

**LE PARC DES VEHICULES
DANS LES RESEAUX DE
TRANSPORT PUBLIC URBAIN
EN FRANCE**

Situation au 1er janvier 2006

UNION
DES TRANSPORTS
PUBLICS
ET
FERROVIAIRES

www.utp.fr

5-7 rue d'Aumale

75009 Paris

tél 01 48 74 63 51

fax 01 40 16 11 72

Sommaire

Introduction

I - LE VOLUME DU PARC AU 1^{er} JANVIER 2006

II - LE GABARIT DES VEHICULES

III - LA PROPRIETE DU PARC

IV - LE MARCHE DU PARC

A - Le marché du bus

- 1.- Le marché du bus selon les réseaux
- 2.- Le marché du bus selon le gabarit des véhicules
- 3.- Le marché du bus propre

B - Le marché du métro, du tramway et des systèmes guidés sur pneus

V - LES ENERGIES DU PARC

A - Les filières énergétiques présentes dans le parc de bus

B – La normalisation Euro des bus

VI - L'ACCESSIBILITE

A – Les différents équipements d'accessibilité du parc bus

B – Les différents équipements d'accessibilité du parc de TCSP

Liste des réseaux ayant répondu au questionnaire 2006

Introduction

Tous les deux ans, l'UTP réalise une enquête sur le parc roulant de ses adhérents, opérateurs de réseaux de transports publics urbains. Il s'agit du parc des entreprises (en leur nom propre ou mis à disposition par l'Autorité Organisatrice des transports urbains) sans tenir compte des éventuels sous-traitants.

L'édition 2006 est la cinquième du genre.

Le présent rapport permet une photographie du parc roulant actuel et de son évolution. Il comporte :

- le volume du parc roulant au 1^{er} janvier 2006
- le gabarit des véhicules
- la propriété du parc
- le marché du bus et des modes lourds
- les énergies utilisées pour les véhicules
- l'accessibilité.

L'enquête 2006

Pour cette enquête 2006, 131 entreprises ont répondu, soit un taux de réponse de 84% des adhérents de l'UTP. Ce taux varie selon la classification des réseaux par taille d'agglomération, comme le montre le tableau ci-dessous.

	Adhérents UTP 2006	Enquête parc 2006	Taux de réponse à l'enquête parc 2006
Classe 1 (plus de 250 000 habitants)	22	22	100%
Classe 2 (de 100 à 250 000 habitants)	39	36	92%
Classe 3 (moins de 100 000 habitants)	89	68	76%
Province	150	126	84%
Ile-de-France (hors RATP)	5	4	80%
RATP	1	1	100%
Total	156	131	84%

I - LE VOLUME DU PARC ROULANT AU 1^{ER} JANVIER 2006

Le parc de véhicules est constitué, d'une part, de l'ensemble de la gamme des autobus : bus standard, bus articulé, midibus, minibus, trolleybus et bus guidé et, d'autre part, des métros et systèmes guidés de surface. Pour évaluer le volume de cette flotte, l'unité est le véhicule. Dans le cas du métro et du tramway, le comptage se fait en rame et non par voiture.

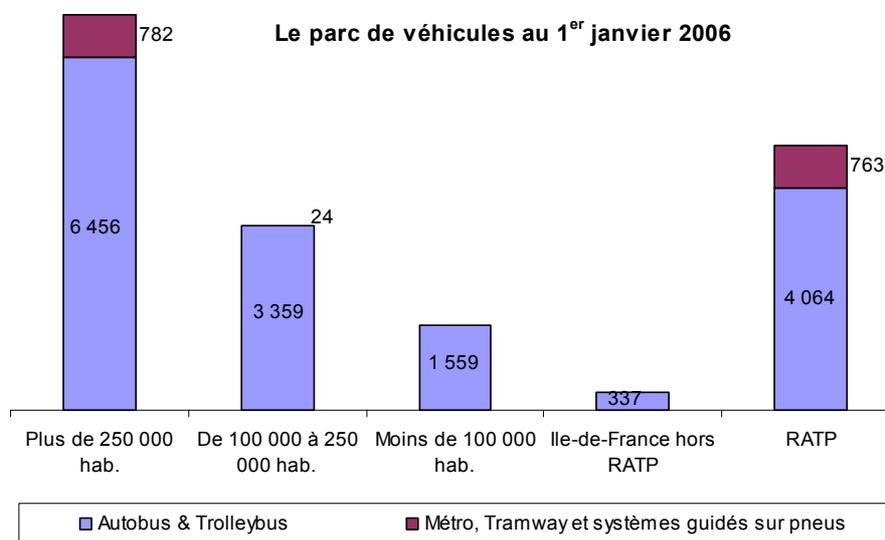
Au 1^{er} janvier 2006, le parc de transport urbain des 131 réseaux s'élève à 17 344 véhicules. La province concentre 72% de ce parc (12 180 véhicules).

Le parc de véhicules roulants au 1^{er} janvier 2006

	Bus et trolley		Métro, tramway et systèmes guidés sur pneus		Total
	Nombre de réseaux	Nombre de véhicules	Nombre de réseaux	Nombre de rames	Nombre de véhicules
Plus de 250 000 hab.	22	6 456	14	782	7 238
De 100 000 à 250 000 hab.	36	3 359	1	24	3 383
Moins de 100 000 hab.	68	1 559	0	-	1 559
Province	126	11 374	15	806	12 180
Ile-de-France hors RATP	4	337	0	-	337
RATP	1	4 064	1	763	4 827
Total 2006	131	15 775	16	1 569	17 344

Source : UTP, enquête parc 2006

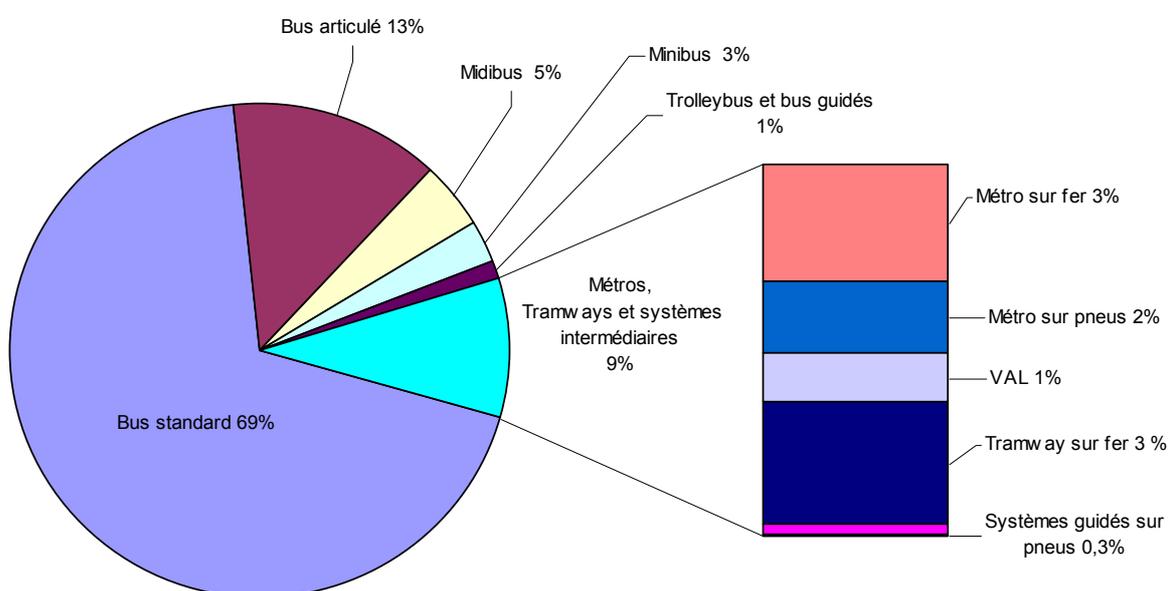
Le parc est composé à 91% de bus (15 775 véhicules). Un quart circule sur le réseau RATP et près des trois-quarts en province : 41% dans les grandes agglomérations, 21% dans les agglomérations moyennes et 10% dans les plus petites. Par ailleurs, 16 réseaux disposent de matériels lourds, de type métro, tramway ou systèmes guidés sur pneus.



II – LE GABARIT DES VEHICULES

Le parc de bus se caractérise par une grande diversité de véhicules aux capacités et aux utilisations très différentes. Le graphique ci-dessous s'appuie sur la distinction entre bus standard (69%), bus articulé (13%), midibus (5%), minibus (3%), trolleybus et bus guidé (1%). Le reste du parc (9%) étant composé de véhicules de type métro, tramway et systèmes intermédiaires. Cette répartition a peu varié par rapport à 2004.

Le parc de véhicules de transport urbain français au 1^{er} janvier 2006 (17 344 véhicules)



Au-delà de cette répartition générale, on note des logiques très différentes entre réseaux, selon leur taille. De fait, la répartition entre bus, d'une part, et modes lourds, d'autre part, varie bien évidemment selon la taille des agglomérations. La RATP compte 16% de son parc dans la catégorie "métro, tramway et systèmes intermédiaires" alors que les 22 plus grands réseaux de province n'en comptent que 11%. Pour ceux de la classe 2, ce taux est inférieur à 1% et nul pour ceux de la classe 3 ; ce qui s'explique aisément par les caractéristiques de chacun des réseaux.

De plus, à l'intérieur de ces deux grandes catégories de matériel roulant, les choix sont très différents. Cette diversité des gabarits de véhicules trouve son explication dans le souhait des collectivités de la plus grande adéquation possible entre le matériel et le service de transport offert.

Si le bus standard est le matériel de transport public par excellence puisqu'il représente près de 69% du parc dans les 131 réseaux analysés, il est plus présent à Paris (73% du parc) qu'en province (67% du parc). Ceci s'explique par l'acquisition de matériels de type articulé par les grands réseaux de province (17% du parc contre 9% à Paris).

Parallèlement, les autres réseaux de province (classe 2 et 3) ont investi dans les midibus et les minibus. Ils représentent 24% du parc des réseaux de classe 3 et 11,2% de celui des réseaux de classe 2 contre tout juste 2% à la RATP et 5% dans les réseaux de classe 1.

Répartition des différents gabarits selon les réseaux

	Bus standard	Bus articulé	Midibus	Minibus	Trolleybus et bus guidé	Méto sur fer	Méto sur pneus	VAL	Tramway sur fer	Systèmes intermédiaires	Funiculaire
Plus de 250 000 hab.	4 742	1 199	223	126	166	5	104	202	442	25	4
	65%	17%	3%	2%	2%	11%					
De 100 000 à 250 000 hab.	2 342	599	223	157	38	0	0	0	0	24	0
	69%	18%	6.6%	4.6%	1%	0.7%					
Moins de 100 000 hab.	1 124	66	241	128	0	0	0	0	0	0	0
	72%	4%	16%	8%	0%	0%					
Province	8 208	1 864	687	411	204	5	104	202	442	49	4
	67%	15%	6%	3%	2%	7%					
Ile-de-France hors RATP	257	39	39	2	0	0	0	0	0	0	0
	76%	12%	12%	0.6%	0%	0%					
RATP	3 502	435	59	68	0	496	191	8	68	0	0
	73%	9%	1%	1%	0%	16%					
Ensemble	11 967	2 338	785	481	204	501	295	210	510	49	4
	69%	13%	5%	3%	1%	9%					

Source : UTP, enquête parc 2006

III – LA PROPRIETE DU PARC

Dans la majorité des réseaux de transport public urbain, le parc est la propriété de l'Autorité Organisatrice des transports urbains (AOTU). Ainsi, en volume, 85% du parc des réseaux urbains (hors RATP) appartiennent à l'AOTU en propre et 15% aux entreprises.

Pour l'Ile-de-France, la situation est particulière puisque l'ensemble du parc roulant utilisé par la RATP lui appartient.

La propriété du parc des réseaux de province

	1997	1999	2004	2006
Autorité Organisatrice	87%	84%	84%	85%
Entreprise de transport	13%	16%	16%	15%

Source : enquêtes TCU données au 31 décembre de chaque année

Cette répartition diffère selon la taille du réseau. Le taux de parc appartenant aux entreprises augmente depuis plusieurs années pour atteindre 31% dans les réseaux de classe 3 contre 10% dans les réseaux de classe 1 (en baisse par rapport à 2004).

La propriété du parc en fonction de la taille des réseaux (hors RATP)

	Classe 1		Classe 2		Classe 3	
	2004	2006	2004	2006	2004	2006
Autorité Organisatrice	86%	90%	83%	83%	72%	69%
Entreprise de transport	14%	10%	17%	17%	28%	31%

Source : enquête TCU données au 31 décembre des deux années concernées

Il est à noter que le parc de métros et tramways est la propriété à 100% des collectivités locales qui en sont dotées.

IV - LE MARCHÉ DU TRANSPORT PUBLIC

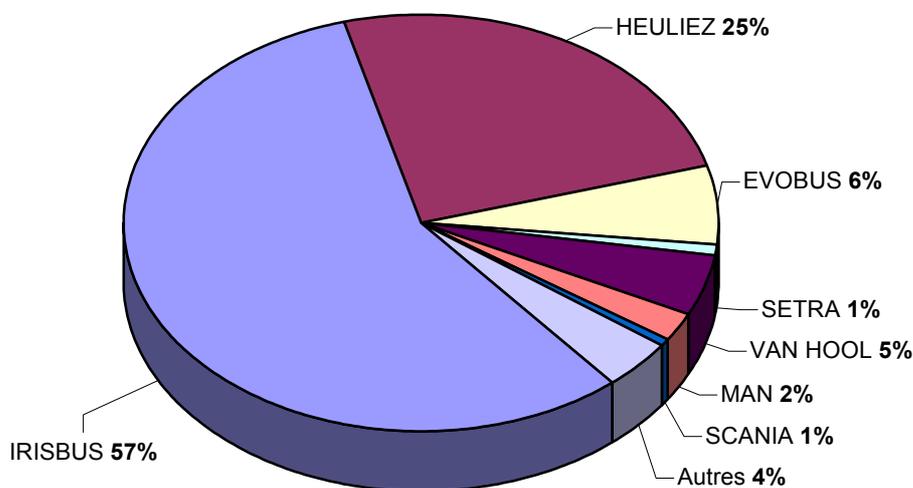
A – Le marché du bus

En matière d'autobus, le marché français se caractérise par le poids historique de deux constructeurs étroitement liés qui, à eux seuls, représentent 82% du parc en circulation au 1^{er} janvier 2006 :

- Irisbus avec un peu moins de 60% du parc existant, est présent dans 112 réseaux ;
- Heuliez, marque à part entière, appartient au même groupe. Avec 25% du parc, elle est présente dans 100 réseaux.

Dans une autre échelle de grandeur, deux constructeurs tiennent une place non négligeable du marché : Evobus (pour Mercedes-Benz) et Van Hool qui représentent respectivement 6 et 5% des bus en circulation. Pour les 7% restants, il s'agit de constructeurs moins implantés sur le marché français, comme Man ou Scania.

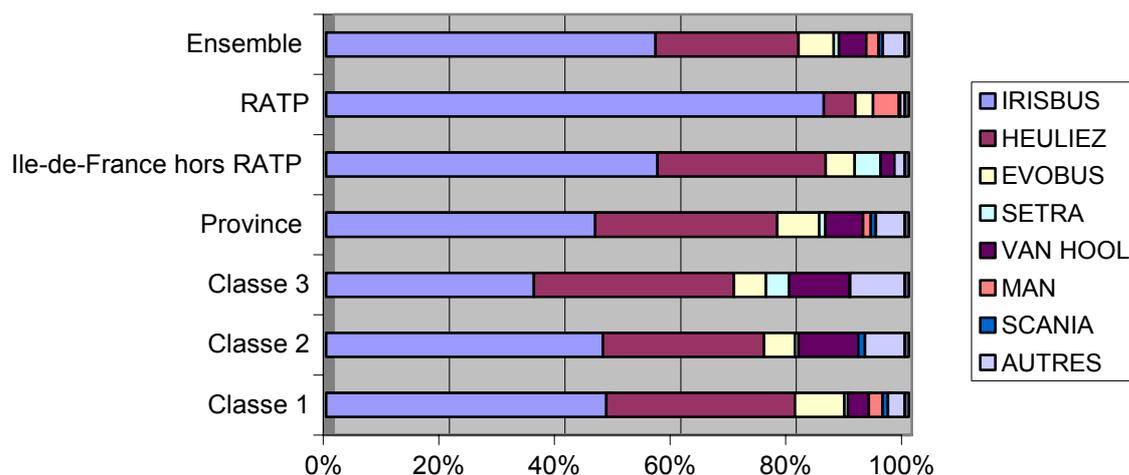
Part de marché des différents constructeurs



1.- Le marché du bus selon les réseaux

Selon la taille et la nature du réseau, le choix de marque de bus diffère.

C'est en province et surtout dans les réseaux de classe 2 et 3 que les constructeurs moins implantés sont le mieux représentés, du fait d'une offre de véhicules de petite taille (Van Hool ou Gépébus pour les midibus). Si le poids d'Irisbus est important en Ile-de-France (86% de part de marché à Paris), la situation est nettement plus équilibrée en province (46% pour Irisbus et 31% pour Heuliez).



	IRISBUS	HEULIEZ	EVOBUS	SETRA	VAN HOOL	MAN	SCANIA	AUTRES	TOTAL BUS
Nombre de réseaux	112	100	86	15	46	4	4	87	131
Classe 1	3 125	2 106	554	38	236	149	63	185	6 456
Classe 2	1 608	934	181	20	347	0	40	229	3 359
Classe 3	560	539	86	63	162	2	0	147	1 559
Province	5 293	3 579	821	121	745	151	103	561	11 374
Ile-de-France hors RATP	193	98	17	15	8	0	0	6	337
RATP	3 496	223	124	0	0	180	11	30	4 064
Ensemble	8 982	3 900	962	136	753	331	114	597	15 775

Source : UTP, enquête parc 2006

2.- Le marché du bus selon le gabarit des véhicules

	IRISBUS	HEULIEZ	EVOBUS	SETRA	VAN HOOL	MAN	SCANIA	AUTRES	ENSEMBLE
Standard	7 361	2 990	644	93	416	289	80	94	11 967
Articulé	1 405	417	156	43	241	42	34	0	2 338
Midibus	8	490	81	0	96	0	0	110	785
Minibus	4	3	81	0	0	0	0	393	481
Trolleybus	204	0	0	0	0	0	0	0	204
Tous types	8 982	3 900	962	136	753	331	114	597	15 775

Source : UTP, enquête parc 2006

Comme évoqué précédemment, les parts de marché diffèrent considérablement en fonction du type de véhicule considéré.

Le marché du bus standard est dominé par le couple Irisbus et Heuliez qui représente près de 82% des bus en circulation, mais 86% des bus standard.

Le marché du bus articulé est lui aussi dominé par Irisbus et Heuliez (78% des articulés) mais un peu plus ouvert que celui du bus standard. Ce qui permet à d'autres constructeurs d'émerger, à l'image de Van Hool (10% du parc) et d'Evobus (7% du parc).

Le marché du midibus, aussi appelé autobus à gabarit réduit, est nettement plus ouvert. Dominé par Heuliez (63% du parc), il laisse une bonne place aux constructeurs comme Evobus (10%), Van Hool (12%) et surtout à des constructeurs plus spécialisés comme Auwärter, Gépébus, Gruau, Menarini Breda ou Néoplan regroupés dans la rubrique "Autres" (13% du parc).

Le marché du minibus intègre aussi les petits véhicules de 9 places. Il continue sa progression. A côté d'Evobus (17%), on trouve une myriade de constructeurs, regroupés dans la rubrique "Autres" et qui représentent 82% du marché.

Le marché du trolleybus et du bus guidé est une exclusivité d'Irisbus, avec le Cristalis en remplacement du ER100 et l'Agora guidé.

3.- Le marché du bus propre

Pour être considéré comme propre, un bus doit utiliser une des technologies suivantes : Filtre à particules, Diester, Emulsion Eau-Gazole (comme l'Aquazole® ou le Gecam®), GNV, GPL, électrique, hybride. [Le recours à ces différentes filières est examiné en détail au chapitre V].

La hiérarchie établie entre les différents constructeurs pour l'ensemble du parc ne semble pas véritablement renversée pour le cas plus spécifique des bus propres (comme le montre le tableau suivant). Les différences entre constructeurs semblent plus liées au gabarit des véhicules.

Le marché du bus propre comparé au marché du parc

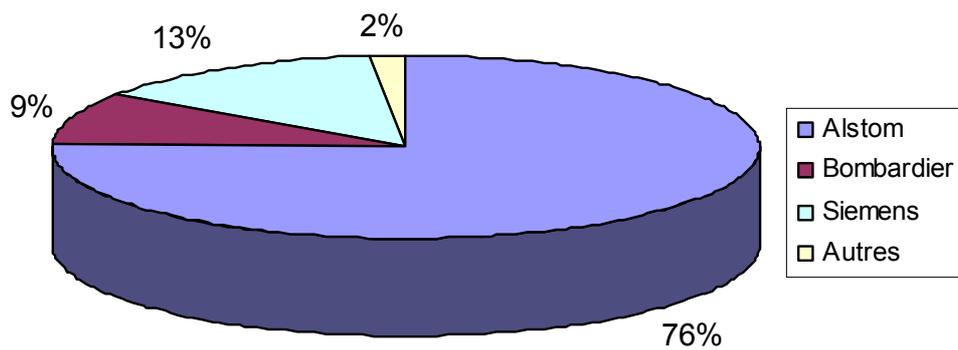
	IRISBUS	HEULIEZ	EVOBUS	SETRA	VAN HOOL	MAN	SCANIA	AUTRES	ENSEMBLE
Nombre de bus	8 982	3 900	962	136	753	331	114	597	15 775
Part du marché bus	57%	25%	6%	1%	5%	2%	1%	4%	100%
Nombre de bus propres	6 644	1 923	192	0	164	32	79	208	9 292
Part du marché bus propre	70%	22%	2%	0	2%	0.4%	1%	2%	59%
Taux de bus propres de la flotte de la marque	74%	49%	20%	0%	22%	10%	69%	35%	59%

Source : UTP, enquête parc 2006

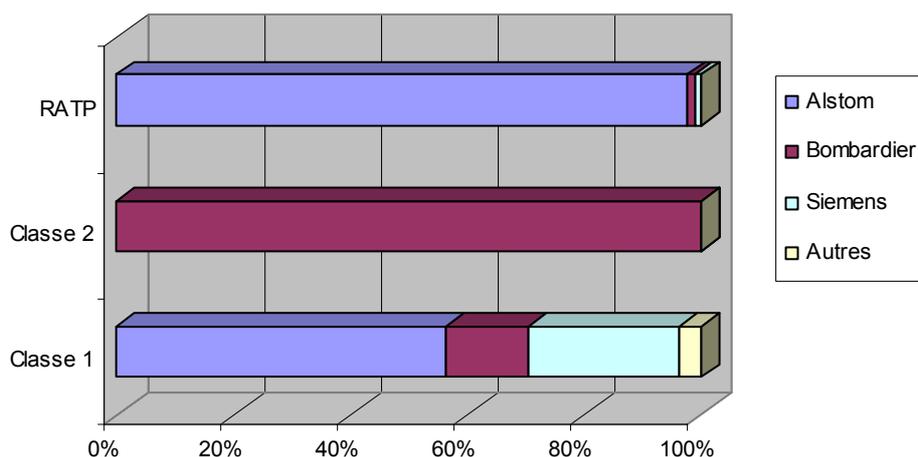
B - Le marché du métro, du tramway et des systèmes guidés sur pneus

Le paysage industriel des constructeurs de systèmes de transports guidés hors bus est complètement différent de celui que l'on connaît pour les autobus. On y trouve des industriels ferroviaires comme Alstom, Bombardier, Siemens, et d'autres comme Ansaldo Breda.

Ce marché est loin d'être anecdotique : il correspond à 9% des véhicules en circulation dans 16 réseaux de transport urbain français. Ces 1 569 véhicules se répartissent à part quasi égale entre la RATP (763 véhicules) et 14 réseaux de grandes agglomérations (782 véhicules). 24 véhicules circulent dans un réseau de classe 2.



Le marché reste dominé par Alstom qui concentre les trois quarts du parc. Siemens est le second constructeur du marché français avec 13%. Vient ensuite Bombardier avec 9% des matériels en circulation en France, sans oublier les constructeurs de funiculaires.



Le marché de la RATP est dominé par Alstom (98% des rames). Bombardier et Siemens se partagent le reste (2% des rames). Plus ouvert, le marché des grandes villes de province reste néanmoins lui aussi dominé par Alstom (55% des rames) du fait de sa très forte présence sur le marché des tramways. Siemens arrive second (25% des rames), suivi par Bombardier (17% du marché).

V – LES ENERGIES DU PARC

Depuis la première enquête en 2000 intégrant les énergies, on constate la formidable croissance du parc des véhicules propres. En 2000, il représentait 15% du parc ; en 2002, 30% ; en 2004, 52% et en 2006, 59% du parc en circulation.

En effet, si l'on considère le parc des autobus et trolleybus, 55% des véhicules sont propres (8 657 véhicules). Ces véhicules circulent dans 80 agglomérations. Avec les modes lourds (métro, tramway, systèmes guidés) qui repose à 97% sur la filière électrique, on obtient un taux de 59% de véhicules propres (10 232 véhicules sur 17 344).

A - Les filières énergétiques présentes dans le parc de bus

Le parc des autobus fait appel à des technologies et des filières énergétiques très différentes : Gazole, Filtre à particules (FAP), Diester, Diester + FAP, Emulsion Eau-Gazole (Aquazole® ou Gecam®), GNV, GPL, Electrique, Hybride.

Les énergies des autobus et trolleybus au 1^{er} janvier 2006

Nombre de véhicules (bus et trolleybus)	Gazole	Gazole + FAP	Diester	Diester + FAP	Emulsion	GNV	GPL	Electrique	Hybride	Parc bus total	Parc bus propre	Part de parc propre
Nombre de réseaux	119	51	11	10	10	25	9	12	8	133	80	60%
Plus de 250 000 hab.	3 269	1 505	106	156	159	1 046	41	145	29	6 456	3 187	49%
De 100 000 à 250 000 hab.	1 910	629	151	87	120	381	21	52	8	3 359	1 449	43%
Moins de 100 000 hab.	1 122	137	125	35	89	25	18	2	6	1 559	437	28%
Province	6 301	2 271	382	278	368	1 452	80	199	43	11 374	5 073	45%
Ile-de-France hors RATP	311	26	0	0	0	0	0	0	0	337	26	8%
RATP	506	3 017	0	72	310	90	57	12	0	4 064	3 558	88%
Total 2006	7 118	5 314	382	350	678	1 542	137	211	43	15 775	8 657	55%
Part dans le parc total	45%	34%	2%	2%	4%	10%	1%	1%	0.3%	100%	55%	

Source : UTP, enquête parc 2006

La première énergie est la filière Gazole (45% du parc des bus), avec l'utilisation, dans de nombreux réseaux, d'un gazole désulfuré. Les 55% restants sont des filières "propres". La plus importante est la filière gazole + Filtre à particules (34% des bus). Viennent ensuite la filière GNV (10% des bus), puis les filières Diester (Diester seul et avec FAP) et les émulsions avec pour chacune 4% des bus. Les véhicules GPL, électriques et hybrides complètent cette gamme.

B - La normalisation Euro des bus

La qualité environnementale des autobus peut aussi 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 présente l'avantage de permettre la comparaison des différentes filières énergétiques entre elles.

Norme EURO	Euro 0	Euro I	Euro II	Euro III	Euro IV	Euro V
Oxydes d'azote (NOx)	14,4	9	7	5	3,5	2
Monoxyde de carbone (CO)	11,2	4,9	4	2,1	1,5	1,5
Hydrocarbures	2,4	1,23	1,1	0,66	0,46	0,46
Particules	-	0,36	0,15	0,13	0,02	0,02

Ce système de normes Euro est évolutif et prend en compte les avancées technologiques :

- Euro 0, applicable aux bus mis en service entre 1988 et 1992 ;
- Euro I, entré en vigueur en 1992 et applicable aux bus mis en service entre 1993 et 1996 ;
- Euro II, applicable aux bus mis en service après 1996 ;
- Euro III, applicable au 1^{er} octobre 2000 pour les nouveaux modèles de véhicules et au 1^{er} octobre 2001 pour les autres nouveaux véhicules ;
- Euro IV, applicable au 1^{er} octobre 2005 pour les nouveaux modèles de véhicules et au 1^{er} octobre 2006 pour les autres véhicules ;
- Euro V, obligatoire au 1^{er} octobre 2008 pour les nouveaux modèles de véhicules et au 1^{er} octobre 2009 pour tous les véhicules.

La réglementation Euro s'appliquant, au départ, aux seuls bus de plus de 3,5 tonnes, le parc concerné ne comprend pas, outre les véhicules mis en service avant 1998, certains midi- ou minibus et autres véhicules de petite capacité. Tout comme en sont exclus les bus électriques et les trolleys.

Les normes des autobus au 1^{er} janvier 2006

Nombre de véhicules (bus)	Euro 0	Euro I	Euro II	Euro III	Euro IV	Non concernés
Nombre de réseaux	96	103	123	125	4	48
Plus de 250 000 hab.	1 055	1 192	2 061	1 613	3	532
De 100 000 à 250 000 hab.	789	457	1 076	890	17	130
Moins de 100 000 hab.	314	277	480	404	-	84
Total Province	2 158	1 926	3 617	2 907	20	746
Ile-de-France hors RATP	57	26	105	147	-	2
RATP	290	793	1 953	1 016	-	12
Totaux 2006	2 505	2 745	5 675	4 070	20	760
Part dans le parc total	16%	17%	36%	26%	0.1%	5%

Source : UTP, enquête parc 2006

VI – L'accessibilité

Les données disponibles permettent d'évaluer le niveau d'accessibilité des matériels roulants. Pour l'évaluer, plusieurs critères ou éléments d'accessibilité sont retenus, chacun permettant indépendamment de préciser le niveau d'accessibilité du véhicule :

- le plancher surbaissé
- la palette rétractable
- le système d'agenouillement
- la présence d'un espace UFR (utilisateur de fauteuil roulant)
- l'annonce sonore
- et l'annonce visuelle.

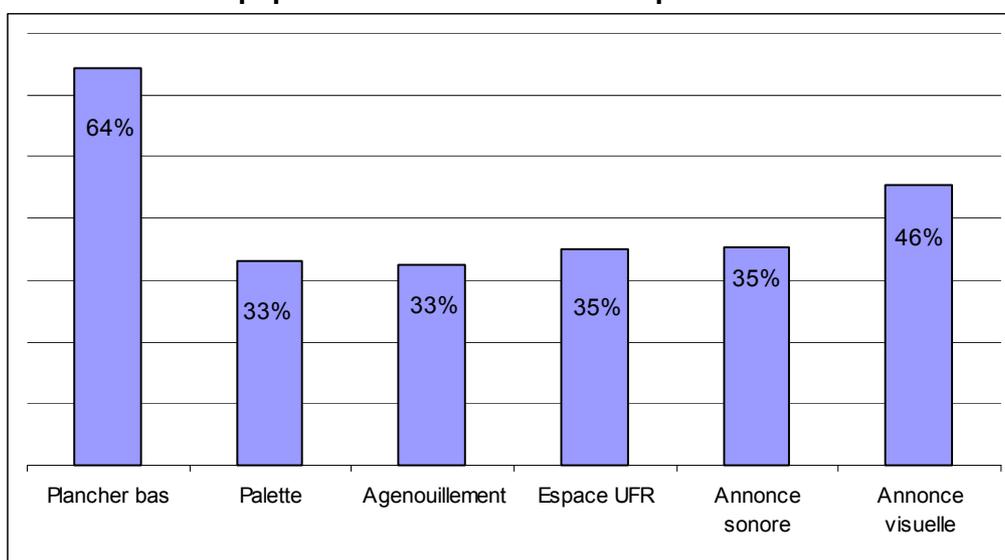
Mais la loi du 11 février 2005 "pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées" est très claire : la seule présence de véhicules accessibles ne suffit pas à rendre un réseau de transport public accessible. La loi parle de "chaîne des déplacements accessible" ; ce qui intègre les espaces de cheminements et les accès, l'aménagement des points d'arrêts et des stations, l'adaptation des hauteurs de trottoirs, le respect des zones d'accostage des bus... L'accessibilité touche ainsi de nombreux éléments, en partie extérieurs aux opérateurs, et même aux collectivités en charge des transports urbains. Si l'on veut être cohérent avec la loi, c'est tout le système de transport qu'il faut adapter ; ce qui nécessite une approche transversale et partenariale des AOTU, des collectivités locales, des exploitants auxquels doivent être associés les représentants des usagers.

A – Les différents équipements d'accessibilité du parc bus

Lancé au milieu des années 90, le bus à plancher bas est désormais le standard de tous les constructeurs. Début 2006, 64% du parc est composé de bus à plancher bas qui circulent dans 126 des 131 réseaux.

Cette accessibilité de "base" des véhicules a été optimisée par la présence d'autres équipements, comme les palettes (33% du parc), les systèmes d'agenouillement (33%) ou les espaces UFR (35%), les annonces sonores des stations (35%) et les annonces visuelles (46%). Ces équipements complémentaires sont plus récents mais sont de plus en plus présents dans le parc.

Equipements d'accessibilité du parc de bus



Source : UTP, enquête parc 2006

Part du parc de bus disposant des différents équipements d'accessibilité

	Plancher bas	Palette	Agenouillement	Espace UFR	Annonce sonore	Annonce visuelle	Autres équipements	Au moins un équipement d'accessibilité	Total du parc de bus
Nombre de réseaux	126	80	80	91	15	48	8	128	131
Classe 1	65%	35%	34%	35%	29%	56%	0%	78%	6 328
Classe 2	55%	18%	17%	25%	6%	48%	0%	72%	3 359
Classe 3	50%	11%	13%	14%	3%	17%	1%	59%	1 559
Province	60%	26%	26%	29%	18%	48%	0%	73%	11 246
Ile-de-France (hors RATP)	73%	40%	40%	40%	0%	36%	0%	82%	337
RATP	76%	51%	51%	51%	85%	39%	0%	76%	4 064
Ensemble	64%	33%	33%	35%	35%	46%	0%	74%	15 647

Source : UTP, enquête parc 2006

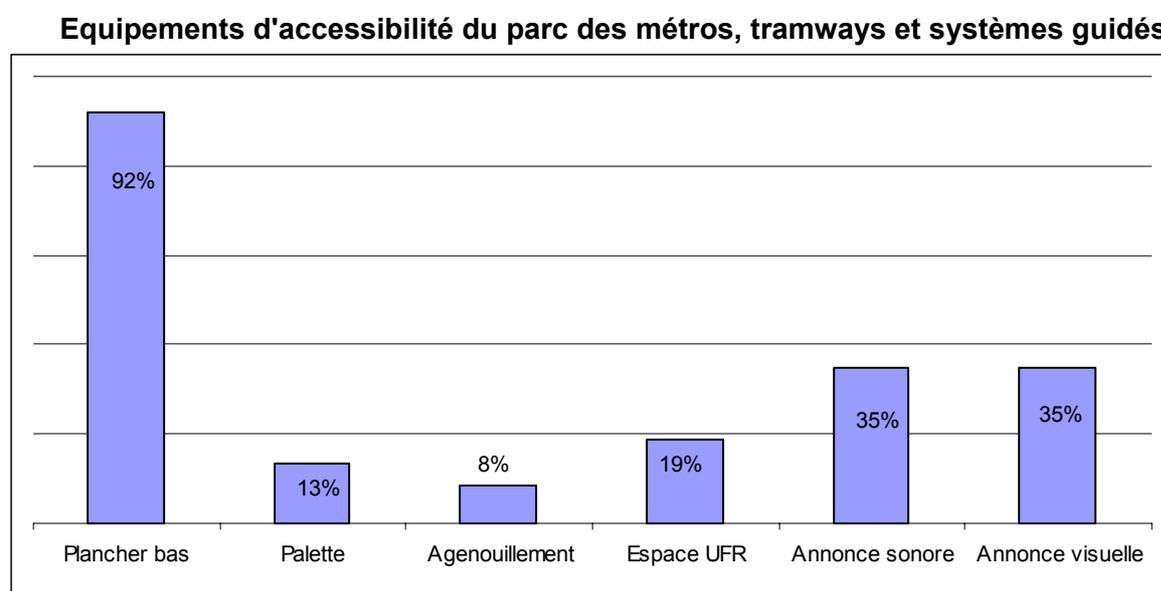
La part des équipements accessibles a très fortement augmenté en l'espace de deux ans. Désormais, 74% du parc de bus est doté d'au moins un équipement ; ce taux était de 57% en 2004.

B – Les différents équipements d'accessibilité du parc des TCSP

Pour ce type de matériel, l'accessibilité se mesure très différemment de celle des bus car le matériel est le plus souvent à plancher bas (métro et tramway).

La plus grosse difficulté reste l'accessibilité des espaces notamment souterrains, plus délicate à mettre en oeuvre (accès aux couloirs et aux stations). Cette difficulté est d'ailleurs intégrée dans la loi du 11 février 2005 qui prévoit une exonération des réseaux ferroviaires : ils ne sont pas soumis au délai de dix ans de mise en accessibilité mais les autorités organisatrices doivent élaborer un schéma directeur d'accessibilité et mettre en place des transports de substitution.

Le parc est à plancher bas à 92% (1 441 rames sur 1 569), doté d'un espace UFR à 19% et d'annonces à 35%.



Source : UTP, enquête parc 2006

Liste des réseaux ayant répondu à l'enquête 2006

Réseaux	Strate UTP au 1 ^{er} janvier 2006
Aix-les-Bains	3
Ajaccio	3
Alençon	3
Alès	3
Amiens	2
Angers	1
Angoulême	2
Annecy	2
Annonay	3
Argenteuil	IDF
Arlès	3
Arras	3
Athis-Mons	IDF
Auch	3
Aurillac	3
Auxerre	3
Bar-le-Duc	3
Bayonne	2
Beauvais	3
Belfort	2
Berre	2
Besançon	2
Béthune	2
Béziers	3
Blois	3
Bordeaux	1
Boulogne s/mer	2
Bourg-en-Bresse	3
Bourges	2
Brest	2
Caen	2
Cahors-Pradines	3
Calais	2
Cannes-Le Cannet	2
Chalon s/Saône	2
Châlons /Champagne	3
Chambéry	2
Charleville-Mézières	3
Châteauroux	3
Châtelleraut	3
Chaumont	3
Cherbourg	3
Cholet	3
Clermont-Ferrand	1
Colmar	2

Concarneau	3
Corbeil-Essonnes	IDF
Creil	3
Creusot (Le)	3
Dieppe	3
Dijon	2
Dole	3
Dunkerque	2
Elbeuf	3
Epernay	3
Epinal	3
Evreux	3
Flers	3
Forbach	3
Fos-Istres	3
Givors	3
Grenoble	1
Havre (Le)	1
Laval	3
Lens	1
Libourne	3
Lille	1
Limoges	2
Longwy	3
Lorient	2
Louviers-Val Reuil	3
Lunéville	3
Lyon	1
Mâcon	3
Mans (Le)	2
Marseille	1
Maubeuge	2
Menton	3
Monaco	3
Montargis	3
Montbéliard	2
Montluçon	3
Montpellier	1
Morlaix	3
Mulhouse	2
Nancy	1
Nantes	1
Nice	1
Nîmes	2
Niort	3
Orléans	1
Paris -RATP-	RATP
Pau	2
Périgueux	3
Poitiers	2
Pontarlier	3
Puy-en-Velay (Le)	3
Quimper	3
Reims	2

Rennes	1
Roanne	3
Roche s/Yon (La)	3
Rochelle (La)	2
Rouen	1
Saint-Brieuc	2
Saint-Claude	3
St-Dié-des-Vosges	3
Saint-Etienne	1
Saint-Lô	3
Saint-Malo	3
Saint-Nazaire	2
Saintes	3
Saumur	3
Sens	3
Soissons	3
Strasbourg	1
Tarbes	3
Thionville	2
Toulon	1
Toulouse	1
Tours	1
Troyes	2
Valence	2
Valenciennes	1
Vannes	2
Verdun	3
Versailles	IDF
Vesoul	3
Vichy	3
Vienne	3
Vierzon	3