

UTP

Union des Transports
Publics et ferroviaires



LE PARC DES VÉHICULES DES SERVICES URBAINS

au 1^{er} janvier 2016



En France, le parc de véhicules affecté aux services urbains (autobus, trolleybus, métros, tramways et systèmes guidés) constitue une composante essentielle de l'offre des transports publics. Pour cette raison, l'UTP recense et analyse périodiquement les données qui caractérisent le parc de ses adhérents, opérateurs de transport public urbain.

Méthodologie

133 réponses (80 % des adhérents) ont été obtenues à cette enquête réalisée par un questionnaire en ligne sur le site www.utp.fr. Pour Lyon, les données des opérateurs de TCL et de Rhônexpress ont été regroupées.

Supérieur à celui de l'enquête de 2014, le taux de réponse varie selon les réseaux classés par taille d'agglomération.

	ADHÉRENTS UTP 2016	RÉPONDANTS À L'ENQUÊTE	TAUX DE RÉPONSE
Classe 1	25	25	100 %
Classe 2	46	41	89 %
Classe 3	88	61	69 %
Total province	159	127	80 %
Île-de-France (hors RATP)	5	3	60 %
RATP	1	1	100 %
Total France	165	131	79 %
Frontaliers (Genève)	1	1	100 %

Le parc est compté en nombre de véhicules pour les autobus et trolleybus et en nombre de rames pour les métros, tramways et systèmes guidés.

Les agglomérations sont classées par taille :

- Classe 1 : agglomérations de plus de 250 000 habitants,
- Classe 2 : agglomérations de 100 000 à 250 000 habitants,
- Classe 3 : agglomérations de moins de 100 000 habitants.



UTP

Union des Transports
Publics et ferroviaires

Sommaire

**Cette dixième édition a été réorganisée
et distingue les modes de transport routiers
des modes de transport guidés.**

L'ensemble du parc roulant affecté aux services urbains

1. Le volume du parc roulant
2. La typologie du parc roulant
3. La propriété du parc roulant

Les modes routiers: autobus, minibus, midibus et trolleybus

1. L'âge moyen du parc routier
2. L'évolution du parc routier
3. Le gabarit du parc routier
4. Le parc routier par constructeurs
5. Les énergies du parc routier et les normes Euro
6. Les équipements d'accessibilité du parc routier

Les modes guidés: métros, tramways et systèmes guidés

1. L'âge moyen du parc guidé
2. L'évolution du parc guidé
3. Le gabarit du parc guidé
4. Le parc guidé par constructeurs
5. L'énergie du parc guidé
6. Les équipements d'accessibilité du parc guidé.

L'ensemble du parc roulant

1.

Le volume du parc roulant

19 388
véhicules affectés aux
services urbains

La loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la république, dite loi NOTRe, définit deux types de services au sein d'un même « ressort territorial » : les services urbains et les services non urbains.

Au 1^{er} janvier 2016, le parc affecté aux services urbains des 131 réseaux français répondants s'élève à 19 388 véhicules. Les réseaux de province disposent de 70 % de ce parc avec 13 624 véhicules, dont 42 % dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants. La RATP représente 29 % de ce parc.

Parc autobus, trolleys, métros, tramways et systèmes guidés au 1^{er} janvier 2016 par taille d'agglomération
(En nombre de véhicules ou rames et en pourcentage)

	AUTOBUS ET TROLLEYBUS		MÉTRO, TRAMWAY ET SYSTÈMES GUIDÉS		TOTAL	
	NOMBRE DE RÉSEAUX	NOMBRE DE VÉHICULES	NOMBRE DE RÉSEAUX	NOMBRE DE RAMES	NOMBRE DE VÉHICULES	POURCENTAGE
Classe 1	25	6 819	21	1 370	8 189	42 %
Classe 2	41	3 749	6	139	3 888	20 %
Classe 3	61	1 547	0	0	1 547	8 %
Total province	127	12 115	27	1 509	13 624	70 %
Île-de-France (hors RATP)	3	232	0	0	232	1 %
RATP	1	4 573	1	959	5 532	29 %
Total France	131	16 920	28	2 468	19 388	100 %
Frontaliers (Genève)	1	329	1	104	433	

Source : UTP, enquête Parc 2016.



Pour ces 131 réseaux urbains, les autobus et trolleybus représentent un parc de 16 920 véhicules, soit 87 % de l'ensemble du parc des services urbains.

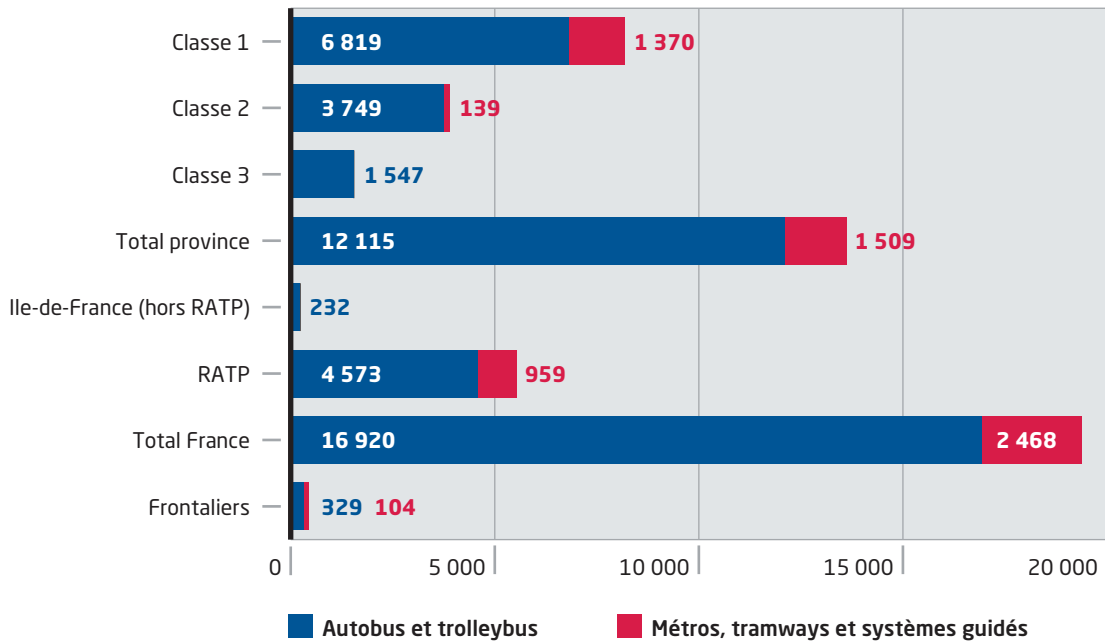
À noter que :

- plus de 27 % véhicules routiers circulent sur le réseau RATP,
- près de 72 % sur les réseaux de province, dont 40 % dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants et 22 % dans celles de 100 000 à 250 000 habitants.



Parc de véhicules au 1^{er} janvier 2016 par taille d'agglomération

(En nombre de véhicules ou de rames)



Source: UTP, enquête Parc 2016.

Parmi ces 131 réseaux français, 28 disposent de métros, tramways ou systèmes guidés, qui totalisent 2 468 rames. La RATP en fait circuler près de 39 %, les 21 réseaux d'agglomérations de plus de 250 000 habitants plus de 55 % et les 6 réseaux de 100 000 à 250 000 habitants près de 6 %.

2.

La typologie du parc roulant

+ 60%
d'autobus standard

L'ensemble du parc affecté aux services urbains se répartit entre les modes routiers pour plus de 87 %, toujours largement dominants, et les modes guidés pour plus de 12 %. Les modes routiers se composent de plus de 60 % d'autobus standard, 16 % d'autobus articulés, 10 % de mini et midibus et près de 1 % de trolleybus. Le reste du parc (plus de 12 %) comprend, à quasi-parité, des véhicules de type métro ou tramway.

Répartition du parc de véhicules de services urbains au 1^{er} janvier 2016

(En nombre de véhicules ou de rames et en pourcentage)

EN NOMBRE ET EN POURCENTAGE	BUS STANDARD	BUS ARTICULÉ	MINIBUS	MIDIBUS	TROLLEYBUS	MÉTRO	VAL	TRAMWAY	TRAM-TRAIN	FUNICULAIRE	TOTAL
Classe 1	4328 53 %	1834 22 %	296 4 %	219 3 %	142 2 %	109 1 %	289 3 %	956 12 %	12 0 %	4 0%	8189 100 %
Classe 2	2482 64 %	614 16 %	306 8 %	316 8 %	31 1 %	0 0 %	0 0 %	137 3 %	0 0 %	2 0 %	3888 100 %
Classe 3	975 63 %	44 3 %	311 20 %	217 14 %	0 0 %	0 0 %	0 0 %	0 0 %	0 0 %	0 0 %	1547 100 %
Total province	7785 57 %	2492 18 %	913 7 %	752 6 %	173 1 %	109 1 %	289 2 %	1093 8 %	12 0 %	6 0 %	13624 100 %
Île-de-France (hors RATP)	191 82 %	11 5 %	29 13 %	1 0 %	0 0 %	0 0 %	0 0 %	0 0 %	0 0 %	0 0 %	232 100 %
RATP	3729 67 %	645 12 %	91 2 %	108 2 %	0 0 %	721 13 %	8 0 %	228 4 %	0 0 %	2 0 %	5532 100 %
Total France	11 705 60 %	3 148 16 %	1 033 5 %	861 5 %	173 1 %	830 4 %	297 2 %	1 321 7 %	12 0 %	8 0 %	19 388 100 %
Frontaliers (Genève)	35 8 %	196 45 %	0 0 %	4 1 %	94 22 %	0 0 %	0 0 %	104 24 %	0 0 %	0 0 %	433 100 %

Source : UTP, enquête Parc 2016.

3.

La propriété du parc roulant

87 %

du parc est détenu par les AOM

Dans la majorité des réseaux de transport public urbain, l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), qui remplace l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU) suite à la loi NOTRe, est propriétaire du parc de véhicules.

Au 31 décembre 2015, les AOM possèdent 87 % du parc affecté aux services urbains, 13 % est détenu par les opérateurs. Ce taux reste constant depuis 2007.

Répartition de la propriété du parc de véhicules

	2005	2007	2009	2011	2013	2015
Autorité Organisatrice	85 %	87 %	87 %	87 %	87 %	87 %
Entreprise de transport	15 %	13 %	13 %	13 %	13 %	13 %

Source : DGITM-CEREMA-GART-UTP, enquêtes TCU, données au 31 décembre des années mentionnées.

Les modes routiers : autobus, minibus, midibus et trolleybus



1.

L'âge moyen du parc routier

Début 2016, l'âge moyen du parc routier d'un panel de 82 réseaux français s'établit à 7,8 ans, sans grande variation par rapport à 2014.

Cet âge moyen est de 8,4 ans pour les réseaux de province où il varie entre 8,1 ans pour les agglomérations de moins de 250 000 habitants et 8,6 ans pour les celles de plus de 250 000 habitants. L'âge moyen du parc autobus sur le réseau RATP reste toujours plus jeune et s'établit à 6,7 ans.

7,8 ans

âge moyen du parc routier

2.

L'évolution du parc routier

Sur la décade 2006-2016, le parc routier d'un panel constant de 85 réseaux a globalement progressé de 4,8 %. Le parc de la RATP a bondi de 12,5 % et celui des réseaux de province s'est accru de 2,4 %, avec des variations différentes selon les classes :

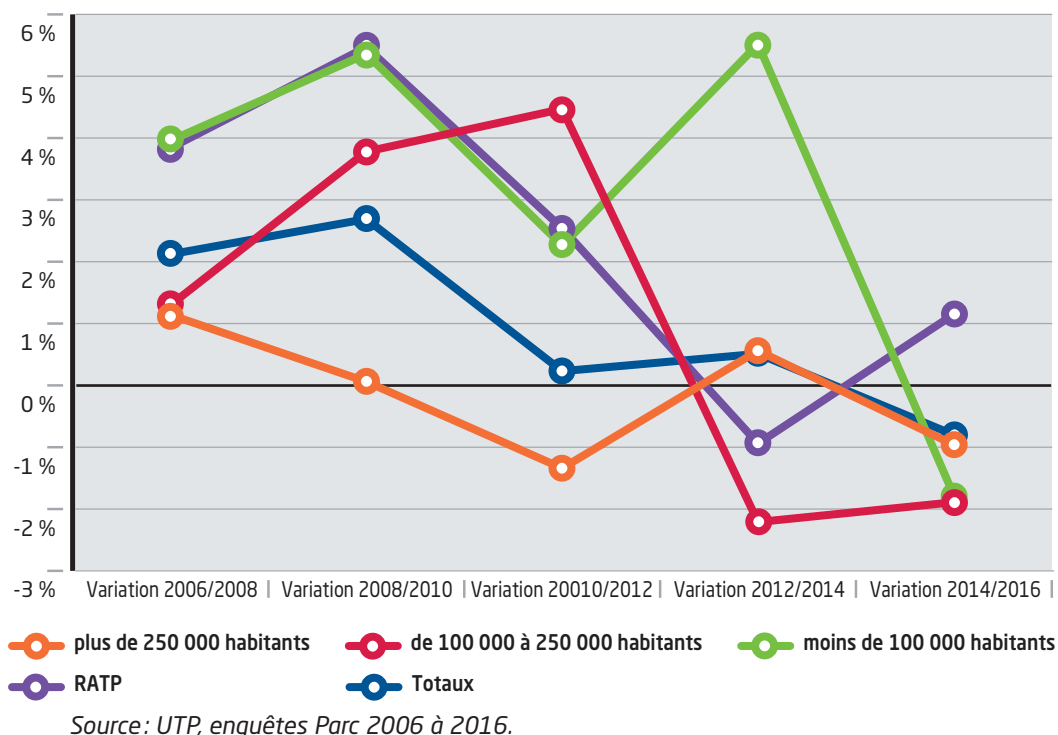
- - 0,6 % pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants,
- + 5,4 % pour les agglomérations de 100 000 à 250 000 habitants,
- + 16,1 % pour les agglomérations de moins de 100 000 habitants, une situation largement liée à la forte croissance de l'offre dans ces territoires en constante extension.

+ 4,8 %

progression du parc routier

Évolution du parc autobus et trolleys urbains entre 2006 et 2016

(Panel commun de 85 réseaux ayant répondu aux enquêtes Parc de 2006, 2008, 2010, 2012, 2014 et 2016)



Entre 2014 et 2016, le parc routier des 107 réseaux ayant répondu en 2016 et en 2014 a connu une baisse de 0,5 %. Le parc RATP a progressé de 1,1 %. Celui des réseaux de province a diminué de 0,8 %, avec une baisse identique (- 0,9 %) pour les grandes et moyennes agglomérations et une progression (+ 0,7 %) pour celles de moins de 100 000 habitants. Ceci résulte directement des mises en service de lignes de tramway dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

3.

Le gabarit du parc routier

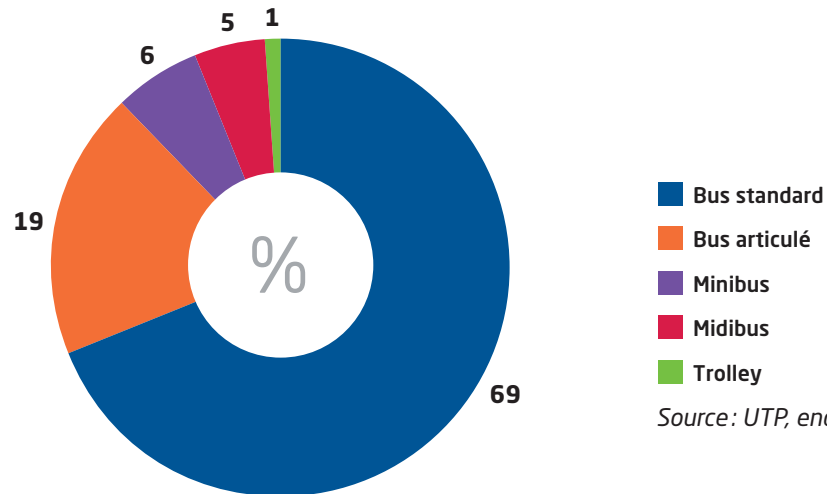
Le parc routier se caractérise par une grande diversité de véhicules, fortement liée à l'organisation des réseaux qui optimise capacité des véhicules et type de desserte. Au 1^{er} janvier 2016, il comprend 69 % d'autobus standard, 19 % d'autobus articulés, 6 % de minibus, 5 % de midibus et 1 % de trolleybus.

À noter que le nombre d'autobus standard diminue progressivement au bénéfice des minibus et midibus plus adaptés au service régulier en zones moins denses, au transport à la demande ou au transport spécialisé pour les personnes à mobilité réduite.



Répartition du parc autobus et trolleys urbains au 1^{er} janvier 2016

(Total des 16 920 véhicules routiers)



Source : UTP, enquête Parc 2016.

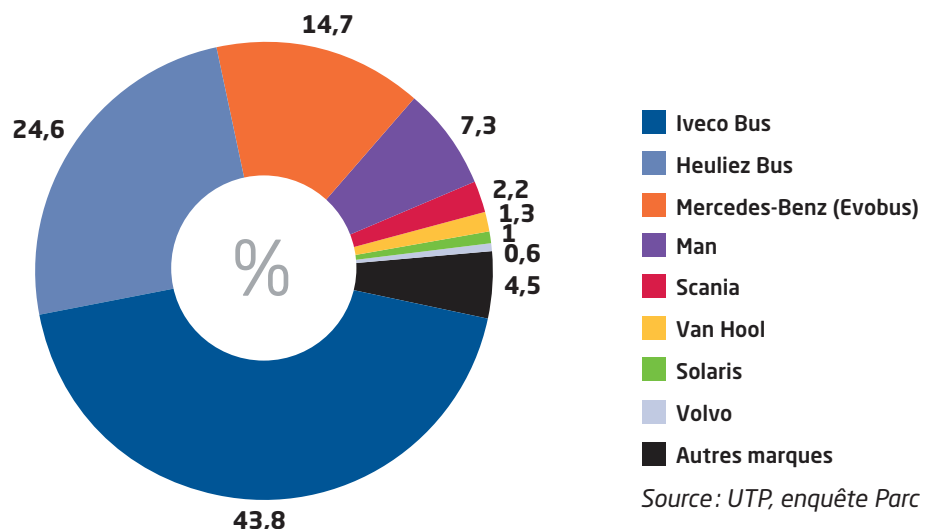
4.

Le parc routier par constructeurs

Sur les 16 920 véhicules routiers recensés, les véhicules des sociétés Heuliez Bus et Iveco Bus représentent 68,4 % du parc. Viennent ensuite EvoBus (marque Mercedes-Benz) avec 14,7 % du parc, Man (7,3 %), Scania (2,2 %), Van Hool (1,3 %), Solaris (1,0 %) et Volvo (0,6 %). Les 4,5 % restant représentent les constructeurs/carrossiers de mini ou midibus tels BredaMenarinibus SpA, Dietrich Véhicules, Durisotti, Fiat, Gruau, Peugeot, PVI Division Gépébus, Renault, Vehixel...

Part des constructeurs du parc autobus et trolleybus urbains au 1^{er} janvier 2016

(Total des 16 920 véhicules routiers)

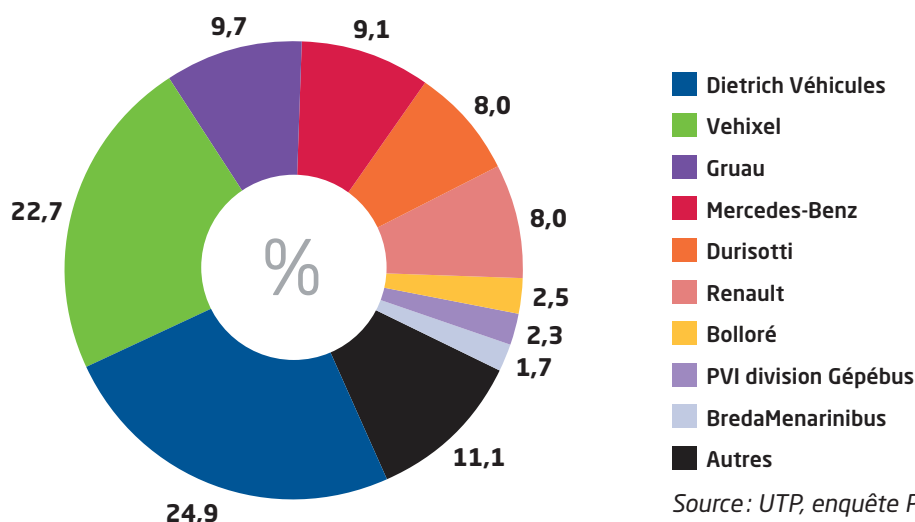


Source : UTP, enquête Parc 2016.

Sur les 861 minibus, la répartition est la suivante : Dietrich Véhicules (24,9 % du parc minibus), Vehixel (22,7 %), Gruau (9,7 %), Mercedes-Benz (9,1 %), Durissoti et Renault (respectivement 8 %), Bolloré (2,5 %), PVI division Gépébus (2,3 %) et BredaMenarinibus SpA (1,7 %). Les 11,1 % restant représentent les constructeurs/carrossiers comme Citroën, Fiat, Ford, Peugeot, Volkswagen...

Part des constructeurs dans l'ensemble du parc des minibus en 2016

(Pour les 861 véhicules)



5.

Les énergies du parc routier et les normes Euro

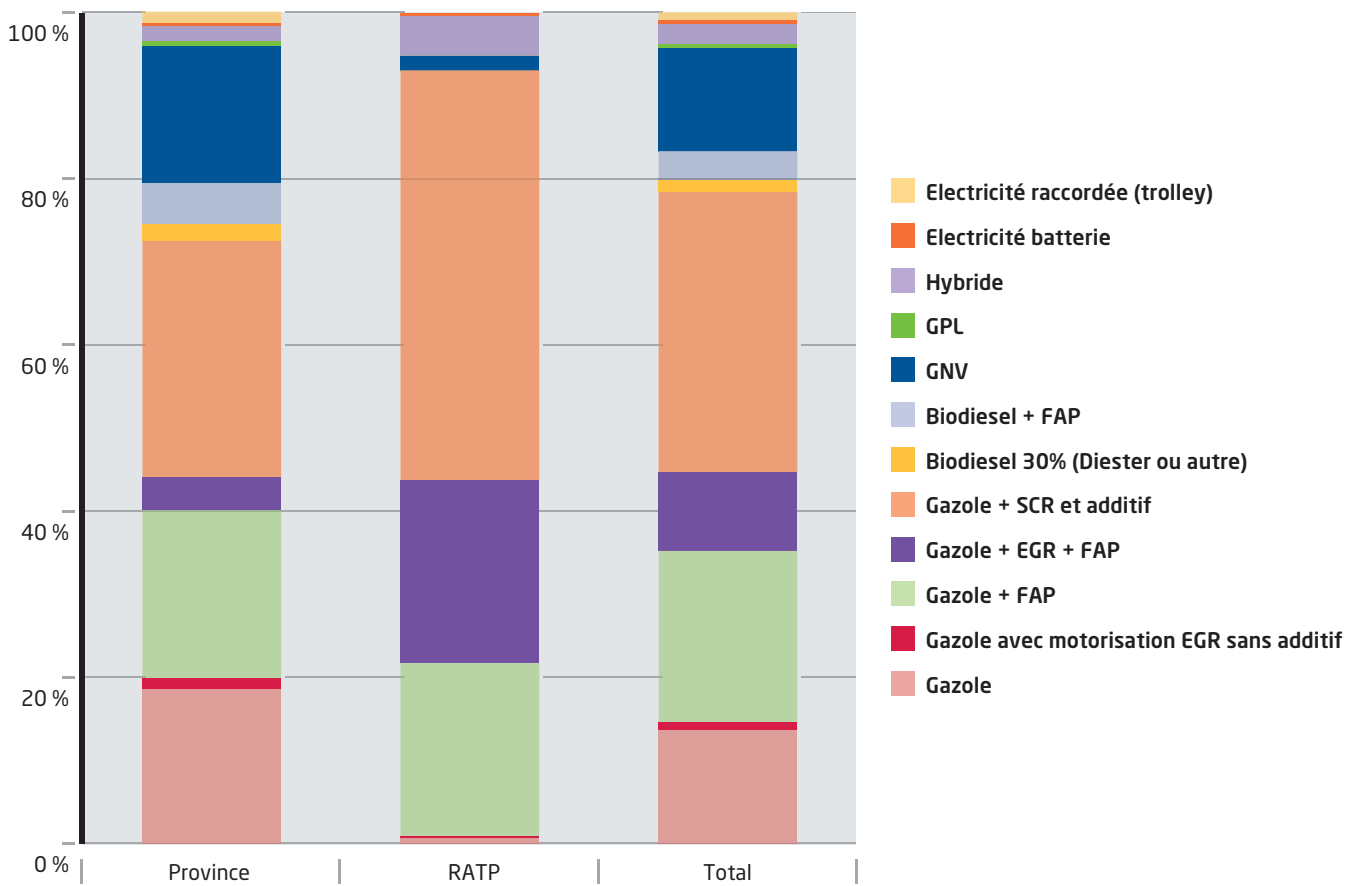
65 %
des autobus utilisent
les technologies
gazole propre

Les technologies gazole propre (filtres à particules, dispositifs de recirculation ou de post-traitement des gaz d'échappement avec additif) sont présentes dans près de 65 % des autobus : près de 54 % pour les réseaux de province et plus de 92 % pour la RATP, qui ne dispose quasiment plus de véhicules au seul gazole. Le biodiesel (30 % ou FAP) est utilisé dans presque 5 % du parc routier, le GNV dans 12,4 % et la technologie hybride gazole-électricité dans 2,5 %. La part de l'électricité (batterie ou raccordée) est de 1,4 %.



Répartition des énergies du parc autobus et trolleybus urbains au 1^{er} janvier 2016

(Total des 16 920 véhicules routiers)



Source: UTP, enquête Parc 2016.



La législation européenne établit des niveaux de plus en plus sévères sur les rejets des moteurs des véhicules commercialisés, définis par la normalisation « Euro ». Ce dispositif permet aussi la comparaison entre les différentes filières énergétiques.

Parallèlement à ces normes obligatoires, il existe la norme optionnelle EEV (Enhanced Environmentally friendly Vehicle).

Normes pour les émissions de véhicules industriels de plus de 3,5 tonnes et répartition du parc autobus et trolleybus urbains au 1^{er} janvier 2016

(Masse, en gramme par kilowattheure (g/kWh), des oxydes d'azote (NOx), monoxyde de Carbone (CO), hydrocarbures (HC) et valeur limite des particules).

(Total des 16 920 véhicules routiers diminué des 156 véhicules non concernés).

	EURO 0	EURO I	EURO II	EURO III	EURO IV	EURO V	EEV	EURO VI
Date de mise en application	01/10/1990	01/10/1993	01/10/1996	01/10/2001	01/10/2006	01/10/2009		01/01/2014
Oxyde d'azote (NOx)	14,40	9,00	7,00	5,00	3,50	2,00	2,00	0,40
Monoxyde de carbone (CO)	11,20	4,90	4,00	2,10	1,50	1,50	1,50	1,50
Hydrocarbures (HC)	2,40	1,23	1,10	0,66	0,46	0,46	0,25	0,13
Particules	-	0,36	0,15	0,13	0,02	0,02	0,02	0,01
Nombre de véhicules								
Total province	50	119	1 584	3 078	1 740	2 368	1 986	1 047
Île-de-France (hors RATP)	0	0	3	59	45	66	0	59
RATP	0	0	338	865	276	1 414	972	695
Total France	50	119	1 925	4 002	2 061	3 848	2 958	1 801
Frontaliers (Genève)	0	0	0	0	7	228	0	0

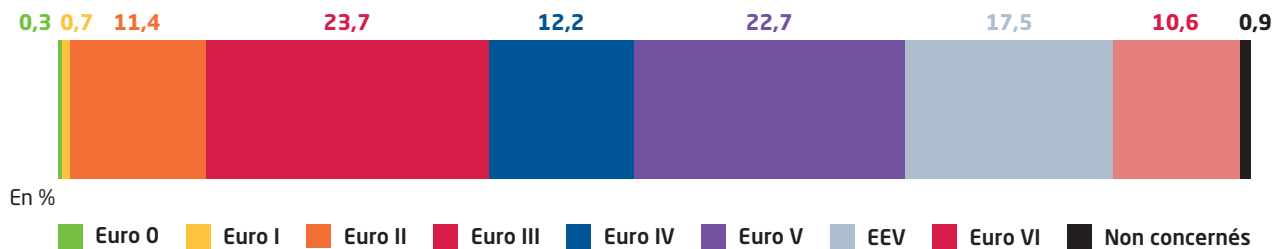
Source: MEDDE/DGITM d'après la Commission Européenne.

Au 1^{er} janvier 2016, plus de la moitié du parc autobus (50,8 %) respecte les normes Euro V, EEV et Euro VI (applicable aux autobus mis en service depuis octobre 2013). On peut noter que plus de 10 % du parc est déjà à la norme Euro VI. Quant aux autobus Euro 0 et Euro I (véhicules acquis avant 1996), ils représentent 1 % du parc.



Part des normes Euro dans le parc autobus et trolleys urbains au 1^{er} janvier 2016

(Total des 16 920 véhicules routiers)



Source : UTP, enquête Parc 2016.

Au 1^{er} janvier 2016, les véhicules hybrides représentent 2,5 % du parc routier. Ce parc a doublé du fait de l'acquisition de ce type de véhicules par la RATP.

Concernant les véhicules électriques avec batteries, leur nombre évolue très peu par rapport à 2014. Les premiers effets de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, dite Loi TECV, ne sont pas encore visibles même si nombre de réseaux se sont engagés ces derniers mois dans des tests de véhicules électriques de grande capacité. De plus, à la différence du développement des voitures électriques encouragées par les primes du ministère de l'Écologie, il n'existe et n'existera aucun soutien financier pour faciliter l'acquisition d'autobus électriques, pourtant promus par la loi.

Zoom sur le mode électrique et hybride du parc autobus et trolleybus urbains au 1^{er} janvier 2016

(En nombre de réseaux concernés et de véhicules sur un total de 668)

	ÉLECTRICITÉ BATTERIE		ÉLECTRICITÉ RACCORDÉE		HYBRIDE	
	NOMBRE DE RÉSEAUX	NOMBRE DE VÉHICULES	NOMBRE DE RÉSEAUX	NOMBRE DE VÉHICULES	NOMBRE DE RÉSEAUX	NOMBRE DE VÉHICULES
Classe 1	6	30	2	142	11	191
Classe 2	5	18	1	31	3	4
Classe 3	3	4	0	0	4	15
Total province	14	52	3	173	18	210
Île-de-France (hors RATP)	0	0	0	0	0	0
RATP	1	13	0	0	1	220
Total France	15	65	3	173	19	430
Frontaliers (Genève)	1	1	1	94	0	0

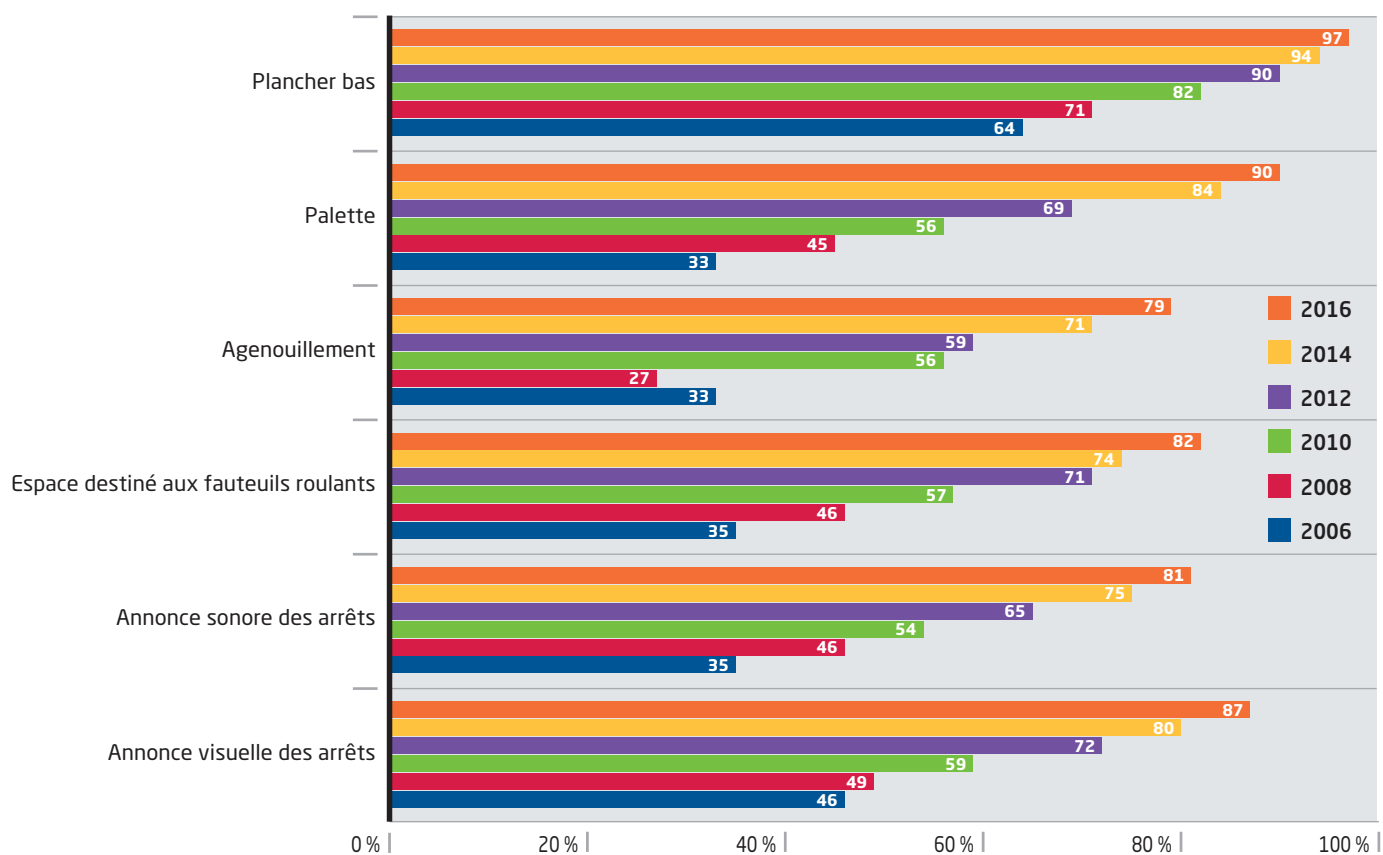
Source : UTP, enquête Parc 2016.

6.

Les équipements d'accessibilité du parc routier

En application de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, les équipements d'accessibilité sont obligatoires. Le renouvellement du parc a permis une forte progression des véhicules routiers accessibles sur les réseaux urbains. Au 1^{er} janvier 2016, plus de 79 % du parc autobus et trolleys disposent de palette d'accès, de système d'agenouillement, d'au moins un espace destiné aux fauteuils roulants, d'annonces visuelle et sonore des arrêts.

Évolution des équipements d'accessibilité du parc autobus et trolleys urbains entre 2006 et 2016
(Pourcentage du parc respectif de chaque enquête)



Source: UTP, enquêtes Parc 2006 à 2016.



Ainsi, en 2016, la quasi-totalité (97 %) des autobus et trolleys dispose de plancher bas; ce taux d'équipement varie de 91 % pour les agglomérations de moins de 100 000 habitants à 100 % pour les trois réseaux d'Ile-de-France et la RATP. Au niveau national, 90 % du parc dispose de palette d'accès destinée aux fauteuils roulants (87 % pour les réseaux de province et 100 % pour la RATP). Les dispositifs d'annonces sonore et visuelle des arrêts équipent respectivement 75 % et 83 % des réseaux de province, des taux qui montent à 98 % et 96 % pour la RATP.

Part du parc autobus et trolleys urbains dotés d'équipements d'accessibilité au 1^{er} janvier 2016

(Total des 16 920 véhicules)

EN POURCENTAGE	PLANCHER BAS	PALETTE	AGENOUILLEMENT	ESPACE DESTINÉ AUX FAUTEUILS ROULANTS	ANNONCE SONORE DES ARRÊTS	ANNONCE VISUELLE DES ARRÊTS
Classe 1	98 %	91 %	76 %	94 %	77 %	90 %
Classe 2	95 %	81 %	70 %	85 %	72 %	75 %
Classe 3	91 %	81 %	58 %	80 %	71 %	72 %
Total province	96 %	87 %	72 %	89 %	75 %	83 %
Île-de-France (hors RATP)	100 %	99 %	42 %	99 %	91 %	91 %
RATP	100 %	100 %	100 %	61 %	98 %	96 %
Total France	97 %	90 %	79 %	82 %	81 %	87 %
Frontaliers (Genève)	95 %	100 %	99 %	99 %	99 %	99 %

Source: UTP, enquête Parc 2016.

Les modes guidés : métros, tramways et systèmes guidés

1.

L'âge moyen du parc guidé

9,8 ans

âge moyen
des tramways

L'âge moyen du matériel roulant est très disparate selon son type : il s'établit ainsi à 5,1 ans pour les tram-trains, mode le plus récent, et à 32 ans pour le métro.

De plus, au sein d'un même mode guidé, les disparités peuvent être très importantes : on note 25 % d'écart entre l'âge du VAL parisien et ceux des trois réseaux de province, un âge plus de quatre fois plus important entre les funiculaires. Même pour les moyens de transport plus traditionnels, la différence reste importante : 20 % pour les tramways et 24 % pour les métros.

Âge du parc de véhicules

EN ANNÉES	MÉTRO	VAL	TRAMWAY	TRAM-TRAIN	FUNICULAIRE
Nombre de réseaux concernés	3	4	28	1	3
Classe 1	34,7	18,2	11,1	5,1	31,2
Classe 2	0,0	0,0	5,6	0,0	43,2
Total province	34,7	18,2	9,9	5,1	37,2
RATP	26,5	24,3	8,9	0,0	7,4
Total France	32,0	19,7	9,8	5,1	27,3

Source : UTP, enquête Parc 2016.

2.

L'évolution du parc guidé

+ 37,6 %

progression
du parc guidé

Sur la décade 2006-2016, l'évolution du parc guidé (métros, tramways et systèmes guidés), calculée sur un panel constant de 16 réseaux, s'établit à 37,6 %. Les 14 grands réseaux de province ont connu la plus forte progression sur ces dix années (50,4 %), ce taux étant divisé par deux pour l'évolution de la RATP (25,7 %).



Le « club » des réseaux dotés de Transport Collectif en Site Propre (TCSP) s'est fortement agrandi au cours de la décade. Ils sont désormais 28 sur le territoire national : 21 dans les grandes agglomérations, 6 dans les agglomérations de taille intermédiaire sans oublier la RATP.

Parc de véhicules guidés urbains entre 2006 et 2016

(Panel commun de 16 réseaux ayant répondu aux enquêtes Parc de 2006, 2008, 2010, 2012, 2014 et 2016)

	NOMBRE DE RÉSEAUX							VARIATION 2006/2008	VARIATION 2008/2010	VARIATION 2010/2012	VARIATION 2012/2014	VARIATION 2014/2016	VARIATION 2006/2016
		2006	2008	2010	2012	2014	2016						
Classe 1	14	782	980	1004	1041	1139	1176	25,3 %	2,4 %	3,7 %	9,4 %	3,2 %	50,4 %
Classe 2	1	24	24	24	24	24	24	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Total province	15	806	1004	1028	1065	1163	1200	24,6 %	2,4 %	3,6 %	9,2 %	3,2 %	48,9 %
RATP	1	763	776	798	820	877	959	1,7 %	2,8 %	2,8 %	7,0 %	9,4 %	25,7 %
Total France	16	1569	1780	1826	1885	2040	2159	13,4 %	2,6 %	3,2 %	8,2 %	5,8 %	37,6 %

Source: UTP, enquêtes Parc 2006 à 2016.

Entre 2014 et 2016, le nombre de rames a progressé de 6,4 % en moyenne, avec des taux d'évolution très différents selon les classes :

- + 2,8 % pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants,
- + 26,4 % pour les agglomérations de 100 000 à 250 000 habitants, avec la mise en service en août 2014 du tramway de Besançon et de la deuxième ligne du tramway du Mans,
- + 9,4 % pour la RATP.

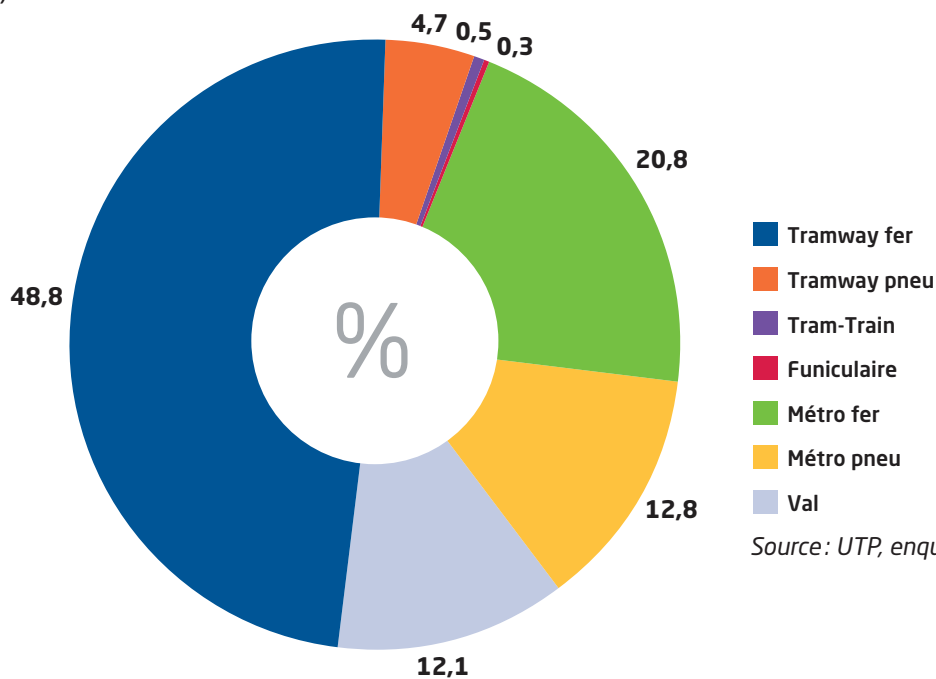
Les trois appels à projets du Grenelle de l'Environnement ont eu un impact évident sur la création de nouvelles lignes, l'extension de lignes existantes permettant ainsi la constitution de réseaux maillés de TCSP.

3. Le gabarit du parc guidé

Le parc guidé compte deux grandes familles : le mode métro (métro sur fer, pneu et VAL) qui représente 45,7 % du parc et le tramway (tramway sur fer ou pneu) pour 53,5 %.

Répartition du parc de véhicules guidés urbains au 1^{er} janvier 2016

(Total des 2 468 rames)



Source : UTP, enquête Parc 2016.

Les 12,73 % du parc guidé sur l'ensemble du parc des services urbains se décomposent en 2,65 % de métro fer, 1,63 % de métro pneu, 6,22 % de tramway fer, 0,60 % de tramway pneu, 1,53 % de VAL, 0,06 % de tram-train et 0,04 % de funiculaire.





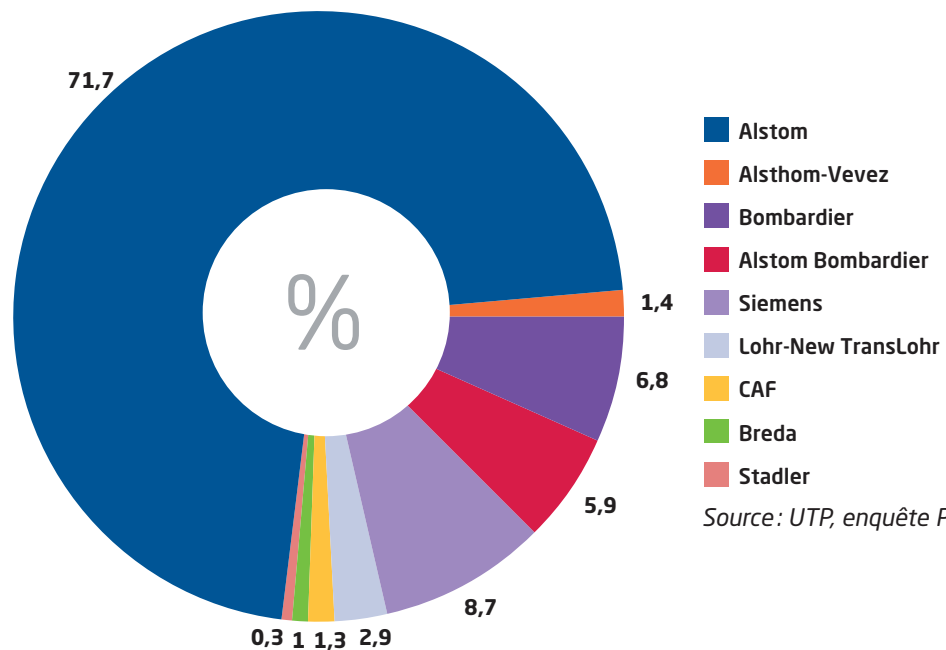
4.

Le parc guidé par constructeurs

Au 1^{er} janvier 2016, Alstom et Bombardier fournissent 85,3 % des rames du parc guidé français et 94,3 % des rames du réseau RATP. Siemens représente 8,7 % du parc et 14,6 % des réseaux de province. De son côté, Translohr représente 2,9 % du parc et 4,9 % des rames du réseau RATP.

Part des constructeurs dans le parc de véhicules guidés urbains au 1^{er} janvier 2016

(Total des 2 468 rames)



Source : UTP, enquête Parc 2016.





5. L'énergie du parc guidé

L'ensemble du parc de métros, tramways et systèmes guidés fonctionne avec de l'électricité (en full ou en hybride). On peut noter que le réseau de Nancy utilise un parc tramway intégralement hybride.

Énergie utilisée par le parc de véhicules guidés urbains au 1^{er} janvier 2016

(Total des 2 468 rames)

	ÉLECTRICITÉ	HYBRIDE	NOMBRE TOTAL DE RAMES
Classe 1	1 345	25	1 370
Classe 2	139	0	139
Classe 3	0	0	0
Total province	1 484	25	1 509
Île-de-France (hors RATP)	0	0	0
RATP	959	0	959
Totaux	2 443	25	2 468

Source : UTP, enquête Parc 2016.



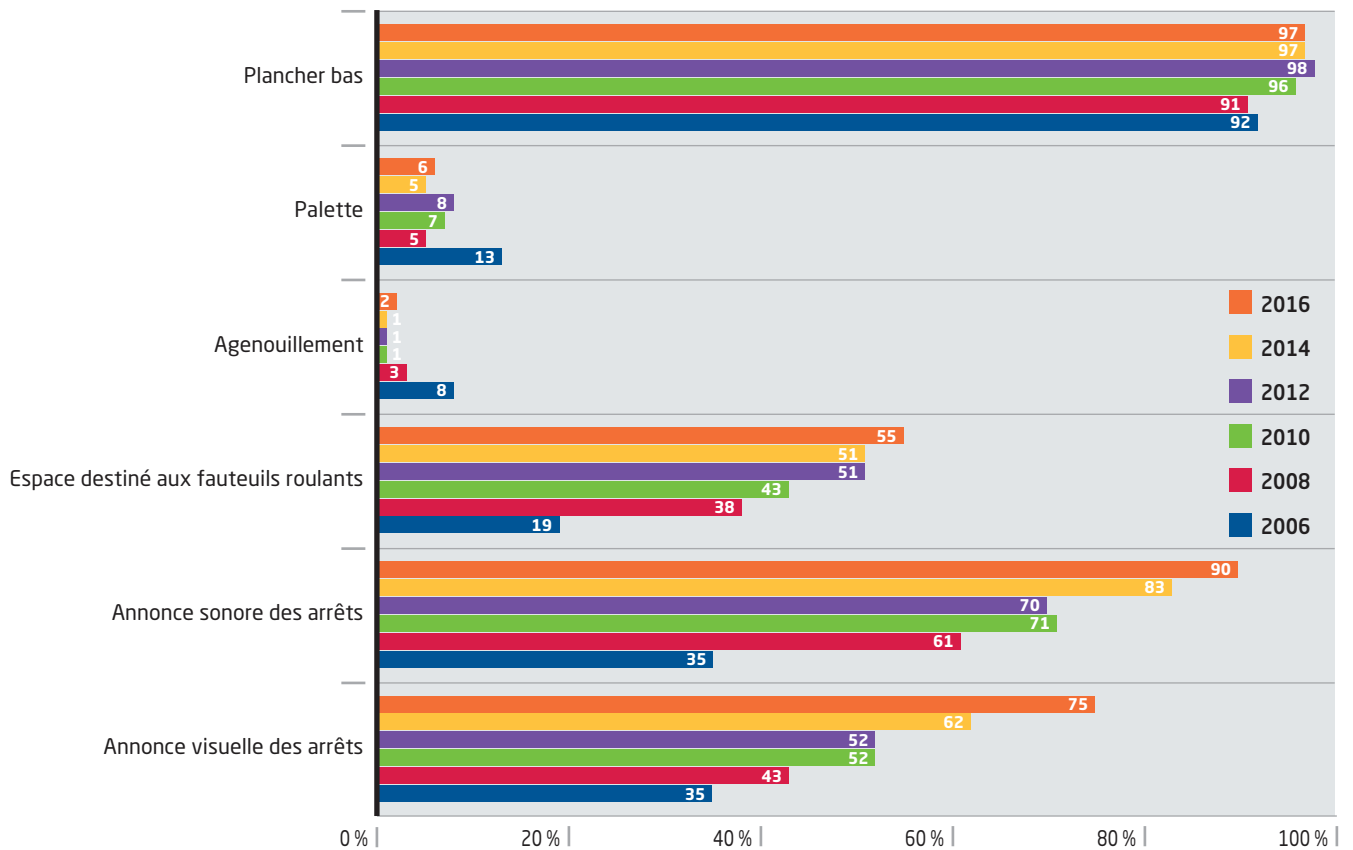
6.

Les équipements d'accessibilité du parc guidé

Les équipements d'accessibilité continuent à être installés sur les rames de métros, tramways et systèmes guidés.

Au 1^{er} janvier 2016, les annonces sonore et visuelle des arrêts concernent respectivement 90 % et 75 % des rames. Plus de la moitié des rames (55 %) sont dotées d'un espace destiné aux fauteuils roulants, un taux qui s'établit à près de 90 % pour les tramways.

Évolution des équipements d'accessibilité du parc de véhicules guidés urbains entre 2006 et 2016.
(Pourcentage du parc respectif de chaque enquête)



Source: UTP, enquêtes Parc 2006 à 2016.

Nota: Les dispositifs de palette et de système d'agenouillement ne concernent qu'une partie très faible du parc TCSP.

Responsable de la publication

Claude Faucher, Délégué Général

Réalisation

Anne Meyer, directrice du Département Affaires Économiques et Techniques

Régis Grattard, chargé de mission

Conception graphique

Communication Arts Graphiques (C.A.G.)

Impression

Imprimerie Peau - Imprim'vert

Imprim'vert

FSC

Édité en novembre 2016

En utilisant Cocoon Silk plutôt qu'un papier non recyclé, l'impact environnemental de ce document est réduit de :



45 kg de matières envoyées en décharge



6 kg de CO₂



60 km parcourus en voiture européenne moyenne



1 691 litres d'eau



95 kWh d'énergie



73 kg de bois

Sources : L'évaluation de l'empreinte carbone est réalisée par Labelia Conseil conformément à la méthodologie Bilan Carbone®. Les calculs sont issus d'une comparaison entre le papier recyclé considéré et un papier à fibres vierges selon les dernières données disponibles du European BREF (pour le papier à fibres vierges). Les résultats obtenus sont issus d'informations techniques et sont sujet à modification.





UTP

17, rue d'Anjou - 75008 Paris

Tél.: +33 (0)1 48 74 63 51

www.utp.fr

