

Réseaux URBAINS

de France

Le bimestriel de l'association FPTU

Décembre 2005

n° 65

DOSSIER

Visite de l'usine Irisbus d'Annonay

COLLECTIONNEURS

Tickets : les dernières nouveautés

UN RESEAU, DES DEPOTS

Lyon : le dépôt Alsace



France Passion des
Transports Urbains



CARTE D'IDENTITE

Laon

L'actualité de la rentrée



60 JOURS A...

Moulins-sur-Allier



PARCS

Zone Euro : 7,20 € ▶ Suisse : 11,00 CHF ▶ Royaume-Uni : 4,70 £

DL : 29.09.13 ▶ ISSN : 1283-4459



Châlons : Le Volvo 7700 n° 1053 place de l'Obélisque

© Jérôme GIMEL, septembre 2005



Laon : le PR100-2 n° 48, le 24 avril 2004

© Jérémy OLIVIER



Colmar : l'Irisbus Agora-S GNV Euro4 n° 163

© Alain MASSON

► Réseaux URBAINS de France

- Directeur de la publication : Jean-Michel BOUTILLEZ
- Responsable éditorial : Patrick KIRSTETTER
- Coordinateur de réalisation : Benjamin WEYER

En vertu de la loi du 11/03/1957 et du code pénal, article 425, il est interdit de reproduire intégralement ou partiellement la présente publication sans autorisation de la Rédaction.

Réseaux Urbains est une publication bimestrielle de l'association FPTU, association loi de 1901, fondée le 6/01/1995, et déclarée sous le n°2/05857 en sous-préfecture de Rambouillet (78).

CCP : 38639 66 D La Source (20041-01012-3863966D033/69)

❗ Qu'est ce que FPTU ?

France Passion des Transports Urbains (FPTU), association à but non lucratif de type loi de 1901, a été créée en 1995 et a pour vocation de rassembler les bénévoles passionnés par l'univers des transports en commun urbains, et désirant mettre en commun leurs informations et documentations par le biais du présent magazine.

FPTU organise également, sur proposition de ses adhérents, des manifestations à caractère événementiel (visites de réseaux, participation aux salons de l'UTP et du GART,...). Plusieurs bases de données collectives (photothèque, fonds documentaire, liste de véhicules de transport,...) sont également gérées par des membres de l'association, et constituent en quelque sorte son « patrimoine ».

📄 Cotisation et Abonnement

Réseaux Urbains de France, publication associative et bulletin de liaison, est distribué prioritairement aux adhérents de FPTU. L'abonnement au magazine est inclus dans la cotisation et ne peut être contracté en dehors de celle-ci. Le bulletin d'adhésion est disponible sur demande au siège de l'association ou sur notre site Internet.

Tarifs 2006 - UE et Suisse (autres pays : nous consulter) :

- Particuliers : 45,00 €
- Entreprises : 50,00 €

📧 Contacter FPTU

Pour tout renseignement, ou pour adhérer à FPTU :

ATTENTION ! Nouvelle adresse :

FPTU
C/o Nicolas CAPON
9 rue Denis Papin
91270 VIGNEUX-SUR-SEINE

E-mail : fptu@free.fr - Site Internet : <http://fptu.free.fr>

📄 Anciens numéros de Réseaux URBAINS

Dans la limite des stocks disponibles (très faibles), nous pouvons également distribuer « Réseaux Urbains de France » à l'unité (8,65 € par numéro, port compris). Vous pouvez obtenir toute information sur la disponibilité d'un numéro sur le site Internet de FPTU, ou bien auprès de :

Claude DRUON
21 rue des Marronniers
10500 PRECY SAINT MARTIN
E-mail : Claudedruon@aol.com

🖨 Impression - Routage

Reprographic - Metz (57)

► Photos de Couverture

Laon : vue sur la ville et le Poma 2000

© Lionel BREITMEYER

Montargis : un des tout derniers Citelis du réseau

© Judicaël ESMIEU

Moulins : le new-A320 n° 231 et le PR100-2 n° 204 pl. Jean-Moulin

© Michaël DIETRICH, 14 juin 2005

4 Editorial
Par Dominique GUIBERT

5 Ligne directe
Les faits marquants de l'actualité générale

7 Dossier
Visite de l'usine Irisbus d'Annonay

Lignes mythiques
Retrouvez cette rubrique dans une de nos prochaines éditions

10 Carte d'identité
Visite du réseau de Laon

Un réseau à la loupe
Retrouvez cette rubrique dans une de nos prochaines éditions

15 60 jours à...
L'actualité des réseaux français

41 Ailleurs...
L'actualité des réseaux étrangers

43 Un réseau. des dépôts
Lyon (2/8) : le dépôt Alsace

Fiche technique
Retrouvez cette rubrique dans une de nos prochaines éditions

Parcs

46 Collectionneurs
L'actualité des modèles réduits

58 Pôle d'échanges
Toute l'information associative

Internet
Retrouvez cette rubrique dans une de nos prochaines éditions

► L'équipe éditoriale de Réseaux URBAINS

► Edition et réalisation

Coordinateur de réalisation	Benjamin WEYER
Responsable d'édition	Yves LE CHANU
Iconographe	David LE PAUTREMAT
Réviseur	Christophe DECAUX

► Coordinateurs de rubriques

- Ligne directe	
- Dossier	
- 60 jours à...	Patrick KIRSTETTER
- Ailleurs	assisté par Nicolas CAPON
- Parcs	
- Pôle d'échanges	
- Cartes d'identité	Pierre-Marie VAINEAU
- Lignes mythiques	
- Fiche technique	Poste à pourvoir
- Un réseau, des dépôts	Poste à pourvoir
- Collectionneurs	Raymond STREIT

► Contacter Réseaux URBAINS

Pour toute information, envoi de contribution ou d'articles, veuillez contacter :

M. Patrick KIRSTETTER

6, rue Paul Belmondo

93160 NOISY LE GRAND

e-mail :

infos-ru@club-internet.fr

► Internet

Webmestre : Dominique GUIBERT

Pour tout savoir sur FPTU et son magazine, Réseaux Urbains, rendez-vous sur notre site Internet :

<http://fptu.free.fr>

Vous y trouverez :

- Une présentation de l'association, son histoire, ses objectifs, les modalités d'adhésion.
- Un descriptif complet du magazine Réseaux Urbains, dont le sommaire du dernier numéro et la date actualisée de sortie du prochain numéro.
- Un annuaire complet de liens vers des sites Internet - consacrés aux transports urbains (exploitants, passionnés,...).
- Un formulaire de contact.

► Le calendrier FPTU

Sorties, visites, réunions du Conseil d'Administration, assemblées... Retrouvez ici toutes les dates-clés des prochains mois.

- Début février 2006 : parution du numéro 66 de « Réseaux Urbains »



Adhésions 2006

Vous trouverez joint à ce numéro le bulletin d'adhésion 2006. Pour ne subir aucune interruption dans l'envoi du magazine, pensez à nous retourner votre adhésion, accompagnée de son règlement, avant le 10 janvier 2006.

Par Dominique GUIBERT

Alors que je m'apprêtais à rédiger cet édit, mon quotidien régional lance un grand débat sur le bénévolat en titrant : « Le bénévolat n'est plus ce qu'il était ». Il faut reconnaître que beaucoup d'associations peinent aujourd'hui à trouver des bénévoles pour fonctionner. Etre bénévole, aujourd'hui, c'est (trop ?) souvent s'exposer à des contraintes de plus en plus difficiles à surmonter, prendre des responsabilités de plus en plus difficiles à assumer, être confronté à un flot de critiques acerbes souvent injustifiées.

Qu'en est il au niveau de FPTU ? Les choses ne semblent pas aller aussi mal, bien au contraire. Nous avons la chance d'avoir une équipe de rédaction dynamique et très motivée pour réaliser notre magazine 6 fois par an, malgré le manque de temps libre pour assurer cette tâche.

Nous avons aussi la chance d'avoir des adhérents prêts à organiser une sortie FPTU. Six sorties ont été organisées cette année, souvent avec beaucoup de difficultés. Nous avons reçu 5 propositions pour la prochaine assemblée générale. Du jamais vu depuis les débuts de l'association. Le choix risque d'être difficile et nous ferons forcément des déçus.

Cette année 2005 aura donc confirmé l'élan qui anime l'association depuis sa restructuration. Mais cela n'est pas une raison pour nous endormir. Nos membres les plus actifs sont très motivés et sont aujourd'hui récompensés du succès de leur mission. Il serait dommage qu'ils s'épuisent à force de donner.

C'est pourquoi nous avons toujours besoin d'adhérents prêts à s'investir. Et cela ne demande pas forcément beaucoup de temps. Etre membre actif, c'est aussi envoyer quelques informations sur son réseau de prédilection. Tant de réseaux sont trop peu ou pas du tout abordés, faute d'avoir un adhérent prêt à communiquer sur son réseau. Si vous avez l'esprit plus aventurier, c'est, pourquoi pas, organiser une sortie. C'est certes plus compliqué, mais nous sommes prêts à vous aider dans cette démarche, et vous ferez des ravis. N'hésitez pas à contacter l'association.

Tout comme vous, nous sommes tous des bénévoles, qui consacrons une partie de notre peu de temps libre pour la vie de l'association. Malgré toutes les contraintes que cela peut entraîner, notre envie de partager et l'esprit d'équipe qui nous anime sont les raisons qui nous motivent. Plus nous serons nombreux à partager, plus nous aurons envie d'ensemble continuer.

Noël approche à grand pas, et vous attendez peut être avec impatience cette maquette rarissime au 1/87^e de ce bus que vous avez repéré dans la rubrique « Collectionneurs » et que le Père Noël déposera peut être au pied du sapin. A toutes et à tous, je vous souhaite un JOYEUX NOËL, et je vous dis à l'année prochaine !



Volvo 7700 de démonstration à Châlons-sur-Saone

© Lionel BREITMEYER

Les faits marquants de l'actualité générale

Par Patrick KIRSTETTER

► Industrie

Carburant ovin !

Si, à l'affirmation que l'urine de mouton rend plus propre un véhicule, on pense immédiatement à une blague de potache, il n'en est rien. La gamme de carburants alternatifs constituée jusqu'à présent du gaz, du Diester et de l'Aquazole, doit maintenant compter avec les déjections de ces charmants ovidés.

En effet, une entreprise d'autobus du sud de l'Angleterre, Stagecoach South, vient de doter un de ses véhicules d'un système insolite utilisant cette matière afin de réduire la pollution. L'autobus, en service dans la ville de Winchester, est équipé d'un réservoir contenant l'urine qui est pulvérisé dans les gaz d'échappement et de ce fait réduit les émissions d'oxyde d'azote dans l'air.

Le procédé consiste à obtenir de l'urée pure à partir d'urine brute récoltée dans les fermes. L'ammoniaque présent dans l'urée transforme à son tour l'oxyde d'azote en azote et en eau qui sont rejetés dans l'atmosphère.

Les véhicules Euro 4 et 5 devraient d'ailleurs être dotés d'un réservoir d'urée destinée en post-combustion à la

réduction des NOx. Ce produit reste par contre hautement toxique et il convient de le manier avec précaution.

VOLVO France

Si la firme n'a pas réussi à remporter le marché de renouvellement des bus de Bourg-en-Bresse (*lire « 60 jours »*) et ce malgré une offre intéressante avec son modèle 7700, l'équipe de Volvo Bus France, bon prince, avait tout de même organisé un voyage pour visiter l'usine de Wroclaw en Silésie (Pologne) et invité le directeur de la SETUB à y participer. Adhérent à FPTU, ce dernier a pu retrouver un autre adhérent FPTU, membre de l'équipe Volvo Bus en la personne d'Arnaud TISSERAND !

Sur la chaîne de l'usine, les visiteurs ont pu voir entre autres, 7 autobus 7700 pour Angoulême, 2 autobus 7700 pour Chalon-sur-Saône et deux autres du même type pour Saint-Malo.

Une « Fiche Technique » sera très prochainement consacrée à cet autobus dans notre magazine.

Tramways ALSTOM

Trois commandes ont récemment été remportées par le groupe en Allemagne :

- 18 rames pour le réseau HEAG de Darmstadt dont la production sera réalisée dans l'usine Alstom de Salzgitter. Les véhicules seront identiques aux 20 tramways de type ST13 livrés par le consortium et exploités depuis 1998.
- 12 rames pour le réseau BVAG de Braunschweig, rames identiques aux 72 véhicules circulant à Magdebourg depuis 1995.
- 6 rames pour le réseau GVB de Gera, identiques aux 18 exemplaires commandés par Darmstadt.



Le Citadis grenoblois n° 6010 au côté de l'ER100 n° 718
© Judicaël ESMIEU

Tram-train



Karlsruhe : le tram n° 572
© David LE PAUTREMAT

Le concept de tram-train, là où il fonctionne, et notamment à Karlsruhe, réseau précurseur, est un succès total. Plusieurs projets sont actuellement à l'étude en France, dont notamment Mulhouse (ligne Mulhouse/Kruth), le plus abouti. Malheureusement, ce projet connaît bien des vicissitudes : non pas par un manque de pugnacité de l'autorité organisatrice, mais à cause de querelles entre pouvoirs publics, techniciens et politiques. On assiste en effet à une surenchère d'exigences techniques et de sécurité, qui ont pour effet de gonfler le coût de cet équipement. En cas d'échec de ce projet, c'est malheureusement tous les autres projets qui risquent de sombrer, tel celui de Nantes qui prévoit d'emprunter la ligne SNCF Nantes/Châteaubriant.

Il est autorisé de se demander pourquoi ce qui fonctionne à merveille en Allemagne serait si difficile, voire impossible, à mettre en œuvre dans l'Hexagone...

► **Exploitation**

Violences urbaines

Notre pays a connu, fin octobre et début novembre, une vague d'émeutes et de violences, touchant principalement les quartiers et banlieues dits « sensibles ».

Les chiffres et les faits, effrayants et insensés, sont connus et ont été amplement relayés par les médias. Nous ne pouvons passer sous silence l'émotion que de tels actes n'ont pas manqué de susciter chez chacun d'entre nous.

Les transports collectifs n'ont malheureusement pas été épargnés par ce déchaînement de vandalisme, avec des conséquences parfois dramatiques.

Les autobus caillassés et endommagés ont été nombreux à travers le pays. Saluons ici le courage des conducteurs et des personnels d'exploitation, qui ont poursuivi leur mission de service public dans des conditions extrêmement dégradées. Les coupures de lignes, déviations, interruptions de service ont malheureusement dues être déployées à grande échelle dans de nombreuses agglomérations, afin d'éviter de trop grands dégâts humains et matériels.

Plus grave encore, l'incendie volontaire de plusieurs autobus, tombés dans de véritables guet-apens dignes d'autres époques, a failli coûter la vie à plusieurs personnes. Nous pensons notamment à cette personne handicapée, gravement brûlée lors de la mise à feu d'un Agora-L de la ligne 15 des CIF à Sevran (93).

Des dépôts ont également été pris pour cibles, notamment à Trappes (78), où plus d'une vingtaine de véhicules du réseau SQYBUS ont été détruits.

Dans l'attente des éléments complets de la part de nos correspondants, nous reviendrons plus amplement, réseau par réseau, sur les conséquences de ces violences dans la rubrique « 60 jours à... » de notre prochaine édition.

► **Salon 2006**

Le prochain Salon des Transports et de la Mobilité se tiendra à Paris, Porte de Versailles, du 13 au 15 juin 2006. FPTU occupera comme à l'accoutumée un stand au sein de la vaste surface d'exposition. Les bonnes volontés (pour aider au montage du stand, et à son animation) sont invitées à se faire connaître auprès de Claude DRUON, dont vous retrouverez les coordonnées en page 3.



Le Citelis line à sa sortie d'usine

© Bernard PAPOUZOPOULOS

Visite à l'usine Irisbus d'Annonay

Par Bernard PAPOUZOPOULOS

Depuis de longues années, visiter l'usine RVI (à l'époque) d'Annonay était pour moi une obsession. En 2004, lors de discussions, il est apparu que plusieurs adhérents de FPTU avaient le même souhait. Après les premières prises de contact au Salon de la Mobilité à Paris, nous avons confié à Franck DELVAL la mission de préparer cette visite.

Et voilà, ce matin du 27 mai 2005 à 8h00, 33 adhérents de l'Association se sont retrouvés aux portes de l'usine Irisbus d'Annonay par un temps magnifique. Les prémisses d'une journée agréable et instructive débutent devant un petit déjeuner que les responsables d'Irisbus avaient eu la gentillesse de faire préparer dans la salle Arès.

Avant toute chose, présentons d'abord nos hôtes et accompagnateurs : Jacques BOURACHOT, Directeur des Affaires Publiques et des Relations Institutionnelles ; Nicolas TELLIER, son adjoint plus spécialement chargé des Relations Presses et Communication Interne ; Benjamin AVELLANEDA, Responsable du Pôle Personnalisation Véhicules et Michel DUBOURGET, Responsable Méthodes (du montage des véhicules à leur livraison).

Présentation d'Irisbus

Notre journée commence dans cette salle où pendant 45 minutes nous est présentée l'histoire de cette usine. Celle-ci commence en 1925 quand Joseph BESSET installe ses ateliers à l'emplacement actuel de l'établissement. Il

fabrique ses premiers autocars en 1930 et les premiers Isobloc en 1938. En 1951 est créée la Société d'Automobiles et Carrosseries d'Annonay (SACA) qui est rachetée par la Saviem en 1957, cette dernière reprenant aussi les cars Chausson deux ans plus tard. Puis Berliet et Saviem fusionnent en 1978 et donnent naissance à la Division Autocars-Autobus de RENAULT V.I.

Enfin, Irisbus est né en 1999 du rapprochement des branches Cars & Bus des groupes Renault-V.I. et Iveco-FIAT. Rappelons que fin 1999, Irisbus a racheté le hongrois Ikarus et que HeuliezBus et Karosa font aussi partie d'Irisbus (puisque Karosa a été repris par Renault en 1994). Depuis 2003, Irisbus est filiale à 100 % d'Iveco-FIAT.

Après l'historique, nos hôtes nous présentent les principaux chiffres du groupe et de l'usine.

Celle-ci couvre 26,46 hectares dont 11,55 sont couverts, regroupant fin 2004, 1.666 salariés qui ont produit la même année 531 autocars, 881 autobus et 405 châssis/pkd. Ce début de matinée se termine par les présentations schématiques du site et du processus de fabrication d'un véhicule.

En route vers les ateliers

Après les consignes de sécurité qui nous sont données, nous descendons de la salle pour nous retrouver dans la cour devant un Agora gaz du réseau d'Athènes (*photo 1*).



Photo 1
© Bernard PAPOUZOPOULOS

Ce bus nous est nécessaire parce que l'usine est installée à flancs de colline et se trouve de ce fait sur plusieurs niveaux. Afin de ne pas perdre de temps pour atteindre le premier bâtiment, notre bus nous monte à l'unité de fabrication des ossatures.

Là, nous assistons à la fabrication des sous-ensembles, à celle des pièces nues et au tronçonnage des tubes (*photo 2*). Le début d'un bus n'est fait que de simples pièces et de tubes. Les sous-ensembles sont conduits ensuite à la cataphorèse.



Photo 2
© Bernard PAPOUZOPOULOS

La cataphorèse est une technique développée par RENAULT-VI, procédé efficace contre la corrosion car elle permet à la peinture un accrochage parfait sur les arêtes vives, assure un meilleur pouvoir couvrant tant sur les parties extérieures que dans les corps creux, endroits cachés et inaccessibles où naît la rouille. Elle se déroule en plusieurs étapes. D'abord un traitement de surface pour dépollution, puis dégraissage, phosphatation au zinc, passivation chromique suivie de la cataphorèse proprement dite, c'est-à-dire d'un passage de la structure de l'autocar dans un bain où elle est continuellement agitée (*photo 3*).

Ce bain positif est constitué de 75% d'eau déminéralisée, de 5% de solvant et de 20% de pigment, la structure du véhicule étant reliée à la cathode (négatif). Après plusieurs minutes de bain agité, l'ensemble est rincé pour éliminer les surplus puis est soumis à une polymérisation (entre 170

et 210°C). Un grand moment que cette étape de la cataphorèse, où chacun a pu ainsi prendre conscience que la qualité des véhicules commence avec chaque pièce, même celles qui sont les plus cachées.



Départ pour la cataphorèse (*photo 3*)
© Bernard PAPOUZOPOULOS

Ensuite les autobus sont descendus à l'atelier suivant pour la laque et la décoration. Les véhicules reçoivent leurs atours (*photo 4*) et lors de notre visite, les plus nombreux étaient les Agora pour la RATP et pour le TEC (*photo 5*). À l'entrée de l'atelier, les panneaux affichent les décorations des véhicules à traiter et nos amis grenoblois ont pu retrouver des véhicules pour Transisère (*photo 6*).



Photo 4
© Bernard PAPOUZOPOULOS



Photo 5
© Bernard PAPOUZOPOULOS



Photo 6
© Bernard PAPOUZOPOULOS

Avant d'aller à l'atelier de montage des autocars, nous reprenons notre Agora qui nous emmène au plus haut et au plus au nord du site pour l'atelier de montage des sièges autocars. Un univers de couture, de précision s'ouvre devant nous. De la découpe du tissu, à l'habillage du siège en passant par la couture des pièces, nous avons assisté aux différentes étapes de l'habillage d'un siège. Une housse est constituée, et ensuite enfilée sur l'ossature du siège.



Photo 7
© Bernard PAPOUZOPOULOS

Devant cet atelier sont garés les véhicules en attente d'essai et de mise à disposition (photo 7). Ensuite, notre autobus nous emmène aux ateliers de montage. Nous commençons par celui des autocars. Le véhicule va recevoir le garnissage intérieur suivi du montage de ses organes mécaniques et enfin le montage des sièges avant de sortir pour les contrôles et les essais.



Photo 8
© Bernard PAPOUZOPOULOS

La visite se poursuit par l'atelier des autobus où s'effectue d'abord le montage des organes mécaniques avant l'assemblage général et le garnissage et le montage des

sièges (photos 8 et 9). Ces ateliers de montage sont remarquables par la qualité, la propreté, la disposition des postes, la sécurité. Contrairement à une usine automobile, il n'y a pas de robots ni de chaîne à proprement parler. Chaque véhicule peut ainsi être personnalisé suivant la commande du client.



Photo 9
© Bernard PAPOUZOPOULOS

Chaque ouvrier sait ce qu'il doit faire dans un temps prévu par une méthode bien huilée. Avant livraison à son futur propriétaire, chaque autocar et chaque autobus effectue un parcours d'essais sur les routes ardéchoises environnantes, destiné à le rendre parfaitement « apte au service ».



Le Citelis line
© Bernard PAPOUZOPOULOS

La visite s'est terminée par une présentation du Citelis-line, nous permettant ainsi de mieux connaître la nouvelle gamme qui remplace l'Agora.

Un repas pris en commun sur place a permis à chacun d'échanger avec nos accompagnateurs.

Remerciements

Nous remercions tout particulièrement nos hôtes pour leur accueil, leur disponibilité (les questions furent nombreuses), leurs explications et leur patience.

Pour résumer, nous avons visité une usine qui a su surmonter les contraintes géographiques du site, et nous a montré une maîtrise parfaite de la construction de cars et de bus alliant technique et sécurité. Une visite de cette qualité ne peut que nous aider dans notre démarche associative pour la promotion du transport urbain, grâce aux nouvelles connaissances qu'elle nous apporte (de la conception et la réalisation du véhicule à son utilisation sur les réseaux).



L'Agora-line 3p n° 55 à la gare en septembre 2005 à la gare

© Yves LE CHANU

Visite : le réseau de Laon

Par Jérémy OLIVIER et Franck DELVAL



Le groupe FPTU devant le dernier CBM du réseau

© Lionel BREITMEYER

► Le réseau TUL

L'histoire des TUL

En 1887, la société du Chemin de Fer de Laon (CFL) est créée pour établir une ligne à crémaillère et à voie métrique entre la gare et l'hôtel de ville, situé sur le plateau qui présente une dénivellation de 100 mètres avec la ville basse.

Le premier tramway hippomobile circule en juillet 1899.

La fée électricité arrive un peu plus tard. Le tramway, dont un exemplaire est visible devant la gare SNCF, compte 30 places, assises et debout. Il assure 20 allers-retours par jour. En 1911, le temps de parcours est de neuf minutes et 1700 passagers empruntent la ligne chaque jour.



L'ancienne motrice de tramway exposée devant la gare
© Lionel BREITMEYER

La Picardie est particulièrement touchée par la Grande Guerre. Les destructions sont nombreuses ; le tramway de Laon ne reprend du service qu'en 1926. A cette occasion, l'offre passe à 35 allers-retours journaliers.

Le cap des 550.000 passagers est atteint en 1932.

Le premier autobus, appelé « Micro-Bus », apparaît en 1953. Il s'agit d'un Renault R 2066 à essence. Le n°1 est immatriculé 283 BK 02. Le second (n°2), identique, arrive en mai 1954, 327 BS 02.

En 1964 est créée une régie municipale des transports, la RTVUL.

Un million de voyages sont effectués en tramway et en bus en 1970. Mais pour des raisons de sécurité, l'exploitation du tram est stoppée le 25 janvier 1971. Des bus de remplacement sont mis en service mais ils ne sont guère appréciés. La fréquentation chute alors de moitié.

En 1989, l'infrastructure de l'ancien tramway à crémaillère sera mise à profit pour installer et mettre en service un nouveau concept, le POMA. Nous reviendrons en détail sur ce système unique en son genre.



Van Hool AU138 réformé, au dépôt
© Lionel BREITMEYER

LAON MOBILITÉ

La société Laon Mobilité gère le réseau laonnais depuis le 1^{er} janvier 2005. Transdev apporte une assistante technique, succédant à Keolis.

L'autorité organisatrice est le Syndicat intercommunal des Transports urbains laonnais (SITUL) qui regroupe 30.600 habitants sur trois communes : Laon, Chambry et Bruyères. Cependant, cette dernière n'est pas desservie par les lignes régulières du réseau. Les bus n'y circulent que dans le cadre de services spéciaux, à travers un forfait kilométrique annuel.



Laon, arrêt Claudel, le MG36 n° 54 en septembre 2005
© Yves LE CHANU

Le réseau présente la particularité de compter un mini-métro aérien, le POMA 2000.

Laon Mobilité emploie 49 personnes dont 2 cadres, 10 agents de maîtrise, 28 conducteurs-receveurs et 7 agents de maintenance.

Structure du réseau

Les lignes 3 et 4 ont été jumelées à la rentrée 2005, leurs itinéraires respectifs étant jusque-là très proches. Cette opération a permis de dégager un bus, aussitôt réinvesti sur la toute nouvelle ligne 5. Celle-ci est la première du réseau à relier la ville basse au plateau, l'objectif étant de soulager le POMA en proposant une alternative entre la ville basse et la ville haute.

LAON - Réseau TUL	
Lignes	Destinations
POMA	Gare/Vaux/Hôtel-de-Ville
1	Gare / Moulin-Roux / Mendès-France
2	Chambry / Gare / Marquette
3/4	Gare / Ile-de-France / Semilly / Ardon / Gare
5	Moulin-Roux / Hôpital / Claudel
Navette	Cité médiévale
Lignes Scolaires	
SC1	Lycée Claude / Collège Lenain / Marquette / Chambry
SC2	Collège Mermoz / Collège Charlemagne
SC3	Stade Leuilly / Lycée Claudel / Collège Lenain

Offre

Les bus parcourent chaque année environ 600.000 km, répartis quotidiennement comme suit :

- POMA : 470 km/jour ;
- ligne 1 : 450 km/jour (1500 à 2000 voyageurs) ;
- ligne 2 : 450 km/jour ;
- ligne 3/4 : 270 km/jour ;
- ligne 5 : 480 km/jour ;
- navette : 250 km/jour.

Cette offre est complétée par plus de 200 km/jour réalisés sur les services dédiés aux scolaires.



PR180-2 au dépôt
© Lionel BREITMEYER

Fréquentation

Les 1.505.300 voyageurs annuels (984.900 en bus et 520.400 en POMA) bénéficient d'un réseau intégralement certifié NF Service.

L'objectif du nouveau réseau mis en place le 29 août dernier est d'augmenter de plusieurs points cette fréquentation. Les effets de ces différents aménagements (notamment la nouvelle ligne 5) ne devraient pas se faire sentir avant la fin 2005, une année étant nécessaire à une ligne pour trouver sa clientèle.

La billetterie magnétique existe depuis 1989.

Parc

Pour exploiter le réseau, le SITUL met à la disposition du transporteur 4 cabines POMA et 17 autobus : un MG36, 8 PR100-2, un PR112, un CBM TDU-850S, 2 Agora-S, un

Agora-line, un PR180-2. Les deux petits derniers sont des GX117 (n°56 et 57). Le dernier arrivé, le n°57 (6003 XP 02) a d'ailleurs été mis en service le 22 septembre dernier et doit remplacer le vénérable CBM TDU-850 n°38. Heureusement, un collectionneur se serait déjà manifesté pour préserver ce véhicule.



Le PR112 n°50 au dépôt le 17 mai 2005
© Pierre-Marie VAINÉAU

A noter que l'articulé circule sur des courses scolaires de la ligne 5 et assure des services spéciaux pour le centre de formation des apprentis.

La moyenne d'âge du parc de bus (GX117 non compris) s'établit à 12 ans. Le contrat de l'opérateur prévoit l'arrivée d'un bus neuf par an pour les neuf prochaines années.



Le GX 117 n°56
© Lionel BREITMEYER

Le SITUL et la société Laon Mobilité sont entrain d'élaborer un appel d'offres afin de renouveler le parc des PR100-2 au nombre de 8 dont un serait à renouveler chaque année.

Tous les véhicules sont équipés de chrono-tachygraphe.

► Le système POMA

Genèse

Dès 1972, la société Pomagalski conçoit son système de transport par voitures à pneus sur voie métallique et à téléguidage informatique. Laon est choisie pour servir de test grandeur nature.

Le projet prend corps et sa déclaration d'utilité publique est prononcée le 16 mars 1981. Sept entreprises, avec la SGTE pour pilote, réalisent l'ouvrage.



Agora-S et CBM TDU 850S côte à côte à la gare de Laon
© Yves LE CHANU

Compte tenu du caractère innovant du système, l'Etat en finance 82,5 %. Les 1.730 mètres de la ligne aérienne reprennent une bonne partie de l'infrastructure à voie unique de l'ancien tramway.

Une nouvelle société d'exploitation, la SAEMTUL, voit tout spécialement le jour le 12 janvier 1982.

Le POMA 2000 est mis en service le 4 février 1989 et s'affranchit de la pente de 13 % en 3 minutes 30. L'année suivante, le succès se confirme avec 867.700 voyages dénombrés.

L'infrastructure

La charpente et la voie de guidage sont métalliques. Les travées de 24 ou 36 mètres ont été montées en usine puis assemblées sur place. Les appareils de voie et de roulement ont été installés ensuite.



Le PR100-2 n°42 à l'arrêt Claudel
© Yves LE CHANU

Deux câbles assurent la traction des voitures. Ils forment deux boucles : Hôtel-de-Ville/Vaux et Gare/Vaux. Dans les stations, les câbles sont retenus par des contrepoids de six tonnes. Régulièrement, les câbles sont coupés et raccourcis car l'effort de traction les détend. Les câbles sont

néanmoins capables de tracter des unités multiples de deux cabines.

La liaison de la cabine au câble se fait par une pince qui débraye à la station Vaux lorsque la cabine change de câble. Pendant l'opération, un frein spécial immobilise la cabine. La vitesse maximale des câbles est de 9,50 m/s.

Les roues tractant les câbles ont des dents de 6,6 cm. Des balises de recalage veillent à ce que les cabines s'arrêtent toujours au même endroit car sous l'effet du poids des cabines, les câbles ont tendance à se détendre.



L'atelier du POMA 2000
© Jérémy OLIVIER

Pour assurer leur mouvement, un moteur de 15.000 volts est situé à chacune des stations d'extrémité.

Chaque matin, à 6h00, un test câble est effectué. A la vitesse de 6 m/s, il passe devant un capteur qui détecte la moindre anomalie ou usure.

A partir d'un certain taux d'usure, un contrôle visuel est opéré. La durée de vie d'un câble varie de deux à quatre ans.

Les cabines

Les quatre cabines ont été construites par CFD. Elles comptent 40 places dont 12 assises. Les sièges sont disposés longitudinalement, face aux larges baies vitrées.



Le POMA 2000 en ligne
© Jérémy OLIVIER

Leur masse à vide est de 3,6 tonnes et leur durée de vie est de 10 à 15 ans. Mais leur bon état actuel permet de prolonger leur exploitation.

Elles sont munies de deux roues de guidage horizontales par voie porteuse.

POMA côté sécurité

Le pilotage automatique du POMA est dérivé du système SACEM de la RATP (RER A). Cinq personnes se relaient pour le pilotage du système de 5h45 à 20h30, cinq autres se chargent de la maintenance, de 5h30 à 22h.

A 6h15, une cabine effectue une reconnaissance de la voie à 5 m/s. Des automates informatiques dialoguent avec le système pour enregistrer tous les paramètres contrôlés. Ils servent aussi à valider ou refuser les instructions données au système.

Lorsque la première cabine est en haut, à la station Hôtel-de-Ville, les deuxième et troisième cabines sont injectées sur la ligne.

Un agent de maintenance intervient sur la ligne dès qu'une alarme se déclenche.

Les régulateurs disposent d'un poste phonie important. Il offre une liaison directe avec les cabines, les stations et permet de dialoguer avec les clients en station. Des lignes directes sont également disponibles vers les pompiers et la police.

Toutes les interventions sur le système, aussi mineures soient-elles, sont consignées dans une main courante régulièrement visée par la DDE.

Les écrans des automates indiquent :

- la position des véhicules ;
- le n° des véhicules ;
- le point kilométrique où se trouvent les véhicules ;
- le mode de pilotage du système, automatique ou manuel ;
- la vitesse des câbles.

Régulièrement, des exercices de sécurité sont organisés, en dehors des créneaux d'exploitation.

Les simulations d'incendie avec exercice d'évacuation se font avec du personnel bénévole et quelques Laonnois volontaires.

Un « effort de glissement » permet de tester la préhension des pinces sur les câbles.

Enfin, des tests de freinage mesurent la distance de freinage des cabines. Pour cela, des poids sont disposés dans les voitures, simulant la charge des clients. Un essai de frein d'urgence complète le tout.

Sur la voie, des capteurs déclenchent une alarme lorsque le vent atteint 90 puis 120 km/h.

Afin de prévenir toute intrusion malveillante ou inconsciente, l'infrastructure est sous vidéosurveillance 24h/24. Tous les ans en août, le système est arrêté une semaine pour une révision complète. L'opération dure deux semaines tous les huit ans.

POMA côté commercial

La capacité maximale est de 900 passagers par heure et par sens de circulation. La vitesse maximale des cabines est de 36 km/h.

Actuellement, la ligne est surchargée le matin entre 7h30 et 8h00, malgré une fréquence de 2 min 30. Trois cabines circulent à ce moment-là. C'est aussi pour cette raison que la ligne 5 a été créée.

Le système offre un taux de disponibilité très honorable, compris entre 97 et 99,8 %.

En cas de panne d'une durée supérieure à 15 minutes, des bus de substitution sont mis en circulation sur un parcours direct Gare/Hôtel-de-Ville.

Visite FPTU

Samedi 17 septembre 2005, vers 9h30, une affluence inhabituelle se forme du côté de la gare SNCF de Laon. La raison ? La visite du réseau TUL organisée par notre ami et adhérent Franck DELVAL, natif de la ville.

Par cette belle journée ensoleillée, Thierry PIERSON, chef du Mouvement, nous accueille à bord du vénérable CBM TDU 850S n°38 (22 ans de service et pour les fervents, immatriculé 8799 RX 02). Il s'agit du dernier CBM de ce type encore en exploitation en France !

A 10h05, chaque personne inscrite monte à bord, en direction du dépôt. Thierry PIERSON nous propose de continuer notre parcours avec les personnes étant arrivées directement au dépôt. Le CBM parcourt ainsi la ligne 2 en direction de Chambry. De quoi, pour les néophytes comme pour les connaisseurs de la marque, prendre le temps d'apprécier le confort et la vivacité du CBM.

Après un bon quart d'heure, nous arrivons au dépôt. Thierry PIERSON nous présente la société Laon Mobilité et nous fait visiter les locaux du dépôt en s'arrêtant dans la salle de réunion où beaucoup de questions fusent. La visite de l'établissement continue par la découverte de l'atelier où les deux derniers véhicules neufs (GX117) sont présents. Pour finir, la traditionnelle photo de groupe est prise devant notre bon vieux CBM 850S qui finira ses jours prochainement.

Après une pause repas au bien nommé restaurant « Le Tramway », nous prenons la ligne 1 en direction de l'arrêt « La Hurée » afin d'emprunter la nouvelle ligne 5. Nul doute qu'en validant nos tickets dans le PRI00.2 n°42, nous contribuons à améliorer les statistiques de fréquentation de cette jeune ligne ! Nous profitons du superbe panorama sur la plaine axonaise. A l'arrêt « Claudel », nous empruntons la navette qui permet d'admirer le patrimoine laonnois. Quand le MG36 n°54 (ex-Reims) arrive, tout le monde se demande, y compris le conducteur et ses passagers, si nous allons tous tenir... Eh bien oui ! Et FPTU prouve ainsi à sa façon que le MG36 est spacieux et confortable.

Nous nous fauflions dans les rues étroites jusqu'au terminus du fameux POMA 2000. Là encore, la vue est superbe et permet d'embrasser d'un coup d'œil toute l'agglomération.

A 16h, Sophie ROUSSET, directrice des TUL, nous fait visiter le POMA, un mini-métro aérien unique en son genre.

La visite s'achève à 18h et avec elle cette excellente journée. Chacun remercie Madame ROUSSET et son personnel pour leur accueil et leur grande disponibilité. Nous félicitons également Franck DELVAL, cette nouvelle manifestation associative ayant été une réussite totale.

En bref...



Bordeaux : tram quittant la nouvelle station Saint-Bruno - Hôtel de Région

© David LE PAUTREMAT, 15 octobre 2005

Toute l'actualité des réseaux français

Coordonnée par Patrick KIRSTETTER et Nicolas CAPON



Réseau Ruban de Bourgoïn : le Citaro n° 1281 à Villefontaine

© Clive D'EATH, 14 septembre 2005

A côté des noms des différents réseaux est désormais indiquée la fréquence des informations qui parviennent à la rédaction en provenance des correspondants:

** : informations régulières

* : informations occasionnelles

° : informations irrégulières

Si vous disposez d'informations sur les réseaux ° et *, ou si vous disposez d'éléments complémentaires sur les réseaux **, n'hésitez pas à les partager !

Ont participé à l'envoi d'informations pour la rubrique « 60 jours à » de cette édition :

François ARNAUD
Sylvain BLANCHARD
Frédéric BOLLE
Jérôme BONATO
Lionel BREITMEYER
Bruno CANIVET
Jean CAPOLINI
Nicolas CAPON
Olivier CARRE
Malcolm CHASE
Pierre COLIN
Daniel CROSNIER
Clive D'EATH
Christophe DECAUX
Olivier DELESTRADE
Franck DELVAL
Michaël DIETRICH
Alain DUBOIS
Jean-Pierre DUPONCHELLE
Didier FRUGIER
Frédéric GIANA
Jérôme GIMEL
François GUEHO
Jean-Marie GUETAT
Dominique GUIBERT

Laurent HUBERT
Claude JAUSSIOMME
Marc KHALDOUNE
Patrick KIRSTETTER
Xavier LANSADE
Yves LE CHANU
Jean LECLERC
Gilles LENHARD
David LE PAUTREMAT
Martial LEROUX
Jean-Paul LESCAT
Sylvain MAITREHENRY
Henri MARTIN
Alain MASSON
Philippe MESNIGE
Olivier MEYER
Antony MEYRUEIS
Jeremy OLIVIER
Stéphane OSTER
Gilles PLUET
Franck RAINART
Alain ROGER
Nicolas TELLIER
Pierre-Marie VAINEAU
Benjamin WEYER

Alsace

COLMAR > TRACE *

Anniversaire

Le réseau TRACE a dignement fêté ses 15 années d'existence. Une petite fête avait été organisée le 20 septembre dernier au point central Unterlinden. Le surlendemain se déroulait l'inauguration des 3 nouveaux Agora-S GNV.

En 2004, le réseau a transporté 5,889 millions de voyageurs, soit un ratio de 58 voyages par habitant. Rappelons que la population de l'agglomération colmarienne est de 101.752 habitants.

Parc

Les 3 nouveaux Agora-S GNV n°161 à 163 sont maintenant en service depuis le 12 juillet dernier et leurs caractéristiques complètes vous attendent dans la rubrique

dédiée. Les autobus fonctionnant au GNV sont actuellement au nombre de 21, soit 20 standards et un articulés.

A cet effectif, il faut rajouter 4 SC10R, 12 R312, 1 AG700, 4 A508 et un GX117, ce dernier (n°160) remplaçant un A508 et non un A308 comme une malheureuse coquille l'indiquait par erreur dans **RU63**. Cet A508 restera au parc et s'ajoutera en complément afin de garantir un meilleur roulement dans le parc midibus.



L'Agora-S GNV Euro 4 n°163 à Unterlinden
© Alain MASSON

MULHOUSE > SOLEA **

■ Réseau Tramway

Essais

Nous nous étions fait l'écho dans **RU63** d'une information émanant de la presse locale précisant que la zone d'essais des rames avait été étendue en août jusqu'à la rue d'Illzach. Cette information était quelque peu anticipée car des retards ont empêché cette extension.

Rames

Les 16^e et 17^e rames sont arrivées au dépôt de la Mertzau respectivement les 30 août et 8 septembre derniers.

Œuvres

L'itinéraire de la ligne est-ouest doit être agrémenté des œuvres de Daniel Buren, Tobias Rehberger s'occupant de celui de la ligne nord-sud. Les premières arches monumentales de Buren ont été posées à la station « Université », les dernières devant l'être fin octobre. Treize stations de la ligne est-ouest seront donc encadrées par des arches d'acier hautes de 8 m, larges de 11,40 m et espacées de 32 m.

Il faudra attendre début 2006 pour voir apparaître les œuvres de Rehberger.

■ Réseau Autobus

Restructuration

Lors de l'ouverture progressive des 2 lignes de tramway en avril 2006, le réseau d'autobus ne sera pas modifié, sa restructuration n'intervenant qu'en juillet 2006.

Deux innovations apparaîtront : une nouvelle ligne circulaire à l'intérieur du ring de contournement automobile, et une navette entre la gare et le Moenchsberg, qui desservira le zoo.

Même si 90% des points d'arrêts seront conservés, le nouveau réseau sera restructuré en trois groupes :

- 10 lignes principales à la fréquence de 6/10 min à la pointe et 12/15 min aux heures creuses,
- 5 lignes aux fréquences comprises entre 20 et 60 min,
- 4 lignes péri-urbaines pénétrantes.

Plusieurs pôles d'échanges seront organisés à la Porte-Jeune, à la gare SNCF, boulevard des Nations (Côteaux), rue Lefèbvre (Kinopolis) et place du Rattachement (Bourtzwiller).

STRASBOURG > CTS *

Réseau tramways

L'interminable feuilleton des divers prolongements du réseau, suite à l'annulation de la DUP, semble apparemment prendre fin. En effet, la deuxième enquête publique s'est achevée par un avis favorable des commissaires-enquêteurs rendu le 14 septembre dernier. Deux réserves ont néanmoins été signifiées, en particulier un souhait de voir le tram prolongé au-delà du Maillon afin de desservir le futur Zénith et le cœur de la Robertsau.

Le contournement du centre-ville de Neudorf, principal élément de contestation qui avait abouti au blocage actuel, n'a donc pas été réexaminé, et c'est pratiquement le projet initial qui est de nouveau proposé. Les gestionnaires attendent donc maintenant l'obtention de la DUP et le jugement en appel devant la Cour administrative pour obtenir l'annulation du jugement qui avait lui-même annulé la première DUP. Si tout se passe bien, les travaux pourraient redémarrer fin 2005/début 2006.



Le Citadis en essais
© Jean-Pierre ZIMMERMANN

Réseau autobus

La ligne 17 a été prolongée depuis l'église de Niederhausbergen à « Niederhausbergen-Ouest », à raison de 4 A/R quotidiens.

La ligne 50 propose de son côté un service dominical entre les arrêts « Montagne-Verte » et « Hautepierre-Maillon » ; la fréquence y est horaire.

Agence commerciale

Une nouvelle agence s'est ouverte le 11 août dernier, rue du Jeu des Enfants, à proximité immédiate du point central des trams « Homme de Fer ».

► Aquitaine

BAYONNE > STAB °

Réseau

Les dernières modifications portent sur la création des nouvelles lignes 4.1, liaison interne à St Pierre d'Irrube en correspondance avec la ligne 4, et 14, nouvelle desserte interne d'Anglet. A noter également les prolongements de la ligne 5, au sud dans Bayonne et au nord dans Tarnos.

BORDEAUX > TBC °

■ Réseau Tramway

APS

En séance du 23 septembre, les élus communautaires ont décidé le lancement d'un appel d'offres afin de convertir en LAC les deux tronçons en alimentation par le sol de la rive droite. Sur la rive orientale de l'agglomération, l'APS est actuellement installée sur un tronçon de 410 mètres entre les stations « Gravières » et « Bois-Fleuri » à Lormont, ainsi que sur 544 mètres entre « Pelletan » et « La Morlette » à Cenon ; ces tronçons seront donc convertis en LAC. Selon la CUB, « ces deux sections contribuent à fragiliser la fonctionnalité tout entier et complexifient son installation ».



Rame au nouveau terminus Saint-Augustin de la ligne A
© David LE PAUTREMAT, 15 octobre 2005

Un nouvel ultimatum a été fixé par la CUB à Alstom : le constructeur a jusqu'à Noël pour fiabiliser l'APS, faute de quoi, le système APS risque d'être abandonné. Bien qu'ayant d'incontestables atouts esthétiques, ce concept coûterait quatre fois plus cher à la construction comme à l'exploitation.

Deux municipalités continuent cependant de soutenir, voire exiger, l'APS sur leur territoire : Talence et Mérignac.

■ Réseau Autobus

Restructuration

Suite à la mise en service du prolongement du tram **A** de Meriadeck à Saint-Augustin, intervenu le 26 septembre dernier, le réseau a subi une réorganisation dans le secteur ouest.

Deux terminus ont été organisés aux stations « Gaviniès » et « Pellegrin » (Bordeaux-2).

Les lignes **41** et **47** abandonnent le terminus République pour celui de Gaviniès.

Afin de permettre la correspondance avec le tram à Saint-Augustin, la ligne **48** est légèrement déviée et le **11** prolongé depuis Pellegrin-Bordeaux-2 jusqu'à Saint-Augustin Emile-Combes.

Le **49**, en direction de Mérignac Beutre, abandonne le tronçon République/Pellegrin et démarre dorénavant du terminus Pellegrin-Bordeaux-2.

La ligne **72**, en provenance de Mérignac ZI-du-Phare, est prolongée du terminus Mérignac Charlin à Pellegrin-Bordeaux-2.

Les lignes **20** et **21** sont prolongées depuis le palais de Justice jusqu'à Saint-Bruno.

Les lignes **12** et **13** sont quant à elles supprimées.

Modifications

Indépendamment de cette restructuration, plusieurs modifications ou adaptations sont intervenues sur le réseau. Nous vous les présentons très succinctement.

Dans le secteur nord, les lignes **36** et **38** ont été déviées par Bordeaux Lac.

Dans le secteur de Talence et Pessac : l'itinéraire des lignes **40** et **84** est modifié afin de permettre une correspondance avec la ligne 41 et une desserte de Talence ; amélioration des dessertes des lignes **35-express** et **44** dans Pessac.

Secteur Mérignac : amélioration des dessertes des lignes **50**, **50-express** et **73**.

Sur la rive droite, les lignes **90**, **92**, **93**, **94**, **95** et **S4** sont prolongées à Lormont-Buttinière afin de faciliter les correspondances avec le tram. Une ligne **66** est créée afin de relier Lormont-Buttinière à Lormont-Bas.

PAU > STAP °

Réseau

La navette **Studibus** reliant la gare aux cités universitaires voit ses dessertes des samedis et lundis matins supprimées tandis que l'itinéraire du dimanche soir passe désormais par le centre-ville.

Au nord de Pau, la ligne **5** reprend désormais une partie de l'itinéraire (Lilas, Tourterelles) de la ligne **7** qui de son côté est prolongée de Trianon à la Cité-Multimédia et bénéficie de 10 départs supplémentaires chaque jour.

La desserte dominicale des lignes C, D, E, F, G, H, I semble avoir été purement et simplement supprimée.

SAINT-JEAN-DE-LUZ > ITZULIA °

Ce réseau, exploité par l'opérateur ATRCB (groupe TRANSDEV), a remplacé ses 2 Mago par au moins 3 véhicules Cytios-30S. La découpe est maintenant bleue, en lieu et place du blanc avec liserés rouges.

Lors du dernier été, le réseau a adopté une structure de 4 lignes diamétralisées deux par deux.

► Auvergne

AURILLAC > STABUS °

Réseau urbain

Evoqué très brièvement lors d'une « Carte d'identité » parue dans **RU22**, nous revenons sur ce petit réseau irriguant le chef lieu du département du Cantal.

L'agglomération d'Aurillac représente le tiers de la population du département soit 50.944 habitants. La densité de cette intercommunalité est faible (163,2 hab./km²), même si le centre-ville est plus dense (1.000 hab./km²). Cette donnée impose aux transports urbains de plus grands trajets.



Le plus vieil autobus en service : le PR100-2 n°851 à la place de la Paix, le 17 juin 2005
© Michaël DIETRICH

Le réseau est constitué de 7 lignes desservant les communes d'Aurillac (30.551 hab.) et Arpajon-sur-Cère (5.545 hab.). Les 4 principales lignes ont une fréquence de 15 min à la pointe et 30 min aux heures creuses.

AURILLAC - Réseau urbain STABUS	
Lignes	Destinations
1	Square / Arpajon
2a	Square / Haras-Centre commercial
2b	Square / Boulevard de Canteloube
3	Belbex / Square / Bouliaga ou LEP
4	Stade / Square / Avenue de Conthe
5	Square / Sistrières

Le service n'est pas assuré les dimanches et jours fériés excepté le dimanche soir en période scolaire pour l'arrivée des trains.

Une navette exploitée par minibus a récemment été mise en place afin de relier un parking-relais, situé Pont-du-8 mai, au centre-ville.

Parc

D'une grande stabilité, il est composé de 23 standards (PR100-2, PR112, R312, Agora et Agora-line), complétés par quelques minibus. Depuis l'Agora-line n°041, acquis en 2004, les autobus sont équipés de girouettes à diodes. Le dépôt est situé rue Denis-Papin, dans une zone industrielle du sud de la ville.



Agora-line n°022 au point central « Square », le 19 mars 2005.
© Frédéric BOLLE

Effectifs et résultats

Le réseau est exploité grâce à 48 personnes dont 35 conducteurs. En 2003, les bus ont parcouru 1.075.807 km et transportés 2.730.671 voyageurs, soit un ratio annuel de 46 voyages par habitant.

Réseau péri-urbain

Les 14 communes et villages extérieurs sont desservis par un réseau complémentaires de 11 lignes exploitées par 10 autocars aux couleurs de STABUS appartenant à des transporteurs locaux. Les véhicules sont équipés d'oblitérateurs urbains.

AURILLAC - Réseau péri-urbain STABUS	
Lignes	Destinations
A	LEP Cortat / Square / Jussac
B	LEP Cortat / Square / Crandelles
C	LEP Cortat / Square / Ayrens / St Paul-des-Landes
D	LEP Cortat / Square / Ytrac
E	LEP Cortat / Square / Sansac / Crespiat
F	LEP Cortat / Square / Vezac
G	Square / LEP Cortat / Mandailles
H	Square / Giou / Yolet
I	LEP Cortat / Square / Sénilhès
J	LEP Cortat / Square / Carnéjac
K	St Joseph / Square / Route des Crêtes / St Julien
L	LEP Cortat / Square / Laroquevieille

CLERMONT > T2C **

Translohr

La plateforme du Translohr devait être totalement achevée rue du Torpilleur-Sirocco, axe traversant de part en part le quartier de Croix-de-Neyrat et ce, pour la fin du mois d'octobre.

Côté matériel roulant, les 2 premières rames devraient être réceptionnées aux ateliers Champratel dans le courant du mois de décembre. Les premières circulation d'essais pourraient donc débuter dès la fin de cette année sur la piste de la rue du Torpilleur-Sirocco.

MOULINS > MAYBUS °

Présentation

Chef-lieu du département de l'Allier, Moulins possède 40.000 habitants. Son réseau est très récent étant donné qu'il a été créé en 1990. Cette année là, les sociétés Guichard et TPN étaient choisies par le syndicat intercommunal afin de créer la société Moulins-Auvernes-Yseure-Bus (MAYBUS). MAYBUS est une filiale du groupe EASYBUS-TPN, le même qui exploite le réseau de Vichy (relire **RU64**). Depuis, la nouvelle Communauté d'agglomération a repris la compétence transport de l'ancien syndicat intercommunal et regroupe 26 communes, soit 57.568 habitants.



Le GX317 n°219 sur la ligne 7
© Michaël DIETRICH, 14 juin 2005

Réseau

Débuté en 1990 avec 3 lignes, le réseau urbain en compte aujourd'hui 10, soit 3 lignes principales diamétrales, les autres étant radiales et en correspondance. Il existe notamment une ligne en hyper-centre et une autre périphérique qui évite le centre ; cependant, l'Allier n'étant franchi que par un seul pont, cette ligne ne peut être circulaire. La gare SNCF est desservie par 5 lignes et la place Jean-Moulin est le point central du réseau de ...Moulins !

MOULINS - Réseau MAYBUS	
Lignes	Destinations
1	Auvernes / Toulon-sur-Allier
2	Auvernes / Yseure-ZI
3	Panloup / Place des Martyrs
4	La Garenne / Cimetière
5	Champins / Chartreux
6	Yseure / Jean-Moulin
7	Moulins / Trévol
8	Moulins / Neuvy
9	Yseure / Bressolles
10	Desserte hypercentre

Ces 10 lignes urbaines ne desservent cependant que 7 des 26 communes composant la Communauté

d'agglomération ; les autres communes le sont par les lignes interurbaines.

Le réseau fonctionne de 6H à 20H, sauf les dimanches et fêtes. Il est assuré par 42 personnes dont 36 conducteurs. Les 25 véhicules parcourent annuellement 910.000 km et transportent 1.269.000 voyageurs. Le nombre de voyages par an et par habitant est de 29.

Parc

Retrouvez en rubrique « Parcs », le parc du réseau MAYBUS et les caractéristiques complètes de ses véhicules.

THIERS > TUT °

Situation

Sous-préfecture du Puy-de-Dôme, Thiers est situé à l'est du département, au sein du Parc naturel régional Livradois-Forez, dans la plaine de la Limagne et les contreforts ouest du massif du Forez. De ce fait les déclivités sont fortes dans cette ville et atteignent 200 mètres. Le réseau de cette ville, connue pour sa coutellerie, est géré par le syndicat intercommunal Thiers-Peschadoires, les deux communes rassemblant 15.950 habitants.

Réseau urbain

Les 6 lignes des TUT sont complétées par un système de transport à la demande (MOBITUT). L'exploitation est confiée au groupe Maisonneuve, via sa filiale « Loisirs et Voyages ».



PR100-2 des TUT arrivant place Chastel, le 13 juin 2005
© Michaël DIETRICH

Seule la ligne 1 propose une offre régulière (à la demi-heure) mais elle est exploitée en minibus. Elle représente la liaison principale entre la ville haute (centre historique et populaire) et la basse ville (centre économique de la commune). Les autres lignes fonctionnent essentiellement aux heures de pointe (7h/10h, 12h/14h, 16h/18h30). Le point central du réseau est situé place Antonin-Chastel.

A noter également, un service tardif créé récemment et reprenant une partie de l'itinéraire de la ligne 1 entre Chastel et Emile-Zola. Ce service fonctionne les vendredis et samedis soirs à raison d'un départ à 23h de la place Chastel.

THIERS - Réseau TUT	
Lignes	Destinations
1	Chastel / ZI Felet / Peschadoires
2	Chastel / Les Belins
3	Chastel / Pontel
4	Chastel / Thivet / Membrun
5	Chastel / Courty / Hôpital
6	Chastel / Barbarin / Gosson

Parc

La ligne de minibus est exploitée à l'aide de Cytios-30. Pour les autres services, les TUT possèdent des GX77, des PR100-2 et des PR112.



► Informations

Une région n'est jamais ou trop peu abordée ?

Sachez que celles qui le sont régulièrement, correspondent à l'implantation de nos correspondants actifs. Ils ne tiennent qu'à vous pour faire évoluer les choses !

► Bourgogne

CHALON-SUR-SAÔNE > CHRYSALIS *

Parc

La Communauté d'agglomération a mis en service fin septembre ses deux premiers Volvo 7700 (n°1053 et 1054) respectivement immatriculés 4405 et 4412 YA 71. Ainsi, la flotte des bus standard se diversifie, car elle était jusqu'alors exclusivement constituée de véhicules R.V.I., Heuliez et Irisbus. L'année 2005 aura donc été riche en nouveautés, puisqu'elle a aussi été marquée par la mise en service des deux Microbus Gruau (n°1051 et 1052) sur la navette de centre-ville « Le Pouce » (RU63). Ces deux microbus sont immatriculés 4350 et 4352 XX 71.

LE CREUSOT/MONTCEAU-LES-MINES > CTC *

Parc



Le NewA308 n°92500
© Jérôme GIMEL

En complément à l'article paru dans **RU63** relatant la mise en service d'un midibus New-A308 n°92501 sur le sous-réseau de Montceau-les-Mines, il est à noter qu'un second véhicule du même type (n°92500) a été acquis et affecté au sous-réseau du Creusot.

Creusot/Montceau - Réseau CTC - New-A308			
N°	Immats.	Mse. sce	Affectations
92500	7138 XX 71	2005	Le Creusot
92501	7144 XX 71	2005	Montceau

DIJON > DIVIA °

Réseau

Les lignes Lianes **2** et **7** sont prolongées depuis la Toison-d'Or jusqu'au nouveau Zénith les soirs de spectacle.

De son côté, la Liane **4** est prolongée à certaines heures d'Épirey Cap-Nord au CRAM.

Navettes

Deux navettes express sont testées entre le quai Nicolas-Rolin et la place Darcy, depuis le 29 août, et entre la rue des Saunières et la place Grangier depuis le 2 novembre 2005, uniquement dans ces sens de circulation.

Deux départs par jour seulement, du lundi au samedi : à 9h53 et 14h30 pour la première, à 11h45 et 16h20 pour la seconde.

Parc Relais

La navette reliant le parking-relais Limburgerhof et le centre-ville de Dijon n'ayant pas trouvé son public en deux ans, son trafic a été stoppé fin août.

Néanmoins, la Communauté d'Agglomération a décidé d'en tirer les leçons et prépare d'ores et déjà trois nouveaux parcs relais qui seront desservis par les Lianes.

Bus Class

Trois nouvelles lignes scolaires ont été créées au départ de Fontaine et Crimolois.

Parc

Retrouvez en rubrique « Parcs » l'effectif dijonnais au 9 juin 2005.

NEVERS > STUNIV *

Réseau

Depuis le 29 avril dernier, plus aucune ligne ne dessert le sud du centre-ville, c'est à dire les rues Saint-Martin et de Nièvre, hormis la Coursinelle. Toutes les lignes concernées (2A, 2B, 4D, 7) sont rabattues sur l'avenue Pierre-Béregovoy et la Croix-Joyeuse.

La Coursinelle est amputée de sa boucle Nord (Pierre-Béregovoy/Résistance/Carnot) depuis le 29 mars 2005. A noter que la fréquence passe de 15 à 20 minutes car les temps de parcours étaient nettement insuffisants.

La Coursinelle, la ligne Émeraude (reliant le cimetière Jean-Gauterin, l'université et le centre-ville) ainsi que la ligne 11 sont exploitées à l'aide de minibus Citroën Jumper fonctionnant au GNV (entre autres les 8534 et 8538 SD 58).

Parc

L'Agora-S immatriculé 3065 RV 58 a adopté une livrée publicitaire à l'occasion du Festival de jazz « D'JAZZ ».

► Bretagne

BREST > BIBUS °

Réseau

Des adaptations ont été apportées au réseau depuis le 29 août dernier. Elles concernent la ligne **16** (ZAC Kergaradec/Villeneuve) qui est prolongée vers le centre de la ville, de Villeneuve à la place de Strasbourg, et la mise en service de la nouvelle ligne **20** reliant le point-central de la place de la Liberté à la commune de Bohars au nord de l'agglomération via Bellevue. Cette mise en service entraîne la modification de la ligne **21** qui relie la place de la Liberté à Bohars via Lambézellec.

Parc

Depuis le 15 juin dernier, 13 GX327-3p ont été mis en service.

LORIENT > CTRL *

Affrétés

Depuis la parution de notre présentation de ce réseau dans **RU63**, il convient de noter l'arrivée d'un Agora-line et d'un Arès chez BSA, d'un 4^{ème} Agora-line chez CTM, et d'un S315NF chez Kerjean.

Si la ligne **K** est normalement sous-traitée par BSA, CTM en assure bien certains services.

Par ailleurs, le PR100-2 photographié à la gare d'échanges (**RU63**, p.16) n'appartient pas à la CTM mais à ARIA qui l'engage sur la ligne N.

RENNES > STAR °

■ Réseau VAL

Les 8 rames supplémentaires de VAL 208, actuellement en cours de fabrication à Prague, devraient être livrées sur le site du garage de Chantepie à partir de décembre 2005, à raison de deux par mois. Leur mise en service devrait intervenir, après tous les essais nécessaires, à partir du printemps 2006.

■ Réseau Bus

Plusieurs adaptations du réseau sont intervenues depuis la dernière rentrée.

Lignes urbaines

L'aménagement d'un nouvel axe protégé dans le quartier de Beaugard (nord-ouest de la ville) a permis la déviation des lignes **16**, **30**, **52** et **68** afin d'améliorer leur vitesse. La ligne 16 a quant à elle été prolongée de Préfecture à Beaugard.

Lignes suburbaines

Deux nouvelles lignes ont été mises en place.

- la ligne intercommunale **76-Express** relie désormais Le Rheu et Vezin-le-Coquet à la station de métro de Villejean-Université.

- Cintré, commune la plus excentrée à l'ouest de l'agglomération, jusqu'à présent uniquement desservie par la ligne **54** (Cintré/Rennes-Colombier), bénéficie d'une liaison directe avec la gare de l'Hermitage par la ligne 93 afin de relier rapidement Rennes par le train.

De leur côté, les lignes 55 et 91 ont été simplifiées, la dernière étant prolongée jusqu'à Pont Réan, la 64 dessert désormais le quartier de la Timonière à Acigné, et des suppléments ont été injectés sur la 73. La 70 voit son terminus rennais reporté de la gare à Sainte-Anne afin d'éviter les embouteillages du centre.

SAINT-MALO > SAINT-MALO-BUS °

Réseau

Le contrat de l'actuel exploitant venant à terme le 30 juin 2006, un appel d'offres a été lancé en août dernier afin d'exploiter le réseau, le nouveau contrat devant couvrir la période du 1^{er} juillet 2006 au 31 août 2012.



Le SC10R n° 31 sur la ligne 6, au port
© Franck RAINART

Le réseau est actuellement constitué de 7 lignes régulières, l'amplitude s'étalant de 7h à 20h. Le service est assuré grâce à 56 personnes dont 42 conducteurs.

Les 22 autobus, desservant une agglomération de 51.000 habitants, ont parcouru en 2004, 984.181 km (997.000 en 2002) et transporté 1.961.000 voyageurs (2.024.000 en 2002). Le nombre de voyages par habitant en 2004 s'établissait à 40 soit pratiquement la moyenne nationale pour cette catégorie d'agglomération.

Parc

Retrouvez en rubrique « Parcs » l'effectif malouin en août 2005. Par rapport à celui publié dans **RU51** (état en janvier 2002), on note l'arrivée de 4 GX317 (n°48, 49, 61, 62), et la disparition de 6 SC10R (n°21, 23 à 27) ainsi que les 2 midibus Amiot TU35 n°74 et 75.

L'arrivée prochaine de 2 Volvo 7700 devrait signer la fin des SC10R sur le réseau.

Internet

A noter l'adresse du site Internet non-officiel de ce réseau : <http://histotub.free.fr/snosmbus>.

► Centre-Val-de-Loire

MONTARGIS > AMELYS °

Parc

Retrouvez en rubrique « Parcs » l'effectif de la STAM ainsi que les caractéristiques complètes des Agora-S n°43 à 47.

ORLEANS > SETAO *

Fréquentation

Depuis la restructuration du réseau bus, le ratio de fréquentation annuelle est passé de 67 à 87 voyages par habitant.

TOURS > FIL BLEU °

Réseau

La ligne scolaire **18**, reliant le point central Jean-Jaurès aux établissements scolaires Corneille et Becquerel le long du Cher, est devenue une ligne régulière du réseau principal. Ses fréquences ont été de ce fait améliorées et son parcours dévié par la rue Edouard-Vaillant afin de la rendre plus directe. Fréquences également améliorées sur la ligne **15** (Gare Vinci/Bretonneau).

► Corse

AJACCIO > SAA °

Parc



Le GX117 - 407 VC 79 sur le réseau ajaccien
© Jean CAPOLINI

Deux nouveaux véhicules surbaissés sont apparus sur le réseau ajaccien : un Agora-line 2p (7382 ZE 69) et un

GX117 (407 VC 79). Ils sont tous deux de couleur crème et dénués de numéro de parc.

Par ailleurs, l'équipement en climatisation des cabines de conduite, dont nous signalions le démarrage dans **RU62**, est maintenant achevé.

Enfin, le réseau a récemment passé commande de 2 GX327 et 2 GX117L.

► Franche-Comté

BELFORT > CTRB °

Parc

Retrouvez en rubrique « Parcs », les caractéristiques des 2 nouveaux GX327 n°H14 et H15.

MONTBELIARD > CTPM °

Réseau

Une restructuration est prévue pour le printemps 2006. La ligne principale DIAM (Directe Audincourt Montbéliard) devrait disparaître à cette occasion.

Parc

Les 5 GX327 (n°1401 à 1405) ont été réceptionnés ; ils ont été mis en service pour certains sur la ligne DIAM. Retrouvez leurs caractéristiques complètes en rubrique « Parcs », ainsi que celles des GX317-GNV n°2301 à 2304 (le 2301 ayant été détruit le 1^{er} août dernier). Retrouvez aussi dans la même rubrique, l'effectif de la CTPM en septembre 2005, ainsi que celui des transporteurs affrétés.

Numérotation

Avec l'arrivée des Volvo, une nouvelle numérotation de parc s'est progressivement mise en place. Nous la résumons dans un tableau.

MONTBELIARD/CTPM - nouvelle numérotation	
Séries	Matériels
A partir de 1301	Agora-S
1401	GX327
1701	GX117
1801	minibus
1901	articulés
2101	GX217 GNV
2201	Volvo 7000
2301	GX317 GNV

Affrétés

Les lignes **8**, **11** et **14** sont affrétées aux sociétés Monts-Jura et Kunegel. Retrouvez la flotte des affrétés en rubrique « Parcs » ainsi que les caractéristiques des 3 Agora-S des deux transporteurs.

VESOUL > V-BUS °

Réseau

L'itinéraire de la ligne **2** a été modifié depuis la dernière rentrée dans le quartier des Haberges afin de desservir le complexe cinématographique et le nouveau pôle de santé.

La ligne **5** a été quant à elle limitée au tronçon Gare SNCF/Navenne, la commune de Frotey-les-Vesoul étant dorénavant desservie par un transport à la demande.



Informations

Vous considérez que les infos de « 60 jours » sont incomplètes ou n'abordent pas assez votre réseau favori ?

Alors, pas une minute à perdre : envoyez-nous vos compléments d'infos ! Nous nous ferons un plaisir de les publier.

► Ile-de-France

Taco'

Montreuil-sous-Bois, importante commune de la proche banlieue située à l'est de Paris, est desservie par une ligne de métro ainsi que par 11 lignes de bus RATP. Pour autant, les habitants des Hauts de Montreuil, où se concentrent les habitats collectifs, rencontrent des difficultés pour gagner directement le centre-ville situé dans la cuvette. La municipalité, consciente de cette difficulté, encourage une association de bénévoles qui assurent depuis septembre 2000 un service à la demande dénommé « Taco' ». Pour utiliser ce service, il faut payer une cotisation annuelle de 8 € et payer 1,50 € par trajet. En 2004, les adhérents étaient au nombre de 1.200.

Au début, de confortables taxis britanniques étaient utilisés mais les difficultés d'entretien ont poussé les gestionnaires à utiliser de petits véhicules électriques de type « Diabline ». Les 8 véhicules sont mis à la disposition par la filiale RATP « Mobicité » (relire **RU64**).

RESEAU RATP **

TRAMWAYS

Ligne T1 : prolongement sud

Une concertation s'est déroulée du 12 septembre au 10 octobre afin de présenter au public les deux variantes de prolongement du tramway à partir de Noisy-le-Sec vers Montreuil-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois. Cette concertation est rendue nécessaire suite à l'opposition de l'équipe municipale de Noisy-le-Sec de voir le tramway poursuivre son chemin dans le centre-ville de la commune. Le tracé alternatif serait en fait une seconde ligne ayant pour origine Bobigny (Pablo-Picasso) et contournant Noisy-le-Sec par le carrefour de la Folie.

Ligne T3 : rame 301

La seconde rame (n°301) est arrivée le 5 octobre en fin de soirée au dépôt Lucotte, comme la première, par camions et en deux éléments. Par contre, si la première fut déchargée sur la voie de service de l'avenue de la Porte-de-Sèvres afin d'être prête pour la cérémonie du lendemain, les éléments de la seconde ont été rentrés directement au dépôt. Mais *directement* n'est pas le meilleur terme pour relater cette arrivée : le convoi exceptionnel, après avoir opéré un retournement sur le rond-point devant l'Aquaboulevard afin de se présenter dans le bon angle à l'entrée de l'établissement, a été bloqué un bon moment

par l'emprise chantier du milieu de l'avenue. Un montage a dû être diligenté afin de déplacer les bornes en béton pour permettre au camion transportant le plus long élément de pouvoir négocier son virage. Malgré l'heure tardive, ce blocage entraîna de sérieux problèmes de circulation dans le secteur.

Ligne T3 : premier voyage

Le 12 octobre dernier, la rame n°302 a effectué le premier voyage officiel entre le terminus Garigliano et la Porte-de-Sèvres. C'est avec beaucoup d'émotion que la machiniste Corinne Leroy a renoué avec la tradition des traminots parisiens disparus depuis 70 ans.

Ligne T3 : travaux

Fin novembre, la voie était posée entre le terminus Pont du Garigliano et la Porte d'Arcueil, de Cité-Universitaire à la Poterne des Peupliers, et de part et d'autre des stations Poterne des Peupliers, Porte d'Italie et Porte de Choisy. Si la ligne aérienne est opérationnelle depuis le 12 septembre entre Garigliano et Balard, les supports de LAC étaient posés entre Balard et Porte de Versailles, Porte Brançon et à la Poterne des Peupliers.

AUTOBUS (Exploitation)

Ligne 73

Evoqué dans **RU61**, le prolongement de cette ligne reliant le Musée d'Orsay à La Défense jusqu'à la place de Belgique à la Garenne-Colombes est effectif depuis le 3 octobre. Rappelons que cette extension permet de desservir le Faubourg de l'Arche à Courbevoie.

Ligne 170

Depuis le 1^{er} novembre, le service de cette importante rocade Mobilien reliant la Porte des Lilas à la gare de Saint-Denis a été prolongé en soirée jusqu'à 0h30, dernier départ de chaque terminus. À cette occasion, les GX317 GPL qui équipaient la ligne ont été remplacés par des Agora-line flambant neufs.

Ligne 304

Amélioration également pour cette autre rocade, en banlieue nord-ouest, future ligne Mobilien. Jusque-là limité au tronçon Gabriel-Péri - Cité du Luth, le service de soirée est étendu à l'ensemble de la ligne, jusqu'à la Place de la Boule à Nanterre, depuis le 7 novembre.

Saint-Denis

La nouvelle gare routière de la Porte-de-Paris est opérationnelle depuis le 1^{er} octobre. Terminus des lignes 153, 154, 168, 253, 254, 256, 268, et de la ligne 11 des CIF, elle est implantée le long de la rue Danielle-Casanova. L'ancienne gare, implantée sur un glacis au milieu d'un échangeur routier, va être rasée afin de reconstruire une continuité architecturale, paysagère et urbaine entre le centre de Saint-Denis et le secteur de la Plaine. A terme, une nouvelle gare routière sera construite, intégrant la station du futur tramway vers Epinay et Villetaneuse.

Nuit Blanche

Lors de la dernière édition de cette manifestation qui s'est déroulée dans la nuit du 1^{er} au 2 octobre derniers, 69.500

voyages ont été comptabilisés sur les lignes de bus RATP (29.000 en 2004). La RATP avait engagé pour cela 242 autobus pour le réseau Noctilien ainsi que 4 voitures affectées à la navette entre la bibliothèque F. Mitterrand et la pelouse de Reuilly.

AUTOBUS (Matériel)

Standards

Déclaré une première fois infructueux (**RU60**), l'appel d'offres concernant l'acquisition de 1171 standards a été remporté par les constructeurs Irisbus et Scania. Ce marché qui couvre la période 2006/2008, se décompose en 871 Citelis-line-2p (365 fermes et 506 en option) et 300 Omnicity-2p (125 fermes et 175 en option). Les premiers véhicules sont attendus pour le premier trimestre 2006.

Réseau Bus RATP			
Mises en service en octobre/novembre 2005			
Ligne	Dépôts	Nb	N° de coquille
Agora-line-2p			
170	Aubervilliers	29	8467, 8469 à 8477, 8479 à 8486, 8488 à 8498
Total :		29 véhicules	

RESEAUX OPTILE

CARRIERES-SOUS-POISSY > CSO *

Parc

Ce transporteur du nord-ouest francilien a passé commande pour plusieurs articulés Citaro-G.

CERGY- PONTOISE > STIVO *

En partenariat avec plusieurs organismes régionaux, la STIVO vient de lancer deux circuits touristiques sous le nom de BALADOBUS circulant exclusivement le dimanche du 1^{er} mai au 25 septembre 2005. Un véhicule sur le circuit « Vallée de l'Oise » (Cergy Préfecture RER/L'Isle Adam) assure 4 fréquences, l'autre véhicule sur le circuit « Cœur du Vexin Français » (Cergy Préfecture RER/La Roche-Guyon) assurant 3 fréquences. C'est la limite des dessertes « rurbaines » de loisirs.

MEAUX > TCRM *

Parc

Le réseau mellois poursuit son équipement en véhicules GNV, mais change de fournisseur ! En effet, après avoir acquis 22 Agora-S et 4 Agora-L GNV depuis 1998, ce sont 2 MAN Lion's City (un standard et un articulé) qui sont attendus en 2006.

QUEST PARISIEN > BUS EN SEINE °

Parc

Le centre CONNEX de Montesson-La Boucle a engagé en 2005, sur le réseau de cette boucle de la Seine, 3 nouveaux GX317 n°129 à 131, respectivement immatriculés 296, 294 et 292 DGW 78. Rappelons que ce réseau est exploité en pool avec le centre TVO d'Argenteuil.

PERSAN > BUS HAUT VAL-D'OISE °

Réseau

Restructuré le 14 décembre 2002 (relire **RU47**, p.25) ce réseau exploité par Cariane Val-d'Oise avait pris le nom de "Rives d'Oise".

Depuis le début 2005, a été créée la Communauté de communes du Haut-Val-d'Oise, regroupant Persan, Bernes-sur-Oise, Bruyères-sur-Oise, Boran-sur-Oise, Beaumont-sur-Oise, Nointel et Mours soit 28.000 habitants. Une organisation cohérente des transports en commun s'est mise en route et, le 5 septembre dernier, le nouveau réseau « Bus-Haut-Val-d'Oise » a pris le relais de « Rives-d'Oise ». Toujours exploitées par Cariane Val-d'Oise, basé à Bernes-sur-Oise, les 8 lignes du réseau couvrent les communes concernées, avec deux axes forts que sont les rabattements vers la gare de Persan et les services scolaires.

SEINE-SAINT-DENIS > TRA *

Parc

Après avoir reçu en avril de cette année les 14 derniers GX317 produits par Heuliez, le réseau a passé commande de 14 GX327, 1 GX117 et 2 articulés (vraisemblablement des Irisbus Citelis). Les 2 articulés sont destinés à renforcer l'offre de la ligne 601, remise au dépôt de Coubron, et déjà équipée de 8 GX317.

Rappelons que le réseau TRA ne possédait jusqu'à présent que 5 articulés, des PR118 acquis en 1996, tous remis au dépôt de Coubron et exploités sur les lignes 602 et 613.

VERSAILLES > PHEBUS **

Réseau

Trois dessertes de type interurbain, exploitées par les Cars Jouquin (filiale de la SAVAC) ont vocation à intégrer à court terme le réseau de bassin « PHEBUS » de Versailles. Il s'agit des lignes 262-001 à 003 qui desservent la vallée de Chevreuse (Saint-Rémy-lès-Chevreuse, Magny-les-Hameaux, Chateaufort et Buc).

Parc

La SVTU devrait bientôt réceptionner 6 Citelis standard, 2 Citelis articulés et un Volvo B12L à impériale. Les 6 standards seront affectés à la ligne **W** (1 véhicule), à la ligne **X** dont l'offre doit être renforcée (1 véhicule au parc SAVAC, sous-traitant de cette ligne) et à la ligne **G**. Les 2 articulés circuleront sur la ligne **R**, tandis que le Volvo à impériale assurera les services du « Versailles-Tour », la ligne touristique de Phebus.

► Languedoc-Roussillon

MONTPELLIER > TAM *

Tramways

Après avoir été scindé en deux tronçons à partir de la gare St Roch et ce, du 29 mai au 17 juillet, le tronçon Gare/Odysséum a été neutralisé dès le 18 juillet et exploité

par bus. Cette opération a entraîné l'isolement du reste du réseau de 8 rames : les 2001, 2012, 2015, 2017, 2023, 2024, 2026 et 2030. Pendant cette période, les installations d'entretien et de remisage provisoires installées au terminus Odysséum (relire **RU59**) ont été démontées. L'exploitation normale a été rétablie le dimanche 28 août vers 16h.

Toutes ces interruptions ont permis de mettre en place les différentes liaisons avec la future ligne qui partage les infrastructures de la première sur deux tronçons. Cette caractéristique entraîne une série de doubles branchements et débranchements, à savoir en venant d'Odysséum : un branchement à Rives-du-Lez, puis un débranchement à la place de l'Europe, un branchement suivi d'un débranchement de part et d'autre de la gare St Roch, et enfin un branchement/débranchement à l'important complexe de voies du Corum.

PERPIGNAN > CTP °



Le GX107 n°335 aux anciennes couleurs
© Michel BOSCO

Réseau

La mise en place d'un nouveau contrat a été l'occasion d'améliorer les dessertes. De nouveaux quartiers sont irrigués tels Saint-Julien et Roseraie, les boulevards Kennedy et Aristide-Briand, ainsi que l'avenue de l'Aérodrome. Les quartiers Porte-d'Espagne, Las Cobas et Mimosas bénéficient d'un accès direct à la gare. Création également de la ligne **31** dédiée à la desserte du Marché International Saint-Charles, et amélioration des dessertes des zones d'activités Tecnosud et Torremila.

Livrée

L'identité forte du réseau, avec des autobus aux couleurs catalanes jaune et rouge, laisse dorénavant la place à une livrée plus banale aux couleurs de l'Agglo.

► Limousin

BRIVE-LA-GAILLARDE > STUB *

Réseau

Depuis le 3 octobre, le territoire de la Communauté d'agglomération est entièrement desservi. Les communes

éloignées le sont grâce à 8 lignes de transport à la demande, dont 7 à destination de Brive.

Parc

Depuis l'été 2005, le parc de la CFTA Brive, qui exploite le réseau STUB, a subi d'importants changements qui se sont traduits par le départ des bus Mercedes (un Citaro et 5 Cito), âgés pourtant d'à peine 5 ans. Ils ont été remplacés respectivement par un Agora-line, 2 GX117 et 2 GX117L.

LIMOGES > TCL **

Réseau

Début août, des travaux de voirie ont été effectués aux abords de la place Stalingrad, entraînant une coupure de l'axe lourd, dévié durant cette période par la place Denis-Dussoubs. Les travaux dans ce secteur, lié à l'arrivée de la FNAC dès l'automne, visaient à piétonniser le site. Des couloirs-bus sont également prévus, en particulier sur la partie haute de la rue Jean-Jaurès.

D'autre part, depuis octobre ont débuté les travaux de restructuration du point d'échanges situé place Winston-Churchill. La création de quais supplémentaires est rendue possible par la suppression d'un parking accolé aux quais actuels.

Parc

Comme annoncé dans **RU62**, la Communauté d'agglomération a lancé une procédure concernant l'achat de 15 autobus standard diesel équipés de filtres à particules et de 5 articulés fonctionnant au GNV. Courant juillet, la commission d'appel d'offres a choisi le modèle Citelis d'Irisbus. La première tranche de livraison concerne 5 standards et 2 articulés qui devraient être livrés début 2006.

Lorraine

FORBACH > FORBUS °

Réseau

Après la création le 4 avril dernier de la liaison Forbach/Cadenbronn, le service de transports à la demande « AggloBus » s'est depuis le 5 septembre enrichi avec la création de 4 nouvelles dessertes : Forbach/Farschviller, Forbach/Cocheren, Forbach/Alsting et Bousbach/Behren-lès-Forbach, cette dernière en correspondance avec la ligne 7 Forbach/Behren-lès-Forbach. Ces lignes virtuelles fonctionnent à raison de 2 A/R quotidiens. Au total ce sont désormais les 21 communes de la Communauté d'agglomération qui bénéficient d'une desserte par le réseau FORBUS, 6 l'étant par les lignes régulières.

En 2004, le réseau FORBUS a transporté 1.456.306 voyageurs. Ce résultat fait apparaître une diminution de la fréquentation du réseau de 2,58%.

Parc

Retrouvez en rubrique « Parcs », l'effectif complet du parc forbachois.



Forbach, minibus Mercedes Sprinter
© Yves LE CHANU

METZ > TCRM **

Parc

Les acquisitions opérées en 2005 ont concerné 8 Agora-L-3p (n°0541 à 0548), 4 Agora-line-2p (n°0501 à 0504) et 3 minibus Dietrich Jumper-Noventis-200 (n°0561 à 0563). Les 3 minibus ont été mis respectivement à disposition des Rapides de Lorraine pour l'exploitation des lignes 111, 112 et 113. Retrouvez en rubrique « Parcs », les caractéristiques de ces véhicules.

Ces arrivées ont permis la réforme et la destruction de 8 PR180-2 (n°8642, 8643, 8941, 8944, 8949, 8950, 8952 et 9142) ainsi que 4 R312 (n°9002, 9004, 9005 et 9106).

Suite au dernier appel d'offres, les TCRM prendront livraison début 2006 de 10 Citelis-line-3p (n°0601 à 0610) ainsi que 6 minibus Dietrich Noventis 400 sur base Jumper (n°0661 à 0666) pour le centre-ville. Tous les véhicules livrés en 2005 ainsi que ceux attendus début 2006 sont ou seront équipés de la climatisation et de palettes UFR.



L'Agoraline n° 0502 devant la gare de Metz
© Yves LE CHANU, septembre 2005

NANCY > STAN °

Dépôt

Une journée « Portes ouvertes » avait été organisée le 18 septembre dernier au dépôt de Jarville. Etaient entre autres exposés un Citaro GNV articulé venu spécialement

d'Allemagne, un GX327 GNV et l'ancien trolleybus PER180H n°625 totalement restauré. Les trolleybus Ansaldo avaient par contre été consciencieusement garés dans le hangar à l'abri des regards ; il faut dire que depuis, ils sont couverts d'une bonne couche de poussière !



Le trolleybus PER180H n°625, magnifiquement restauré, exposé au dépôt de Jarville, le 18 septembre 2005.

© Nicolas CAPON

SAINT-AVOLD > TRANSVOLD *

Parc

Les 2 GX117 attendus ont été mis en service en mai dernier. Le cinquième et dernier véhicule neuf, un midibus Soffitrans Europower, était toujours attendu sur le réseau à l'heure où ces lignes étaient écrites.



Un des nouveaux GX117 arborant la magnifique livrée du réseau de Saint-Avold.

© Gilles LENHARD

SARREGUEMINES > CABUS *

Réseau

Depuis le 4 avril dernier, le réseau, devenu CABUS au lieu de SABUS, a été étendu à plusieurs autres communes de la communauté d'agglomération ; il dessert maintenant 16 communes. La plupart des extensions se sont faites par le biais de transport à la demande. Si les lignes urbaines bénéficient d'une desserte régulière (lignes 1 à 6), les lignes suburbaines (7 à 11) sont desservies en tout ou partie par des lignes virtuelles fonctionnant sur réservation.

SARREGUEMINES - Réseau CABUS	
Lignes	Destinations
1	Beausoleil / Folpherviller
2	Beausoleil / La Blies / Palatinat
3	Route de Bitche / Blaumberg
4	Beausoleil / CES Fulrad
5	Zone commerciale Groesbliderstroff / Rouhling
6	Centre Gare / ZI / Sarreinsming
Transport à la demande	
7	Sarreguemines / Siltzheim
8	Sarreguemines / Vallée de la Blies / Woelfling
9	Sarreguemines / Groesbliderstroff / Rouhling
10	Sarreguemines / Eoropôle
11	Sarreguemines / Woustviller

VERDUN > TIV °

Parc

Retrouvez en rubrique « Parcs » les caractéristiques complètes des 4 Citaro (n°7903 à 7906).

► Midi-Pyrénées

AUCH > ALLIANCE °

Réseau

Bonne nouvelle pour les auscitains : le syndicat intercommunal chargé des transports sur l'agglomération Auch, Duran et Pavie, a décidé d'instaurer la gratuité dans les bus le samedi. Par cette décision, les gestionnaires espèrent doper la fréquentation des transports en commun qui s'établissait en 2004 à 15 voyages effectués par habitant, la moyenne nationale pour cette catégorie de ville étant de 41. Auch, préfecture du Gers, compte 21.838 habitants.



L'0405 du réseau Alliance

© David LE PAUTREMAT

En 2004, les autobus du réseau Alliance ont transporté 430.000 voyageurs, soit 1.500 quotidiennement, et parcouru 400.000 km. 7 lignes (numérotées 1 à 7) le constituent, la ligne 7 étant une ligne de centre-ville reliant la gare SNCF à la mairie et ce, toutes les 17 minutes. Le réseau est complété par 5 lignes de taxi (B à F) fonctionnant en dehors des heures de service des lignes régulières.

Parc

14 autobus exploitent ce réseau, dont, entre autres, des VanHool New (A308 et standard), un O405 et un MG36. Quatre véhicules ont été rénovés cette année.

CASTRES-MAZAMET > LIBELLUS °

Navettes

Depuis plusieurs mois, la ville de Castres procède au réaménagement du centre-ville avec piétonisation de plusieurs places et mise en valeur des quais de l'Agout, ce qui a largement impacté la desserte par bus. L'ensemble des lignes se contente désormais de ceinturer le centre-ville par les boulevards.

En contrepartie, une navette gratuite cadencée aux 10 min a été mise en place : elle relie les parkings extérieurs au point central Durenque puis pénètre dans l'hyper-centre.

Parc

Un VanHool NewA330 (n°22) a été mis en service ; il est immatriculé 1197 SR 81.

Sur la navette, trois Cytios 30 assurent le service, dont les n°23 (8638 ST 81) et 26 (8636 ST 81).

COLOMIERS *

Présentation

Autrefois village rural de 2.000 habitants, Colomiers est aujourd'hui la deuxième ville de la Haute-Garonne avec plus de 32.000 citoyens. L'expansion de cette ville est due à l'extraordinaire développement des industries aéronautiques. Après avoir accueilli Breguet, Dassault, puis Aérospatiale, c'est aujourd'hui le groupe international EADS/AIRBUS qui construit, dans les usines d'assemblage Clément-Ader, l'A330 et l'A340, petits frères de l'A380.

Réseau



R312 ex-RATP au relais-bus de Colomiers sur la nouvelle ligne 7, le 23 septembre 2005
© Michaël DIETRICH

Le réseau, exploité par les services municipaux de la ville, a été mis en place voici déjà 30 ans et est gratuit. 6 lignes en forme d'étoiles desservent la totalité des quartiers de la commune et font terminus/correspondance au relais-bus de la Salle Gascogne, avenue Charles-de-Gaulle.

La croissance exponentielle du plus important pôle économique et industriel de l'agglomération profite à la commune et du coup, au réseau de bus. Une nouvelle ligne 7 a été mise en service.

Parc

Jusqu'à présent uniquement constitué de SC10 provenant des réseaux toulousain et parisien, 3 R312 ex-RATP sont venus rajeunir la flotte (lire à ce sujet nos petites annonces). Retrouvez en rubrique « Parcs », l'effectif complet de ce réseau.

Réseau de COLOMIERS	
Lignes	Destinations
1	Gascogne / Gare / En Jacca
2	Gascogne / Lautaret / ZI Aéronautique
3	Gascogne / F. Pons / Cournaudis / Cabirol
4	Gascogne / Couchant / Cimetière
5	Gascogne / Gare / Page / Cimetière
6	Gascogne / Lycée / Piquemil
7	Gascogne / Gare / Marots

FIGEAC > LE BUS °



Cytios-30 en service sur la ligne 6, le long du Célé, le 18 juin 2005.
© Michaël DIETRICH

Réseau

Depuis le 1^{er} septembre 2004, cette petite ville met gratuitement à la disposition de ses 10.500 habitants, un service de minibus. Le service est organisé en 10 lignes exploitées par 3 minibus Cytios-30. Afin de les compléter, les itinéraires urbains de deux lignes départementales (22 et 23) ont été intégrés au dispositif, ceux-ci étant donc gratuits à l'intérieur de Figeac.

FIGEAC - Réseau LE BUS	
Lignes	Destinations
1	Centre-ville / Nayrac
2	Centre-ville / Beau-Site-Les Crêtes
3	Centre-ville / Vidailiac
4	Centre-ville / Collège Masbou
5	Centre-ville / Panafé
6	Centre-ville / HLM Bataillé-EDF
7	Centre-ville / Gare SNCF- Pont du Pin
8	Centre-ville / Stade de Londieu
9	Centre-ville / Ratier Figeac
10	Centre-ville / La Vinadie-Lycée agricole

Parc

Les 3 Cytios-30 sont immatriculés 4297, 5018 et 5019 KA 46.

TOULOUSE > TISSEO ****■ Métro****Incident**

La ligne A du VAL a subi une longue interruption de son exploitation sur les deux tiers de son parcours, suite à un accident matériel survenu dans la nuit du 6 au 7 septembre dernier. Le nouveau pilote automatique des futures lignes A et B était alors testé. En marche forcée, une rame est venue percuter une seconde arrêtée station Jean-Jaurès. Un cas de figure d'ordinaire impossible sans désactiver la totalité des sécurités, comme ce fut le cas à ce moment-là. Le 7 au soir, la première rame a été extraite et dans la nuit du 7 au 8, ce fut au tour de la seconde. Dès le 8 septembre, après diagnostics, les premiers travaux ont été réalisés, notamment le re-câblage des circuits électriques et électroniques du tapis de transmission permettant le dialogue entre les rames et le système. Dans l'après-midi, les premiers contrôles puis les essais à blanc ont permis de remettre en service le métro le 9 septembre dès 5h du matin.

Pendant ce temps, la ligne de bus de substitution (ligne 7) a été activée. Une épreuve d'ordinaire redoutable pour les conducteurs et les voyageurs mais visiblement, tout semble s'être bien déroulé à voir la satisfaction de la clientèle.

Parc

Le GX107 n°9275 à la gare de Portet, le 22 septembre 2005.
© Jérôme BONATO

Le 30 juin dernier, la rame VAL 208 n°42 a été transférée par camion du garage de Basso-Cambo vers le garage de la ligne B de Borderouge. Les techniciens de la firme Siemens ont pu de la sorte procéder aux premiers essais sur le site du nouvel atelier. Le 12 juillet suivant, c'était au tour de la rame n°43 de subir le même transfert.

■ Autobus**Réseau**

Depuis le 5 septembre dernier, la ligne **49**, en provenance de Basso-Cambo, abandonne son terminus de ZI Bois Vert

pour finir à la gare de Portet. La route de Francazal n'est plus desservie.

Parc

Suite à l'appel d'offres lancé le 28 février dernier, le SMTC a passé commande pour 25 GX327 diesel équipés de filtres à particules.

► Basse-Normandie**CAEN > TWISTO °****Réseau**

L'itinéraire de la ligne **6** a été simplifié pour mieux desservir le nouveau collège Guillaume-de-Normandie : la ligne emprunte désormais la rue de Caen puis suit un sens aller puis retour jusqu'à l'arrêt Poincaré qui devient uniquement terminus.

Kiosque Saint-Pierre

Depuis la création des transports en commun à Caen, le nœud du réseau s'est toujours situé à Saint-Pierre. Longtemps, ce fut au droit du chevet de l'église éponyme que s'arrêtaient les autobus, avant qu'une station moderne ne voie le jour sur le boulevard du Maréchal Leclerc, en 1975. Tout Caennais connaissait les coupoles vert clair de « Saint-Pierre » sous lesquelles avait été naguère édifié un kiosque pour la vente des billets. Trente ans après, ces éléments architecturaux font désormais partie de l'Histoire. L'été 2005 aura été fatal à ces coupoles aujourd'hui remplacées par de banals abribus.

Parc

Retrouvez en rubrique « Parcs » l'effectif de la STAC au 29 août 2005.

Les dernières acquisitions concernent 4 New A330 n°206 à 209 ainsi que plusieurs autocars rachetés aux Cars-Verts : le Master n°281, le S53RX n°282 ainsi que 4 Tracer n°283 à 286. Les caractéristiques de tous ces véhicules vous attendent dans la rubrique dédiée.

Côté réformes, 5 GX107 ont été radiés courant 2004 (n°167, 173, 174, 178 et 179), ainsi que 7 GX187 (n°371 à 373, 375 à 378) toujours présents au dépôt.

Devraient être réformés au printemps 2006, pour être remplacés par 13 standards et 2 articulés : 10 GX107 (n°175, 177, 180 à 187), 2 R312 (n°401 et 402), ainsi que 2 GX187 (n°379 et 380).

Notons que le GX107 n°180 devrait atteindre d'ici au début de l'année 2006 un million de kilomètres au compteur !

Initiative commerciale

Heureuse initiative que celle de TWISTO en cette rentrée scolaire : pour un euro de plus par mois, en souscrivant un *Pack zen*, les titulaires des cartes d'abonnement sur le réseau peuvent bénéficier de multiples avantages supplémentaires en comparaison d'un abonnement traditionnel. Parmi ceux-ci, notons cette excellente idée : la libre circulation pendant 24 heures sur le réseau de l'une des 80 villes françaises gérées par le groupe Keolis !

CHERBOURG > ZEPHIR BUS °

Réseau

Plusieurs adaptations ont été mises en place depuis la dernière rentrée. Le renforcement des lignes **1** (les samedis et vacances), **3**, et **4**, des horaires identiques toute l'année sur la ligne **8**, ainsi que la création d'un service à la demande Itineo sur les relations suivantes :

- Schuman/Cité-de-la-Mer
- Equeurdreville/Henneville/Polyclinique
- Schuman/Vallée-de-Quincampoix
- Auchan/Croix-Luce
- Cherbourg/Tourlaville/Arsenal

Haute-Normandie

ELBEUF > TAE *

Parc

Courant novembre, les deux derniers SC10R n°86 et 87 ont été remplacés par deux Irisbus Citelis. Rappelons que le n°85 avait été réformé suite à la mise en service de l'Agora n°110 en novembre 2004. Un minibus Renault Trafic, acquis en mai 2005, sert principalement à l'exploitation de la ligne **H**.

EVREUX > TRANSURBAIN °

Parc

Le réseau a récemment reçu 2 GX327-2p, n°71 et 72.

LE HAVRE > BUS OCEANE °

Parc

Mise en service en août 2005 de 7 Citaro-3p, n°500 à 506, sur la ligne **10** reliant Hôtel-de-Ville à Caucriauville-Nord, ainsi que de 5 articulés Citaro-G n°200 à 204.

Retrouvez en rubrique « Parcs », les caractéristiques complètes de ces 12 nouveaux véhicules.

Dépôts

Afin de permettre la destruction du « dépôt Eure » (datant de 1902) ainsi que de l'« atelier Colmar » (datant de 1930), et en attendant la finition du nouvel établissement, la CTPO avait pris ses quartiers dans des entrepôts provisoires dénommés « dépôt Hoche ». Depuis juin dernier, les véhicules du réseau sont remisés et entretenus dans le nouvel « atelier Marcel-Toulouzan ».

LOUVIERS > TRANSBORD **

Réseau

Depuis le 30 août dernier, les services Flexibus et Flexibus ont été étendus aux nouvelles communes entrées dans l'agglomération le 1^{er} janvier 2005, à savoir Andé, Herqueville et Amfreville-sous-les-Monts.

Certaines lignes Génération Bus ont été remaniées le 1^{er} septembre suite à la reprise des lignes scolaires départementales. Les lignes **S20** et **S21** desservent dorénavant en direct le collège du Hamelet à Louviers le matin, et les lignes **S28** et **S29** sont créées afin de desservir le lycée de Louviers, ces services concernant la vallée de l'Iton. Modification également des lignes **S13** (école de Saint-Pierre du Vauvray) et **S14** (plateau de Madrie) afin de réduire les temps de parcours. Création enfin de la **S17** (hameau du Vieux-Rouen) pour le desservir en direct.

Parc

Cet été a vu la réforme du GX107 transformé en banque d'organes ainsi que la vente aux Courriers Mosellans du Multirider Omnino n°143. Ce dernier sera remplacé par un Sprinter O413 qui devrait bientôt être réceptionné.

De son côté, le Master PMR n°142 a été loué à la SODETRAV de Toulon, le service étant repris par des taxis.

Livrées

Une nouvelle couleur sera adoptée pour les véhicules du « VILLABUS » (identique au vert des bus d'Oyonnax).

ROUEN > METROBUS *

Réseau bus

Mis à part quelques modifications concernant le parcours dans Bois-Guillaume (lignes 7 et S96), on notera la suppression de la ligne **88** (desserte d'un centre sportif).

TEOR

Les travaux de construction de la plate-forme dans la rue du Général-Giraud (près du Théâtre-des-Arts) ont pris fin, ainsi que ceux relatifs à l'implantation d'un terminus pour les lignes interurbaines et les lignes sous-traitées à la CNA. Les travaux de la plate-forme TEOR devaient débiter rues du Général-Leclerc et Alsace-Lorraine afin de continuer la deuxième phase en ville.

Parc TCAR

L'ensemble des nouveaux Agora-S-E3 est maintenant en service sur les lignes 6, 7, 8, 10, 11, 13 et 17. Les Agora-L n'étaient pas, quant à eux, entièrement livrés en septembre ; certains stationnaient au dépôt des trams, les autres étant en essais au dépôt des bus.

Plusieurs GX107 ainsi que des O405N de la première série ont été mutés chez le sous-traitant CNA pour l'exploitation des lignes affrétées ; ils ont été re-numérotés à cette occasion. A ces véhicules viennent s'ajouter les 2 GX117L n°301 et 302 re-numérotés 9132 et 9331.

Les S300NC ont été réformés il y a déjà quelques mois et sont actuellement entreposés en compagnie de SC10R sur un parking privé situé route de Lyons. Les n°607 et 610, respectivement immatriculés 7292 et 7289 QB 76 (mise en service : 11/09/92), ont été revendus au réseau lillois TRANSPOLE pour magasin de pièces.

► Pays-de-la-Loire

LAVAL > TUL °

Parc

Les 3 MAN NL243 fonctionnant au GPL ont été mis en service le 17 septembre dernier. Nous vous communiquerons leurs caractéristiques complètes dès que nous serons en leur possession.

LE MANS > SETRAM °

■ Tramway

Maquette

Une maquette à l'échelle 1 de l'avant du futur tram a été exposée lors de la foire des « Quatre Jours ». Occasion pour les manœuvres de découvrir le futur Citadis à la livrée rouge « brique cuivrée ». Du côté des travaux, les déviations de réseaux souterrains sont pratiquement terminées et ceux concernant directement la plate-forme ont débuté fin-septembre dans le secteur de Pontlieue (avenues Olivier-Messiaen, René-Laennec et rue Gambetta). Des secteurs situés au nord et dans le centre devaient démarrer également courant octobre.

Travaux

D'importants travaux ont débuté courant juillet au carrefour de l'avenue Durand et des boulevards Moulin et Clémenceau ; ils devraient se poursuivre jusqu'en 2007. Ils consistent en l'inversion de la trémie routière actuelle. Jusqu'en juillet, l'avenue Georges-Durand passait sous la rocade. Le tram devant traverser le carrefour à niveau, cette trémie sera bouchée et remplacée par une autre perpendiculaire à la première afin que ce soit la rocade qui passe sous l'avenue Durand et la plate-forme du tramway.

■ Autobus

Parc

Un malheureux saut de ligne a totalement faussé les caractéristiques de la série des Agora GNV n°651 à 681 publiées dans **RU60** (p. 40). Nous republions dans notre rubrique dédiée ces caractéristiques ainsi que celles des véhicules n°682 et 683. Cette nouvelle publication annule donc la précédente, les autres véhicules (GX117, Agora-S et Agora-L) n'étant pas concernés et donc sans changement.

GNV

Une livraison de 4 nouveaux véhicules fonctionnant au GNV était attendue en octobre. Malgré la satisfaction que procure ce matériel aux gestionnaires, leur nombre ne devrait désormais plus augmenter. En effet, la capacité de la station de compression et des installations de charge est atteinte et la SETRAM n'a plus la possibilité de les étendre. Les progrès constants de la technologie diesel ainsi que le différentiel de coût sont également des arguments de poids.

NANTES > TAN **

■ Réseau Tramways

Ligne 2

Après l'ouverture du prolongement de 2,2 km vers le sud, de Trocardière à la Neustrie, intervenu le 11 juillet, les marches à blanc se sont déroulées à partir du 16 août. Le premier départ commercial de Trocardière vers Neustrie a eu lieu à 5h22 le 29 août dernier, et l'inauguration s'est déroulée quant à elle le 3 septembre. Le traditionnel ruban a été coupé à Trocardière entre les rames n°327 et 326 stationnées sur la voie Z. La ligne 2 est désormais exploitée à l'aide de 33 rames.



Une rame Alstom franchit le pont métallique du prolongement
© Dominique GUIBERT

Afin de mieux découvrir ce prolongement, nous vous invitons à un petit voyage. Au départ de « Trocardière », les nouvelles voies, après avoir longé le dépôt des trams, négocient une forte pente afin de franchir la vallée de la Jaguère grâce à un pont métallique de 70 m de long puis la ligne SNCF par un tunnel de 40 m. Cet ouvrage sitôt franchi, les voies remontent une nouvelle forte déclivité jusqu'à la station « Grande-Ouche ». La plate-forme est ensuite engazonnée jusqu'au carrefour précédant la station « Les Couëts » d'où les trams retrouvent la circulation routière abandonnée à Trocardière. Après cette station à quai central, les voies franchissent un rond-point dont la particularité est de ne comporter aucune signalisation lumineuse couvrant la progression des trams ; l'avenir nous dira si cet expérience s'avère judicieuse. Toujours sur plate-forme engazonnée, les voies gagnent la station-terminus de « La Neustrie » qui comporte en arrière-station une communication croisée permettant de mettre en attente jusqu'à 4 rames. Le terminus comporte également 8 quais pour les bus et un pour les cars départementaux, un parking P+R ainsi qu'une agence commerciale.

Afin d'équilibrer l'exploitation des lignes 2 et 3, le terminus Neustrie devrait être par la suite exploité par la ligne 3, la ligne 2 étant limitée à Pont-Rousseau.

Parc

La deuxième série de motrices Incentro commence à être réceptionnée : la première, la 375, a été suivie en juillet par la 376, puis en août par la 374 revenue de son escapade berlinoise (relire **RU62**). La 377 est arrivée le 12

août et la 378 le 15 septembre derniers. Les livraisons devraient s'échelonner jusqu'en mars 2006, la dernière rame à être réceptionnée devant être la n°383.

Affrétés

Un troisième Citaro (n°7033) a été réceptionné chez le transporteur Brounais, ce qui porte à 3 le nombre de ces véhicules (n°7031 à 7033).

LA ROCHE-SUR-YON > STY **

Parc

La parc de ce réseau relaté dans RU64, n'ayant pu, pour des raisons de pagination, être publié dans ce numéro, retrouvez-le en rubrique « Parcs ».

Picardie

AMIENS > AMETIS **

Parc

Deux nouveaux Omnicity standard (n°131 et 132) ont été réceptionnés en août dernier. Retrouvez en rubrique « Parcs » les caractéristiques de ces nouveaux véhicules.

Par ailleurs, la SEMTA devait réceptionner à partir de septembre 11 midibus Scania de type Midicity. Ces véhicules présentant une longueur de 10 mètres devraient être engagés sur les lignes 4 et 7.

LAON > TUL *

Parc

Le deuxième GX117 du réseau, le n°57, a été réceptionné en septembre dernier.

Retrouvez en rubrique « Parcs », les caractéristiques complètes des 2 GX117 n°56 et 57, des 2 Agora-S n°52 et 53, ainsi que celles de l'Agora-line n°55.

LE TREPORT > CAP °

Parc

Ce petit réseau est exploité par les Courriers Automobiles Picards. Deux Agora-S (n°930 et 931) de ce transporteur, jusqu'à présent engagés sur les lignes affrétées du réseau AMETIS d'Amiens, ont été mutés au Tréport afin de remplacer 2 R212 (n°909 et 910) ainsi qu'un PR100-2. Les CAP, désirant garder le contrat d'exploitation, obligent de ce fait les autres candidats à proposer du matériel équipé de palettes UFR.

Poitou-Charente

CHÂTELLERAULT > STAC °

Parc

Deux nouveaux Agora-S ont été mis en service à l'automne dernier. Les n°48 et 49 sont respectivement immatriculés 9096 et 9097 VF 86.

NIORT > TAN °

Réseau

Des modifications du réseau sont intervenues courant août, du fait de l'intégration de la commune d'Aiffres : création des lignes **9** (Mairie d'Aiffres/Niort Maisons-Rouges via la place de la Brèche) et **12** (Mairie d'Aiffres/les Sources/Thomas-Jean Main). Les TAN reprennent également les transports scolaires sur les communes de Niort, Chauray et Aiffres.

POITIERS > VITALIS *

Parc

Le premier Citelis de la RTP a officiellement été présenté le 13 septembre dernier.



Le Citelis de la RTP au terminus Hôtel-de-Ville/Leclerc de la ligne 1.
© Olivier MEYER

ROCHFORT-SUR-MER > R'BUS °

Restructuration

Nous revenons plus complètement sur le nouveau réseau mis en service le 5 mars 2005 et évoqué dans **RU61**. Le réseau R'Bus a donc pris le relais du « Petit Bleu » et comporte 6 lignes que nous résumons dans un tableau. Il dessert en plus de Rochefort, la commune de Tonnay-Charentes.

Transport à la demande

Ce service dessert, en direction de Rochefort ou Tonnay-Charente, les communes de la Communauté d'agglomération qui ne bénéficient pas du réseau R'bus ainsi que la commune de Fouras intra-muros. Des taxis prennent les clients des communes rurales à leur domicile et les déposent à un arrêt de bus dans Rochefort (mardi,

jeudi, samedi) ou Tonnay-Charente (lundi, mercredi, samedi) à 9h30 ou 14h30. Les retours se font à 11h30 ou 16h30. Il faut bien sûr réserver son déplacement à l'avance.

Navette TGV

ROCHEFORT - Réseau R'BUS			
	Lignes / Destinations	Amplit.	Fréq.
A	Gare-routière / Tonnay / Charente-Varennes	7H05/18H42	1 à 2 h
B	Gare-routière/Ecole-Libération	7H12/19H50	1 h
C	Gare-routière/Quatre-Ânes	7H20/19H17	40 min
D	C. Cial* > Gare Routière > Gare SNCF > Corderie Royale > C. Cial*	7H10/19H17	30 min
E	C. Cial* > Corderie Royale > Gare SNCF > Gare Routière > C. Cial*	7H00/19H43	40 min à 1 h
F	Gare-routière / Villeneuve-de-Montigny ou Pêcheurs d'Islande	7H20/18H51	40 min à 1 h

* Desserte du Pont transbordeur depuis l'arrêt Centre-Commercial à certaines heures.

Assurée en autocar Ares aux couleurs R'Bus, ce service assure la correspondance avec les TGV en gare de Surgères distante de 27 km. Il suffit de réserver son trajet avant la veille 12h ; le car prend ses passagers à l'arrêt de leur choix. Cette ligne connaît un succès certain avec un millier de passagers chaque mois

Vélos Bleus

Pendant les mois de juillet et d'août, la gare routière louait également des vélos, la correspondance étant gratuite avec le réseau R'bus.

Parc

Dans **RU61**, nous précisons que 6 autobus avaient été commandés chez Heuliez. Depuis, 4 GX117 ont déjà été réceptionnés. Ils seront complétés par 4 Cytios-30 dont 3 exemplaires sont d'ores et déjà en service. Nous vous présenterons les caractéristiques de ces matériels dès qu'ils seront tous réceptionnés et dès que nous serons en possession de l'ensemble des données. En attendant, nous vous présentons succinctement les 7 véhicules actuellement en service. Les anciens R212 et O100-City sont réformés mais toujours présents au dépôt de Keolis Littoral.

ROCHEFORT > R'BUS		
Matériels	N°	Immat.
Cytios-30	052001	2445 XZ 17
	052002	2436 XZ 17
	052003	2431 XZ 17
GX117	057002	4288 XZ 17
	057003	4282 XZ 17
	057004	4291 XZ 17
	057005	4295 XZ 17
Ares	045024	5650 XY 17

LA ROCHELLE > RTCR °

Réseau

Le réseau a connu quelques évolutions. Jusqu'alors composé de lignes radiales, certaines d'entre-elles ont été regroupées afin d'améliorer la lisibilité du réseau. C'est le

cas des anciennes lignes 1 et 21 qui deviennent la ligne **1**, ainsi que pour la nouvelle ligne **2** (anciennes lignes 2 et 22). Les lignes 3 et 6 ont également été regroupées pour former deux circulaires, la ligne **36** et la ligne **63** (un indice pour chaque sens).

La dernière évolution du réseau concernait la mise en service de la ligne **17** intervenue le 2 septembre 2004 (relire **RU59**), et ce afin de soulager le **10** dans sa desserte du quartier des Minimes. Nous résumons dans un tableau, la nouvelle configuration du réseau.

LA ROCHELLE - Réseau RTCR	
Lignes / Destinations	
1	Port de La Pallice / Aytré Place des Grands-Prés
2	Mireuil par Bel-Air / Villeneuve par Place de Verdun
4	Place de Verdun / Rompsay SNCF
5	Place de Verdun / Lafond
7	Place de Verdun / Laleu Aéroport
8	Place de Verdun / Prieuré
9	Place de Verdun / Puilboreau-Le Verger par Beaulieu
10	Place de Verdun / Les Minimes Embarcadère Bus-de-Mer
11	Place de Verdun / Lagord Mairie
13	Place de Verdun / L'Houmeau / Pampin / Lauzières
16	Place de Verdun / Châtelailon-Plage par Angoulins-sur-Mer
17	Place de Verdun / Les Minimes Maison de la Charente-Maritime
18	Place de Verdun / St Rogatien par Périgny
19	Place de Verdun / Aytré Club-Hippique
20	Place de Verdun / Port-Neuf par le Mail
36	Place de Verdun > Champ de Mars > Mireuil > Port Neuf > La Genette > Place de Verdun
50	Place de Verdun / Ile-de-Ré Sablonceaux-plage
63	Place de Verdun > La Genette > Port Neuf > Mireuil > Champ de Mars > Place de Verdun

► Provence-Alpes-Côte-d'Azur

ANTIBES > ENVIBUS *

Réseau

Suite à appel d'offres, le réseau couvrant Antibes, Sophia-Antipolis, Vallauris (communauté d'agglomération CASA) et une partie de Grasse sera bientôt géré par la CFT (Corporation Française des Transports), émanation du groupe espagnol Subus/Trap.SA. Le contrat a été signé pour 4 ans et prendra effet au 1^{er} janvier prochain. Le groupe ibérique succède à la société SOMA-CFTI dont il s'engage à reprendre le personnel. Le contrat prévoit une réorganisation des lignes et de nouveaux autobus (accessibles aux PMR) dont le parc serait porté à 63 unités.

Dépôt

La CFT recherche actuellement un site pour implanter son dépôt, le parc actuel étant pris en charge par le centre d'exploitation Connex de Vallauris, à l'origine dépôt de la société Bolléri, repris par les RCA avec les lignes urbaines de ce transporteur.

ALPES-MARITIMES > RCA

Parc

Dans **RU62**, nous avons publié un tableau récapitulatif des **S315NF** en service sur l'Hexagone, ou tout du moins les véhicules portés à notre connaissance. Ce tableau, issu de notre « Etat général des surbaissés », prend en compte l'ensemble des matériels autobus, même s'ils sont employés pour des missions autres qu'urbaines (services interurbains, dessertes d'aéroport, etc.).

De ce fait, les S315NF en service chez les RCA sont au nombre de 35 (n°6001 à 6035), répartis sur les centres d'exploitation de Nice, Vallauris et Cannes La Bocca. Ils sont tous aux couleurs du réseau départemental TAM, excepté le n°6026 affecté à la ligne 82 du réseau de la Communauté d'agglomération niçoise Ligne d'Azur.

AUBAGNE > AUTOBUS AUBAGNAIS °

Réseau

Nouveauté de rentrée : la ligne **25** relie le centre d'Aubagne à la Destrousse, Peypin, la Bouilladisse et Belcodène. Les lignes **30** et **31** relient le pôle d'échanges aux quartiers de La Louve et la Thuilières. Des modifications d'horaires ont par ailleurs été effectuées sur plusieurs lignes.

AVIGNON > TCRA °

Réseau

Le réseau dessert 8 communes en plus d'Avignon : Les Angles, Caumont-sur-Durance, Jonquerettes, Morières-lès-Avignon, Le Pontet, Saint-Saturnin-les-Avignon, Villeneuve-lez-Avignon et Vedène, représentant 146.000 habitants. L'exploitation est assurée par les TCRA à l'aide de 24 lignes régulières dont 4 interurbaines, et 6 navettes. Le service est effectué grâce à 250 personnes dont 200 conducteurs. En 2004, le ratio de fréquentation était de 50 voyages par an et par habitant.

Après la fermeture de l'agence commerciale de la place Pie, il n'en reste plus qu'une située avenue de Lattre-de-Tassigny.

La ligne la plus importante est la **4** (Cap-Sud/Amandier) avec une fréquence de 6/8 min, avec des hyper-pointes à 2/3 min.

Nouveautés

Mise en service de la nouvelle ligne **7** (Courtine/Vedène-Place du Petit-Pont).

Cette ligne mise sur une traversée rapide d'Avignon en longeant les remparts sud sans pénétrer dans le centre historique. La fréquence est de 22 minutes.

Cette création entraîne la suppression des lignes 2 et 27 ainsi que la limitation du **12** au Pontet-Le Lac.

Création de la nouvelle « navette Courtine », ce secteur n'étant plus desservi par les lignes 2 et 14. L'origine de cette navette se situe au terminus « Courtine » des lignes 7 et 14 ; elle irrigue l'ensemble de la zone industrielle et termine son parcours à « Grand-Gigognan ».

Le tracé de ligne **26** reliant Vedène au Pontet-Le Lac a d'autre part été modifié et dessert la ZI.

Qualité

La navette TGV, reliant Avignon-Poste à la gare TGV, a reçu la certification NF Service, garantissant un certain niveau de service en matière de confort, accueil, propreté, information, ponctualité, etc.

Parc

Le réseau possède, entre autre, une importante flotte de midibus Neoplan Centroliner, soit 8 hybrides-électriques N6108-DE (n°90075 à 90082) et 34 diesel N4407-ST5 (n°90083 à 90105, 50000 à 50009).

Il a par ailleurs mis en service, le 25 juillet dernier, 4 GX117-L n°92582 à 92585. Retrouvez leurs caractéristiques complètes en rubrique « Parcs ».



GX117 du réseau TCRA
© Gilles PLUET

CANNES > BUS AZUR *

Réseau

Deux lignes du réseau, les **9** et **15**, auparavant exploitées par la CTM-STAVS (groupe Keolis), ont récemment été reprises (la 9, le 12 septembre dernier) par l'opérateur principal, la CGFTE (Connex). Apparemment, Keolis chercherait à se débarrasser de cette petite filiale qui accuserait un déficit de 1,3 millions d'€.

Les gestionnaires en ont profité pour restructurer le réseau : depuis le 12 septembre, les lignes 2 et 3 ont été fusionnées en une nouvelle ligne **1** (Ranguin/Cannes/Le Cannet-Place Leclerc), et les 5 et 9, en une nouvelle ligne **2** (L'Abadie/Cannes/Le Cannet-Blanchisserie). Ces deux lignes principales, qui constituent dorénavant l'ossature du nouveau réseau, comportent un important tronc commun entre La Bocca et le point-central de l'hôtel de ville ; la fréquence sur ce tronçon est maintenant d'un bus toutes les 6 minutes. L'amplitude horaire a également été améliorée avec des bus plus matinaux et plus tardifs. Jusqu'à présent organisé en lignes radiales convergeant vers le terminus central « Hôtel-de-Ville », le nouveau réseau devient diamétral et le point-central n'est plus qu'un point de passage et de correspondance. La place Cornut-Gentille sera donc réaménagée en conséquence.

Plusieurs couloirs bus devraient être implantés, notamment boulevard Carnot au Cannel, et un système de régulation des feux devrait être mis en place courant 2006.

Parc

Les 3 GX327 (n°332 à 334) ont récemment été mis en service sur la nouvelle ligne **1**. Ils sont respectivement immatriculés 54, 51 et 55 BMD 06.

Desserte maritime

La navette maritime *Marinélo* entre Cannes et Mandelieu a perdu près de 60% de voyageurs passant de 550 voyages quotidiens en 2004 à 230 en 2005. Les responsables du syndicat intercommunal des transports reconnaissent une mauvaise adaptation de l'offre, la navette devant être réellement exploitée en cabotage de port à port, là où la fréquentation est importante. Les gestionnaires tiennent néanmoins à rappeler que « *la mer, sous utilisée, est un bon moyen de désengorger le trafic sans avoir à faire des dizaines de kilomètres d'autoroutes* ».

CAP D'AIL > LIGNE D'AZUR **

Réseau

Après avoir longtemps hésité entre la communauté de communes de Menton (CARF) et celle de Nice (CANCA), dont elle est limitrophe, c'est finalement à cette dernière que la commune de Cap d'Ail s'est rattachée. C'est cette hésitation qui explique le retard dans la mise en place du premier service purement urbain de son histoire. La ligne **79** fonctionne donc depuis le 29 août dernier et relie le quartier Lou-Clapas (Hôpital) aux Genêts, et la gare au cimetière. Ces deux trajets sont exploités en boucle et les 23 arrêts sont desservis en 75 minutes. Les 7 courses quotidiennes sont réalisées à l'aide d'un minibus. La tarification est celle du réseau « Ligne d'Azur ».

NICE > LIGNE D'AZUR **

Réseau

Une nouvelle relation devait être lancée le 23 septembre dernier afin de relier Saint-Isidore à l'hôpital de l'Archet.

D'autre part, Connex, gestionnaire du réseau, va lancer son produit phare **Créabus** afin de desservir des secteurs excentrés. Sont prévus, le quartier des Plateaux-Fleuris à Saint-Laurent-du-Var, le secteur Saint-Martin-du-Var, La Roquette-sur-Var, Levens, Duranus et celui de l'Abadie.

Parc

Nice/ST2N - Agora-S GNV de prêt	
Immat.	N° de châssis
9244 YH 69	VNEPS09B500300011
439 AER 69	VNEPS09B500300150

Devant l'augmentation des services et pour faire face à un taux de panne important, ST2N s'est mis en quête d'autobus standards supplémentaires permettant d'accroître le parc, même provisoirement. Irisbus a donc prêté 2 Agora-S GNV de 2002, dont nous publions les caractéristiques dans un tableau.

Par ailleurs, des pourparlers étaient en cours pour l'acquisition définitive de 3 GX327 de démonstration. Enfin, il était question qu'un R312-3p de 1996 ainsi qu'un Agora-

S-3p de 1997, appartenant à la Chambre de commerce et se trouvant à l'aéroport Nice-Côte-d'Azur, doivent rejoindre le parc ST2N.

► Rhône-Alpes

BOURG-EN-BRESSE > TUB **

Réseau

À la rentrée de septembre, le réseau burgien ne connaît pas d'évolution majeure. Une étude sur la politique globale des déplacements est toutefois engagée par la Communauté d'Agglomération et devrait sans doute déboucher sur des propositions d'adaptation du réseau à l'horizon 2007.

Parc

Le marché de renouvellement des bus pour la Communauté d'Agglomération a été remporté par Irisbus avec son modèle Citelis.

Internet

Le site Internet de la SETUB a fait peau neuve cet été et vous pouvez le consulter toujours à la même adresse www.setub.com. Il a été conçu pour permettre une meilleure tenue à jour des infos temporaires perturbant le réseau.

BOURGOIN-JALLIEU/L'ISLE D'ABEAU > LE RUBAN °

Les réseaux TUB de Bourgoin-Jallieu et IDABUS de L'Isle-d'Abeau ont fusionné en 2003 en une seule entité dénommée « Le Ruban ». Cette information a été dûment relatée en page 44 de **RU56**. Ce réseau n'a donc pas repris entre temps son ancienne appellation « IDABUS » comme le laissait croire le titre paru dans **RU63** : cette mention saugrenue n'était qu'un moment d'égarement de la part du rédacteur qui remercie au passage le lecteur attentif.

Réseau

Nous profitons de cet aparté pour rappeler que depuis septembre 2003, un syndicat mixte gère les transports urbains sur les communes de Bourgoin-Jallieu, L'Isle-d'Abeau, Four, Vaulx-Milieu, Villefontaine et Saint-Quentin-Fallavier.

Ce syndicat (STUNI) délègue l'exploitation à la société SERUS (Société d'Exploitation du Réseau Urbain du STUNI), filiale des VFD. Le nom commercial du réseau est le RUBAN (**R**éseau **U**rbain de **B**ourgoin-Jallieu et de **L'**Agglomération **N**ouvelle), prenant le relais des TUB et d'IDABUS.

En 2005, le réseau est exploité grâce à 87 personnes. Il y a 393 points d'arrêt et les véhicules ont parcouru 1.679.005 kilomètres en 2004 sur 7 lignes régulières, une ligne de dimanche (Dim'Bus) et 8 lignes scolaires.

Il y a trois pôles d'exploitation : Bourgoin-Jallieu, L'Isle-d'Abeau et Villefontaine et parmi les lignes régulières, la ligne **B** dessert les quartiers de Villefontaine, la ligne **F** sert de navette entre Four et Villefontaine et les lignes **C** et **G** sont des dessertes internes à Bourgoin.

Les trois autres lignes relient les communes entre elles. La **D** et la **E** relient Bourgoin à L'Isle-d'Abeau par des chemins différents ; la ligne **A** va de Saint-Quentin-Fallavier à L'Isle-d'Abeau par Villefontaine.

Fonctionnent également un service « Mobi'Bus » et un transport à la demande en rabattement sur les lignes régulières, le « Bus à la Carte ».

Parc

Après l'arrivée des 4 Agora-line provenant de Saint-Avold, un Citaro (n°1281) a également été récemment mis en service. Avant l'arrivée de ce dernier véhicule, le parc de RUBAN était de 42 véhicules, soit 32 standards, 9 midibus et un minibus, le dépôt étant situé dans la zone industrielle de la Gare à Villefontaine.

Retrouvez en rubrique « Parcs », l'effectif de la SERUS en février dernier ; nous vous communiquerons dans un prochain numéro les caractéristiques complètes de certains matériels.

GRENOBLE > TAG **

■ Réseau Tramways

Extensions

Les travaux concernant le raccordement de la ligne **A** à la future ligne **C**, de part et d'autre de la rue Bistési, se sont déroulés du 4 juillet au 28 août derniers. La mise en service de la ligne **C** est prévue pour le printemps 2006, celle de la ligne **D** n'intervenant qu'en fin de la même année.

Le 22 août dernier, la rame TFS n°2019 et la Citadis n°6001 ont été tractées sur la future ligne C entre la place Pasteur et le boulevard Foch jusqu'à la rue Général-Ferrié afin de vérifier les gabarits.

Matériels

Les nouvelles rames sont livrées depuis septembre au rythme d'un tram par semaine, la 35^e devant être réceptionnée fin avril 2006. A terme, 10 rames supplémentaires renforceront ce parc de 35 Citadis qui, avec les 53 rames TFS actuelles, représentera un total de 98 éléments.

Par ailleurs, toutes les rames Alsthom ont été équipées de girouettes similaires aux Citadis à savoir un indicateur de ligne doté de leds à côté d'un indicateur de destination à pastilles.

Remisages

Le dépôt d'Eybens étant à limite de capacité et le remisage de la rame Citadis n°6001 provoquant de sérieux problèmes d'engorgement, les autres rames Citadis sont entreposées dans l'atelier du nouveau dépôt de Gières. Ce dernier n'étant pas encore raccordé au réseau, les nouvelles rames ne disposaient de d'une très courte voie d'essais à leur arrivée. D'autre part, il était question de muter sur Gières 15 rames Alsthom (n°2001 à 2015).

■ Réseau routier

Ligne 6020

Le R312 ex-Bourg n°351, qui fut racheté par l'agglomération au cours de l'été 2004 pour assurer une nouvelle navette de P+R (n°90), n'a plus d'affectation depuis samedi 3 septembre 2005, car ce trajet a été remplacé le 5 septembre dernier par une véritable ligne, la **6020**, assurée par des SETRA S315 NF du réseau TRANSISERE qui vont même au-delà de ce P+R.

Etudiée depuis une dizaine d'années sous le vocable de « *Directissime* », cette nouvelle ligne directe a été créée en améliorant et en renforçant la ligne interurbaine **6020** (Grenoble/Crolles) sur la section Grenoble/gare-routière à Meylan/Lycée-du-Grésivaudan. Entre les autocars 6020 effectuant le trajet Grenoble/Crolles toutes les demi-heures, s'intercalent des autobus assurant la desserte Grenoble/Meylan. Sur cette portion, la fréquence passe donc à un bus tous les quarts d'heure, voire toutes les 10 minutes aux pointes, le trajet total étant de 30 minutes. Cette nouvelle ligne, qui devrait d'ailleurs être renumérotée 6021, a entraîné la suppression des lignes 90 (Grenoble-Verdun/La Tronche P+R La Carronnerie) et 608 (Grenoble-Gare/Meylan-La Détourbe).

A noter également des déviations d'itinéraires dans Grenoble sur les **31** et **34** ainsi que sur le **16**, intervenues respectivement les 17 et 18 mai derniers.

Renumérotation

Depuis le 22 août, les numéros des lignes exploitées pour le compte du SMTC et de la SEMITAG par la société Grindler, 405A (Grenoble-gare routière/Les Saillants), 405B (Grenoble-maison de la culture/Les Saillants) et 405C (St Paul-de-Varces/Varces), ont été respectivement renumérotées **17**, **18** et **19** suivant la logique de la sectorisation numérique du sud de l'agglomération.

Par ailleurs, la fréquence est doublée entre 16h et 18h (15 min au lieu de 30).

Bresson

Depuis le 1^{er} septembre, la ligne **12** ne dessert plus le village de Bresson qui a quitté la Communauté de communes « La Métro » le 1^{er} janvier dernier.

De 24 A/R quotidiens en semaine, les habitants ne se retrouvent plus reliés à Grenoble que par 6 A/R effectués par une déviation de la ligne interurbaine **3332** (Eybens/Brié) exploitée par les Autocars Perraud.

Trolleybus

Excellente nouvelle pour la filière trolleybus : lors d'une conférence de presse qui s'est déroulée le 5 septembre dernier, il a été annoncé officiellement que « *le renouvellement progressif du parc de transports en commun en circulation se fera avec du matériel roulant attractif, innovant et peu polluant, notamment avec des trolleybus de nouvelle génération* ».

Ainsi, après l'arrêt des trolleybus ER100 dans l'agglomération en juillet 1999, suivi de l'abandon officiel du projet de retour de ce mode en octobre 2002, puis la décision prise par le SMTC de ne plus démonter des sections de lignes aériennes en dehors d'opérations très ponctuelles, le retour du trolleybus à Grenoble est annoncé d'ici quelques années. C'est aussi un couronnement pour

l'action de nos amis de l'ADTC qui n'ont eu de cesse, depuis cet abandon, de ressasser tout l'intérêt de ce mode de transport électrique.

LYON > TCL **

Intermodalité

Keolis, qui exploite le réseau TCL grâce à son antenne locale récemment renommée « Keolis Lyon » (ex-SLTC, Société Lyonnaise des Transports en Commun), est main dans la main avec la SNCF, qui la détient à 45,3%... Vous avez dit compliqué ? Non, au contraire ! En terme d'intermodalité entre réseau de transports en commun et réseau TER, cela devrait accélérer les choses pour enfin offrir aux lyonnais leur « ticket unique » qu'ils attendent avec impatience.

Un accord devrait intervenir en septembre prochain entre les deux entités, qui veulent mettre en commun leurs bases de données informatiques afin d'améliorer l'information des voyageurs en périodes dégradées.

En matière d'intermodalité « pure », il s'agit d'une simple volonté politique à affirmer, même si techniquement, l'harmonisation des titres de transport ne peut se faire aussi facilement qu'on le souhaiterait.

Une harmonisation qui tarde pourtant à arriver et qui permettrait un bond en avant des transports publics.

Tunnelier

Lors de la construction de la ligne de métro D entre 1985 et 1987, un tunnelier avec bouclier en bentonite fut employé afin de traverser le Rhône et la Saône. L'utilisation de ce bouclier fut une première mondiale et les travaux de percement, une prouesse technique. Afin de l'immortaliser, le plateau du tunnelier a été conservé et exposé sur une stèle en contrebas du pont de la Guillotière. L'agglomération ayant décidé l'aménagement des berges et considérant le déplacement de l'engin trop onéreux, il a été découpé sur place et mis à la ferraille ! Cette décision est bien regrettable : ce morceau de tunnelier représentait incontestablement un hommage à l'innovation technique et valait sur le plan esthétique nombre de ces « œuvres » improbables qui parsèment nos ronds-points.

■ Réseau Métro

Ligne A

Le prolongement de cette ligne de « Laurent-Bonnevay » à « Carré-de-Soie » nécessite des déviations de réseaux qui sont aujourd'hui achevées. Le premier coup de pioche symbolisant le démarrage des travaux de génie civil a été donné début juillet. Les travaux vont durer un an et demi pour une mise en service commerciale prévue en septembre 2007.

Ligne C

La rénovation des rames à crémaillère de la ligne C a débuté. Elle est réalisée par la SAFRA à Albi. La première rame est actuellement en cours de traitement. Il faut compter 3 mois de travaux par rame.

Stations

La fermeture d'accès des stations se poursuit à un bon rythme et depuis le 9 mai 2005, la station Laurent-Bonnevay est ainsi dotée de portillons. La station Hôtel-de-Ville est à ce jour équipée, de même que Masséna qui fut la première.

■ Réseau Tramways

T1 : prolongement

Pour les amateurs, voici quelques informations complémentaires concernant le prolongement de 1,8 km à Montrochet intervenu le 15 septembre dernier et évoqué dans **RU63**.

Le premier tramway a parcouru le cours Charlemagne dès le 30 juin. Après la période d'essais et les marches à blanc, le prolongement a été officiellement inauguré le 15 septembre vers 11h respectivement à l'aide des rames n°843, 844 et 815, la mise en service commerciale intervenant à 14h.

Cette mise en service n'entraîne pas de restructuration des lignes de bus du secteur qui conservent en itinéraire définitif l'itinéraire qu'elles avaient durant les travaux.

T1 : Liaison T1/T3

Le tronçon de ligne compris entre Part-Dieu et IUT-Feyssine a été neutralisé du 16 juillet au 26 août dernier et remplacé par un service de bus. Cette interruption a permis la mise en place des appareils de voie aux abords de la station « Thiers-Lafayette » nécessaires aux futures jonctions de service avec la future ligne T3. La mise en place d'un aiguillage californien après la station Part-Dieu, a nécessité la suspension totale du trafic sur la ligne dès 20h, la même opération se répétant le 26 août à l'occasion du démontage de l'appareil provisoire.

Pour les déplacements entre Part-Dieu / Vivier Merle et La Doua / IUT-Feyssine, un service de bus relais a donc été mis en place avec une fréquence d'un départ toutes les 15 minutes, ce qui est tout de même assez faible.



Agora line de substitution du tramway entre l'IUT-Feyssine et Part-Dieu.

© François ARNAUD



La rame est prête à repartir vers Perrache.
© François ARNAUD

T1/T2 : Pont Gallieni

Sur les lignes **T1** et **T2**, le platelage en bois du pont Gallieni n'aura pas résisté aux véhicules 4X4 qui « s'amusaient » à l'emprunter de jour comme de nuit. Il a donc été totalement démonté.

T3

La plate-forme a été réalisée sur le site de l'ancienne gare de « L'Est » et les voies ont été posées. Au niveau de l'ancienne gare de Villeurbanne, les travaux de terrassement ont également bien progressé. Il en va de même dans le secteur de la Poudrette.

La nouvelle ligne (dite LEA) devrait être inaugurée le 8 décembre 2006 et ce, à l'occasion de la Fête de la Lumière.

T3 : Dépôt Majolan

Situés à proximité du futur terminus de LEA, au beau milieu de la zone industrielle de Meyzieu, les travaux de construction du centre de remisage des tramways de la ligne T3 sont bien entamés. On peut déjà voir le bâtiment où seront garées les rames à partir de 2006, ainsi que les voies d'accès qui sont déjà posées. Des bus réformés de la Poudrette ont été transférés ici, suite au manque de place avec l'emprise des travaux du secteur du Carré de Soie. Le centre de remisage devrait être inauguré quelques semaines avant l'inauguration du 8 décembre 2006.

T4

Ce projet de ligne, devant relier la Part-Dieu aux Minguettes, est entré dans la phase d'études préliminaires. Dans un premier temps ne sera réalisée que la section Jet-d'Eau Mendès France/Les Minguettes dont l'insertion ne présente pas de difficultés particulières. La section Jet-d'eau/Part-Dieu nécessite des études plus poussées sur les deux scénarii possibles : soit un passage à l'est de la voie ferrée avec construction d'un viaduc en avancée sur la voie ferrée au droit de la Manufacture des Tabacs, soit un passage à l'ouest de la voie ferrée sur le boulevard des Tchécoslovaques, ce qui nécessite de reprendre l'ensemble des trémies nombreuses sur cette voie à très forte circulation. Dans les deux cas, le coût est très important et

ne peut être pris en charge qu'à moyen terme en raison des nombreux projets déjà engagés.

■ Réseau TCSP/trolleybus

Lignes C1 (Part-Dieu/Caluire) et C2 (Part-Dieu/Rillieux)

Les travaux de voirie afin d'implanter le site propre des futures lignes de trolleybus C1 et C2 ont débuté depuis octobre à Caluire, en particulier place Foch, au débouché de la Montée-des-Soldats.

Quelques aménagements préliminaires sont en cours pour libérer l'emprise du site propre sur le boulevard Jules-Favre et le boulevard des Belges. L'essentiel des travaux, y compris l'électrification, sera réalisé au premier semestre 2006 pour une mise en service d'un premier tronçon entre la Part-Dieu et la Cité Internationale en septembre. **C1** pourrait être terminée en 2007 et **C2** fin 2008.

Ligne C3 (Saint-Paul/Vaulx-en-Velin)

Les travaux d'électrification de la section Laurent-Bonnevay/Vaulx-en-Velin Les Grolières (actuelle ligne de bus **51**) sont programmés pour cette fin d'année 2005. Actuellement, des tests de priorités aux carrefours principaux de la ligne **1** sont réalisés sans modification physique et le couloir à contresens va être intégralement refait en dalles béton de la place Grand-Clément au square Jussieu.

■ Réseau bus/trolleybus (exploitation)

Ligne 1

Du 22 au 26 août en raison de travaux, la ligne **1** a été exploitée en articulés thermiques. Des articulés PR118 et PR180.2 des dépôts Audibert et Perrache ont été envoyés en renfort au dépôt de la Soie.

Pleine Lune Mermoz

C'est officiel, la deuxième ligne de nuit sera en service dès septembre, elle reliera les Terreaux à Mermoz-Pinel en passant par les Cordeliers et Grange-Blanche.

■ Réseau bus/trolleybus (Matériel)

Trolleybus

Les trolleybus de la ligne **44** se font toujours attendre. Initialement prévu pour juillet 2005, le retour des trolleybus de cette ligne risque bien d'être encore repoussé au mois de juin 2006. En effet, la suspension du trafic trolley était due à des travaux en gare de Vaise qui ont nécessité l'interruption de la ligne aérienne. Ces travaux sont terminés, mais voilà que se profilent deux événements importants : la destruction par implosion et par grignotage de deux barres de logements à La Duchère et le réaménagement de la grande rue de Vaise.

Le trolleybus passant actuellement sous l'une de ces barres, on peut comprendre que la ligne aérienne devra être déposée, de même on veut bien admettre que les travaux de réaménagement de la grande rue de Vaise puissent être tout aussi gênants. Mais nous pensons savoir que les Cristalis sont dotés d'une autonomie et qu'ils ont un système d'emperchage automatique performant, alors, il est étrange tout de même que l'on ne s'en serve pas !

La forte indisponibilité des Cristalis a nécessité de renforcer les affectations des lignes **4** et **18**. Nous résumons la répartition actuelle du parc par ligne dans un tableau.

LYON - Répartition des trolleybus Cristalis			
Lignes	Types	Nb	Séries
1	ETB 18	26	1901 à 1926
4	ETB 12	11	1815 à 1825
11	ETB 12	14	1801 à 1814
13	ETB 12	15	1856 à 1869
18	ETB 12	18	1837 à 1855

En fait, le parc disponible n'est que de 11 voitures (1826 à 1836) qui sont garées à La Soie et sont engagées sur les lignes **1** et **11** en complément. Il faut au moins 15 standards et 4 articulés pour équiper la ligne **44** (13 + 3 en ligne), donc en l'état actuel, il est insuffisant.

Pour mémoire, une commande est passée pour l'acquisition de 34 ETB 18 destinés à l'équipement des lignes fortes **C1** (18 voitures), **C2** (10 voitures) et **C3** (6 voitures en complément des 26 déjà en service sur la ligne **1**). Les livraisons s'étaleront de septembre 2006 à septembre 2008.

Rénovation

Les opérations de rénovation à mi-vie des Agora de la série 2500 sont terminées. C'est au tour des 44 voitures standard de la série 2700 et des 12 articulés série 1000 de passer à l'atelier central. Cette opération va se dérouler sur l'année 2005. Les immobilisations en résultant et les renforts mis en place sur les lignes 25 et 28 dont le trafic est perturbé par les travaux de T3 (LEA), ont justifié l'affectation de plusieurs R312 au dépôt des Pins : 3378, 3380, 3017, 3018 et 3440.

Dépôt de la Soie

Des travaux vont être engagés au niveau du dépôt de La Soie pour le remisage des Cristalis standard, la remise couverte actuelle devant servir au remisage des Cristalis articulés de la ligne 1 et des futures C1 et C2.

MONTELIBUS > MONTELIBUS °

Réseau

Alors que dans **RU63** (p.38) nous vous informions des modifications intervenues sur le réseau depuis septembre 2004, le réseau a subi de nouvelles d'importantes restructurations depuis le 29 août dernier. De deux lignes, assez complexes, le réseau de cette ville de 31.000 habitants passe au nombre de cinq.

La nouvelle ligne **1** reprend la desserte du sud assurée auparavant par la **2**, et vice-versa pour le nord. Les deux lignes principales sont cadencées à la demi-heure. Trois lignes supplémentaires sont créées. Nous résumons le nouveau réseau dans un tableau.

Les tronçons de lignes départementales intégrés au réseau, dénommés « Ruban Jaune », ne subissent par contre aucun changement.

Au premier trimestre 2006 est prévue la mise en place d'un transport à la demande pour les PMR.

Parc

En 2006, est prévu l'acquisition de 6 véhicules neufs (dont un midibus) fonctionnant grâce à des énergies propres.

Nous vous en tiendrons informés dès que possible. En attendant, retrouvez en rubrique « Parcs », l'ensemble de la flotte montelibusienne.

MONTELIBUS - Réseau urbain MONTELIBUS	
Lignes	Destinations
1	Pracomtal Louis-Chaix / CC. Soleil-Levant
2	Montlouis (et Chabrillan) / La Rochelle-Les Clées
3	Le Meyrol-Sarda / Chapelle de Gournier
4	Charles-de-Gaulle / Hôpital
5	Charles-de-Gaulle / Les Combes

OYONNAX > DUOBUS °

Réseau

Situé dans le massif du Jura, mais dans le département de l'Ain, Oyonnax est le siège d'une petite agglomération de 34.000 habitants surtout connue pour sa spécialité industrielle : la plasturgie et ses principaux dérivés comme la lunetterie, ou encore le jouet.

La « Communauté de Communes d'Oyonnax » est l'autorité organisatrice du réseau dont le nom commercial est DUOBUS. Auparavant l'AO était le district urbain d'Oyonnax (DUO) ayant donné ce nom commercial. Le réseau, fonctionnant du lundi au samedi, est composé de 3 lignes résumées dans un tableau.

Toutes ces lignes passent à la gare SNCF où est installée l'agence commerciale. Les correspondances sont synchronisées. Il existe également quelques services spéciaux (desserte de Mons certains jours, des cimetières à la demande ou desserte de Groissiat le jeudi matin - depuis mai 2004).

L'exploitant est la SETUO (Société d'Exploitation des Transports Urbains d'Oyonnax), filiale de Keolis créée le 1^{er} novembre 2003. Auparavant ce réseau était exploité par Urbest, également filiale de Keolis, exploitant plusieurs réseaux dans le Jura et basée à Besançon. 11 personnes sont employées par la SETUO. Malgré sa petite taille, ce réseau est plutôt bien équipé et utilise des technologies à la pointe pour améliorer son exploitation.

Oyonnax - Réseau DUOBUS		
Lignes	Destinations	Fréquences
1	Bellignat / Arbent	30 min (60min samedi)
2	Saint-Exupéry / Orme	30 min
3	Geilles / Arbent	30/60 min (60min samedi)

Parc

Les véhicules reçus en 2004 sont tous à plancher bas et munis de vitrages athermiques. Tous les véhicules sont équipés de radio pour la régulation.

L'état du parc en février dernier vous attend en rubrique « Parcs ».

Billettique

La billettique est sans contact (de fourniture ERG) pour les abonnements (mensuel ou annuel illimité) et les « carnets » de 10 ou 25 voyages et 20 voyages scolaires avec validation systématique. Les tickets unités sont édités par le chauffeur sous la forme de tickets de caisse.



Informations

Vous considérez que les infos de « 60 jours » sont incomplètes ou n'abordent pas assez votre réseau favori ?

Alors, pas une minute à perdre : envoyez-nous vos compléments d'infos ! Nous nous ferons un plaisir de les publier.

SAINT-ETIENNE > STAS *

Tramway

Pendant l'interruption de la ligne de tram, les deux stations de Carnot ont été réaménagées par la construction d'une seule station sécurisée en lieu et place de la station « Gare Carnot » et « Place Carnot ».

Réseau

L'Agglomération vient de lancer un appel d'offres afin d'améliorer la vitesse commerciale par des aménagements sur les carrefours à feux tricolores. D'après l'AO, les diminutions projetées sont de 9 minutes sur l'actuelle ligne **1**, 6 minutes sur la **6**, 8 minutes sur les lignes **7/12**, 8 minutes sur la ligne **11** et 10 minutes sur la **26**.

Quant au nouveau réseau prévu lors de la mise en place de la 2^{ème} ligne de tram, celui-ci reste à l'heure actuelle très mystérieux. On sait que les bus devraient désertier le centre-ville avec des rabattements sur le tram. Par contre dans le Gier, une ligne est en projet pour la desserte des communes de Génilac, Saint-Joseph et Saint-Martin-la-Plaine au départ de Rive-de-Gier. Un bus devrait partir toutes les demi-heures de Rive-de-Gier vers une des trois communes qui seront desservies en alternance. Pour information, cette ligne apparaît en pointillé avec la mention lignes en projet sur le nouveau plan du réseau de Saint-Chamond.

Fréquentation

De septembre 2004 à avril 2005, le réseau a enregistré une hausse de sa fréquentation de 5% alors que l'on tablait plutôt sur une baisse de 10%. Ce sont les lignes 6, 26, 27 et 41 qui ont dopé la fréquentation. Par contre, à partir de mai 2005, la baisse prévue s'est manifestée avec même 40% en juin.

Carburant

La STAS carbure à l'Eaudiez. Depuis 2004, quinze bus de la vallée du Gier roulent à l'Eaudiez, carburant qui permet une réduction de 40 à 50% des émissions de particules.

VILLEFRANCHE-SUR-SAONE > STAV *

Parc

L'agglomération caladoise poursuit le renouvellement de sa flotte de bus standard, avec cette année l'acquisition d'un GX327, dernier né de la gamme Heuliez. Il a été mis en service à la rentrée de septembre.

En outre, le parc de minibus a été renouvelé et étendu pour faire face à la montée en puissance de la navette de centre-ville et du service de transport à la demande « Créabus ». Il compte désormais 6 véhicules Citroën Durisotti de 20

places. Retrouvez en rubrique « Parcs » l'état de parc réactualisé.



Le GX327 n° 30 à proximité de la gare routière, en septembre 2005
© Jérôme GIMEL

VOIRON > TPV *

Parc

Avec beaucoup de retard, un midibus Scania Midicity a été mis en service sur la ligne **3**. Ce retard (*relire nos précédentes éditions*), s'explique par les délais d'homologation, ce véhicule étant nouveau en France. Il est carrossé par l'espagnol CARSA, filiale de Castrosua.



Autres régions

Retrouvez des informations dans une prochaine édition pour les régions suivantes :

Champagne-Ardenne et Nord-Pas-de-Calais



AG 280 T n°01 à l'arrêt Koren Markt le 20-11-2005

© Yann MENOIRET



Motrice Bombardier n°3001 en essais

© Yann MENOIRET



Motrice Bombardier n°3001 en essais

© Yann MENOIRET



Genève, le convoi inaugural de la ligne 15, le 15 décembre 2004

© Lionel BREITMEYER

L'actualité des réseaux étrangers

Par nos correspondants

► Autriche

SALZBURG > SVB

Trolleybus

Salzburg, patrie de Mozart, est une agglomération de 150.000 habitants principalement connue pour son festival de musique. Le réseau de transports n'est pratiquement exploité qu'à l'aide de trolleybus. Les 8 lignes électrifiées (72 km) sont parcourues par 80 trolleybus dont 54 surbaissés. D'ici la fin 2005, 9 km supplémentaires viendront étoffer l'offre et l'achat de 17 nouveaux trolleybus est programmé pour 2007. Les quelques autobus présents encore au parc constituent la réserve.

Fin septembre, le réseau a fêté les 65 ans de son réseau de trolleybus. A cette occasion, les gestionnaires ont arrêté définitivement l'exploitation des...autobus !

La population aime et demande des trolleybus. Mieux, les habitants des nouveaux quartiers ont le sentiment qu'ils font réellement partie de l'agglomération seulement lorsqu'ils sont reliés par ceux-ci. La ville considère que les lignes aériennes représentent un plus pour la clientèle en marquant la présence du transport publique dans le tissu

► Belgique

ANTWERPEN (ANVERS) > DE LIJN

Tramways

De petites fissures ont été décelées dans le châssis de certaines motrices Hermelijn. Pour éviter des dégâts plus importants, les gestionnaires ont décidé de renvoyer à tour de rôle toutes les motrices de la première génération en Allemagne, afin que le constructeur Bombardier procède aux réparations qui s'imposent.

GENT (GAND) > DE LIJN

Trolleybus

Les trolleybus gantois ont été remis en service le 15 octobre dernier. Ils ont repris possession de leur garage initial au dépôt Gentbrugge, à la place des articulés qui ont rejoint le remisage annexe installé sous le viaduc de l'autoroute.

BRUXELLES > STIB

Tramways

Partie de l'usine Bombardier de Bruges le 7 septembre dernier, la première rame « Flexity Outlook », la 3001, est arrivée sur le réseau de la capitale belge dans la nuit. Déchargée à l'atelier central d'Haren, elle a été transférée le 13 septembre au dépôt de Woluwe et garée sur une des voies du musée MTUB afin d'être officiellement inaugurée le lendemain. La 3001 préfigure une série de 49 rames de 32 mètres, une commande supplémentaire de 22 véhicules ayant été signée. A cette série, viendra se rajouter la livraison de 19 rames de 43 mètres (série 4000).

Autobus

Le nouveau dépôt d'autobus Vandermeeren à Molenbeek ayant remplacé celui de la rue Vandermeeren démolie il y a peu, a été baptisé « garage Jacques-Brel ». En effet, en plus d'un hommage au célèbre chanteur d'origine bruxelloise, le père de ce dernier possédait une fabrique à proximité immédiate de l'ancien dépôt de tramway de la rue de Bonne, dépôt qu'il ne faut pas confondre avec celui, voisin, de la rue d'Enghien, toujours en service.

WALLONIE > TEC

Autobus

Dans un contexte de forte concurrence, la firme Irisbus a remporté un contrat pour la fourniture de 73 véhicules de type Citelis pour la SRWT. Ces autobus seront équipés de rampe UFR et d'une ventilation mécanique forcée, le poste conducteur l'étant par une climatisation spécifique. 60 véhicules sont destinés au TEC Charleroi, les 13 restants l'étant pour le TEC Brabant Wallon.

La SRWT a récemment lancé un nouvel appel d'offres pour la fourniture de 233 autobus répartis en quatre lots. Irisbus Benelux s'est porté candidat avec son Citelis.

► Grande-Bretagne

LONDON > LONDON-UNITED

Routemaster

Après avoir définitivement abandonné la ligne 13 (le 21 octobre dernier) et la ligne 38 (le 28 octobre), le dernier *double-deckers* de type Routemaster de l'opérateur TRANSDEV a effectué son dernier voyage le 9 décembre 2005 et ce, sur la ligne 159.

► Italie

BOLOGNA > ATAC

Trolleybus

Dans le cadre de son projet de réseau avec trolleybus guidé, le réseau ATAC a passé commande de 49 véhicules de type Civis produits par le groupement Irisbus/Siemens.

► Suisse

BERN > BERNMOBIL

Parc

Le réseau veut mettre en service courant 2007 des Volvo 7700A-CNG qui fonctionneront au bio-gaz. Il est question de 32 véhicules qui doivent arriver avant d'importants travaux sur la place de la gare, qui impliqueront quelques remplacements temporaires de lignes de tramways. Considérant que les 11 trolleybus FBW datent de 1974, on peut raisonnablement comprendre qu'ils seront alors remplacés par ces nouveaux autobus ; idem pour les 5 Volvo. Ne devrait donc rester qu'un parc de 20 Swisstrolley pour les lignes 11, 12 et 20, mais jusqu'à quand ?

GENEVE > TPG

Tramway

Le chantier du tramway vers Meyrin se prépare : la première étape doit commencer au début 2006 pour une mise en service prévue en 2007.

Un autre chantier plus proche se prépare : le renouvellement des rails dans la rue de la Corraterie, avec élargissement de l'entrevoie. Afin de permettre une déviation des convois par le boulevard Georges-Favon, les aiguilles au carrefour quai de la Poste/rue du Stand ont été modifiées durant les mois d'été.

Liaison ferroviaire

En projet depuis... 1912, la liaison entre les gares de Cornavin et Eaux-Vives se concrétise. Le premier coup de pelle a été officiellement donné le 20 septembre dernier. Ce projet consiste à réunir les réseaux ferrés suisse et français en une liaison Genève/Annemasse, en reliant les tronçons existants Genève-Cornavin/Carouge-Bachet pour les CFF et Annemasse/Genève-Eaux-Vives pour la SNCF. 6 stations viendront ponctuer l'itinéraire entre les deux villes, donnant à cette ligne un caractère autant international, que régional, interurbain, mais aussi urbain. Les premiers travaux concernent actuellement la création d'un nouveau quai à Cornavin. Puis l'allongement sur 250 mètres de la voie 1 nécessitera le ripage sur 4,5 mètres de la salle de sports d'une école. Ce premier chantier, qui durera un an, prévoit aussi la reconstruction d'un pont.

LAUSANNE > TL

Trolleybus

6 autobus berlinois sont venus temporairement aider les TL suite au retrait momentané des trolleybus bimodes (relire **RU63**). Les 26 trolleybus articulés ont été parqués dans un hall des câbleries de Cossonay où le constructeur, Neoplan, doit apporter de nombreuses modifications. Un bureau de sécurité allemand ainsi que des techniciens de la RATP sont venus faire une expertise globale de ces véhicules. On espère une remise en service pour la fin de cette année.

Un réseau, des dépôts



Vue extérieure du dépôt, à l'intersection des rue Dedieu et d'Alsace

© Nicolas CHEMINOT

TCL > Lyon > Le Dépôt Alsace

Par Nicolas CHEMINOT et Marc KHALDOUNE

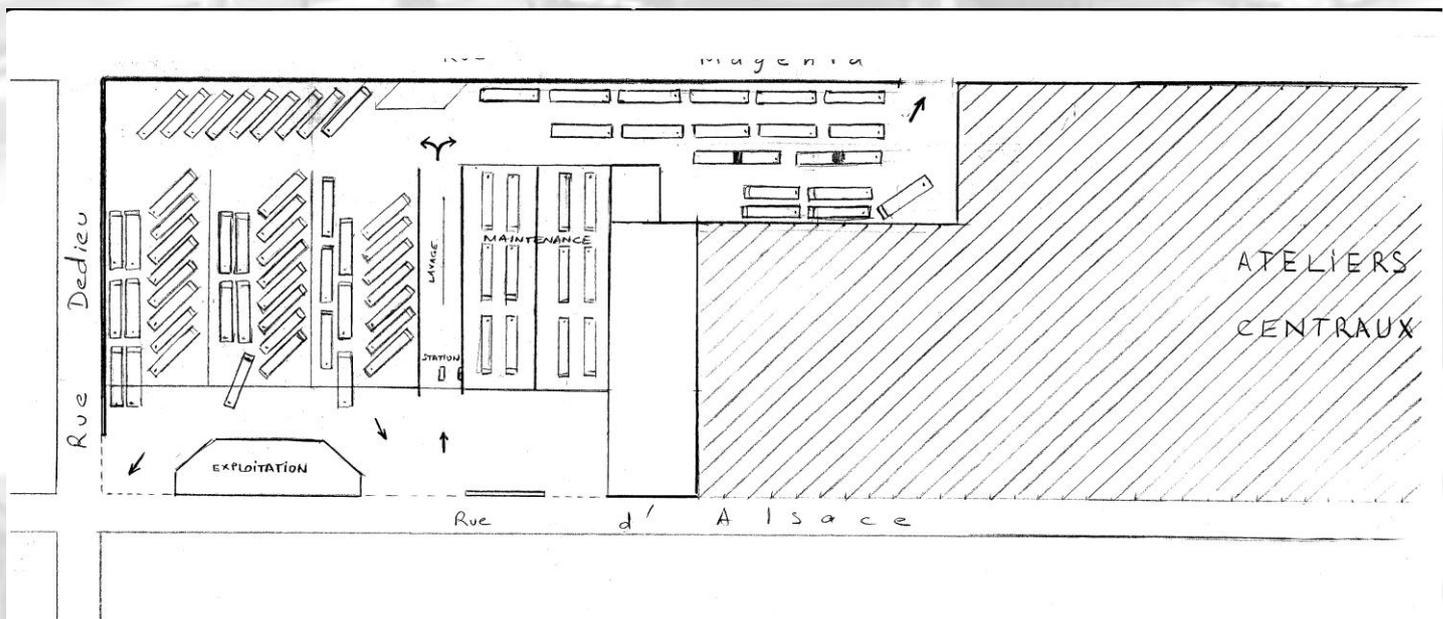


Schéma de remisage

© Nicolas CHEMINOT

Itinéraire...

Après avoir visité le dépôt de Caluire, quittons le calme des rues pavillonnaires pour nous rendre dans un quartier animé.

Descendons la montée de la Boucle et, après avoir traversé le Rhône, longé les immeubles cossus du boulevard des Belges qui bordent le parc de la Tête d'Or, laissons l'ancienne gare des Brotteaux et franchissons la limite de Lyon ; nous voici place des Charpennes (important point de correspondance bus/métro/tram).

Un peu plus loin, en retrait du cours Emile Zola, voici le dépôt d'Alsace.



Le PR180-2 n°2156 de la ligne-relais Tram dans le campus de la Doua
© Marc KHALDOUNE, août 2003

Un peu d'histoire

Situé au 21 rue d'Alsace à Villeurbanne, contigu aux ateliers centraux (avec lesquels il occupe un îlot entier entouré des rues Dedieu, Magenta et Anatole France) et voisin de l'Unité Spécialisée Electricité (USEL), regroupant les services des installations fixes et des lignes aériennes, ce dépôt a été construit en 1899.



Vue du dépôt depuis l'entrée rue d'Alsace
© Nicolas CHEMINOT

Comme pour Parmentier les bâtiments sont classés. Ce sont d'ailleurs les plus anciens du réseau. Agrandi vers

1913, il a abrité une usine à vapeur de production d'électricité.

Transformé en 1955 pour recevoir des trolleybus, il a hébergé de 1956 à 1980 ceux des lignes 3 (actuelle 1), 7 et 11.

La fermeture du dépôt Parmentier en 2001 et le transfert de la ligne 4, lui a permis de renouer avec la traction électrique.



Le PR100-2 n°3244 sur un service scolaire à la Croix Rousse
© Marc KHALDOUNE, juin 2004

Alsace a exploité deux des plus grosses lignes du réseau : la 3, conjointement avec Saint-Simon, et la 7, avec Perrache.

La célèbre ligne 7 « Perrache-Cusset » a été une des plus fortes lignes urbaines de France où se succédaient jusqu'à 45 voitures en heures de pointe (services partiels compris, l'intervalle de passage descendait en dessous de la minute).



R312 n°3026 sur les quais de Saône
© Marc KHALDOUNE, juin 2004

Les matériels remisés

Motrices Buire avec remorque, Baume et Marpent puis rames Marcinelle ont marqué l'époque tramway.

Passée provisoirement à l'autobus en 1954 avec des Berliet PLR-8 et PBR-10, la 7 reçut en 1956 les premiers trolleybus VA3B2 (qu'elle gardera jusqu'en 1968).

Par la suite, la 3 a elle aussi été dotée de VA3B2. En 1979 sont arrivés les ER100 (3916 à 3955) des lignes 3 et 11 (nouvellement ré-électrifiée et mutée des Pins). L'année suivante les trolleybus ont migré à la Soie.

Côté autobus, le dépôt d'Alsace a hébergé les Chausson ASH « nez de cochon » de la ligne 27 ainsi que des Berliet PCR, PLR et PBR.

En 1968, la ligne 7 a été équipée des premiers autobus articulés français, les Berliet PH12/180 livrés en 2 séries, l'une de 24 et l'autre de 12 exemplaires.

Ce matériel, particulièrement malcommode pour les conducteurs et inconfortable pour les voyageurs (qui le surnommèrent bêtaillère), a été retiré du service le jour de la mise en service de la ligne A du métro, le 2 mai 1978. Avec ce matériel disparurent les derniers receveurs.



L'Agora-Line E3 n° 1448 sur la ligne 58 à Sathonay
© Marc KHALDOUNE, juin 2004

Suivirent ensuite, les SC10 des lignes 16, 26 (mutée de Perrache et disparue en 2001 avec la mise en service du tram T1), 27, 37, 41 et également les PR100MI puis PR100.2 des lignes 58, 59 (ex58B) et 70 (ex 40B).



L'Agora-S n° 2712 à Cordeliers, ligne 27
© Marc KHALDOUNE, janvier 2005

En 1980 le transfert au nouveau dépôt de la Soie des lignes 3, 7 (devenue Bonnevey / Cité St-Jean), 11, 16 et 37 a donné de l'air à un site saturé.

Aujourd'hui

Depuis, les services ont été progressivement étoffés et l'extension du parc qui en résulte (avec l'utilisation d'une dizaine d'articulés) a conduit les responsables à organiser le remisage dans deux cours annexes aménagées à ciel ouvert dans l'enceinte de l'Unité Spécialisée.

Une entrée a été aménagée rue d'Alsace et deux sorties, l'une rue d'Alsace et l'autre rue Anatole France.

Le remisage entièrement couvert sur le site est organisé en épi et en files indiennes pour les véhicules sortant les premiers.

Les Cristalis évoluent en mode thermique à l'intérieur du dépôt. Ils en sortent rue Magenta où se trouvent des cônes d'emperchage qui leur permettent de fonctionner en mode électrique.

Aujourd'hui Alsace emploie 172 conducteurs, gère un parc de 81 véhicules et exploite 8 lignes irriguant principalement le nord de l'agglomération lyonnaise de Neuville-sur-Saône et Sathonay-Camp à Rillieux-la-Pape, en passant par Fontaines-sur-Saône et Caluire ainsi que les territoires plus denses de l'avenue de Saxe et de Villeurbanne.

Ce dépôt est également chargé d'exploiter la navette de remplacement tramway entre Charpenne et la Doua, lors d'incidents ou de travaux.

Dépôt Keolis-Lyon Alsace Nomenclature des lignes exploitées	
4	Jean-Macé / Cité Internationale
27	Cordeliers / Charpenne / Laurent-Bonnevey
41	Part-Dieu / Caluire Chemin-Petit
58	Bellecour / Rillieux / Sathonay-Camp
58^E	Laurent-Bonnevey / Rillieux (par autoroute)
59	Part-Dieu / ZI Caluire / Rillieux / Vancia
59E	Part-Dieu / Rillieux
70	Part-Dieu / Fontaines / Neuville

Dépôt Keolis-Lyon Alsace Affectations des véhicules au 1 ^{er} mars 2005			
Lignes	Matériels	Nb	N° de parc
4	ETB12	11	1815 à 1825
27	Agora-S	10	2706 à 2715
41	Agora-line	7	3946 à 3952
58	Agora-line	11	1401 à 1411
	PR180.2	7	2151 à 2156
58E	R312	1	3018
59	Agora-line	10	1306 à 1315
59E	R312	7	3025 à 3031
70	R312	5	3032 à 3036
	PR180.2	2	2157 et 2158
SpX	R312	9	3116 à 3119, 3177 à 3181
	PR180.2	1	2150
Total :	81 véhicules à l'effectif du dépôt		

Rubrique coordonnée par Patrick KIRSTETTER

► A noter...

Aussi minimales soient-elles, toutes vos informations sont importantes.

Même si vous n'êtes pas un « accro » des matériels, ayez le réflexe de nous faire parvenir le résultat de vos observations au hasard de vos visites.

La compilation de ces informations nous permet de compléter et vérifier notre base de données, indispensable à la rédaction de votre revue.

Envoyez le fruit de vos recherches uniquement par courrier (ou e-mail) à Patrick KIRSTETTER.

N'oublions pas que notre association sert avant tout à mutualiser nos diverses informations, et n'oubliez pas que nous publions uniquement ce que l'on nous fait parvenir !

L'équipe éditoriale.

► Etats de parc complets

AURILLAC > STABUS Parc en juin 2005 (source Michaël DIETRICH)

Matériels	N°	Immats.	N° châssis	Mse. Sce
3 minibus				
Master	904	2690 HA 15		07/90
Jumper		2551 HN 15		
Maxirider		435 WT 15 ?		
23 standards				
PR100-2	851	4288 GN 15	VF6PS08A1PX100467	10/85
	852	5070 GN 15	VF6PS08A1PX100468	11/85
	871	1596 GR 15	VF6PS08A1PX101288	04/87
	881	4883 GR 15	VF6PS08A1PX101862	05/88
PR112	941	9433 HB 15	VF6PS08A1PX104585	11/94
	942	9624 HB 15	VF6PS08A1PX104584	11/94
	951	2667 HD 15	VF6PS08A1PX104873	11/95
	961	2945 HE 15	VF6PS08A1PX104989	09/96
	962	5381 HE 15	VF6PS08A1PX105016	11/96
	971	8263 HF 15	VF6PS08A1PX105087	11/97
	R312-3p	891	5168 GT 15	0304
901		4006 GW 15	0739	07/90
911		5976 GX 15	1237	06/91
912		7029 GY 15	1101	03/91 ex-démo RVI
922		2405 GZ 15	1972	10/92
R312-2p	931	4646 HA 15	2612	09/93
Agora-2p	981	9755 HG 15	11858	10/98
Agora-line-2p	021	9596 HM 15	00000023	02/02
	022	1165 HP 15	00000103	11/02
	031	6931 HP 15	00000243	03/03
	032	7489 HQ 15	00000387	12/03
	041	1481 HR 15	00000465	04/04
	051	5126 HS 15	00000654	02/05
Total:		26 véhicules		

COLOMIERS (sources Jérôme BONATO et Jean-Claude LABORDE)

Matériels	Immats.	N° châssis	Mse. Sce	Observations
17 standards				
SC10U-444D	933 SM 31	653306	15/03/77	ex-SEMVAT n°7705
	2097 SF 31	652636	28/04/76	ex-SEMVAT n°7620

COLOMIERS (suite)

Matériels	Immats.	N° châssis	Mse. Sce	Observations
SC10R-044	430 UC 31	VF6SC10U000001658	14/12/82	ex-SEMVAT n°8224
	437 UC 31	VF6SC10U000001660	14/12/82	ex-SEMVAT n°8226
	5834 UC 31	VF6SC10U000001694	19/01/83	ex-SEMVAT n°8231
	8228 UF 31	VF6SC10U000001910	29/08/83	ex-SEMVAT n°8323
	4498 UG 31	VF6SC10U000001987	29/08/83	ex-SEMVAT n°8347
	7883 UP 31	VF6SC10U000002364	24/09/84	ex-SEMVAT n°8430
	7894 UP 31	VF6SC10U000002367	24/09/84	ex-SEMVAT n°8432
	225 BBS 31	VF6SC10U000003829		ex-RATP n°3941
SC10R-444D	309 BCS 31	VF6SC10U000003709		ex-RATP n°3851, ex-SEMVAT n°7525
	410 VC 31	VF6SC10U000002734	09/09/85	ex-SEMVAT n°8505
	413 VC 31	VF6SC10U000002735	09/09/85	ex-SEMVAT n°8506
R312-3p *	9110 VL 31	VF6SC10U000003273	02/10/86	ex-SEMVAT n°8624
	42 BLJ 31	VF9PS06B100000353		ex-RATP n°5088
	280 BNP 31	VF9PS06B100002219	04/1993	ex-RATP n°5735
	767 BNQ 31	VF9PS06B100002114	1993	ex-RATP n°5670
2 autocars				
S45	3758 VD 31			Hors-service
Temsa Safari	734 BKD 31			
Total:	19 véhicules			

* Concernant ces R312, lire nos petites annonces !

FORBACH > FORBUS (source Gilles LENHARD)

Matériels	Immats.	N° châssis	Mse. Sce	Observations
3 minibus				
Sprinter	405 AME 57	WDB9044631P991410	10/08/00	
	49 BHE 57	WDB9046631R338030	10/03/05	
VW LT-46	678 BKF 57	WV1ZZZ2DZ5H029574	26/08/05	
14 standards				
PR100-2	2609 XQ 57	VF6PS08A1PX102924	17/07/90	
	6676 VX 57	VF6PS08A1PX101823	17/03/95	Occas. 26/04/88
S215SL	1609 YZ 57	VF912900000300481	09/09/94	
	4673 ZB 57	VF912900000300493	20/12/94	
	4674 ZB 57	VF912900000300494	20/12/94	
	3571 ZS 57	VF912900000300552	29/10/96	
	3576 ZS 57	VF912900000300553	29/10/96	
A500B	747 ADZ 57	YE250000N65M28955	27/10/98	
O405N-GNV	576 AKP 57	WEB35748413084607	24/03/00	Ex-démo 08/04/98
S315NF	548 AVR 57	WKK62740113001514	17/05/02	
	553 AVR 57	WKK62740113001515	17/05/02	
	165 AXW 57	VF962710120300549	19/11/02	
	971 BAR 57	VF962740130300256	30/07/03	
	987 BFH 57	VF962740140300308	23/09/04	
3 autocars				
S315UL	769 AEN 57	VF932500000300210	16/12/98	Ligne 30
	317 AGC 57	VF932500000300224	18/05/99	Forbach / Sarrebrück
	981 AMC 57	VF932500000300324	02/08/00	
Total:	20 véhicules			

FORBACH > FORBUS parc affrétés (source Gilles LENHARD)

Matériels	Immats.	N° châssis	Mse. Sce	Observations
FEDERSPIEL (Petite-Rosselle)				
S53RX	3935 VV 57			
S215UL	9857 YY 57	VF917900000300571	12/08/99	Occasion: 01/09/94
S315UL	736 AHD 57	VF932500000300239	19/08/99	
	72 AHG 57	VF932500000300240	26/08/99	
	69 AHG 57	VF932500000300241	26/08/99	
S215SL	4598 ZL 57	VF912900000300532	27/02/01	Occasion: 20/02/96
	3291 ZN 57	VF912900000300549	28/08/01	Occasion: 13/05/96
S315NF	510 AWK 57	VF962740120300205	11/07/02	
	415 AXX 57	VF962710120300546	25/11/02	
	417 AXX 57	VF962710120300547	25/11/02	
	422 AXX 57	VF962710120300548	25/11/02	
	731 AYG 57	VF935300000300040	06/01/03	Occasion: 16/01/98

FORBACH > FORBUS parc affrétés (suite)

Matériels	Immats.	N° châssis	Mse. Sce	Observations
SCHONN & BRULLARD (Freyding-Merlebach)				
S315NF	441 AYJ 57	VF962710120300550	14/01/03	
	442 AYJ 57	VF962710120300551	14/01/03	
BRIAN-SOCHA (Grosbliedestroff)				
T815CL	769 AEN 57	VF932500000300210	16/12/98	Ligne 30 Forbach/Sarrebrück
Total affrétés : 15 véhicules				

MONTELIBAR > MONTELIBUS Parc en septembre 2005 (source Gilles PLUET)

Matériels	N° de parc	Immatriculations	Observations
3 midibus			
MG50	10	5083 VA 26	01/10/96
GX77H	14	5959 WA 26	2001 13/07/93
	15	5963 WA 26	2001 02/08/93
6 standards			
PR100-2	11	5025 VS 26	2000 06/07/87 (Face AV-SAFRA)
	12	5026 VS 26	2000 23/09/87 (Face AV-SAFRA)
R312	21	6752 SQ 26	10/01/90
	22	1557 SW 26	19/09/90
	23	647 TC 26	27/12/91
	24	7443 WV 26	2004 05/03/93 (ex-RATP n°5766)
Total : 9 véhicules			

MOULINS > MAYBUS Parc en juillet 2005 (sources Michaël DIETRICH et Frédéric GIANA)

Matériels	N°	Immats.	N° châssis	Mse. Sce	Obs.
3 minibus					
Master	225	386 TC 03		10/03/89	
	233	5918 TW 03		31/08/04	
Sprinter0611	228	5657 TJ 03		14/09/01	
22 standards					
PR100-MI	206	8516 RW 03	VF6PS05A1PD101437	11/08/82	réserve inactive
	208	8518 RW 03	VF6PS05A1PD101436	11/08/82	Réformé (au dépôt)
	214	7668 SF 03	VF6PS05A1PD105295	21/04/82	Ex-RATP n°4044
PR100-2	201	5787 RW 03	VF6PS08A1PX102915	29/06/90	
	202	5787 RW 03	VF6PS08A1PX102914	29/06/90	
	203	5787 RW 03	VF6PS08A1PX102913	29/06/90	
	204	5787 RW 03	VF6PS08A1PX102916	29/06/90	
	212	4970 SA 03	VF6PS08A1PX103482	08/11/91	
PR112	217	9841 SJ 03	VF6PS08A1PX105438	14/10/94	
A600	213	6563 SF 03	22914	11/08/93	Ex-démonstration
	218	4678 SM 03	22915	02/09/94	Ex-démonstration
GX317-2p	219	3269 SY 03	VJ1PS09B400011623	03/08/98	
	220	3268 SY 03	VJ1PS09B400011622	03/08/98	
	222	9306 TA 03	VJ1PS09B400012383	27/05/99	
A320-2p	221	959 SZ 03	28713	28/10/98	
	223	7435 TB 03	YE232000M67M60302	01/09/99	
	224	7432 TB 03	YE232000M67M60303	01/09/99	
	227	6263 TE 03	YE232000M67M60307	26/06/00	
New-A320-2p	229	274 TN 03	61265	19/09/02	
	230	8897 TN 03	61280	25/07/03	
	231	3694 TS 03	61288	08/01/04	
	232	3695 TS 03	61289	08/01/04	
Total: 25 véhicules					

LA ROCHE-SUR-YON > STY (source Pierre-Marie VAINEAU)

Matériels	N° de parc	Immats.	N° châssis	Mse. Sce
1 minibus				
Sprinter	64	5964 VT 85	WDB9044631P964222	22/06/00
5 midibus				
Cito	65	1965 VY 85	WEB66620013090221	29/01/01
GX117-L	66	2966 WP 85	VJ1GX586H4L000140	11/04/03
	67	967 WV 85	VJ1GX586H4L000466	05/01/04
	75	9975 XA 85	VJ1GX586H4L000547	20/10/04
	76	9976 XA 85	VJ1GX586H4L000548	20/10/04

LA ROCHE-SUR-YON > STY (suite)

Matériels	N° de parc	Immats.	N° châssis	Mse. Sce
14 standards				
GX217	15	315 TY 85	YV3R5A517VA000564	30/01/97
	16	1316 TY 85	YV3R5A51XVA000705	30/01/97
	17	8317 VB 85	YV3R5A515WA001097	18/11/97
	18	8318 VB 85	YV3R5A513WA001096	19/11/97
GX317	85	5385 WF 85	VJ1PS09B400000051	05/09/94
	86	5100 TR 85	VJ1PS09B400000299	26/02/96
	87	5200 TR 85	VJ1PS09B400000300	26/02/96
	88	388 TY 85	VJ1PS09B400000550	30/01/97
	89	2289 VJ 85	VJ1PS09B400011865	18/11/98
	90	2290 VJ 85	VJ1PS09B400011866	18/11/98
	91	5291 VJ 85	VJ1PS09B400011867	03/12/98
	92	3621 VQ 85	VJ1PS09B400012768	07/12/99
	93	9440 VR 85	VJ1PS09B400012835	17/03/00
	94	4300 WM 85	VJ1PS09D100000234	30/12/02
Total:	20 véhicules			

VILLEFRANCHE-SUR-SAONE > STAV (source Jérôme GIMEL)

Matériels	N° de Parc	Mse. Sce	Immats.
6 minibus			
Citroën / Durisotti	24	2000	2559 WK 69
	71	2004	2731 ZZ 69
	72	2004	2734 ZZ 69
	73	2004	2742 ZZ 69
	74	2004	2751 ZZ 69
	75	2004	2764 ZZ 69
4 midibus			
GX 117	17	1999	1553 VY 69
	18	2000	6385 WS 69
	25	2001	4548 XT 69
GX 117 L	26	2001	4542 XT 69
11 standards			
R 312	04	1992	8390 QP 69
	05	1993	21 RK 69
	06	1993	8745 RH 69
	07	1994	9644 RP 69
	08	1994	2399 RT 69
PR 112	14	1996	7514 ST 69
GX 317	16	1998	9615 VG 69
	27	2002	6265 YL 69
	28	2003	30 YY 69
	29	2004	6769 ZR 69
GX 327	30	2005	630 AEY 69
Total:	21 véhicules		



Moulins : le PR100 MI n° 214 sur la ligne 6

© Michaël DIETRICH



Forbach : un S315NF au dépôt

© Yves LE CHANU

► Etats de parc sommaires

BOURGOIN-JALLIEU/L'ISLE-D'ABEAU > SERUS (réseau **RUBAN**) - Parc en février 2005 (source Gilles LENHARD)

Matériels	Nb	N° de parc
1 minibus		
Master	1	72 (Bus à la carte)
9 midibus		
MG36	1	1259
MG50	1	1244
GX117	4	1257, 1258, 1270, 1273
GX117-L	3	1520 à 1522
32 standards		
PR100-MI	1	1242
PR100-2	12	503, 509, 1235, 1236, 1238, 1239, 1248, 1249, 1507 à 1509, 1512
GX107	1	501
R312	4	1243, 1246, 1247, 1254
Agora	5	1256, 1260, 1261, 1267, 1268
Agora-line	9	1262 à 1266 (+ 4 véhicules ex-St Avold)
Total :	42	véhicules au parc

CAEN > CTAC (réseau **TWISTO**) Parc au 29 août 2005

Matériels	Nb	N° de parc
6 minibus		
Jumper	3	51 à 53
Boxer	2	71, 72
Master	1	281 (ex-Bus verts)
4 midibus		
GX117	4	91 à 94
97 standards		
PR100-2	1	Bus-Info
GX107	10	175, 177, 180 à 187
R312	31	401 à 431
GX317	25	101 à 103, 111 à 132
Agora	21	451 à 471
New-A330-3p	9	201 à 209
50 articulés		
GX187	20	379 à 398
GX417	20	301 à 320
Agora-L-3p	7	321 à 327
New-AG300	3	341 à 343
5 autocars		
S53RX	1	282 (ex-Bus verts)
Tracer	4	283 à 286 (ex-Bus verts)
24 tramibus		
TVR	24	501 à 524
Total :	186	véhicules

DIJON > STRD (Réseau **DIVIA**) Parc au 9 juin 2005 (source Laurent HUBERT)

Modèles	Nb	N° de parc
14 minibus		
Citroën C25	1	C25
Renault Master	5	R13 à R16, T35
Citroën Jumper	1	NA2
Mercedes O609D	1	M1
Mercedes O413	1	NA3
Minibus divers	2	NA4, NA5
Microbus Gruau	3	Dont H01, H02
119 standards		
GX107	1	10 (Bus-info)
A500-3p	28	507 à 534
A500B-3p *	3	535 à 537 à disposition de Cariane (ligne 22)
A300-3p	34	201 à 229 + 230 à 234 à disposition de RCO (lignes 23 et 24)
A330-3p	21	235 à 255
New-A330-3p	1	256
New-A330-GNV-3p	26	258 à 271 (+12 en cours de réception)
GX317-3p	5	409 à 413

DIJON > STRD (Réseau **DIVIA**) Parc au 9 juin 2005 (suite)

Modèles	Nb	N° de parc
92 articulés		
GX187	8	375 à 379, 394 à 396
AG700	66	701 à 766
AG300	7	301 à 307
Agora-L	11	364 à 374
Total :	225 véhicules	

* Les A500B ont une caisse de A300

MONTARGIS > STAM (réseau **AMELYS**) Parc septembre 2005 (source Gilles LENHARD)

Matériels	Nb	N° de parc
9 minibus		
MG19	4	1 à 4
Master	5	5 à 9
28 standards		
SC10R-044	7	21 à 27
SC10R-444D	4	68, 69, 71, 72
R312-3p	12	31 à 42
Agora-3p	5	43 à 47
Total	37 véhicules	

MONTBELIARD > CTPM Parc septembre 2005 (sources Gilles LENHARD et Claude DRUON)

Matériels	Nb	N° de parc
4 minibus		
Master	3	150, 813, 814
Boxer	1	1817
5 midibus		
GX117	5	1701 à 1705 (ex-659 à 663)
58 standards		
PR100-2	11	7, 8, 10 à 18
R312	4	30 à 33
GX317-3p	3	34 à 36
Agora-3p	7	1301 à 1307 (ex-37 à 43)
GX217-GNV	15	2101 à 2115 (ex-44 à 58)
GX317-GNV	3	2302 à 2304
Volvo-7000-GNV	10	2201 à 2210
GX327	5	1401 à 1405
21 articulés		
SG219-SL	2	113, 114
PR180	2	121, 122
PR180-2	2	120, 1902
GX187	12	124 à 135
AG700	3	160 à 162
Total	88 véhicules	



Dijon : Van Hool A500 n° 527 du réseau Divia au dépôt

© Laurent HUBERT



Montbéliard : l'Agora-S n° 39

© Lionel BREITMEYER

diaporama

MONTBELIARD > affrétés CTPM Parc septembre 2005 (sources Gilles LENHARD et Claude DRUON)

Matériels	Nb	Immatriculations
MONTS-JURA		
GX107	2	8395 XK 25, 1897 XX 25
Agora-S	2	9952 XY 25, 454 XZ 25
JEANNEROT		
S130SL	1	521 VY 25
S215SL	2	7006 WB 25, 874 WD 25
MOUCHET		
A300	1	6856 XY 25
KUNEGEL		
Agora-S	1	7492 GY 25
Total affrétés	9 véhicules	

OYONNAX > DUOBUS Parc février 2005

Matériels	Nb	N° de parc
3 minibus		
Sprinter	2	42009, 42010 (lignes 2 et 3)
Boxer Urbox-Durissotti	1	1704 (ligne 3)
4 midibus		
A508	2	1717, 1718 (réserve)
GX117	2	47020, 47021 (ligne 1)
Total	7 véhicules	

Un autre Boxer identique (n° 1730) et un A508 plus ancien (n° 1395) ont été sortis du parc et sont en vente.

SAINT-MALO > SAINT-MALO BUS Parc en août 2005 (source David LE PAUTREMAT)

Matériels	Nb	N° de parc
22 standards		
SC10R	3	28, 29, 31
GX107	1	41
S215SL	8	51 à 58
GX217-2p	4	42 à 45
GX317-2p	6	46 à 49, 61, 62
Total :	22 véhicules	

► **Etats de parc partiels**

AMIENS > SEMTA (réseau **AMETIS**) (source Sylvain MAITREHENRY)

Standards							
Scania Omnicity-3p *				N° de série commençant par YS2N4X2000184			
121	9697 WP 80	7527	23/07/04	124	9691 WP 80	7530	23/07/04
122	9694 WP 80	7528	23/07/04	125	9699 WP 80	7531	23/07/04
123	9696 WP 80	7529	23/07/04				
Scania Omnicity-3p				N° de série commençant par YS2N4X2000184			
131	742 WX 80	9003	30/08/05	132	740 WX 80	8932	29/08/05

* les caractéristiques des n°121 à 125 annulent et remplacent celles publiées dans **RU63** (p.47)

AVIGNON > TCRA (source Gilles PLUET)

Midibus							
GX117				N° de série commençant par VJ1GX586H4L			
92582	34 YC 84	000660	25/07/05	92584	63 YC 84	000662	25/07/05
92583	23 YC 84	000661	25/07/05	92585	22 YC 84	000663	25/07/05

BELFORT > CTRE (source Gilles LENHARD)

Standards							
GX327				N° de série commençant par VJ1PS09D1000			
H14	8406 GY 90	01028	25/07/05	H15	8408 GY 90	01029	25/07/05

CAEN > STAC (réseau **TWISTO**) (source Martial LEROUX)

Minibus							
Master				N° de série commençant par VF1NDEL52096			
281 9092	7098 XB 14	9578 <i>ex-Bus Verts</i>	22/11/99				
Standards							
New-A330				N° de série commençant par YE232002B75M6			
206	4741 YG 14	1746	26/03/04	208	4723 YG 14	1748	26/03/04
207	4715 YG 14	1747	26/03/04	209	4732 YG 14	1749	26/03/04
Autocars							
S53RX				N° de série commençant par VF6S53R000000			
282 2877	8148 TV 14	6044 <i>ex-Bus Verts</i>	03/07/90				
Tracer				N° de série commençant par VF6R332A10000			
283 7637	4172 VM 14 <i>ex-Bus Verts</i>	0523 <i>ex-Bus Verts</i>	01/07/93	285 7340	8508 WY 14	3279 <i>ex-Bus Verts</i>	14/06/99
284 7408	7128 WE 14	1813 <i>ex-Bus Verts</i>	04/07/96	286 7911	9203 XM 14	0595 <i>ex-Bus Verts</i>	02/07/01

COLMAR > TRACE (source Gilles LENHARD)

Midibus							
GX117				N° de série commençant par VJ1GX586H4C			
160	9974 YQ 68	000637	25/05/05				
Standards							
Agora-GNV-3p				N° de série commençant par VNEPS09B5003			
161	136 YS 68	00270	12/07/05	163	135 YS 68	00272	12/07/05
162	134 YS 68	00271	12/07/05				

LAON > TUL (source Jean-Pierre DUPONCHELLE)

Midibus							
GX117				N° de série commençant par VJ1GX586H4C			
56	3936 XJ 02	000570	24/10/04	57	6003 XP 02	000664	14/09/05
Standards							
Agora-3p				N° de série commençant par VF6PS09B4000			
52	7361 WC 02	10488	07/10/99 1997	53	6194 WJ 02 7032 TA 69	10054	30/08/00 19/07/96
Agora-line-3p				N° de série commençant par VNEPS09D2000			
55	9377 WY 02	00011	01/02/03				



LE HAVRE > CTPO (réseau **BUS-OCEANE**) (source Jean-Pierre DUPONCHELLE)

Standards							
Citaro-3p				N° de série commençant par WEB628045106			
500	781 XW 76	00010	01/08/05	504	783 XW 76	00014	01/08/05
501	778 XW 76	00011	01/08/05	505	773 XW 76	00015	01/08/05
502	774 XW 76	00012	01/08/05	506	775 XW 76	00016	01/08/05
503	780 XW 76	00013	01/08/05				
Articulés							
Citaro-G-3p				N° de série commençant par WEB628243106			
200	792 XW 76	00005	01/08/05	203	790 XW 76	00008	01/08/05
201	787 XW 76	00006	01/08/05	204	794 XW 76	00009	01/08/05
202	789 XW 76	00007	01/08/05				

LE MANS > SETRAM (sources Frédéric GIANA et Jean-Pierre DUPONCHELLE)

Standards							
Agora-GNV-3p				N° de série commençant par VNEPS09B5002			
651	8152 VW 72	00006	07/01/00	660	8166 VW 72	00015	07/01/00
652	8153 VW 72	00007	07/01/00	661	4627 WC 72	00150	08/02/01
653	8154 VW 72	00008	07/01/00	662	4626 WC 72	00185	08/02/01
654	8155 VW 72	00009	07/01/00	663	4625 WC 72	00186	08/02/01
655	8156 VW 72	00010	07/01/00	664	4624 WC 72	00187	08/02/01
656	8158 VW 72	00011	07/01/00	665	4621 WC 72	00188	08/02/01
657	8162 VW 72	00012	07/01/00	666	4619 WC 72	00199	08/02/01
658	8164 VW 72	00013	07/01/00	667	4616 WC 72	00200	08/02/01
659	8165 VW 72	00014	07/01/00	668	4615 WC 72	00201	08/02/01
Agora-GNV-E3-3p				N° de série commençant par VNEPS09B5003			
669	3921 WN 72	00074		677	3931 WN 72	00116	30/12/02
670	3921 WN 72	00074	30/12/02	678	3932 WN 72	00125	30/12/02
671	3922 WN 72	00103	30/12/02	679	3933 WN 72	00126	30/12/02
672	3923 WN 72	00105	30/12/02	680	3937 WN 72	00128	30/12/02
673	3925 WN 72	00107	30/12/02	681	3938 WN 72	00129	30/12/02
674	3926 WN 72	00112	30/12/02	682	3940 WN 72	00131	30/12/02
675	3928 WN 72	00113	30/12/02	683	6541 WT 72	00198	20/01/04
676	3930 WN 72	00114	30/12/02				

Attention ! Ces caractéristiques annulent celles publiées dans **RU60** (p. 40)

METZ > TCRM (source Yves LE CHANU)

Minibus							
Jumper Noventis-200				N° de série commençant par VF7ZCPMNC1753			
0561	64 BHV 57	6233	27/04/05	0563	943 BHV 57	9076	27/04/05
0562	63 BHV 57	7778	27/04/05				
Standards							
Agora-line-2p				N° de série commençant par VNEPS09D2003			
0501	623 BKC 57	00012	12/08/05	0503	620 BKC 57	00042	12/08/05
0502	614 BKC 57	00016	12/08/05	0504	617 BKC 57	00065	12/08/05
Articulés							
Agora-L-3p				N° de série commençant par VNEPU09D1003			
0541	598 BKC 57	00011	12/08/05	0545	604 BKC 57	00121	12/08/05
0542	599 BKC 57	00064	12/08/05	0546	605 BKC 57	00132	12/08/05
0543	600 BKC 57	00076	12/08/05	0547	596 BKC 57	00143	12/08/05
0544	603 BKC 57	00097	12/08/05	0548	610 BKC 57	00148	12/08/05

MONTARGIS > STAM (réseau AMELYS) (source Gilles LENHARD)

Standards							
Agora-3p				N° de série commençant par VNEPS09B4002			
43	7471 XD 45	00051	11/05/00	44	7631 XL 45	00556	15/05/01
Agora-3p				N° de série commençant par VNEPS09D1000			
45	8212 XT 45	00364	02/05/02	47	2464 YJ 45	00810	07/04/04
46	3849 YC 45	00576	28/05/03				

MONTBELIARD > CTPM (source Gilles LENHARD)

Standards							
GX327				N° de série commençant par VJ1PS09D1000			
1401	9484 YQ 25	00574	27/05/05	1404	9488 YQ 25	00580	27/05/05
1402	9498 YQ 25	00584	27/05/05	1405	9485 YQ 25	00587	27/05/05
1403	9482 YQ 25	00576	27/05/05				
Standards							
GX317-GNV				N° de série commençant par VJ1PS09B5003			
2301*	4717 YH 25	00295	23/02/04	2303	4714 YH 25	00296	23/02/04
2302	4713 YH 25	00297	23/02/04	2304	4711 YH 25	00298	23/02/04

* Le GX317-GNV n°2301 a été détruit par incendie suivi d'explosion le 1^{er} août 2005

MONTBELIARD > Affrétés CTPM (source Gilles LENHARD)

Standards					
Agora MONTS-JURA			N° de série commençant par VF6PS09B4000		
9952 XY 25	12474	11/09/02 30/04/99	454 XZ 25	12442	13/09/02 30/04/99
Standards					
Agora KUNEGEL			N° de série commençant par VF6PS09B4000		
7492 GY 90	12624	08/07/05 03/09/99			

PARIS > RATP (source Daniel CROSNIER)

Standards																							
Renault Agora-S-2p						BV : ZF 4139.006.595						N° de série commençant par VF6PS09B4000											
2660	11893	24/11/98	2664	11897	18/11/98	2668	11901	12/11/98	2672	11905	19/11/98	2661	11894	26/10/98	2665	11898	05/11/98	2669	11902	17/11/98	2673	11906	19/11/98
2662	11895	26/11/98	2666	11899	03/11/98	2670	11903	19/11/98	2674	11907	17/11/98	2663	11896	30/10/98	2667	11900	09/11/98	2671	11904	04/12/98	2675	11908	17/11/98
Renault Agora-S-2p						BV : VOITH 851.3						N° de série commençant par VF6PS09B4000											
2676	11909	18/11/98	2677	11910	18/11/98	2678	11911	26/11/98															
Renault Agora-S-2p						BV : ZF 4139.006.595						N° de série commençant par VF6PS09B4000											
2679	11918	24/11/98	2681	11920	25/11/98	2683	11922	27/11/98	2685	11924	26/11/98	2680	11919	24/11/98	2682	11921	26/11/98	2684	11923	26/11/98	2686	11925	30/11/98
Renault Agora-S-2p						BV : VOITH 851.3						N° de série commençant par VF6PS09B4000											
2687	11926	30/11/98	2719	12005	14/12/98	2751	12052	15/01/99	2783	12099	15/02/99	2688	11927	01/12/98	2720	12006	14/12/98	2752	12053	20/01/99	2784	12100	04/01/99
2689	11928	19/11/98	2721	12007	14/12/98	2753	12054	27/01/99	2785	12101	04/01/99	2690	11929	19/11/98	2722	12008	14/12/98	2754	12055	31/12/98	2786	12102	04/01/99
2691	11930	19/11/98	2723	12043	04/01/99	2755	12056	11/02/99	2787	12103	04/01/99	2692	11931	19/11/98	2724	12009	14/12/98	2756	12057	11/02/99	2788	12133	15/02/99
2693	11942	19/11/98	2725	12010	16/12/98	2757	12058	12/02/99	2789	12134	15/02/99	2694	11942	19/11/98	2726	12011	28/12/98	2758	12059	16/02/99	2790	12135	15/02/99
2695	11944	19/11/98	2727	12012	16/12/98	2759	12060	17/02/99	2791	12136	15/02/99	2696	11945	19/11/98	2728	12013	04/01/99	2760	12061	12/02/99	2792	12153	15/02/99
2697	11946	19/11/98	2729	12014	14/12/98	2761	12062	16/02/99	2793	12154	15/02/99	2698	11947	19/11/98	2730	12044	16/12/98	2762	12063	05/02/99	2794	12155	15/02/99
2699	11948	19/11/98	2731	12015	21/12/98	2763	12064	03/02/99	2795	12156	15/02/99	2700	11949	19/11/98	2732	12016	21/12/98	2764	12065	27/01/99	2796	12157	15/02/99
2701	11950	03/12/98	2733	12017	14/12/98	2765	12075	03/02/99	2797	12158	15/02/99	2702	11951	24/11/98	2734	12027	14/12/98	2766	12076	28/01/99	2798	12159	15/02/99
2703	11964	04/12/98	2735	12028	11/01/99	2767	12077	05/02/99	2799	12160	15/02/99	2704	11965	14/12/98	2736	12029	15/01/99	2768	12078	29/01/99	2800	12161	15/02/99
2705	11966	01/12/98	2737	12030	11/01/99	2769	12079	04/02/99	2801	12162	15/02/99	2706	11967	04/12/98	2738	12031	14/01/99	2770	12080	10/02/99	2802	12176	15/02/99
2707	11968	14/12/98	2739	12032	11/01/99	2771	12081	28/01/99	2803	12177	15/02/99	2708	11969	23/11/98	2740	12033	12/01/99	2772	12082	02/02/99	2804	12178	15/02/99
2709	11970	14/12/98	2741	12034	12/01/99	2773	12083	29/01/99	2805	12179	15/02/99	2710	11971	26/11/98	2742	12035	12/01/99	2774	12084	02/02/99	2806	12180	15/02/99
2711	11972	01/12/98	2743	12036	11/01/99	2775	12085	06/03/99	2807	12181	15/02/99	2712	11973	02/12/98	2744	12037	12/01/99	2776	12086	28/01/99	2808	12182	15/02/99
2713	11974	26/11/98	2745	12038	12/01/99	2777	12087	23/02/99	2809	12183	03/02/99	2714	11975	23/11/98	2746	12039	12/01/99	2778	12088	10/02/99	2810	12184	03/02/99
2715	11976	26/11/98	2747	12040	14/01/99	2779	12095	25/02/99	2811	12185	08/02/99	2716	11977	02/12/98	2748	12041	14/01/99	2780	12096	08/02/99	2812	12186	10/02/99
2717	11984	03/12/98	2749	12042	20/01/99	2781	12097	09/02/99															
2718	12004	23/11/98	2750	12051	15/01/99	2782	12098	04/02/99															

VERDUN > CGFTE-CONNEX (réseau TIV) (sources Claude DRUON et Gilles LENHARD)

Standards							
Citro-2p				N° de série commençant par VF962800XD03			
7903	2256 RP 55	00047	22/03/04	7905	2268 RP 55	00047	22/03/04
456	305 CNA 91	(ex-Meyer)	27/10/99	455	312 CNA 91	(ex-Meyer)	27/10/99
7904	2267 RP 55	00048	22/03/04	7906	2269 RP 55	00047	22/03/04
457	898 CNA 91	(ex-Meyer)	28/10/99	64	6626 MW 52	(ex-St-Dizier)	15/02/00

Rubrique coordonnée par Raymond STREIT



Tickets spéciaux

Poursuivons notre plongée dans le monde des Esitériophiles grâce à Jean Claude DEBERGUE...

Ci-contre, le titre spécial émis à l'occasion des 10 ans du Métrobus de Rouen.

Rubrique de l'Esitériophile

Actuellement, c'est une bonne période pour se lancer dans la collection des titres de transports. Les tickets sont de plus en plus attrayants, par le format « ISO - carte bleue » adopté par de plus en plus de réseaux. Ce qui permet d'avoir de beaux visuels qui mettent en valeur l'image de marque des Sociétés exploitantes. Naturellement, cela concourt à notre plus grande joie de collectionneur.

- **RATP - (PARIS) :** du 16/2 au 31/3/05 - 10 millions de tickets au « Détail » ont été émis avec la surcharge « PARIS 2012 Ville Candidate » la RATP étant partenaire pour les ex-futurs J.O. Il existe 2 types de tickets : le pré-imprimé vendu dans les autobus et le thermique des distributeurs automatiques. Si certains collectionneurs désirent ce ticket, envoyez-moi une enveloppe timbrée et je me ferai un plaisir de vous l'offrir. Le 21 Juin pour la « Fête de la musique » deux tickets ont été émis comme les années précédentes, l'un par RATP, l'autre par SNCF-RATP .



- **CUB - (BORDEAUX) :** Grandiose émission depuis Mars 2005 d'une série de 21 cartes magnétiques numérotées dont les visuels sont tous différents. Cette émission est dite « Culturelle » (mention sur le côté gauche : commande CUB et Ministère de la Culture)

chaque ticket comporte une photo de Bordeaux et villes avoisinantes, ainsi qu'une question (exemple ticket n°1 : Si les immeubles pouvaient se déplacer, où iraient-ils ?). La réponse se trouve sur le ticket. Les tickets sont de 5 ou 10 voyages, 7 jours ou 1 jour de Découverte. A ma connaissance il n'y a pas de ticket Mensuel ni de Tarif Réduit. C'est une série passionnante à découvrir mais difficile à obtenir en totalité ; sauf si l'on séjourne à Bordeaux.



- **STAR - (RENNES) :** une émission de deux PASS évènementiels : « Pass FIESTA » valable du 21/6 au 14/7/04 et « Pass de NOËL » valable du 1/12 au 31/12/04, bénéficiant de tarifs préférentiels. Nouveaux tickets de la série classique dont les appellations ont été modifiées en Juin 2004: « Züüla » est réservé pour les jeunes de moins de 20 ans - « Tüüva » pour les étudiants de 20 à 27 ans - « Itinöa » pour les usagers de 27 à 65 ans et enfin « Sensöa » pour + de 65 ans. Ces dénominations seraient-elles bretonnes ? C'est avec plaisir si un



breton pouvait éclaircir notre lanterne à ce sujet, nous l'en remercions à l'avance.



Rennes

- **CAM - (MONACO) :** Emission d'une carte magnétique événementielle « Week-End Absolutement MONACO » -- les 11 et 12/9/2004 ; c'est assez exceptionnel pour le transport dans la Principauté. Nouvelle carte les 2 et 3/04/2005 « week-end absolutement MONACO ». En fait, il s'agit d'un week-end « commercial » qui associe l'ensemble des commerces et la CAM de la Principauté. Durant deux jours vous pouvez vous déplacer en autobus en effectuant les voyages que vous désirez.



Monaco

- **TCAR - (ROUEN) :** Métrobus a fêté ses 10 ans d'exploitation en émettant une carte magnétique d'1 voyage - « le 17 Décembre 2004 mon métro a 10

ans ». Nous avons droit en prime sur le ticket à un charmant sourire d'une jeune fille, ce qui est rare sur les tickets .



Rouen

- **TRANS FENCH - (THONVILLE) :** le minibus du centre ville « le THI'BUS » bénéficie d'un ticket spécial. (offert par Raymond STREIT).



Thionville

Si vous découvrez un ticket événementiel ou un nouveau visuel, ayez la gentillesse de nous en avertir, en nous adressant un scan ou le ticket directement (ce que nous préférons).

Nous vous rembourserons le prix du ticket s'il est neuf ainsi que le port.

J-Claude DEBERGUE - 14 Bis Bld POINCARÉ - 92380 GARCHES ou jcdebergue@wanadoo.fr.

A l'avance, nous vous remercions de votre participation.

► Annonce

Recherche photos, kits et maquettes

Je recherche :

- Maquette au 1/43^e des Renault R312 et Mercedes Citaro pour tranformation ;
- Kit MAP au 1/43^e du S45 ;
- Photos bus et cars Chausson et bus et cars Renault R 4190, R4191, R4192 et série 4200.

Raymond STREIT - 44 rue Henri BILLOTE - 57070 ST JULIEN LES METZ - Tél. 03 87 75 66 63.

L'ÉQUIPE DE FPTU



Merci de ne pas oublier que ceux qui font vivre FPTU et Réseaux Urbains sont des bénévoles.

Les adresses et numéros de téléphone mentionnés ci-dessous correspondent à des coordonnées personnelles. Aussi, soyez respectueux des rares moments de vie privée de chacun, en privilégiant si possible les messages e-mail et le courrier.

Conseil d'administration

Président	Trésorier	Secrétaire	Administrateurs	
Nicolas CAPON 9 rue Denis Papin 91270 VIGNEUX-SUR-SEINE fptu@free.fr	Christophe DECAUX 29, rue des Terres au Curé 75013 PARIS fptu@free.fr	Pierre-Marie VAINÉAU Vice-Président Jean-Michel BOUTILLEZ	François ARNAUD Arnaud BOUSEZ Nicolas CAPON Franck DELVAL Olivier DELESTRADE Claude DRUON	Thierry GAREL Dominique GUIBERT Patrick KIRSTETTER Benjamin WEYER Jean-P. ZIMMERMANN

Photothèque et Fonds Documentaire

Vous souhaitez faire don à l'association de clichés ou de documents ? Vous contribuerez ainsi à enrichir le fonds mutuel de documentation de FPTU, qui sert à illustrer Réseaux Urbains. Prenez contact avec :

Photothèque	Fonds Documentaire
Christophe DECAUX 29, rue des Terres au Curé - 75013 PARIS fptu@free.fr	Poste vacant

Le Coin des Associations

ASPTUIT

Nos amis toulousains ont demandé officiellement au SMTC de pouvoir acquérir un SC10R-044 pour enrichir leur collection.

D'autre part, un accord de principe a été formulé par Connex Toulouse afin d'établir une convention de partenariat. Connex prendrait en charge l'entretien du SC10U-PF en échange d'une mise à disposition par l'association du véhicule musée pour certaines manifestations.

La présentation de ce même véhicule musée, proposée pour le dernier salon du GART, n'a malheureusement pas été retenue par les organisateurs.

TCA

Excellente nouvelle pour nos amis niçois : le Conseil Régional de PACA a versé sur le compte des TCA la somme de 8.600 € de subvention afin de permettre à nos amis de rapatrier la PCC marseillaise TB18 au musée de Breil-sur-Roya. Ce rapatriement a donc été rendu possible grâce aux fonds propres de l'association, à la souscription relayée notamment par Réseaux Urbains, et à cette subvention du Conseil général.

Petites annonces

R312 RATP

Comme vous l'avez découvert dans notre rubrique « 60 jours », plusieurs R312 ex-RATP roulent actuellement sur le réseau de Colomiers. Notre ami toulousain Jérôme BONATO recherche des photos de ces véhicules lorsqu'ils étaient en service sur le réseau parisien. Il s'agit des coquilles **5052**, **5088**, **5670** et **5735**.

Merci d'envoyer ces documents à : Jérôme BONATO, 25 rue Emile Dewoitine (appt. 48), 31200 Toulouse, 05.61.57.99.32 ou 06.64.83.15.36.

URGENT – Article sur Le Mans

La rédaction de **RU** recherche toutes informations (exploitation, matériels, plans) et photographies pouvant enrichir le volet historique d'un article de présentation du réseau mançais, à paraître dans notre prochain numéro, et qui accompagnera le compte-rendu de notre dernière Assemblée Générale.

Envoyez au plus vite vos documents à Patrick KIRSTETTER, qui s'engage à vous les restituer : Patrick KIRSTETTER, 6 rue Paul Belmondo, 93160 Noisy-le-Grand - infos-ru@club-internet.fr



Aurillac : l'Agora-line n°041 rue Jules Ferry, ligne 1
© Michaël DIETRICH, 17 juin 2005



Châlons-sur-Saône : le GX107 3 portes n°874
© Jérôme GIMEL, septembre 2005



Perpignan : un nouveau MAN-Noge paré de la non moins nouvelle livrée
© Michel BOSCH



Saint-Avold : un GX117 pris sur le vif le 25 août 2005
© Gilles LENHARD



Thiers : le Cytios 30 - 758XE63 sur la ligne 1
© Michaël DIETRICH, 13 juin 2005



Photo de groupe pour les visiteurs de l'usine Irisbus

© Lionel BREITMEYER



Le CBM TDU 850S n° 38 du réseau de Laon

© Pierre-Marie VAINEAU



France Passion des
Transports Urbains