, un point de plus qu'il y a vingt ans.

Parc en circulation des camionnettes
(en milliers de véhicules, au 31 décembre)



Source : SOeS (FCA jusqu'en 2009, RSVéRo depuis 2010)

Le SOeS rappelle qu'en 2008 un nombre important de camionnettes, fortement susceptibles de ne plus être en circulation, ont été retirées du FCA (fichier central des automobiles). Cela explique la diminution de l'estimation du parc entre le 31 décembre 2007 et le 31 décembre 2008.

Les camionnettes forment un segment mixte marqué par la complémentarité entre les particuliers et les professionnels. Ainsi, à la différence des camionnettes d'occasion dont environ les deux tiers sont revendues à des personnes physiques, le marché du neuf est dominé par les personnes morales. Plus de 90 % des camionnettes neuves sont ainsi achetées par des entreprises (appartenant essentiellement aux secteurs de la construction, du commerce, des transports et de la location de véhicules).

Le fourgon, de type Renault Trafic, Ford Transit ou Iveco Daily, est la carrosserie la plus fréquente dans la région (près de 70 % des immatriculations neuves) mais la part des camionnettes dérivées de voitures particulières (Citroën Berlingo, Peugeot Partner, Renault Kangoo, ...) est en essor, représentant environ une camionnette sur quatre. Les bennes et plateaux se partagent le reste du marché.

**Parc en circulation
des camionnettes (au 31 décembre)**

	2012	2013	Évolution
Loire-Atlantique	135 278	139 279	+ 3,0 %
Maine-et-Loire	78 414	79 601	+ 1,5 %
Mayenne	32 376	32 635	+ 0,8 %
Sarthe	51 091	52 076	+ 1,9 %
Vendée	77 298	78 250	+ 1,2 %
Pays de la Loire	374 457	381 841	+ 2,0 %
France métropol.	5 912 327	6 021 516	+ 1,8 %
Région / France	6,3 %	6,3 %	

Champ : véhicule de moins de 20 ans d'âge

Source : SOeS - Répertoire statistique des véhicules routiers

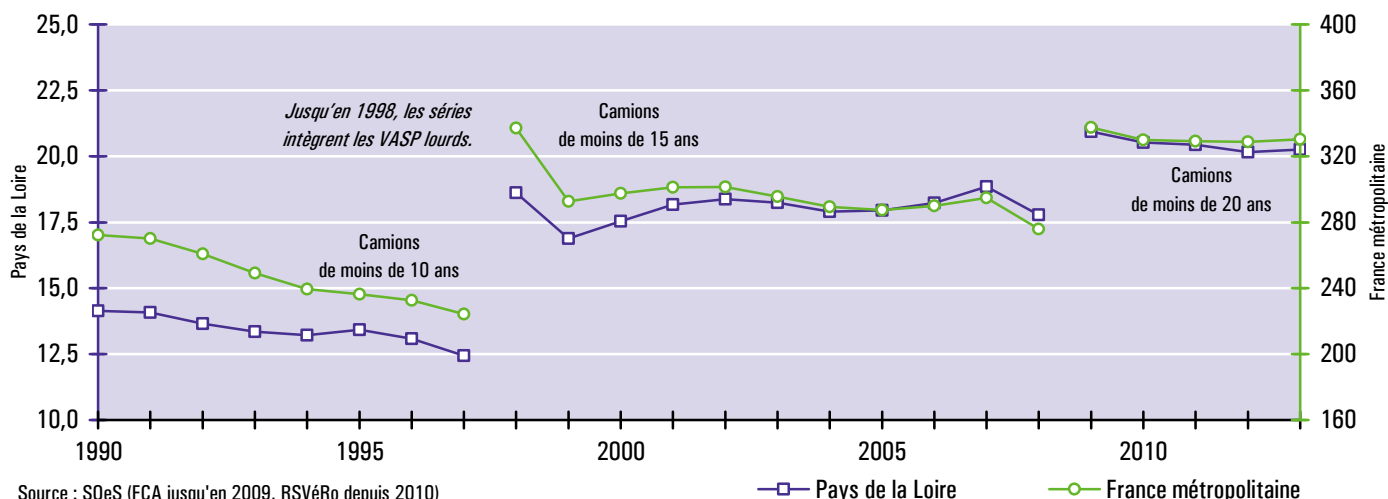
Les Pays de la Loire présentent peu de spécificités par rapport au niveau national : en 2013, le nombre de camionnettes en circulation pour 1 000 habitants s'est élevé à 103 dans la région contre 94 en France métropolitaine. Les contrastes départementaux sont en revanche plus marqués, traduisant les disparités du degré d'urbanisation des différents territoires ligériens¹ : le ratio varie ainsi de 91 dans la Sarthe à 119 en Vendée.

¹ On observe une relation inversement proportionnelle entre la densité de l'habitat et l'utilisation des véhicules utilitaires légers. Au niveau national, c'est dans les départements ruraux que le nombre de camionnettes par habitant est le plus élevé. La Corse-du-Sud, la Lozère, la Haute-Corse et le Gers occupent ainsi les quatre premières places, avec un ratio supérieur à 140 camionnettes pour 1 000 habitants.

6 – Camions : après trois années de tassements, le parc en circulation s'est légèrement redressé

En 2013, sous l'effet du léger regain d'activité du secteur des transports routiers de marchandises, le parc régional de camions s'est accru de 0,5 %, s'établissant légèrement au-dessus de la barre des 20 000 véhicules. Cette timide reprise fait suite à trois années de reculs consécutifs (– 2,0 % en 2010, – 0,4 % en 2011 et – 1,4 % en 2012), dues à la détérioration de la situation de trésorerie des transporteurs de la région.

Parc en circulation des camions
(en milliers de véhicules, au 31 décembre)



Le SOeS rappelle qu'en 2008 un nombre important de camions, fortement susceptibles de ne plus être en circulation, ont été retirés du FCA (fichier central des automobiles). Cela explique la diminution de l'estimation du parc entre le 31 décembre 2007 et le 31 décembre 2008.

La part des Pays de la Loire dans l'ensemble du parc métropolitain de camions s'établit à 6,1 %. Ce ratio, stable par rapport à 2012, est supérieur d'un point à son niveau de 1990. Il a atteint son apogée en 2008 (6,4 %). Avec un parc roulant estimé à 20 262 camions, la région se situe au 4^{ème} rang national, derrière l'Île-de-France, Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur. Elle est talonnée par l'Aquitaine (19 257 camions en circulation en 2013) et la Bretagne (18 932).

Les carrosseries de camions les plus courantes dans la région sont les bennes (26 %), les fourgons ordinaires (20 %) et les plateaux (11 %). Les bétailières et les porte-containers sont plus rares mais sont sur-représentés dans les Pays de la Loire, ils rassemblent respectivement 9,1 % et 8,9 % du parc métropolitain de ces deux spécialités.

Parc en circulation des camions (au 31 décembre)

	2012	2013	Évolution
Loire-Atlantique	6 784	6 668	– 1,7 %
Maine-et-Loire	3 631	3 670	+ 1,1 %
Mayenne	2 017	2 023	+ 0,3 %
Sarthe	3 181	3 389	+ 6,5 %
Vendée	4 546	4 512	– 0,7 %
Pays de la Loire	20 159	20 262	+ 0,5 %
France métropol.	328 718	330 255	+ 0,5 %
Région / France	6,1 %	6,1 %	

Champ : véhicule de moins de 20 ans d'âge

Source : SOeS - Répertoire statistique des véhicules routiers

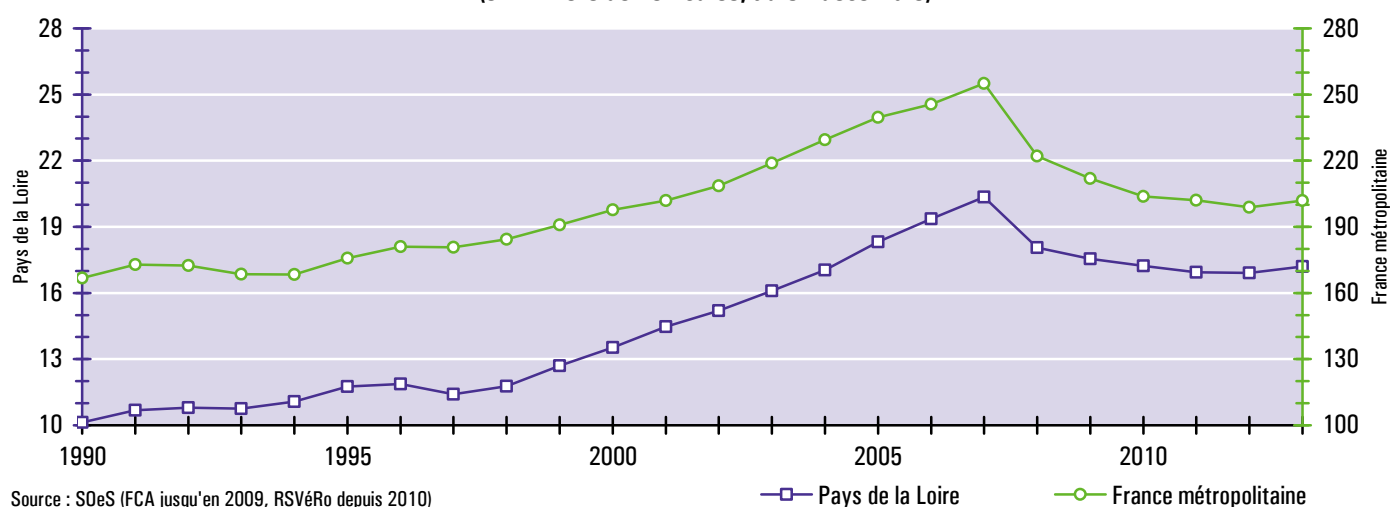
La densité du parc roulant est légèrement plus importante en Pays de la Loire (5,5 camions pour 1 000 habitants) qu'en France métropolitaine (5,2). Au sein de la région, elle dépend du degré d'urbanisation des cinq départements de la région, variant de 6,7 camions pour 1 000 habitants en Vendée et Mayenne à 4,6 dans le Maine-et-Loire.

Depuis 2009, les flottes départementales n'ont pas suivi les mêmes trajectoires. En Loire-Atlantique et en Vendée, les parcs de camions ont reculé continuellement au cours des quatre dernières années (– 7 % dans ces deux départements). L'évolution a été diamétralement opposée dans la Sarthe (+ 14 % sur la période).

7 – Tracteurs routiers : pour la première fois depuis le début de la crise économique, la flotte des transporteurs s’est accrue

A l’instar des camions, le parc des tracteurs routiers s’est redressé en 2013 (+ 1,8 % en Pays de la Loire et + 1,6 % en France métropolitaine). Cette évolution doit cependant être relativisée dans la mesure où elle intervient après une période de quatre ans au cours de laquelle le secteur des transports routiers de marchandises a dû traverser une des crises les plus profondes de son histoire, caractérisée par la baisse de la demande en services de transport, l’augmentation du prix du gazole et la concurrence accrue des pavillons étrangers. Ces phénomènes ont entraîné de la part des entreprises utilisatrices de poids lourds une baisse importante de leur investissement en matériel roulant. De 2009 à 2012, le parc de tracteurs routiers a ainsi diminué de 4,8 % en Pays de la Loire et de 9,1 % en France métropolitaine.

Parc en circulation des tracteurs routiers
(en milliers de véhicules, au 31 décembre)



Source : SOeS (FCA jusqu'en 2009, RSVéRo depuis 2010)

Le SOeS rappelle qu'en 2008 un nombre important de tracteurs routiers, fortement susceptibles de ne plus être en circulation, ont été retirés du FCA (fichier central des automobiles). Cela explique une partie de la diminution de l'estimation du parc entre le 31 décembre 2007 et le 31 décembre 2008.

Au 31 décembre 2013, avec un parc estimé à 17 200 tracteurs routiers de moins de dix ans¹, les Pays de la Loire représente 8,5 % du total métropolitain. Il s'agit du plus haut ratio jamais enregistré, supérieur de deux points et demi à celui de 1990. Les Pays de la Loire occupent la 2^{ème} place du classement national, intercalés entre la région Rhône-Alpes (25 562 tracteurs routiers en circulation) et la Bretagne (14 828).

Parc en circulation
des tracteurs routiers (au 31 décembre)

	2012	2013	Évolution
Loire-Atlantique	5 582	5 585	+ 0,1 %
Maine-et-Loire	2 745	3 014	+ 9,8 %
Mayenne	2 532	2 498	- 1,3 %
Sarthe	2 257	2 220	- 1,6 %
Vendée	3 787	3 885	+ 2,6 %
Pays de la Loire	16 903	17 202	+ 1,8 %
France métropol.	198 847	201 954	+ 1,6 %
Région / France	8,5 %	8,5 %	

Champ : véhicule de moins de 10 ans d'âge

Source : SOeS - Répertoire statistique des véhicules routiers

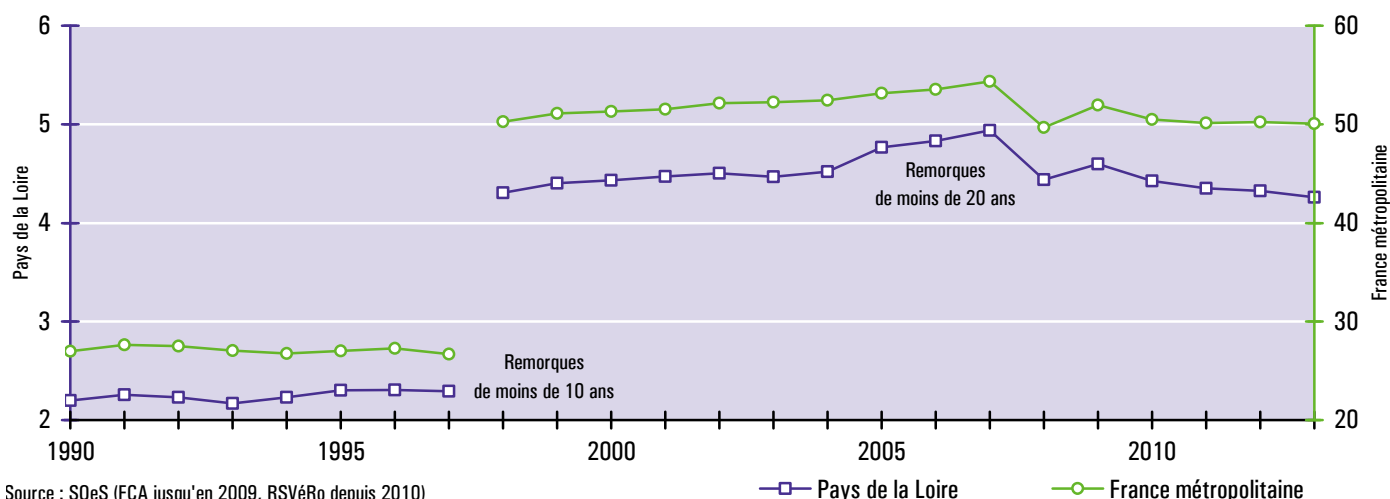
Malgré une baisse de 1,3 % du nombre de tracteurs routiers en circulation, les transports routiers de marchandises demeurent une spécialité mayennaise. On y recense en effet 8,1 tracteurs routiers pour 1 000 habitants contre 4,7 en Pays de la Loire et 3,2 en France métropolitaine. Par ce critère, la Mayenne est au 3^{ème} rang national, derrière la Drôme et la Marne.

¹ La limite d'âge du parc des tracteurs routiers est plus basse que celle des autres catégories de véhicules. Les tracteurs routiers ont en effet une faible espérance de vie car ils sont utilisés de manière intensive. Ils parcourent en moyenne 89 000 kilomètres par an au cours de leurs cinq premières années de circulation (contre 48 000 km pour les autobus, 38 000 km pour les camions et 13 000 km pour les voitures).

8 – Remorques routières : pour la 4^{ème} année de suite, le parc régional a baissé plus rapidement qu'au niveau national

Dans le domaine des transports routiers de marchandises, le recours aux remorques routières, tirées par une camionnette ou un camion, est moins répandu que celle des semi-remorques (cf. page suivante). Leur utilisation est pourtant une spécialité ligérienne. Sur ce segment, les Pays de la Loire sont en effet traditionnellement la deuxième région française, derrière Rhône-Alpes, même si, plus que sur le reste du territoire national, les entreprises ligériennes ont subi de plein fouet les effets de la crise du transport routier de marchandises.

**Parc en circulation des remorques routières
(en milliers de véhicules, au 31 décembre)**



Source : SOeS (FCA jusqu'en 2009, RSVéRo depuis 2010)

Le SOeS rappelle qu'en 2008 un nombre important de remorques routières, fortement susceptibles de ne plus être en circulation, ont été retirées du FCA (fichier central des automobiles). Cela explique une partie de la diminution de l'estimation du parc entre le 31 décembre 2007 et le 31 décembre 2008.

En 2013, le parc roulant de remorques routières a diminué de 1,5 % dans les Pays de la Loire contre un tassement de 0,3 % en France métropolitaine. Pour la 4^{ème} année de suite, la flotte ligérienne a baissé plus rapidement que dans les autres territoires français. La part des Pays de la Loire dans le parc en circulation des vingt-deux régions métropolitaines s'est ainsi sensiblement réduite ces dernières années. Elle s'est établie en 2013 à 8,5 %, contre 9,1 % en 2007, point haut des vingt-cinq dernières années.

**Parc en circulation
des remorques routières (au 31 décembre)**

	2012	2013	Évolution
Loire-Atlantique	1 270	1 182	- 6,9 %
Maine-et-Loire	763	777	+ 1,8 %
Mayenne	655	643	- 1,8 %
Sarthe	535	565	+ 5,6 %
Vendée	1 102	1 094	- 0,7 %
Pays de la Loire	4 325	4 261	- 1,5 %
France métropol.	50 220	50 067	- 0,3 %
Région / France	8,6 %	8,5 %	

Champ : véhicule de moins de 20 ans d'âge

Source : SOeS - Répertoire statistique des véhicules routiers

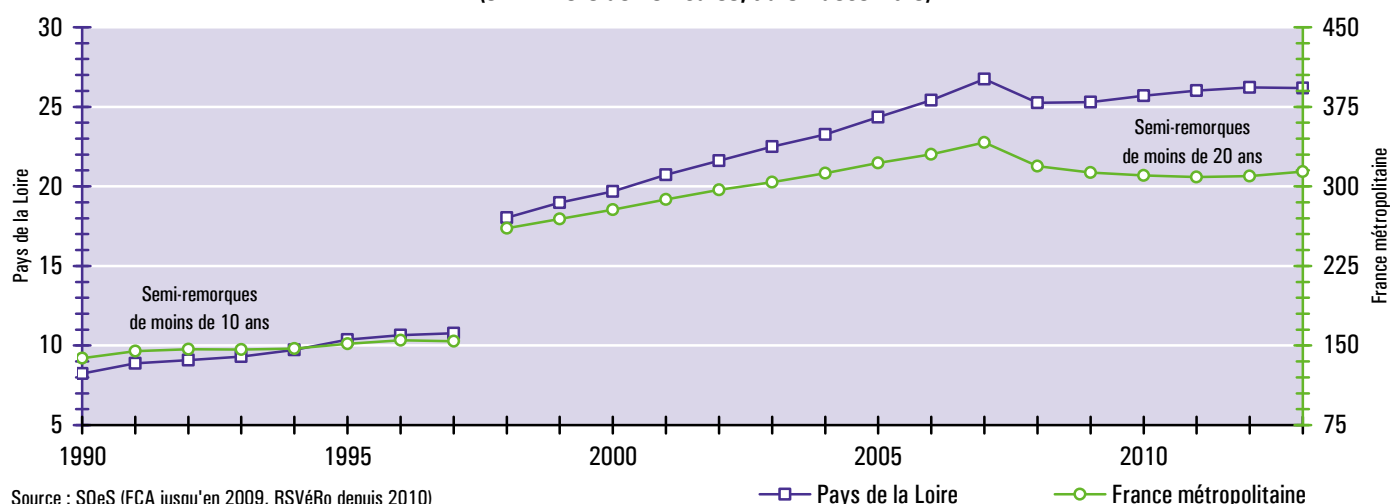
Il est recensé dans les Pays de la Loire 1,2 remorque routière pour 1 000 habitants, contre 0,8 au niveau national. Selon ce ratio, la Mayenne (2,1) et la Vendée (1,7) se classent dans les cinq premiers départements français, en compagnie du Jura, du Cher et de l'Oise.

Les classes de PTAC (cf. définition en page 17) les plus fréquentes dans les Pays de la Loire sont celles de 11 à 19 tonnes (68 % du parc) et de 21 à 26 tonnes (20 %). La région représente 9,8 % du parc français de remorques routières de PTAC compris entre 11 et 19 tonnes.

9 – Semi-remorques : en 2013, les Pays de la Loire se sont maintenus au troisième rang français

Après trois années de croissance, le segment des semi-remorques s'est stabilisé en 2013. Le parc en circulation, qui avait progressé de 3,7% entre 2009 et 2012, s'est légèrement replié (- 0,2 %), allant à rebours de la tendance nationale (+ 1,3 %). Cette évolution, atypique au regard de la situation observée sur le segment des tracteurs routiers, auxquels ils sont couplés (pour former des ensembles routiers), est due principalement au recul de 1 % du marché vendéen qui représente 35 % du parc régional.

**Parc en circulation des semi-remorques
(en milliers de véhicules, au 31 décembre)**



Source : SOeS (FCA jusqu'en 2009, RSVéRo depuis 2010)

La SOeS rappelle qu'en 2008 un nombre important de semi-remorques, fortement susceptibles de ne plus être en circulation, ont été retirées du FCA (fichier central des automobiles). Cela explique une partie de la diminution de l'estimation du parc entre le 31 décembre 2007 et le 31 décembre 2008.

En dépit d'un différentiel négatif de croissance d'un point et demi avec le niveau national, les Pays de la Loire ont pu, en 2013, conserver une position de choix au sein de l'Hexagone. La région occupe ainsi le troisième rang métropolitain après Rhône-Alpes (40 246 semi-remorques) et l'Île-de-France (27 611).

La capacité moyenne de chargement des semi-remorques est plus faible en Pays de la Loire que dans le reste du territoire national. La région représente ainsi 16 % du parc national de semi-remorques de moins de 30 tonnes de PTAC mais seulement 6,5 % de celui de plus de 38 tonnes.

**Parc en circulation
des semi-remorques (au 31 décembre)**

	2012	2013	Évolution
Loire-Atlantique	7 087	7 139	+ 0,7 %
Maine-et-Loire	3 657	3 671	+ 0,4 %
Mayenne	3 462	3 515	+ 1,5 %
Sarthe	2 728	2 661	- 2,5 %
Vendée	9 294	9 202	- 1,0 %
Pays de la Loire	26 228	26 188	- 0,2 %
France métropol.	309 790	313 971	+ 1,3 %
Région / France	8,5 %	8,3 %	

Champ : véhicule de moins de 20 ans d'âge

Source : SOeS - Répertoire statistique des véhicules routiers

Le taux du parc roulant de semi-remorques pour 1 000 habitants s'est élevé en 2013 à 7,1 dans les Pays de la Loire contre 4,9 en France métropolitaine. Cette moyenne cache des situations départementales diverses : le ratio varie du simple au triple entre le Maine-et-Loire (4,6) et la Vendée (13,9). Par ce critère, le département vendéen se situe au premier rang national. La présence sur son sol de leaders sur les marchés de la messagerie et du transport frigorifique (Schenker-Joyau, Dachser France, Antoine & Cie, ...) n'y est pas étrangère.

Définitions et sources statistiques

Charge utile

Poids maximal de marchandises déclaré admissible pour un véhicule routier.

Poids total autorisé en charge (PTAC)

Total du poids du véhicule à l'arrêt et en ordre de marche (y compris le poids du conducteur et de toutes les autres personnes transportées en même temps) et de la charge utile. Le plafond de 3,5 tonnes de PTAC correspond au seuil à partir duquel la réglementation devient beaucoup plus contraignante et pour laquelle l'utilisation des véhicules est radicalement différente. Ainsi, en dessous de 3,5 tonnes de PTAC, les véhicules utilitaires ne sont que pour 1 % de leur nombre utilisés par des professionnels du transport et leur conduite ne nécessite qu'un simple permis B. En revanche, au dessus de 3,5 tonnes de PTAC, les véhicules sont destinés presque exclusivement au transport de marchandises et leur conduite est réglementée (obligation de formation des conducteurs, existence de permis de conduire spécifiques, durées de conduite et de travail soumises à la réglementation européenne, ...).

Fichier central des automobiles (FCA)

Fichier national informatisé des véhicules immatriculés sur le territoire français, établi à partir des données des cartes grises transmises par les Préfectures, créé par l'INSEE en 1950 et géré depuis les années 1970 par l'Association Auxiliaire de l'Automobile, sous maîtrise d'ouvrage du Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (service de l'observation et des statistiques). Sa vocation était d'établir des statistiques sur les véhicules selon des critères techniques ou socioprofessionnels : genre, PTAC, carrosserie, source d'énergie, activité du propriétaire. Depuis le début d'année 2010, le FCA a été remplacé par le RSVéRo (répertoire statistique des véhicules routiers), géré directement par le SOeS.

Répertoire statistique des véhicules routiers (RSVéRo)

Système de production et de diffusion d'informations statistiques sur les immatriculations et le parc de véhicules, mis en œuvre en 2010 en remplacement du fichier central des automobiles (FCA). Le RSVéRo est élaboré par le service de l'observation et des statistiques (SOeS) du Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie. Il recense les véhicules routiers immatriculés sur le territoire français (départements d'outre-mer compris) à partir des informations transmises par le Ministère de l'Intérieur (agence nationale des titres sécurisés) issues du système d'immatriculation des véhicules (SIV). Le répertoire permet un suivi du parc en circulation des véhicules terrestres routiers.

Les statistiques concernent les voitures particulières et commerciales, les autobus et autocars, les camionnettes, les camions, les tracteurs routiers, les remorques lourdes, les semi-remorques et les véhicules automoteurs spécialisés. Les parcs de cyclomoteurs, motocycles, tracteurs agricoles, voiturettes et remorques légères ne sont pas calculés. Les données ne comprennent pas les véhicules militaires et ceux de l'administration civile de l'État.

Le RSVéRo contient un nombre important de véhicules détruits, hors d'usage ou sortis du territoire pour lesquels les déclarations correspondantes n'ont jamais été effectuées. Ces véhicules sont donc comptabilisés à tort dans le répertoire. Pour cette raison, les données de parc présentées ici résultent d'estimations effectuées à partir de limites d'âge. Celles-ci sont différenciées selon le genre de véhicule. Elles tiennent compte du rythme de diminution de leur kilométrage dans le temps, obtenu grâce aux travaux d'appariements entre les données du RSVéRo et celles des contrôles techniques.

Ces limites d'âge ont évolué dans le temps. Elles sont désormais de 10 ans pour les tracteurs routiers, de 15 ans pour les voitures particulières et les véhicules automoteurs spécialisés, de 17 ans pour les autobus, de 18 ans pour les autocars et de 20 ans pour les camionnettes, les camions, les remorques routières et les semi-remorques.

Les catégories de véhicules

Voiture particulière et commerciale

Véhicule routier automobile, autre qu'un motorcycle ou une voiturette, destiné au transport de voyageurs et conçu pour un nombre de places assises (y compris celle du conducteur) égal au maximum à neuf.

Camping-car (ou autocaravane)

Véhicule automoteur spécialisé de transport de personnes dont le poids total autorisé en charge est en général inférieur ou égal à 3,5 tonnes (de façon à être conduit avec un permis B). A la fois moyen de transport et mode d'hébergement assimilé à la caravane, le camping-car est caractérisé par la présence de sièges, table, coin cuisine, espaces de rangement, lits et/ou couchettes. Jusqu'en 1998, les statistiques du SoeS ne permettaient pas de suivre l'évolution du marché car les camping-cars étaient inclus dans les camionnettes.

Véhicule automoteur spécialisé (hors camping-car)

Véhicule à moteur destiné à des usages autres que le transport (engins de travaux publics, ambulances, véhicules de pompiers, bennes à ordures ménagères, fourgon funéraire, dépanneuse, etc.). Jusqu'en 1998, ces véhicules étaient inclus dans les « camionnettes et camions ».

Autobus et autocar

Véhicules pour le transport en commun de personnes, d'au moins dix places assises, y compris le conducteur (les autres véhicules sont classés parmi les voitures particulières et commerciales). Les autobus sont destinés principalement au transport urbain ; ils comportent des places assises et debout. Les autocars sont utilisés en transport collectif routier ou touristique, avec des places assises uniquement.

Camionnette (ou véhicule utilitaire léger)

Véhicule routier rigide automobile conçu exclusivement ou principalement pour le transport de marchandises¹, et dont le poids total autorisé en charge est inférieur ou égal à 3,5 tonnes.

Camion

Véhicule routier rigide automobile conçu exclusivement ou principalement pour le transport de marchandises, et dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes.

Remorque routière (ou remorque lourde)

Véhicule routier pour le transport de marchandises conçu pour être remorqué par un véhicule routier automobile. Ne sont considérés que les véhicules d'au moins six tonnes de poids total autorisé en charge. Le parc des remorques légères (de moins de six tonnes de PTAC), dont font partie les caravanes, n'est pas suivi par le SOeS.

Semi-remorque

Véhicule routier pour le transport de marchandises sans essieu avant, conçu de manière à ce qu'une partie du véhicule et une partie importante de son chargement reposent sur le tracteur routier.

Tracteur routier

Véhicule routier à moteur, dépourvu de caisse de chargement des marchandises, conçu exclusivement ou principalement pour le remorquage d'autres véhicules routiers non automobiles (essentiellement des semi-remorques).

¹ Cette définition réglementaire est très éloignée de la réalité des faits. Dans la pratique, les VUL (véhicules utilitaires légers) utilisées en transport public de marchandises ne représentent que 1 % des camionnettes en circulation sur le territoire national. L'essentiel du parc de VUL est la propriété de particuliers, d'administrations ou d'entreprises sans rapport avec le transport (secteurs de la construction, du commerce, de la restauration, de l'agriculture, ...).

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement des Pays de la Loire
5, rue Françoise Giroud - CS 16326 - 44263 NANTES Cedex 2
Tél. 02 72 74 73 00

Rédaction et mise en forme :
Denis Douillard
denis.douillard@developpement-durable.gouv.fr

Photo (première de couverture) :
Denis Douillard

La situation des transports en Pays de la Loire

Service connaissance
des territoires et évaluation

Division de l'observation,
des études et des statistiques

Directrice
de la publication :
Annick Bonneville

ISSN : 2109-0017

© DREAL 2015