



# LE PARC DES VÉHICULES

DU TRANSPORT  
PUBLIC URBAIN  
AU 1<sup>ER</sup> JANVIER 2014

Édition 2014



Détenu par les entreprises de transport urbain ou mis à disposition par les Autorités Organisatrices des Transports Urbains (AOTU), le parc des véhicules (autobus et trolleybus, métro, tramway et systèmes guidés sur pneu) constitue une composante essentielle de l'offre de transport public. C'est pourquoi l'UTP recense et analyse tous les deux ans les données qui caractérisent l'état du parc roulant de ses adhérents (hors sous-traitants), opérateurs de réseaux de transport public urbain.

## Méthodologie

121 entreprises (76% des adhérents) ont répondu à cette enquête réalisée par questionnaire en ligne sur le site utp.fr.

Le taux de réponse, pratiquement équivalent à celui de l'enquête de 2012, varie selon les réseaux classés par taille d'agglomération.

	Adhérents UTP 2014	Enquête parc 2014	Taux de réponse enquête parc 2014
Classe 1	24	24	100%
Classe 2	43	37	86%
Classe 3	86	55	64%
<b>Total province</b>	<b>153</b>	<b>116</b>	<b>76%</b>
Île-de-France (hors RATP)	3	3	100%
RATP	1	1	100%
<b>Total France</b>	<b>157</b>	<b>120</b>	<b>76%</b>
Frontaliers (Genève)	1	1	100%

Dans ce document, le volume du parc est comptabilisé en nombre de véhicules pour les autobus et en nombre de rames pour le métro, le tramway et les systèmes guidés sur pneu.

Les agglomérations sont classées par taille :

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



Cette neuvième édition présente :

- 1**..... Le volume du parc roulant
- 2**..... L'âge moyen du parc autobus
- 3**..... L'évolution du parc entre 2000 et 2014
- 4**..... Le gabarit des véhicules
- 5**..... La propriété du parc
- 6**..... Le parc par constructeurs d'autobus
- 7**..... Le parc par constructeurs de métro, tramway et systèmes guidés sur pneu
- 8**..... Les énergies du parc et les normes Euro des autobus
- 9**..... Les équipements d'accessibilité des autobus
- 10**..... Les équipements d'accessibilité du métro, tramway et des systèmes guidés sur pneu.



# 1

## LE VOLUME DU PARC ROULANT

Le volume du parc français est comptabilisé en nombre de véhicules pour les autobus et en nombre de rames pour les métros, tramways et systèmes guidés sur pneu.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2014, le parc de transport public urbain des 120 réseaux français s'élève à 18 854 véhicules. Les réseaux de province concentrent 70% de ce parc (13 187 véhicules), dont 43% pour les seules agglomérations de plus de 250 000 habitants.

### Parc autobus et trolleybus, métro, tramway et systèmes guidés sur pneu en 2014, par taille d'agglomération

(Nombre de véhicules, nombre de rames et % du total).

	Autobus et trolleybus		Métro, tramway et systèmes guidés sur pneu		Total	
	Nombre de réseaux	Nombre de véhicules	Nombre de réseaux	Nombre de véhicules (rames)	Nombre de véhicules	Pourcentage
Classe 1	24	6 793	21	1 327	8 120	43%
Classe 2	37	3 526	5	110	3 636	19%
Classe 3	55	1 431	0	0	1 431	8%
<b>Total province</b>	<b>116</b>	<b>11 750</b>	<b>26</b>	<b>1 437</b>	<b>13 187</b>	<b>70%</b>
Île-de-France (hors RATP)	3	269	0	0	269	1%
RATP	1	4 521	1	877	5 398	29%
<b>Total France</b>	<b>120</b>	<b>16 540</b>	<b>27</b>	<b>2 314</b>	<b>18 854</b>	<b>100%</b>
Frontaliers (Genève)	1	328	1	104	432	

Avec un total de 16 540 véhicules, les autobus et trolleybus représentent 84% de la totalité du parc :

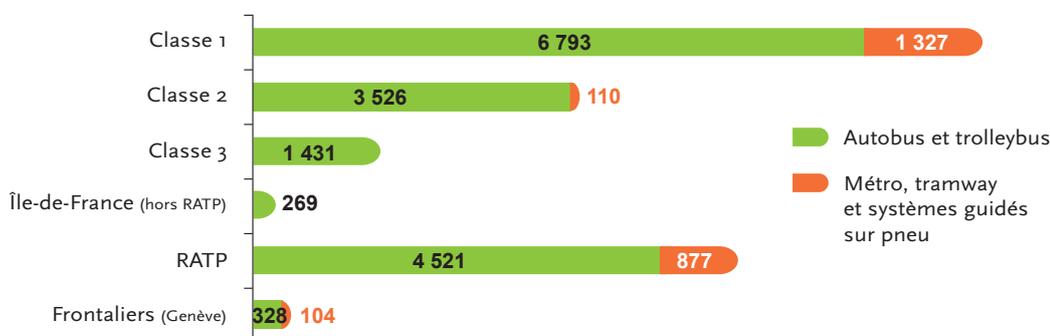
- 27% circulent sur le réseau RATP
- 71% en province, dont 41% dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants et 21% dans celles de 100 000 à 250 000 habitants.

27 réseaux disposent de métro, tramway et systèmes guidés sur pneu (21 réseaux en 2010, 25 réseaux en 2012).

La RATP fait circuler 38 % des 2 314 rames de métro, tramway et systèmes guidés sur pneu, les 21 réseaux de plus de 250 000 habitants 57 % et les 5 réseaux d'agglomérations de 100 000 à 250 000 habitants 5%.

## Le parc de véhicules

(Nombre de véhicules, nombre de rames).



## 2

### L'ÂGE MOYEN DU PARC AUTOBUS

Au 1<sup>er</sup> janvier 2014, l'âge moyen du parc d'un panel de 90 réseaux français est de 7,9 ans (contre 8,2 ans en 2012). Il varie entre 7,6 ans (réseaux de moins de 100 000 habitants) et 8,5 ans (réseaux de plus de 250 000 habitants).

L'âge moyen du parc autobus sur le réseau RATP est de 6,9 ans.

# 7,9 ans

Âge moyen du parc  
d'un panel de 90 réseaux  
français.

# 3 L'ÉVOLUTION DU PARC



## Entre 2000 et 2014

Sur les 14 dernières années, le parc autobus d'un panel constant de 85 réseaux de transport public a progressé de 10,6%.

Sur la période, le parc autobus du réseau RATP s'accroît de 15,8 % et celui de l'ensemble des réseaux de province de 9,7% :

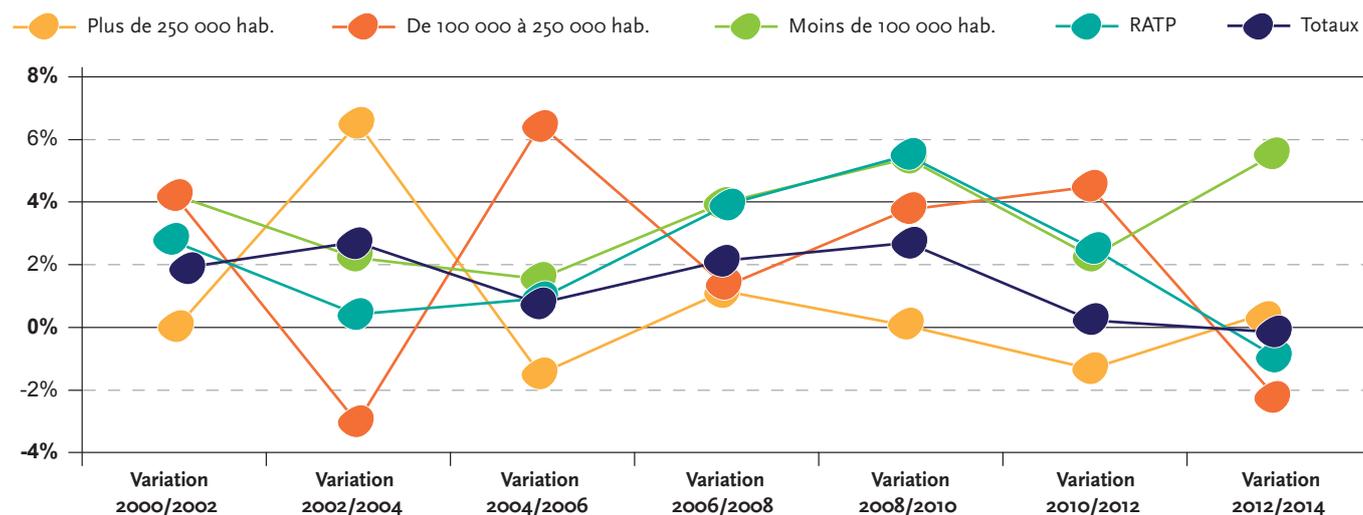
- +5,2% sur les réseaux de plus de 250 000 habitants ;
- +15,6% sur les réseaux de 100 000 à 250 000 habitants ;
- +27,8% sur les réseaux de moins de 100 000 habitants.

Entre 2012 et 2014, on observe une légère diminution de l'ensemble du parc avec un taux de - 0,2% (entre 2010 et 2012, la tendance était de + 0,2%).

Sur les 2 dernières années, on note également que le parc autobus des réseaux de province de 100 000 à 250 000 habitants diminue de 2,2% et celui de la RATP de 0,9% contrairement à celui des réseaux de 100 000 à 250 000 habitants (+5,5%) et des réseaux de plus de 250 000 habitants (+0,6%).

## Évolution du parc autobus et trolleybus en France entre 2000 et 2014

(panel commun aux enquêtes de 2000, 2002, 2004, 2006, 2008, 2010, 2012 et 2014)



Source : UTP, enquêtes parc.

L'analyse du parc métro, tramway et systèmes guidés sur pneu sur un panel commun de 16 réseaux entre 2004 et 2014 montre une progression de 34,8% du nombre de rames sur les 10 dernières années.

Entre 2012 et 2014, on note que la progression du nombre de rames évolue fortement dans les réseaux d'agglomérations de province de plus de 250 000 habitants (+ 9,4% contre + 3,7% entre 2010 et 2012) tout comme pour la RATP (+ 9,2% contre +3,6%). Ceci souligne pleinement l'impact des deux appels à projets consacrés aux Transports en Commun en Site Propre (TCSP) et lancés en 2009 et 2010.

## Évolution du parc métro, tramway et systèmes guidés sur pneu en France entre 2000 et 2014

(panel commun aux enquêtes de 2004, 2006, 2008, 2010, 2012 et 2014)

	Nombre de réseaux	Nombre de rames						Variation 2004/2006	Variation 2006/2008	Variation 2008/2010	Variation 2010/2012	Variation 2012/2014	Variation 2004/2014
		2004	2006	2008	2010	2012	2014						
Classe 1	14	739	782	980	1 004	1 041	1 139	5,8%	25,3%	2,4%	3,7%	9,4%	54,1%
Classe 2	1	23	24	24	24	24	24	4,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	4,3%
<b>Total province</b>	<b>15</b>	<b>762</b>	<b>806</b>	<b>1 004</b>	<b>1 028</b>	<b>1 065</b>	<b>1 163</b>	<b>5,8%</b>	<b>24,6%</b>	<b>2,4%</b>	<b>3,6%</b>	<b>9,2%</b>	<b>52,6%</b>
RATP	1	751	763	776	798	820	877	1,6%	1,7%	2,8%	2,8%	7,0%	16,8%
<b>Totaux</b>	<b>16</b>	<b>1 513</b>	<b>1 569</b>	<b>1 780</b>	<b>1 826</b>	<b>1 885</b>	<b>2 040</b>	<b>3,7%</b>	<b>13,4%</b>	<b>2,6%</b>	<b>3,2%</b>	<b>8,2%</b>	<b>34,8%</b>

Source : UTP, enquêtes parc 2004, 2006, 2008, 2010, 2012 et 2014)

Nota : nombre constant de réseaux au panel, lié aux réseaux tramway pris en compte en 2004.

# 34,8%

**Pourcentage de progression du nombre de rames d'un panel de 16 réseaux entre 2004 et 2014.**



# 4

## LE GABARIT DES VÉHICULES



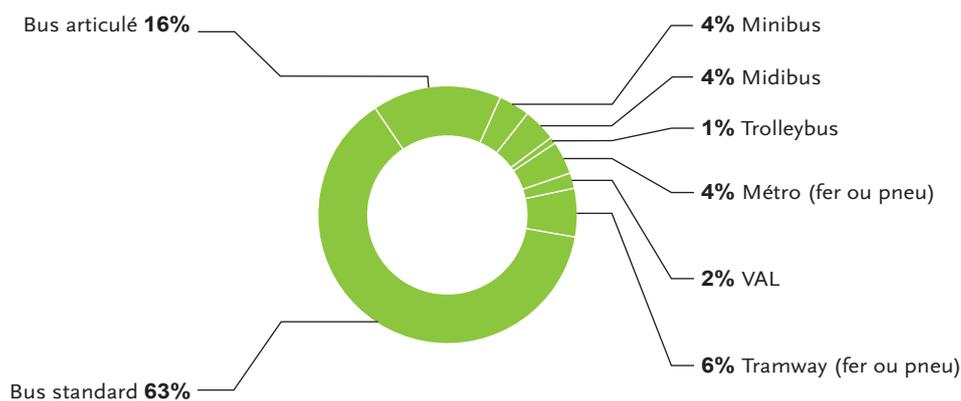
Le parc autobus se caractérise par une grande diversité de véhicules aux capacités et aux utilisations très différentes.

On distingue le parc autobus standard (63%), autobus articulé (16%), midibus (4%), minibus (4%), trolleybus (1%). Le reste du parc (12%) se compose de véhicules de type métro, tramway (fer ou pneu).

Cette répartition a peu évolué par rapport à 2012 (66 % d'autobus standard, 15% d'autobus articulé, 3% de midibus et 4% de minibus) bien que l'autobus articulé poursuive sa progression (14% en 2010).

### Le parc de véhicules de transport urbain français au 1<sup>er</sup> janvier 2014

(18 854 véhicules)



Avec 730 véhicules recensés en 2014, le minibus représente exactement 4% du parc autobus-trolleybus français (3% en 2012). Ce type de véhicule, bien adapté aux dessertes en zones peu denses, est particulièrement représenté dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants.

### Part du minibus dans l'ensemble du parc autobus et trolleybus en 2014

(par taille d'agglomération)

	Part du minibus dans le parc autobus-trolleybus
Classe 1	4%
Classe 2	7%
Classe 3	9%
RATP	2%
Total France	4%

Dans les réseaux d'agglomérations de plus de 250 000 habitants, la part des rames de métro, tramway et systèmes guidés sur pneu dans la totalité du parc de véhicules de transport urbain est désormais équivalente à celle du réseau RATP (16% du parc).

Par contre, dans ces mêmes réseaux, l'autobus articulé (21 % du parc) s'avère nettement plus représenté qu'à la RATP (11%), en relation avec la densité urbaine et la structure de voirie desservie.

## Le parc de véhicules de transport urbain français

(Nombre de véhicules, nombre de rames et % du total)

En nombre et pourcentage	Bus standard	Bus articulé	Midibus	Minibus	Trolleybus	Autre	Métro (fer + pneu)	VAL	Tramway (fer ou pneu)	Tram-Train	Funiculaire	Total
<b>Classe 1</b>	4 408 54%	1 733 21%	268 3%	237 3%	142 2%	5 0%	109 1%	310 4%	892 11%	12 0%	4 0%	<b>8 120</b> <b>100%</b>
<b>Classe 2</b>	2 425 67%	577 16%	241 7%	251 7%	31 1%	1 0%	0 0%	0 0%	110 3%	0 0%	0 0%	<b>3 636</b> <b>100%</b>
<b>Classe 3</b>	1 037 72%	44 3%	217 15%	131 9%	0 0%	2 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	<b>1 431</b> <b>100%</b>
<b>Total province</b>	<b>7 870</b> <b>60%</b>	<b>2 354</b> <b>18%</b>	<b>726</b> <b>6%</b>	<b>619</b> <b>5%</b>	<b>173</b> <b>1%</b>	<b>8</b> <b>0%</b>	<b>109</b> <b>1%</b>	<b>310</b> <b>2%</b>	<b>1 002</b> <b>8%</b>	<b>12</b> <b>0%</b>	<b>4</b> <b>0%</b>	<b>13 187</b> <b>100%</b>
<b>Île-de-France</b> (hors RATP)	205 76%	31 12%	33 12%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	<b>269</b> <b>100%</b>
<b>RATP</b>	3 735 69%	586 11%	89 2%	111 2%	0 0%	0 0%	692 13%	8 0%	175 3%	0 0%	2 0%	<b>5 398</b> <b>100%</b>
<b>Total France</b>	<b>11 810</b> <b>63%</b>	<b>2 971</b> <b>16%</b>	<b>848</b> <b>4%</b>	<b>730</b> <b>4%</b>	<b>173</b> <b>1%</b>	<b>8</b> <b>0%</b>	<b>801</b> <b>4%</b>	<b>318</b> <b>2%</b>	<b>1 177</b> <b>6%</b>	<b>12</b> <b>0%</b>	<b>6</b> <b>0%</b>	<b>18 854</b> <b>100%</b>
<b>Frontaliers</b> (Genève)	<b>36</b> <b>8%</b>	<b>195</b> <b>45%</b>	<b>0</b> <b>0%</b>	<b>5</b> <b>1%</b>	<b>92</b> <b>21%</b>	<b>0</b> <b>0%</b>	<b>0</b> <b>0%</b>	<b>104</b> <b>24%</b>	<b>0</b> <b>0%</b>	<b>0</b> <b>0%</b>	<b>0</b> <b>0%</b>	<b>432</b> <b>100%</b>

Il convient de souligner tout particulièrement que le nombre de rames de tramway en circulation sur les réseaux français progresse de 25,7% entre 2012 et 2014 (1 177 rames recensées en 2014 contre 936 lors de l'enquête de 2012).

Cette croissance est consécutive à l'arrivée de ce mode dans plusieurs réseaux (Brest, Dijon, Le Havre, Tours) ou à la mise en exploitation de lignes supplémentaires.

# 25,7%

**Progression du nombre de rames de tramway sur 2 ans.**

# 5

## LA PROPRIÉTÉ DU PARC

Dans la majorité des réseaux de transport public urbain, l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU) est propriétaire du parc des véhicules.

Fin 2013, 87% du parc des réseaux de transport public urbain de province reste détenu par les AOTU, 13% par les entreprises, sans variation depuis 2007.

### Propriété du parc

(En % du nombre de véhicules)

	1999	2003	2005	2007	2009	2011	2013
<b>Autorité Organisatrice</b>	84%	84%	85%	87%	87%	87%	87%
<b>Entreprise de transport</b>	16%	16%	15%	13%	13%	13%	13%

Source : enquêtes TCU données au 31 décembre de chaque année.

# 6

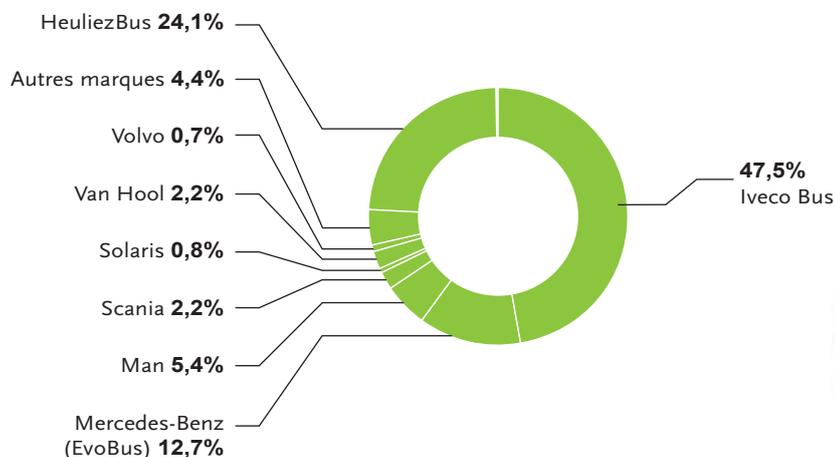
## LE PARC PAR CONSTRUCTEURS D'AUTOBUS

Iveco Bus et HeuliezBus fournissent 71,6% du parc autobus des réseaux de transport urbain français (75,7% en 2012). Viennent ensuite Mercedes-Benz (EvoBus) avec 12,7% du parc (+2,7% par rapport à 2012), Man (5,4%) suivis de Scania et Van Hool (2,2%) puis Solaris et Volvo (respectivement 0,8% et 0,7%). La rubrique « autre marque » à 4,4% regroupe notamment plusieurs constructeurs / carrossiers de minibus (Dietrich Véhicules, Vehixel, Gruau, Durisotti, PVI Division Gépébus).

Bien que le constructeur HeuliezBus soit plus représenté dans les réseaux de province, on notera cependant qu'il atteint avec Iveco Bus pratiquement la même proportion du parc à la RATP et dans l'ensemble des réseaux d'agglomérations de province (respectivement 71,6% et 71,9%).

### Part des constructeurs dans l'ensemble du parc autobus-trolleybus

(16 540 véhicules)

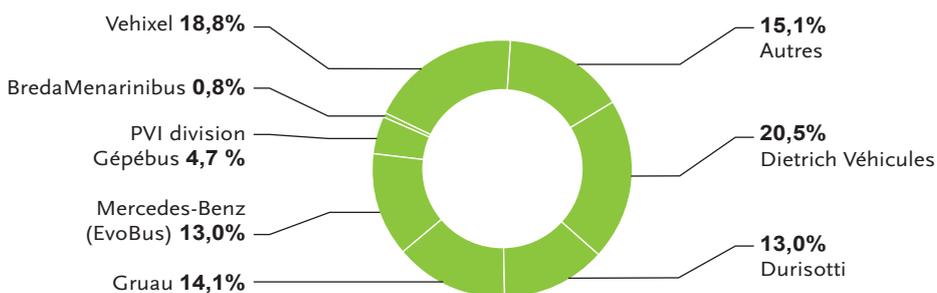


Le graphique suivant représente la répartition des parts de marché sur le seul parc minibus.

Dietrich Véhicules représente 20,5% du parc, juste devant Vehixel (18,8%). Viennent ensuite Gruau (14,1%), Mercedes-Benz (EvoBus) et Durisotti (13,0%). La rubrique « autres » à 15,1% comprend divers véhicules (Renault Trafic-Master, Citroën Jumper,...).

### Part des constructeurs dans l'ensemble du parc minibus

(730 véhicules)



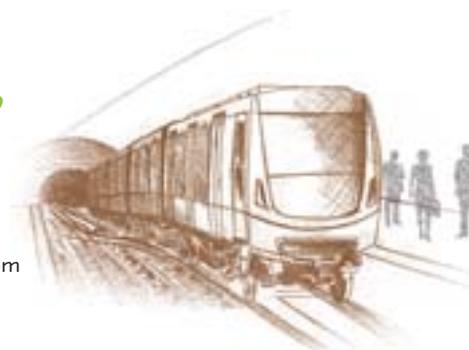
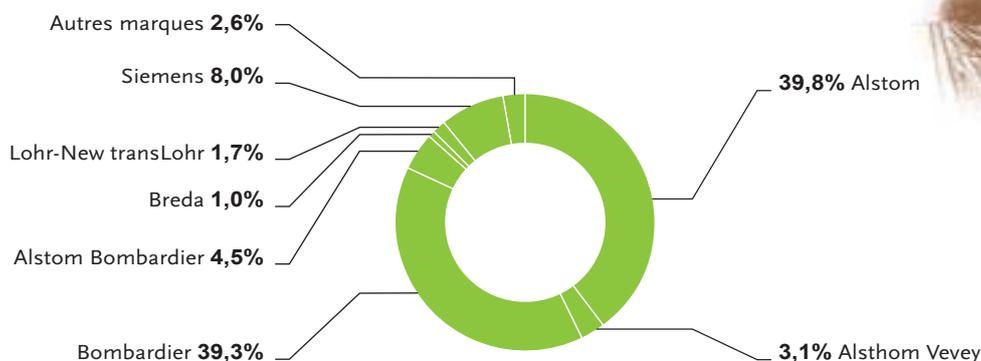
## 7

### LE PARC PAR CONSTRUCTEURS DE MÉTRO, TRAMWAY ET SYSTÈMES GUIDÉS SUR PNEU

Alstom et Bombardier fournissent 86,7% des rames du parc français de métro, tramway et systèmes guidés sur pneu et 97,1% des rames du réseau RATP. De son côté, Siemens représente 8,0% du parc national mais 12,2% de celui de l'ensemble des réseaux de province.

### Part des constructeurs dans l'ensemble du parc métro, tramway et systèmes guidés sur pneu

(2 314 rames)



# 8

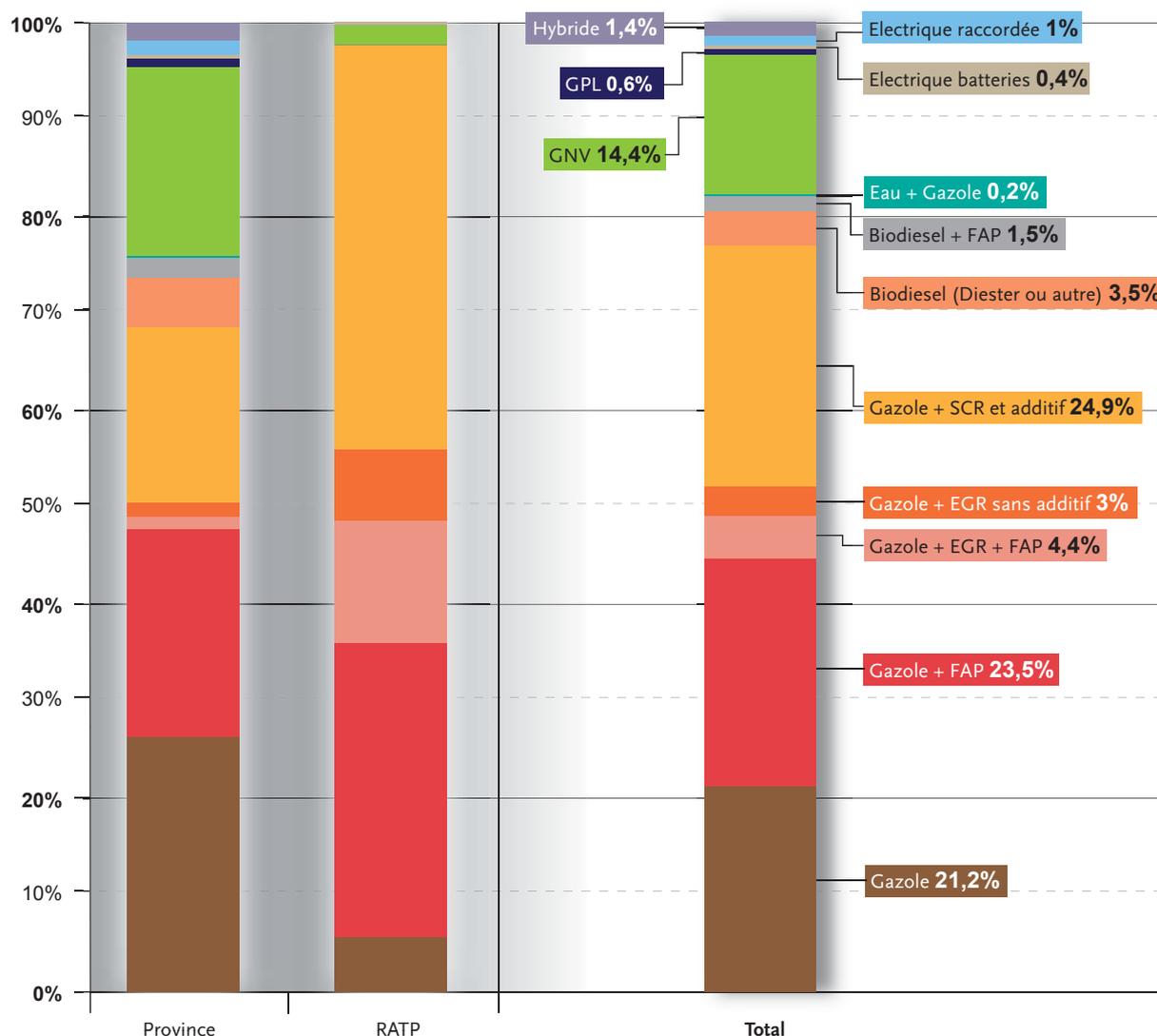
## LES ÉNERGIES DU PARC ET LES NORMES EURO DES AUTOBUS



Sur l'ensemble des réseaux français en 2014, 83,6% du parc circule avec du gazole sous toutes ses technologies, y compris l'hybride (77,8% en province et 97,7% à la RATP).

De son côté, le GNV concerne 14,4% de l'ensemble du parc (19,5% en province).

### L'énergie du parc en 2014 selon les réseaux



La qualité environnementale des autobus peut être évaluée par les règles applicables aux moteurs, mises en place à l'échelle européenne et basées sur des seuils limites d'émissions de polluants. Il s'agit de la normalisation « Euro » obligatoire pour tous les véhicules commercialisés. Elle permet la comparaison des différentes filières énergétiques entre elles.

### Normes pour les émissions de poids lourds, autobus et autocars

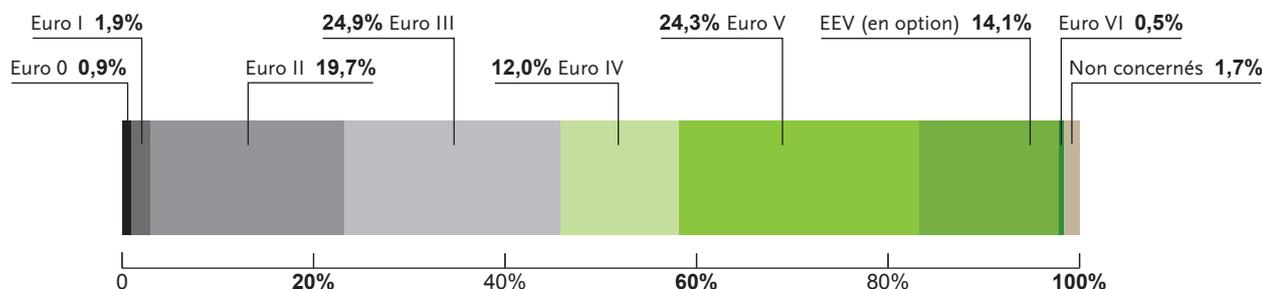
Masse, en grammes par kilowatt-heure (g/kWh), des oxydes d'azote (Nox), monoxyde de carbone (CO), hydrocarbures (HC) et valeur limite pour les particules.

	Euro I	Euro II	Euro III	Euro IV	Euro V	Euro VI
Date de mise en application	01/10/1993	01/10/1996	01/10/2001	01/10/2006	01/10/2009	31/12/2013
Oxydes d'azote (Nox)	9	7	5	3,5	2	0,4
Monoxyde de carbone (CO)	4,9	4	2,1	1,5	1,5	1,5
Hydrocarbures (HC)	1,23	1,1	0,66	0,46	0,46	0,13
Particules	0,36	0,15	0,13	0,02	0,02	0,01

Source : MEEDDM / DGITM.

En 2014, 50,9% du parc autobus respecte la norme Euro IV (autobus neufs mis en service entre 2006 et 2009) et les suivantes. Parmi les autobus les plus récents, mis en service après 2009, 24,3% du parc suit la norme Euro V et 0,5% la norme Euro VI (mise en application au 31/12/2013). Les autobus aux normes Euro 0 et Euro I ne représentent plus que 2,8% des véhicules contre 7,1% en 2012.

### Part des normes Euro dans le parc 2014



# 50,9%

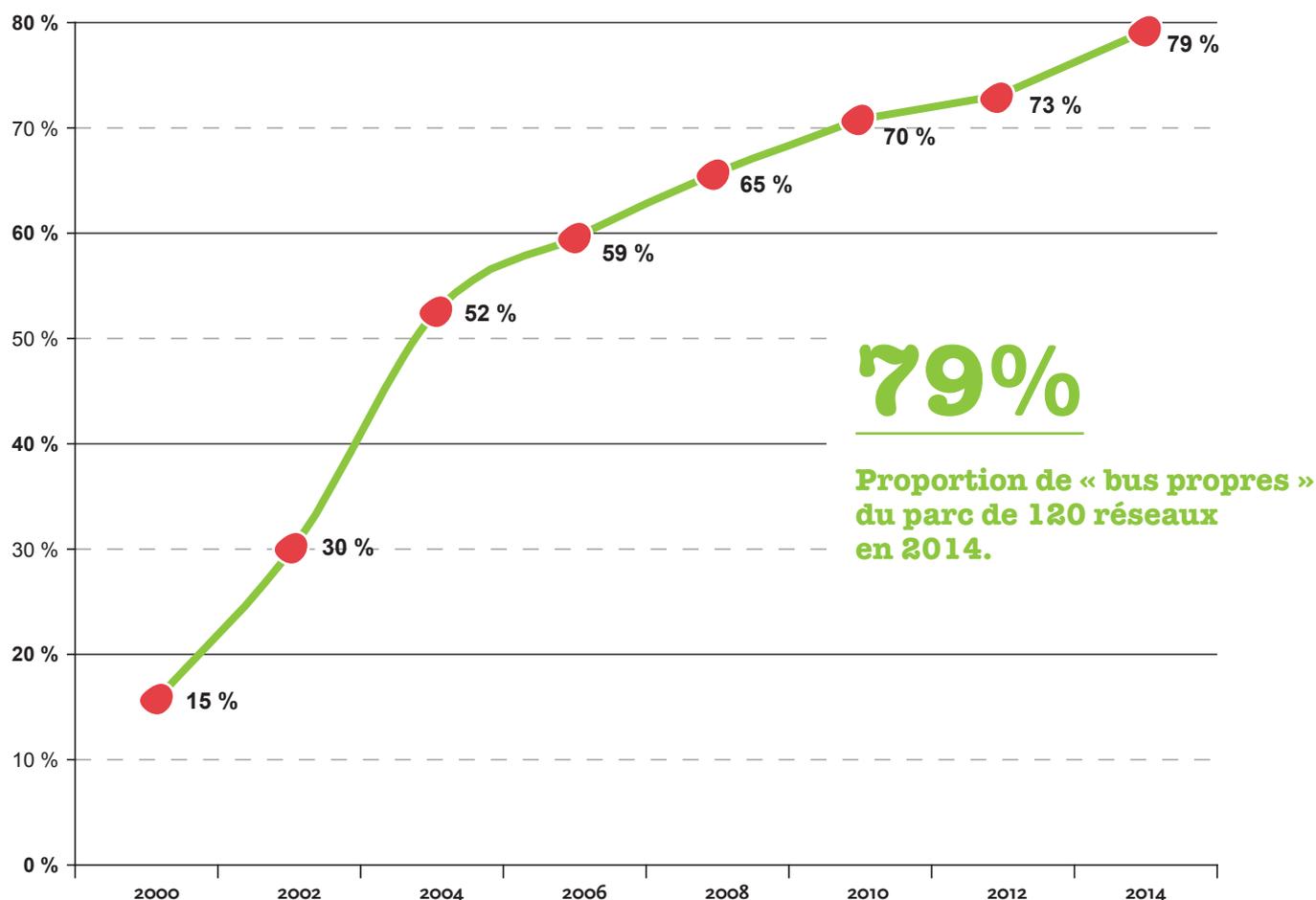
Part du parc autobus aux normes Euro IV et au delà.



La dénomination « bus propres » regroupe les véhicules consommant les énergies suivantes : Gazole + Filtre à particules (FAP), Gazole + EGR (recirculation des gaz d'échappement), Gazole + SCR (post traitement des gaz d'échappement effectué à l'aide d'un additif, l'AdBlue®), Biodiesel (Diester® ou autre), Emulsion Eau-Gazole, GNV, GPL, Électrique ou Hybride.

La proportion de « bus propres » poursuit sa progression et s'élève à 79% du parc de 120 réseaux en 2014 (73% en 2012).

### Évolution de la part des « bus propres » sur 14 ans

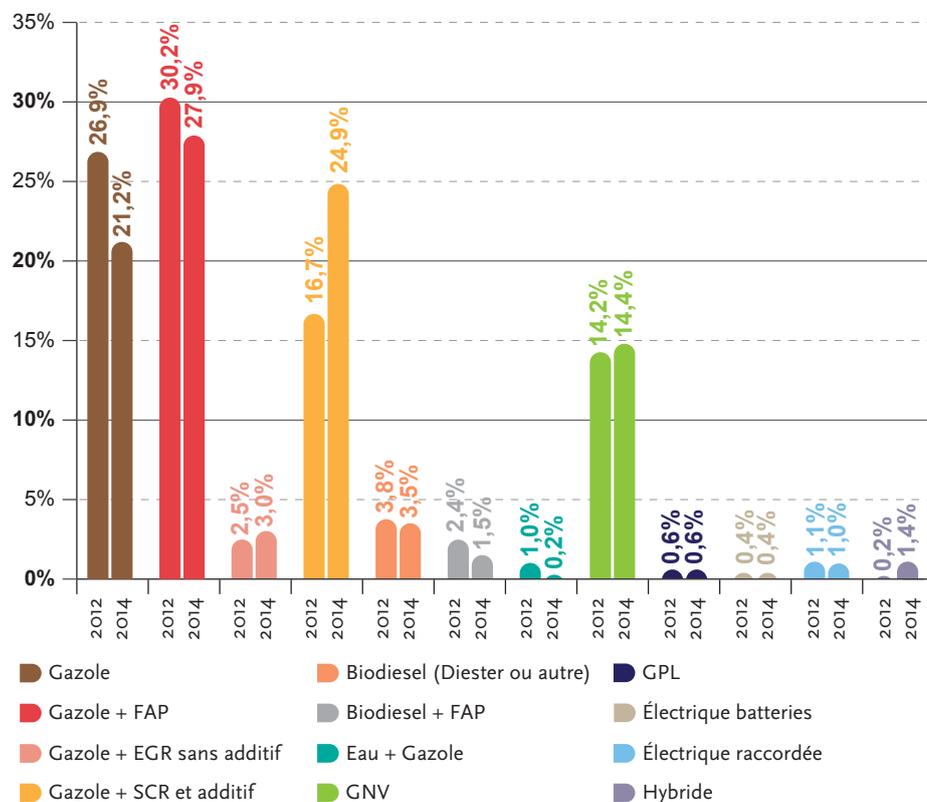


Source : UTP, enquêtes parc 2000, 2002, 2004, 2006, 2008, 2010, 2012 et 2014.

En 2014, la part du gazole seul a diminué de 5,7% par rapport à celle de l'enquête parc de 2012. L'utilisation de gazole avec système de réduction des émissions d'oxydes d'azote (NOx) se développe et le système SCR (réduction sélective catalytique) concerne désormais 24,9% du parc autobus contre 16,7% en 2012.

De son côté, le GNV concerne, comme en 2012, un peu plus de 14% des véhicules.

## Évolution 2012-2014 de l'énergie du parc des réseaux



# -5,7%

Diminution de la part du gazole seul par rapport à 2012.

En 2014, l'hybride représente 1,4% du parc, soit 231 véhicules (contre 41 véhicules en 2012). Cette technologie se diffuse au grés des expérimentations, du retour d'expérience réalisé et du renouvellement du parc.

## Parc autobus et trolleybus en mode électrique et hybride

(en nombre de véhicules)

	Électricité batterie	Électricité raccordée	Hybride
Classe 1	29	142	176
Classe 2	14	31	33
Classe 3	5	0	9
<b>Total province</b>	<b>48</b>	<b>173</b>	<b>218</b>
Île-de-France (hors RATP)	0	0	0
RATP	14	0	13
<b>Total France</b>	<b>62</b>	<b>173</b>	<b>231</b>
Frontaliers (Genève)	1	92	0

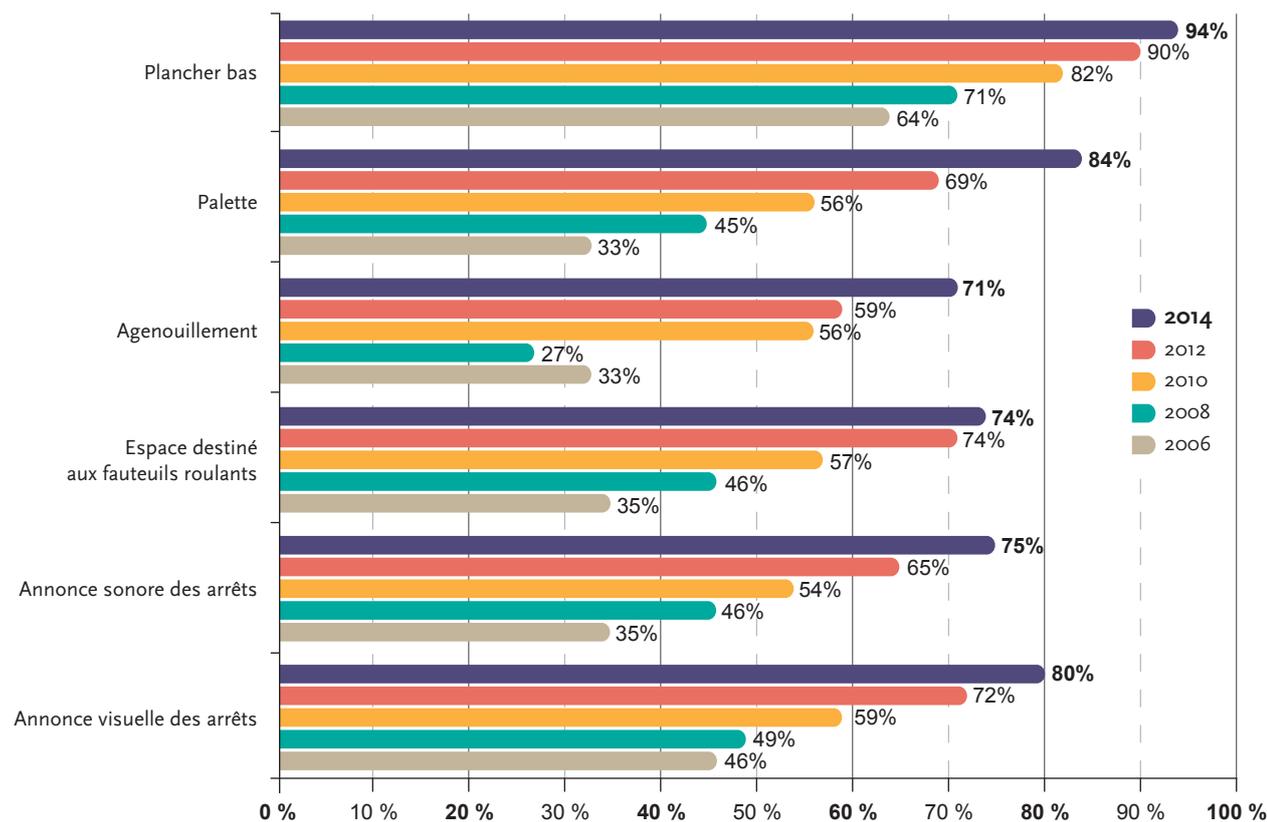
# 9

## LES ÉQUIPEMENTS D'ACCESSIBILITÉ DES AUTOBUS

Suite à 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, la progression de l'accessibilité des autobus se poursuit depuis 2006.

En 2014, plus de 74% du parc autobus dispose d'annonce visuelle et sonore des arrêts, de palette d'accès et d'un espace destiné aux fauteuils roulants.

### Évolution des équipements d'accessibilité du parc autobus entre 2006 et 2014



Source : UTP enquêtes parc 2006, 2008, 2010, 2012 et 2014.

94% du parc français se compose d'autobus à plancher bas.

84% de ce parc est doté de palette d'accès destinée aux fauteuils roulants (78 % dans l'ensemble des réseaux de province). Les dispositifs d'annonce sonore et visuelle des arrêts complètent ces équipements d'accessibilité et concernent respectivement 75% et 80% du parc.

Selon la taille des agglomérations, la proportion d'autobus à plancher bas varie entre 81% dans les réseaux d'agglomérations de moins de 100 000 habitants et 100% sur le réseau RATP.



**94%**

**du parc français se compose d'autobus à plancher bas.**

### Proportion du parc autobus disposant d'équipements d'accessibilité en 2014

(en % du nombre de véhicules)

	Plancher bas	Palette	Système d'agenouillement	Espace destiné aux fauteuils roulants	Annonce sonore des arrêts	Annonce visuelle des arrêts
Classe 1	96%	83%	68%	93%	73%	85%
Classe 2	88%	74%	57%	78%	64%	68%
Classe 3	81%	67%	47%	67%	46%	48%
<b>Total province</b>	<b>92%</b>	<b>78%</b>	<b>62%</b>	<b>85%</b>	<b>67%</b>	<b>75%</b>
Île-de-France (hors RATP)	100%	77%	34%	77%	54%	54%
RATP	100%	97%	97%	45%	98%	94%
<b>Total France</b>	<b>94%</b>	<b>84%</b>	<b>71%</b>	<b>74%</b>	<b>75%</b>	<b>80%</b>
Frontaliers (Genève)	90%	87%	84%	87%	98%	98%

# 10

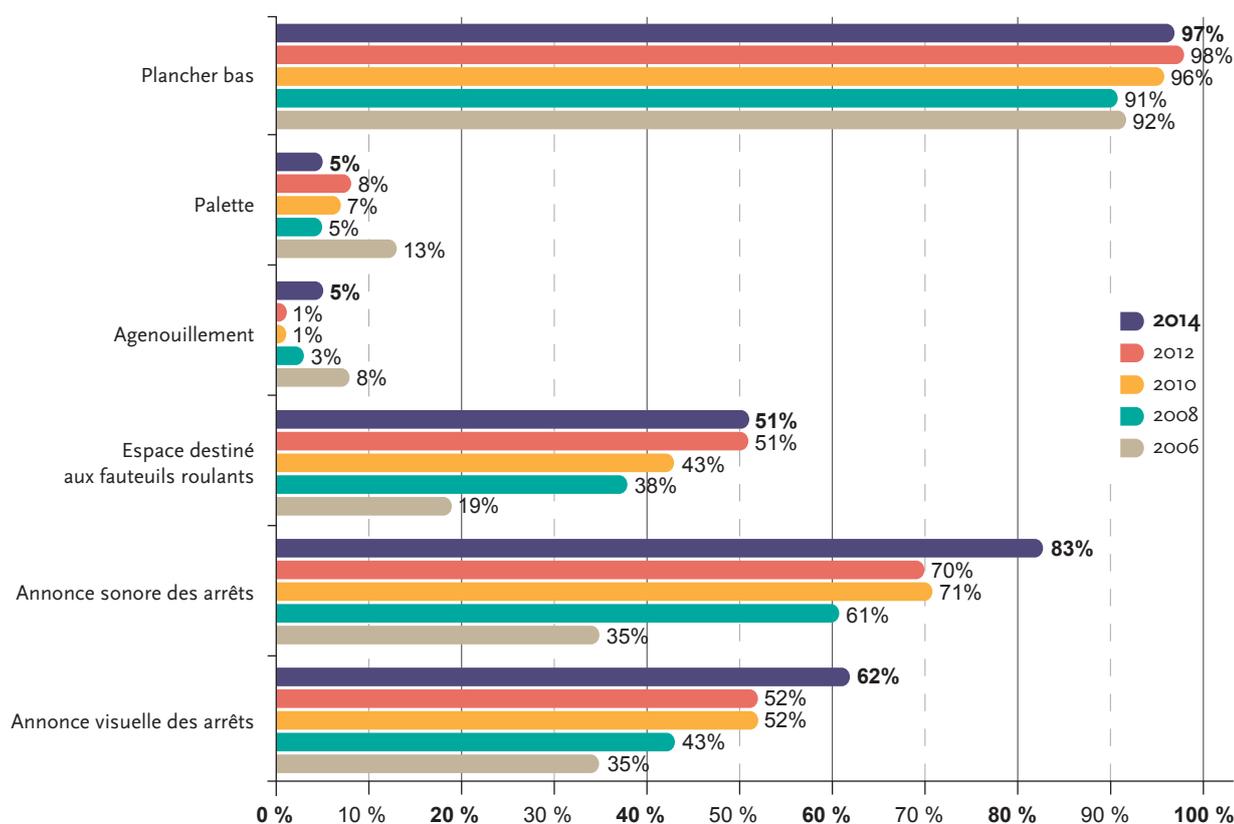
## LES ÉQUIPEMENTS D'ACCESSIBILITÉ DU MÉTRO, TRAMWAY ET DES SYSTÈMES GUIDÉS SUR PNEU



La progression des équipements d'accessibilité est également visible sur le parc métro, tramway et systèmes guidés sur pneu.

Plus de la moitié des rames est dotée d'un espace destiné aux fauteuils roulants. De leur côté, les dispositifs d'annonce sonore et visuelle des arrêts se développent et concernent respectivement 83% et 62% des rames en 2014.

### Évolution des équipements d'accessibilité du métro, tramway et des systèmes guidés sur pneu entre 2006 et 2014



Source : UTP enquêtes parc 2006, 2008, 2010, 2012 et 2014.

Nota : le dispositif de palette ou de système d'agenouillement ne concerne qu'une partie très faible du parc TCSP.

**Responsable de la publication**

Claude Faucher, Délégué général.

**Réalisation**

Philippe Chokomert, Chargé de mission  
du département « Affaires Économiques  
et Techniques »

**Conception graphique**

Communication Arts Graphiques (C.A.G.)

**Impression**

Imprimé sur papier Cocoon 100% recyclé  
FSC - Imprimerie Peau - *Édité en décembre  
2014.*





21, rue d'Anjou - 75008 Paris  
Tél. : +33 (0)1 48 74 63 51

[www.utp.fr](http://www.utp.fr)

