n°100
Septembre/Octobre 2011

Le Bimestriel de l'Association France Passion des Transports Urbains

Réseaux Urbains

Événement

Angers : bienvenue aux tramways arc-en-ciel



Numéro 100 !

FPTU France Passion des Transports Urbains

Zone Euro : 8,60 € Suisse : 12,00 CHF Royaume-Uni : 7,90 £

DL : 18.10.11 ISSN : 1283-4459



Angers – Circulation en voie unique rue de la Roë. La rame n°1005 remonte en direction de la place du Ralliement pendant que deux autres sont en station à "Molière", le 26 juin 2011

© *Philippe Némery*



Le GX327 immatriculé AV-614-AC sur la ligne A du réseau lib'bus de Noyon

© *Philippe Mesnigé*



Le Citaro n°1002 du réseau tgl de Longwy de passage rue Saint-Louis, en service sur la "Super Navette"

© *Olivier Meyer*

Le contenu de votre magazine en un coup d'œil

Sommaire

Réseaux Urbains

- Directeur de la publication : Nicolas Capon
- Responsable éditorial : Patrick Kirstetter
- Coordinateur de réalisation : Christophe Decaux

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 06/01/1995, et déclarée sous le n°0912005269 en préfecture d'Évry (91).

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

IBAN : FR04-2004-1010-1238-6396-6D03-369 - BIC : PSSTFRPPSCE

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 partager leurs informations et documentations par le biais du présent magazine.

FPTU organise également, sur proposition de ses adhérents, des manifestations à caractère évènementiel (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, etc.) 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 2011 - UE et Suisse *(autres pays : nous consulter)* **:**

- **Particuliers : 50,00 €**
- **Entreprises : 62,00 €**

Contacter FPTU

Pour tout renseignement, ou pour adhérer à FPTU :

FPTU
c/o Nicolas Capon
14, parc Elisabeth
91000 ÉVRY

Courriel : fptu@fptu.fr - Site Internet : http://www.fptu.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 (**10,40 €** 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 PRÉCY SAINT MARTIN

Courriel : vice-president@fptu.fr

Impression - Routage

Reprographic – Metz (57)

Photos de Couverture

La rame 1003 d'Angers franchit le nouveau pont Confluences

© *Philippe Némery, le 25 juin 2011*

La place du Ralliement et les Angevins retrouvent le tramway

© *Clément Brot (AMTUIR), le 25 juin 2011*

4 **Éditorial**
Par Nicolas Capon

Ligne directe
Retrouvez cette rubrique dans une de nos prochaines éditions

5 **Événement**
Angers :
Bienvenue aux tramways arc-en-ciel

10 **Spécial n°100 : aux origines**
Pourquoi FPTU et Réseaux Urbains *?*
Avant Réseaux Urbains *et* Tram 2000

14 **Spécial n°100 : voyage en 1995**
Petit Digest du numéro 1
du Magazine des Réseaux Urbains

17 **Spécial n°100 : 16 ans de « *RU* »**
Du n°1 au n°100
Quel avenir pour « Réseaux Urbains » ?

23 **60 jours**
L'actualité des réseaux français

44 **Ailleurs…**
L'actualité des réseaux étrangers

45 **Spécial n°100 : un contexte porteur**
Un nouveau paysage institutionnel
pour les transports publics

47 **Spécial n°100 : 16 ans d'évolutions**
Matériels roulants routiers et ferrés
Information des voyageurs et signalétique

51 **Parcs**

54 **Collectionneurs**
Cartes postales et ésitériophilie… originale !

57 **Pôle d'échanges**
Toute l'information associative

Rétro
Retrouvez cette rubrique dans une de nos prochaines éditions

59 **Découvertes**
L'Europe Centrale : première partie
La Hongrie (3)

Éditorial

Le billet de la Rédaction

Réseaux Urbains

Édition et réalisation

Maquette générale	Benjamin Weyer
Responsable d'édition	Yves Le Chanu
Iconographe	David Le Pautremat
Révision et réalisation	Christophe Decaux

Coordinateurs de rubriques

Ligne directe **60 jours** **Ailleurs** **Parcs**	Patrick Kirstetter *assisté par* Nicolas Capon
Pôle d'échanges	Thierry Garel
Technique	*Poste à pourvoir*
Événement **Au fil de la ligne** **Un réseau en bref** **Un réseau à la loupe** **Infrastructures** **Collectionneurs** **Rétro** **Découvertes**	Cahiers thématiques *(parution suivant l'initiative des adhérents)*

Contributions

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

M. Patrick Kirstetter
6, rue Paul Belmondo
93160 NOISY LE GRAND

Courriel :
infos-ru@fptu.fr

Internet

- **Webmestre :** Dominique Guibert

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

http://www.fptu.fr

Vous y trouverez :

- Une présentation de l'association, son histoire, ses objectifs, les modalités d'adhésion ;
- Un descriptif complet du magazine *Réseaux Urbains de France*, ainsi que les sommaires de tous les numéros parus avec un état des stocks pour commande éventuelle ;
- Un annuaire fort complet et régulièrement actualisé de liens vers des sites Internet consacrés aux transports urbains (constructeurs, exploitants, amateurs, etc.) ;
- Un formulaire de contact.

Le calendrier FPTU

Sorties, visites, réunions, assemblées… Retrouvez ici toutes les dates-clés des prochains mois.

- **novembre/décembre :** parution de ***RU***101
- **2 décembre :** date limite de réception des contributions des adhérents pour ***RU***102
- **19 novembre :** réunion du conseil d'administration
- janvier/février : parution de ***RU***102

Par Nicolas Capon

Bon anniversaire à **Réseaux Urbains de France** *! Le magazine que vous tenez dans vos mains fête fièrement son centième numéro. Que de chemin parcouru depuis 1995 me direz-vous ?*

Il s'agit d'un millésime avec une nouvelle maquette conçue par Benjamin Weyer et appliquée de main de maître par Christophe Decaux. Je tiens à les remercier pour ce travail qui donne une apparence toujours plus professionnelle du magazine.

Ce nouveau cap donne l'occasion de faire un point pour comprendre comment est née l'idée d'un bimestriel dédié à l'actualité des transports urbains mais aussi pour mieux aborder l'avenir.

C'est donc un numéro spécial avec un voyage dans le temps qui va vous permettre de découvrir ou de redécouvrir la genèse du magazine, ses évolutions mais aussi parfois ses doutes car la vie est loin d'être un long fleuve tranquille.

En 2011, l'information change. Toujours plus de réactivité, c'est dans l'ère du temps. Si la chasse au « scoop » est parfois un vrai challenge, c'est surtout l'information vérifiée qui fait foi. Si un débat oppose parfois le média papier à Internet, je pense que les deux sont complémentaires mais que des passerelles sont nécessaires.

Comme il a toujours été indiqué, **Réseaux Urbains de France** *a pour but de publier des informations sur des évolutions, des mises en service de nouvelles lignes ou matériels… Chaque numéro « acte » ces informations accessibles à tout un chacun à la Bibliothèque Nationale de France. C'est là une vraie fierté qui montre bien toute la légitimité de ce magazine.*

Ce centième opus est composé des rubriques habituelles mais également d'un dossier spécial sur 16 années d'évolution du secteur du transport de voyageurs. Une fois n'est pas coutume, le dépaysement est à l'honneur avec un voyage en Hongrie avec Thierry Assa.

Je profite de cet éditorial pour vous remercier pour vos contributions et votre fidélité. Nous ne cesserons jamais de le répéter mais **Réseaux Urbains de France**, *c'est une œuvre collective faite par vous et pour vous.*

Bonne lecture de ce ***RU***100 *!*

PAR THIERRY ASSA ET CHRISTIAN BUISSON



Angers – La place du Ralliement vers 1938. Au premier plan, une motrice provenant du réseau de Tours croise une voiture datant des origines du réseau d'Angers. Noter, à l'avant de la première motrice, le phare incliné type STCRP

© *X – Collection Thierry Assa*

Angers
Bienvenue aux tramways arc-en-ciel



Angers – Place du Ralliement toujours, plus de sept décennies plus tard… Le tramway est de retour!

© *Christophe Decaux*

Après Reims le 16 mars, le deuxième nouveau réseau de tramway de l'année 2011 a été inauguré le 25 juin à Angers, qui devient ainsi la 19ème agglomération française dotée de ce mode de transport.

Le tramway fait donc son retour dans la capitale de l'Anjou, 62 ans après sa disparition.

Un peu d'histoire

Angers a eu jadis un petit réseau de tramways qui a comporté jusqu'à six lignes. Après une courte période de gloire, les tramways d'Angers ont connu le triste sort de tous les réseaux français de cette importance. Faisons un retour historique succinct.



Érigné, vers 1905 – Au-delà des Ponts de Cé, les tramways faisaient terminus à Érigné. Sur cette carte très animée, un convoi avec deux remorques ouvertes assure le service
© *Collection AMTUIR*

Le réseau à voie métrique d'Angers comprenait un groupe de lignes urbaines s'étendant sur 14 km, et deux lignes suburbaines de 8 km chacune allant l'une à Érigné via Les Ponts-de-Cé, l'autre à Trélazé via la Pyramide. La mise en service du réseau suburbain s'effectua le 21 mai 1896. Puis l'ouverture des lignes urbaines s'échelonna du 23 août de la même année à 1897.



Les Ponts de Cé, vers 1905 – Stationnement d'une motrice à deux essieux aux Ponts de Cé
© *Collection AMTUIR*

À son apogée, le réseau urbain, centré sur la place du Ralliement, comptait 6 lignes résumées dans le tableau ci-dessous.

ANGERS	Réseau de tramways de 1897 à 1934
Lignes	**Destinations**
1	Ecole du Génie / Place Ney par la rue Vauban
2	Gare Saint-Laud / Route de Paris
3	Gare Saint-Laud / Gare Saint-Serge
4	Place du Ralliement / Place Lyonnaise
5	Place du Ralliement / Route de Nantes
6	Place du Ralliement / La Madeleine

Les deux lignes suburbaines partaient de la place du Ralliement, gagnaient Trélazé par la route de Saumur, et Érigné par la rue Rabelais.

Le service était assuré par trente et une motrices à deux moteurs Sprague de 15 CV, toujours alimentés en parallèle. Douze remorques ouvertes complétaient le parc. Quelques années plus tard, trois motrices et trois remorques supplémentaires avaient été réceptionnées, dont une motrice à essieux radiants. Le parc sera ensuite complété en 1935-1938 de huit motrices Buire, acquises d'occasion à Tours, puis de deux motrices Carel et Fouché récupérées au Mans vers 1946.



Érigné – Motrice Buire acquise d'occasion à Tours, en service sur la ligne d'Erigné en 1946. Ces motrices, au nombre de huit, malgré un vestibulage sommaire des plates-formes étaient complètement obsolètes
© *Cliché Artur, collection Thierry Assa*

Il n'y aura plus aucune livraison de matériel jusqu'à la fermeture des lignes. Seule concession à une modernisation sommaire : les motrices anciennes reçurent un vestibulage des plates-formes…



Angers, rue Voltaire vers 1928 – Après la Grande Guerre, le réseau procéda à quelques améliorations cosmétiques des voitures dont le vestibulage des plateformes. En revanche, l'accès en angle des voitures d'origine fut conservé
© *Collection AMTUIR*

Le matériel d'origine était constitué de motrices et de remorques à deux essieux.

En 1934, une convention avec la ville préconisa la mise sur route d'une partie du réseau. Les lignes subsistantes furent fusionnées en 3 nouvelles lignes :

ANGERS	Réseau de tramways à partir de 1934
Lignes	**Destinations**
1	Vauban / Place Ney
2	Madeleine / Docteur-Bichon
3	Route de Paris / Route de Nantes

Le réseau suburbain resta inchangé et reçut une série de huit motrices Buire récupérées à Tours.

En 1944, les bombardements provoquèrent la suspension du service urbain qui ne fut repris qu'en 1946 sur la ligne de la place Ney. La section Ponts-de-Cé/Érigné était définitivement abandonnée par suite de la destruction du pont sur la Loire.



Angers, vers 1946 – Le réseau d'Angers avait tenté de moderniser l'aspect du matériel roulant : le résultat donna cette unique voiture recarrossée. Louable effort mais qui ne changeait rien à la vétusté du matériel : le tramway était condamné !
© *Cliché Artur, collection Thierry Assa*

Le sursis fut de courte durée. Le matériel vétuste et les voies en médiocre état nécessitaient une reconstruction complète et il fut décidé de remplacer les tramways par des autobus, après avoir évoqué, en 1947, la possibilité d'équiper trois lignes par des trolleybus. Les trois lignes prévues, devaient reprendre le tracé du réseau de tramways. L'idée resta sans suite et les derniers tramways disparurent au mois de mai 1949, remplacés par des autobus Latil.

Il est intéressant de rappeler que la motrice Buire n°16 a été préservée par l'Association des Amis du Petit Anjou, la photo de cette motrice étant présentée sur leur site Internet.

Le nouveau tramway

Longue de 12,8 km et comptant 25 stations, la ligne A relie le quartier de La Roseraie au sud à la commune d'Avrillé au nord, en passant par la gare, la place du Ralliement au centre-ville, le quartier de Saint-Serge, le CHU et le plateau de Mayenne, nouveau quartier en construction sur le site de l'ancien aérodrome.

La première ligne du tramway angevin a plusieurs caractéristiques qui la distinguent de la plupart des réseaux construits récemment en France :

- sur un peu moins de 2 km, la ligne aérienne est, comme à Bordeaux et Reims, remplacée par le système d'alimentation par le sol (APS) pour des raisons d'esthétique et d'environnement urbain : 750 mètres dans le centre-ville entre les stations « Foch–Maison-Bleue » et « Place-Molière », et 700 mètres dans le centre d'Avrillé entre les stations « Acacias » et « Bascule ».



Angers – La rame n°1005 dans sa traversée d'Avrillé en APS, le 26 juin 2011
© *Philippe Némery*

- le tronçon Ralliement/Place-Molière est établi en voie unique, dans l'étroite rue de la Roë, rue commerçante convertie en voie piétons + tram. Qui plus est, ce tronçon de 300 mètres est en rampe de 7,5%, taux supérieur aux 6% habituellement considérés comme le seuil limite pour un tramway « sur fer »…. Espérons que le cumul de ces trois éléments (APS, voie unique, forte déclivité) ne perturbera pas trop la régularité du service…

- le tracé comporte plusieurs tronçons où le tramway circule en site partagé avec le trafic automobile de desserte locale, notamment rue de Létanduère, au sud de la gare, et dans le centre d'Avrillé.



Angers – La rame n°1011 un peu au milieu de nulle part près de la station « Terra Botanica », le 26 juin 2011
© *Philippe Némery*

Comme c'est le cas sur tous nos réseaux nouveaux, l'insertion urbaine est très soignée : réaménagement des voiries de façade à façade, voies engazonnées, plantations d'arbres et de fleurs. Touche locale, les voies en station sont revêtues de dalles d'ardoises de Trélazé. Notons

également que les responsables des parcs et jardins de l'agglomération angevine, soucieux de développer des végétaux économes en eau, ont aménagé une zone d'essai de 40 mètres afin de tester différents mélanges de gazons extensifs et des plantes vivaces couvre-sol. Cette expérimentation durera deux ans et demi, jusqu'au printemps 2013, et les résultats permettront d'envisager d'éventuelles réfections de certaines zones engazonnées pour diversifier la végétalisation de la première ligne et de décider du couvert végétal à mettre en œuvre dans le cadre de la future seconde ligne.

Au cœur de la cité angevine, la place du Ralliement a été entièrement réaménagée à l'arrivée du tramway, au profit d'un espace favorisant les piétons et les transports en commun.



Angers – La rame n°1006 à la station « Ralliement » s'apprête à s'engager sur la voie unique de la rue de la Roë, le 26 juin 2011
© *Philippe Némery*

Le franchissement de la Maine s'effectue par un très beau pont métallique en arc, baptisé « Confluence », construit pour le tramway, les piétons et les deux-roues. Cet ouvrage de 390 mètres de long, inauguré le 15 octobre 2010, se situe à l'amont immédiat du pont de la Haute-Chaîne, frontière historique de la ville médiévale et des murs d'enceinte. Il relie le quartier Saint-Serge en rive gauche et l'hôpital en rive droite.



Angers – La rame n°1006 s'engage sur le pont Confluences pour franchir la Maine, le 29 juillet 2011
© *Christophe Decaux*

Le matériel roulant

Après signature du contrat avec Alstom le 15 novembre 2006, une maquette grandeur nature a été présentée à la Foire exposition d'Angers en avril 2007. La première rame fut livrée en décembre 2009 et les premiers essais débutèrent en mai 2010. Après livraison de la dernière rame le 24 février 2011, les marches à blanc se déroulèrent d'avril à juin 2011 jusqu'à la mise en service commercial le 25 juin 2011.

Le parc comprend 17 rames Alstom Citadis du type C.302, n°1001 à 1017, d'une belle livrée arc-en-ciel, également appliquée aux bus du réseau.



Angers – La rame n°1004 sur le boulevard du Maréchal Foch réaménagé
© *Erwan Le Mat*

Le centre de maintenance

Baptisé « Raymond Perron » (du nom d'un des pères du tramway d'Angers décédé en 2010), le dépôt-atelier est implanté entre les stations « Verneau » et « Terra-Botanica », en bordure nord de l'autoroute A11. Il est l'œuvre de l'architecte angevin Frédéric Rolland. Cette réalisation soignée à l'architecture audacieuse regroupe sur 6 ha l'atelier de maintenance (5 voies), le centre de régulation ainsi que le remisage à l'air libre des rames (4 voies offrant 16 positions de garage) et d'une partie du parc bus afin d'éviter de longs haut-le-pied vers le dépôt principal situé à Saint-Barthélemy-d'Anjou. Une bande de terrain a été réservée en bordure de l'actuelle zone de remisage et le remblai de la rocade nord afin de pouvoir installer quelques voies supplémentaires pour accueillir les rames destinées à la seconde ligne.

Le centre a fait l'objet d'une démarche Haute Qualité Environnementale, l'Agglo souhaitant tendre vers un site à énergie nulle, c'est-à-dire produisant autant d'électricité qu'il en consomme. Un objectif ambitieux car, pour fonctionner, le dépôt-atelier a des besoins en chauffage et électricité élevés. De ce fait, l'établissement est entre autres équipé d'une chaufferie avec pompe à chaleur air/eau pour les locaux du PCC, de 400 m² de panneaux photovoltaïques en toiture, d'éoliennes et d'un prototype d'éclairage public photovoltaïque autonome sur le parking du personnel. Enfin, la chaufferie au bois alimentant le dépôt bénéficiera également à un programme de nouveaux logements et équipements.

Afin d'être autonome en eau non potable, un système de récupération des eaux de pluie a été mis en place pour le lavage des véhicules, 50% des eaux usées étant retraitées.

L'inauguration

Celle-ci s'est déroulée dans des conditions moins festives qu'à Reims, en raison d'un conflit social au sein de l'entreprise exploitante, Keolis Angers. La cérémonie officielle, place du Ralliement, s'en est trouvée quelque peu perturbée, mais dès 13h, les Angevins ont pu prendre possession de leur tramway, dans la bonne humeur et une affluence digne du métro parisien.



Angers – L'après-midi du 25 juin 2011, les tramways ont fait le plein, à l'instar de la rame n°1007 place du Ralliement
© *Christian Buisson*

La gratuité des tramways et bus a été instaurée pour 9 jours ; à compter du 4 juillet, le réseau Irigo (nouvelle dénomination des transports angevins) a lancé une nouvelle tarification et une billettique à cartes à puce : 1,40 € pour un trajet à l'unité d'une heure, 11 € pour 11 trajets, 3,60 € pour 24 heures.

Le coût total de cette première ligne, dont les travaux ont démarré en 2008, s'établit à 278 millions d'€ HT, soit 23 millions d'€ au kilomètre (aménagements urbains inclus). Il se situe dans la moyenne des tramways français.

Pour l'horizon 2020, une deuxième ligne d'orientation ouest/est est prévue entre Beaucouzé et le Parc des Expositions. Les appareils de voie nécessaires sont déjà posés côté ouest près de la gare, côté est au carrefour Foch/Alsace. D'ici là, d'autres nouveaux tramways auront été inaugurés dans notre pays, à commencer par Brest, Dijon et Le Havre dès 2012…

Restructuration du réseau bus

La mise en service du nouveau tramway a été l'occasion d'adapter le réseau d'autobus. Celui-ci a donc été redessiné et hiérarchisé.

Les lignes Métropoles, au nombre de 4, forment l'armature du réseau. Elles se caractérisent par des fréquences de passages élevés de 6 à 10 minutes en heure de pointe et des tracés rapides.

Ce réseau armature est complété par 2 lignes spécifiques. La ligne « Circulaire » (ligne 5) qui permet de relier les zones résidentielles aux pôles commerciaux, et la ligne 14 « Belle-Beille Express » qui relie le quartier de Belle-Beille et son campus au centre-ville par la voie rapide.

Les 7 lignes Citadines assurent le maillage du territoire. Douze services suburbains assurent la desserte des communes de deuxième couronne. Enfin, le transport à la demande complète l'offre en zones peu denses.

ANGERS	Lignes urbaines au 25 juin 2011
Lignes	**Destinations**
Tramway	
A	Avrillé–Ardenne / Angers–Roseraie
Lignes **Métropoles**	
1	Belle-Beille / Monplaisir
2	Saint-Sylvain ou Banchais / Trélazé
3	Avrillé–Adézière ou Salette / Mûrs-Érigné
4	Saint-Barthélemy / Lorraine / Beaucouzé
Ligne **Circulaire**	
5	au départ de Roseraie–Gaubourgs
Lignes **Citadines**	
6	Baumette / Val de Maine ou Bouchemaine / Chantourteau
7	Feneu / Huigné / Montreuil / Z.I. Est
8	Verneau ou CHU–Hôpital / Moulin–Marcille ou Mairie des Ponts-de-Cé
9	Éventard / Espace Anjou
10	Schweitzer / Beaumanoir / Saint-Lézin ou Z.I. Trélazé ou Sorges
11	ZI Beaucouzé / Lac de Maine / Clinique de l'Anjou ou Sainte-Gemmes-sur-Loire
12	Baronnerie / Claverie / Village Santé / Moulin–Marcille ou Vernusson
Ligne **Express**	
14	Belle-Beille / Gares–Papin



Angers – La rame n°1006 en station à "Jean Vilar", à quelques arrêts du terminus "Roseraie". Noter que les mâts qui encadrent les stations sont surmontés d'un "T" inscrit dans un cercle. Le 29 juillet 2011
© *Christophe Decaux*

Remerciements

À Clément Brot (AMTUIR), Erwan Le Mat et Philippe Némery pour leurs contributions photographiques

aux origines

PAR JEAN-MICHEL BOUTILLEZ, THIERRY ASSA ET ROLAND DE COSTER



Strasbourg
Le 26 novembre 1994, Strasbourg mettait en service sa première ligne de tramway moderne avec les premières rames entièrement surbaissées de France. Une foule compacte se pressa dès ce premier jour pour monter dans les tramways. Le succès est resté le même depuis plus de quinze ans
Place de l'Homme de Fer, le 26 novembre 1994

© *Thierry Assa / AMTUIR*

Pourquoi FPTU et *Réseaux Urbains* ? Avant *Réseaux Urbains* et *Tram 2000*



Sotteville
Le 17 décembre 1994, Rouen suivait Strasbourg avec la mise en exploitation des deux premières lignes de tramways. Néanmoins, le matériel était encore celui de type "Grenoble". Rouen avait choisi de mettre la ligne en souterrain dans la traversée de son centre-ville, réduisant ainsi l'impact sur les améliorations urbaines qui auraient été possibles...
Avenue de Bretagne, le 17 décembre 1994

© *Thierry Assa / AMTUIR*

→ Pourquoi FPTU et *Réseaux Urbains* ?

Par Jean-Michel Boutillez (fondateur de FPTU)

L'aventure débute en 1994. Cette année là, Jack Pierron lance un appel dans le périodique *La Vie du Rail* à la recherche de passionnés de transports en commun afin de mutualiser leurs connaissances.

Je réponds immédiatement à cet appel et rencontre rapidement Jack Pierron. Il connaît l'AMTUIR, tout comme moi, mais elle n'a visiblement n'a pas complètement répondu à nos attentes. Dans le fil de notre conversation, je lui fais découvrir le magazine belge *Tram 2000* que je connaissais depuis quelques années grâce aux amis de l'AMITRAM, notamment Hans Pennors et le regretté Laurent Brunel. C'est alors le déclic et le projet est rapidement ciblé : se mettre à l'œuvre afin de concevoir un périodique regroupant l'actualité des réseaux urbains français.

Pour lancer ce magazine nous allons créer une association loi 1901. Chaque membre participant recevra la revue dont la périodicité est fixée à deux mois. Après plusieurs rencontres, Jack me présente la « Une » de la revue *Le Magazine des Réseaux Urbains* en format A4 que l'on souhaitait plus professionnel que le petit format A5 de *Tram 2000*.

Nous lançons un appel dans cette revue en toute fin d'année 1994 en indiquant la création de l'association que nous appellerons « France Passion des Transports Urbains » (FPTU).

Les démarches administratives et bancaires faites, le numéro 0 est prêt… Oui, vous avez bien lu… un numéro 0 ! Mais celui-ci ne paraîtra jamais comme tel car il deviendra le numéro 1.

En janvier 1995, l'association est officiellement créée et ses statuts publiés au Journal Officiel. Le numéro 1 sort en mars 1995. *Le Magazine des Réseaux Urbains* est un assemblage d'articles que nous prélevons un peu partout, complété par nos connaissances en matière de TC que nous compilons sur nos machines à écrire respectives.

Très vite nous décidons de rencontrer les autres adhérents, de faire vivre la structure et c'est à La Garenne-Colombes, en banlieue parisienne, que nous retrouverons nos premiers adhérents, devenant par la suite de fidèles contributeurs. Nous serons 66 adhérents dès la première année. J'aime me rappeler nos échanges de ces premières rencontres, avec la collection de billets de Monsieur Legendre, les carnets de notes de Bernard Goulley et ses listes impressionnantes de coquilles d'autobus RATP ainsi que leurs affectations, ou encore les classeurs de photos et cartes postales de Jean-Pierre Duponchelle.

Nous ferons la première sortie siglée FPTU lors de la mise en service des nouveaux autobus Renault Citybus (GX317) sur la ligne 20 de la RATP.

Mais, peu à peu, Jack semble débordé par le magazine. Il demande de l'aide mais paradoxalement, il s'approprie petit à petit l'essentiel de la rédaction du magazine ainsi que l'administration de l'association. Les échanges deviennent de moins en moins possibles et sont souvent très tendus.

À l'occasion d'un voyage à Lyon pour l'assemblée générale de Car-Histo-Bus, Patrick Kirstetter et moi-même souhaitons changer le fonctionnement de l'association et remettre en principe les valeurs d'équipe et d'échange au sein de FPTU. Bref, mettre en place une réelle vie associative avec un fonctionnement transparent. À cet effet, nous convoquons en 1997, à Garches, les adhérents pour une première assemblée générale statutaire de FPTU.

Une nouvelle équipe est alors constituée. Un deuxième volet de l'aventure débute. Christophe Decaux vous raconte la suite plus loin à travers l'évolution de *Réseaux Urbains*.



Paris – La mise en service des Citybus sur la ligne 20 de la RATP sera l'occasion d'une première sortie FPTU, le 3 juin 1995, entre la gare de Lyon et la gare Saint-Lazare
© *Christophe Decaux*

→ Avant la revue *Réseaux Urbains*…

Par Thierry Assa

Il y a seize ans, le premier numéro du bulletin de liaison de l'association « France Passion des Transports Urbains » paraissait. Un avenir prometteur s'ouvrait devant lui et, en 2011, le numéro 100 est la consécration d'une réussite certaine.

Le besoin d'une revue spécialisée dans les transports urbains en France était devenu tel parmi les passionnés que ***RU*** a comblé une lacune majeure dans notre pays. Mais comment nous informions-nous auparavant ? Les plus jeunes ne s'en souviennent pas mais les aînés qui avaient 20 ans et plus en 1995, étaient quand même au courant des événements.

Internet n'existait pas, pourtant, nous savions ce qui se passait. Un vaste réseau de passionnés, souvent regroupés à l'AMTUIR ou à la FACS, se transmettait les nouvelles de bouche à oreille. Le besoin de recevoir et donner des informations était apparu juste après la guerre dans un contexte de suppression des réseaux de tramways : il était alors très difficile de savoir ce qui se passait.

Un groupe de passionnés dénommé « section tramways » avait fini par se constituer vers 1946 à l'AFAC et « espionner » sur place, à l'affût de toutes les nouvelles qui étaient aussitôt répétées auprès des amateurs de l'époque.

Plus tard, après la création de l'AMTUIR et de la FACS (dont beaucoup de membres fondateurs avaient appartenus à la section tramways) certains d'entre nous qui voyageaient beaucoup, rapportaient des nouvelles d'Europe et de France, parfois des États-Unis. La transmission des

informations a été facilitée lorsque certains jeunes amateurs ont fait de leur passion, leur profession : nous ne serons jamais assez reconnaissants à plusieurs d'entre eux de toutes les nouvelles qu'ils nous transmettaient alors. De par un réseau accru de connaissances, il se créait des liens au niveau européen et, parfois, intercontinental.

Dès la fin des années 50, nous lisions la revue anglaise *Modern tramways* qui nous donnait des informations assez précises sur tous les réseaux du monde, principalement sur les tramways et parfois sur les trolleybus, lorsque ceux-ci remplaçaient les tramways. Nous avions aussi la revue de la FACS, *Chemins de Fer régionaux et urbains* qui a été une formidable source d'informations historiques et d'actualités sur les réseaux français et les pays voisins : grâce à cette revue écrite par toute une génération qui avait connu les grands réseaux de tramways, les plus jeunes ont appris ce que nous connaissons aujourd'hui.



Paris – Les rames MA du réseau parisien n'ont pas laissé une grande trace dans les mémoires. Elles sont retirées de l'exploitation en 1994 après 42 ans de service. Station "Porte d'Auteuil" (ligne 10), le 15 juin 1994
© *Thierry Assa*

À partir de 1979, ceux qui lisaient l'allemand recevaient l'excellente revue *Blickpunkt Strassenbahn* qui recensait toutes les nouvelles des réseaux du monde, inclusion faite alors des évolutions des autobus. En 1987, les Suisses créaient de leur côté une revue sur les réseaux helvétiques. Nous n'aurions garde d'oublier le revue *Tram 2000* (dénommée *Propost* à l'époque), dont le premier numéro sortait le 20 mars 1981. Outre ses liens étroits avec le MTUB, la nouvelle revue avait des buts très proches de ceux de ***RU***. Pour les Français, ce fut une source majeure d'information sur les réseaux belges que nous fréquentions plus qu'assidûment.

Beaucoup d'entre nous étaient abonnés à ces deux ou trois revues. En recoupant les informations des parutions, nous savions ce qui se passait, non seulement en France mais aussi en Europe, voire dans le monde.

En revanche, les nouvelles des réseaux d'autobus, Paris mis à part, restaient assez sommaires. Les informations portaient jusqu'au début des années 80, sur les tramways dont il ne restait pas grand-chose en France mais beaucoup dans les pays voisins, et les trolleybus qui étaient réduits en nombre. Du côté de Paris, il y avait suffisamment de passionnés pour suivre au jour le jour les évolutions et modifications de l'exploitation, affectations, livraisons et réformes des matériels roulants. Nous passions en ces années 70 et 80, un temps infini à suivre les composition des trains Sprague dont la fin approchait ou encore circulions sur tout le réseau routier pour connaître les affectations. D'aucuns avaient leurs entrées « secrètes » à la RATP afin d'obtenir les inventaires des matériels roulants ! Temps lointains où les passionnés de transports urbains faisaient encore figure de personnes un peu étranges et agitées dans un monde où les réseaux français nous observaient avec un certain étonnement…



Versailles – En 1995, le SC10 était encore dominant sur certains réseaux de province et de banlieue, dont celui de Versailles. L'arrivée des Agora engendrera leur réforme rapide après près de quarante ans de succès. Boulevard de la Reine, le 18 mars 1995
© *Thierry Assa*

À partir de la seconde moitié des années 80, le renouveau des tramways et des transports urbains a sensiblement modifié les choses : il devenait (presque) normal de s'intéresser au sujet et les exploitants ont commencé à comprendre que les transports urbains présentaient un intérêt pour beaucoup de passionnés. Les générations passaient et l'apparition d'Internet a ouvert de nouveaux horizons : il devenait plus facile d'obtenir des nouvelles et de se les transmettre. La donne changeait.

Dans ce contexte, le 6 janvier 1995, FPTU naissait. Ses buts reflétaient ce besoin de regroupement et de cohésion :

- contribuer au développement des connaissances des passionnés des transports urbains ;
- contribuer au développement des transports en commun en relation avec les entreprises de réseaux et les associations d'usagers ;
- contribuer à la sauvegarde du patrimoine français de matériel de transport urbain en liaison avec des musées.

En trois points, FPTU créait ce qui existait déjà en Grande-Bretagne, en Belgique, en Suisse ou en Allemagne. À partir de cette année 1995, les passionnés de transports urbains bénéficiaient à l'instar de leurs voisins, d'une structure cohérente qui deviendra primordiale dans le monde des passionnés et sera reconnue dans celui des transports urbains au sens large. Une nouvelle page de l'histoire associative s'ouvrait pour le plus grand plaisir des passionnés des transports urbains !

→ Avant la revue *Tram 2000*…

PAR ROLAND DE COSTER

Si ***RU*** publie son 100ème numéro, les amis belges de *Tram 2000* viennent, quant à eux, de fêter leur trentième anniversaire. Et pour cause : si ***RU*** est né en mars 1995, le premier *TDM* (appelé *Propost* durant les neuf premiers

numéros, le temps que la poste belge, qui publiait son journal d'entreprise sous le même nom, réagisse) a été publié en… mars 1981.



La publication Tram 2000 qui accorde régulièrement une place aux modes électriques français en fonction de l'actualité

Trente ans seulement, trente ans déjà ! Pourtant, comme en France, l'information circulait au sein du microcosme d'amateurs belges. Certes, Internet n'existait pas encore, les téléphones n'étaient pas encore portables, le train à grande vitesse en était à ses balbutiements et il n'était même pas question de billets d'avion à bas prix. Pire : la Belgique ne comptait pas encore de musée des transports urbains (ndlr : depuis lors, ce hiatus a été largement comblé) !

Pour le jeune amateur bruxellois que j'étais, deux associations permettaient de recueillir des informations : l'ARBAC (Association Royale Belge des Amis du Chemin de fer), créée en 1933, et l'AMUTRA (Association pour le MUsée du TRAmway), créée en 1961. Il est piquant de constater que ces deux associations ont vu le jour quelques années à peine après leur équivalent français (AFAC et AMTUIR). Pour rappel, ce n'est qu'en… mars (un mois décidément propice !) 1982 que le MTUB (Musée du Transport Urbain Bruxellois) a ouvert ses portes.

C'est donc tout naturellement, sans doute sur le conseil de l'un ou l'autre "ancien" rencontré sur le réseau, que j'ai adhéré à ces deux associations. Toutes deux offraient en effet le grand avantage de proposer des réunions régulières (hebdomadaires – le mardi soir – pour l'ARBAC et mensuelles – le troisième vendredi du mois – pour l'AMUTRA). Le partage d'informations, voire de documentation (généralement iconographique) y était riche d'enseignements.

L'émergence, durant les années « 70 » à l'occasion des importants travaux d'infrastructures souterraines, d'un service des Relations publiques au sein de la STIB allait également permettre une meilleure accessibilité de l'information. Une visite (en culotte courte ; les « hôtesses » de l'époque s'en souviennent encore…) au bureau de ce service était toujours un vrai moment de bonheur. De même, un coup de téléphone occasionnel à celui qui allait en devenir le responsable se terminait toujours par un « scoop » digne d'intérêt. Enfin, les multiples documents et expositions réalisées par ce jeune service méritaient évidemment une fréquentation assidue !

Parfois, la récolte d'information pouvait prendre une tournure plus étonnante comme lorsque mon professeur de gymnastique, mis au courant de ma passion par mon titulaire de classe, m'a signalé que son épouse travaillait au service des Relations publiques de la STIB et qu'il essaierait (ce qu'il a fait !) d'obtenir par ce biais l'un ou l'autre document exceptionnel.

Une revue de presse minutieuse, à laquelle tous les proches contribuaient activement, était évidemment aussi une importante source d'informations. C'est du reste encore le cas aujourd'hui, même si la profession se fait, hélas, de plus en plus généraliste et que les approximations (pour ne pas dire erreurs) sont désormais malheureusement légion même, parfois, dans des revues professionnelles pourtant spécialisées.

Bien sûr, parcourir le réseau de long en large, tôt le matin ou tard le soir (quand les parents l'autorisaient…) et y rencontrer qui des contrôleurs, qui des chauffeurs, qui encore d'autres amateurs était également une source intarissable d'informations pour autant que l'on fasse, là aussi, preuve d'esprit critique entre ce qui est aujourd'hui appelé « RRD » (pour Radio Ragots Dépôts) et la vérité. N'empêche : c'est grâce à un « chef » rencontré sur le réseau que j'ai été parmi les premiers, en 1973, à emprunter une motrice du type 7800 sur feue la ligne 90. Bon d'accord : après deux heures de patience sur l'esplanade de la gare du Nord, j'ai fini par appeler le dépôt de l'avenue de l'Hippodrome pour avoir confirmation qu'elle était bien sortie. Culot quand tu nous tiens…

De promenade sur le réseau en accompagnement de chauffeur, nous avions fini par former un groupe d'une bonne dizaine d'amateurs qui passaient l'heure de pointe du vendredi soir au pied du parking 58 où de très nombreuses lignes d'autobus permettaient d'avoir une vue d'ensemble de ce qui se passait au sein de ce mode de transport. Rien de tel que l'observation sur le terrain !

Enfin, osons l'avouer puisqu'il y a aujourd'hui prescription et que cela n'a jamais donné lieu à un quelconque incident, certains d'entre nous s'étaient procuré, certes à grands frais, un scanner leur permettant de capter l'essentiel des conversations du dispatching…

En trente ans, les mentalités ont bien évolué. Le MTUB a permis d'éliminer sinon la totalité, au moins une bonne part des craintes générées par les amateurs. Le professionnalisme avec lequel les véhicules historiques sont exploités sur le réseau (la circulation de dix motrices étrangères au réseau le 19 septembre 2010, à l'occasion du 125ème anniversaire de l'UITP en étant sans aucun doute la plus belle et grande preuve) a permis de confirmer l'intérêt commun. Aujourd'hui par exemple, à l'initiative d'un jeune amateur, le forum informatique de *Tram 2000* sert de relais pour les anomalies de signalétique repérées sur le réseau…

Vous avez dit « win-win » ?!

voyage en 1995

PAR THIERRY ASSA



Lyon
Le réseau TCL avait procédé à la modernisation de ses trolleybus grâce aux ER100, qui furent le symbole du renouveau de ce mode de transport. Ce renouveau fera long feu et l'importance du trolleybus ne cessera de diminuer en France
Avenue de Saxe,
le 21 mars 1994

© *Thierry Assa*

Petit Digest du n°1 du *Magazine des Réseaux Urbains*



Nantes
Depuis dix ans, les tramways nantais rencontraient un succès constant. Après la création de la ligne 1 en 1985, la ligne 2 était mise en service par étape entre 1992 et 1994. En avril 1995, l'amorce de ce qui deviendra la ligne 3 avait déjà été posée
Cours des 50 Otages,
le 14 avril 1995

© *Thierry Assa*

→ Petit *Digest* du n°1 du *Magazine des Réseaux Urbains*

PAR THIERRY ASSA

Nous sommes en mars 1995. FPTU est née depuis le 6 janvier de la même année : la jeune association, création de Jean-Michel Boutillez et de Jack Pierron, a tout juste deux mois. Son siège social est enregistré à Argenteuil.

Son premier éditorial décline les buts de FPTU et sa volonté de regrouper tous les passionnés des transports urbains, de donner toutes les informations, de tous ordres, sur les réseaux, les matériels urbains ou interurbains, en se basant sur les nouvelles qui seront transmises par les membres de l'association.



Paris – Le parc de SC10 de la RATP dominait encore le paysage parisien mais la réforme était en cours. Elle sera accélérée avec l'arrivée des Agora mais il faudra encore sept ans avant que le dernier SC10 disparaisse de la capitale. Avenue de Saint-Mandé
© *Thierry Assa, le 6 mai 1995*

Dès ce premier numéro de quarante-huit pages, les nouvelles sont denses. La mise en page encore sommaire fera l'objet d'évolutions : des textes alternent avec des fac-similés d'articles parus dans la presse. Que se passait-il en ce début d'année 1995 ?

Rappelons que le contexte des transports collectifs avait bénéficié de nettes améliorations depuis une quinzaine d'années. Le choc pétrolier de 1973 avait profondément modifié les mentalités. D'un mal nécessaire pour des « captifs », les transports urbains étaient devenus un bien utile pour la collectivité. Dans les villes de province, on ne cachait plus les autobus ; on leur donnait des priorités et on modernisait rapidement les parcs. Les premiers autobus surbaissés commençaient à se généraliser et les SC10, encore majoritaires dans certaines villes, poursuivaient leur service dans des conditions d'exploitation améliorées, au côté des nouvelles générations de véhicules routiers, dont le R312. Le trolleybus, menacé de disparition définitive vingt ans plus tôt, avait connu un certain regain d'intérêt mais restait fragile. En revanche, dix ans auparavant, le tramway avait fait un retour signalé à Nantes. Au début, peu croyaient en son succès mais l'expérience nantaise très positive ouvrait la voie à un renouveau sans précédent, renouveau qui se poursuit toujours aujourd'hui. La situation parisienne présentait elle-même des améliorations notables : la rénovation du Métropolitain se poursuivait et des prolongements étaient mis en service ; le RER continuait d'étendre ses branches ; le réseau routier, densifié, voyait son trafic augmenter et la mise en place d'installations prioritaires. Mieux encore : en 1992, le tramway était revenu à Paris sur la ligne de Bobigny à Saint-Denis ; ce fut alors un événement de grande portée.

Dans le premier numéro de l'ancêtre de ***RU***, le *Magazine des Réseaux Urbains*, nous apprenions que Besançon avait renouvelé pour sept ans son contrat d'exploitation avec VIA-GTI ; que Marseille mettait en place un nouveau service de bus de nuit ; que Grenoble avait créé cinq nouvelles lignes d'autobus en août 1994 ; que Reims avait lancé une nouvelle ligne d'autobus en septembre 1994. Nice engageait un programme d'équipement de climatisation sur un bus sur quatre de son réseau et annonçait l'arrivée d'un autobus surbaissé.

Parmi les nouvelles importantes, Strasbourg et Rouen avaient mis en service, respectivement les 26 novembre et 17 décembre 1994, leur première ligne de tramways. Dans le contexte de cette époque, dix ans après la mise en service de la première ligne de tramway moderne à Nantes, la réintroduction de ce moyen de transport à Strasbourg et à Rouen (qui portait à huit le nombre de réseaux) confirmait la réussite du tramway en France. L'inauguration à Strasbourg avait été un succès considérable : une copie d'article faisait état d'un *« tramway pris d'assaut »* ! Le nouveau matériel roulant « Eurotram », le premier entièrement surbaissé en France, laissait prévoir que nous entrions dans la seconde période du renouveau des tramways français après l'époque des pionniers qu'étaient Nantes (1985), Grenoble (1987) et Paris (1992). Rouen, en revanche avait encore choisi le matériel type « Grenoble » et avait retenu la construction d'un tunnel dans le centre, conception qui avait fait gloser les passionnés sur ce qui apparaissait comme un choix pusillanime.

À Saint-Étienne, la SNCF annonçait sa participation aux transports de l'agglomération : elle allait mettre en place une desserte de type RER entre Firminy et Saint-Étienne où le *« trolleybus avançait à grand peine »* (il s'agissait de la ligne 1 dont les trolleys disparaîtront en 1995, justement). Si la desserte a bien été mise en place, il faudra attendre dix ans avant qu'elle soit électrifiée !



Saint-Étienne – Saint-Étienne renouvelait son parc de tramways en remplaçant les PCC par des Vevey. En revanche, les trolleybus de la ligne 1 vivaient leurs derniers temps et disparaîtront en 1995. Place Bellevue
© *Thierry Assa, le 5 septembre 1992*

Du côté de Valenciennes, l'avant-projet de la future ligne de tramway devait être lancé avant l'été avec une mise en service prévue en 2000 (elle n'aura lieu qu'en juin 2006). En attendant, un site propre pour autobus allait être mis en service en mai 1995 sur 2,2 km en utilisant la plate-forme d'un chemin de fer minier.



Paris – La station "Arts et Métiers" de la ligne 11 bénéficiera d'une modernisation artistique d'envergure. Au début de 1994, les travaux étaient en cours et le service encore assuré par des MP55 qui disparaîtront en 1999
© *Thierry Assa, le 12 février 1994*

À Nantes, la ville pionnière à l'origine du renouveau du tramway, les projets allaient bon train : en décembre 1994, les TAN présentaient dans la presse le nouveau plan de transports publics afin d'accroître l'usage des transports collectifs. Il y avait alors deux lignes de tramways : la troisième ligne était annoncée pour avant 2001 (ce qui sera le cas) ; les première et deuxième lignes devaient être prolongées vers Atlantis et La Neustrie ; de nouveaux couloirs de bus devaient être mis en service et un axe lourd en autobus était prévu entre Haluchère et la Madeleine. Au-delà de 2001, les prolongements de la ligne 3 et du site propre pour autobus étaient annoncés. Nantes, fidèle à une politique favorable aux transports en commun, poursuivait ses actions pour améliorer ce réseau dont les performances étaient déjà, dans le contexte de l'époque, excellentes !

À Paris, en janvier, la RATP présentait la motrice historique MM1. Entièrement reconstruite sur la base d'un châssis à deux essieux, cette voiture reconstituée témoignait d'un certain intérêt de la Régie pour son histoire. L'article du Figaro du 25 janvier 1995, reproduit dans le magazine, faisait état que *« depuis quelques années, la RATP a compris quel bénéfice elle pouvait tirer du capital sympathie dont jouissent les banquettes en bois et les loquets en cuivre (sic) »*. Il restait à trouver un lieu d'exposition (ce qui sera chose faite lorsque la motrice arrivera quelques années plus tard au Musée de Colombes). Outre cette information historique, la ligne 14, celle qui étaient encore surnommée « METEOR », faisait parler d'elle : les travaux battaient leur plein. La maquette du nouveau matériel roulant, le MP89, était présentée aux lecteurs du magazine ; sa mise en service interviendra sur la ligne 1 en mars 1997.

À Paris, toujours, les autobus de la ligne 47 expérimentaient un système de radiolocalisation et la RATP recevait les premiers R312 à deux portes ; la ligne 20 allait recevoir des autobus surbaissés (ce seront les premiers GX317 à trois portes qui circulent encore sur la ligne 84) ; le TVM fêtait son premier anniversaire ; le terminus routier de l'Église de Pantin, entièrement rénové, venait d'être mis en service en novembre 1994 ; les autobus du dépôt de Lagny roulaient au gazole à faible teneur en souffre ; le premier SC10R repeint arborant la nouvelle livrée vert jade apparaissait sur le réseau (suscitant des commentaires souvent acerbes des passionnés…).

Événement majeur dans le Métropolitain, la station « Arts-et-Métiers » (ligne 11) avait fait l'objet d'une rénovation complète avec des carrossages en cuivre. L'effet était assez réussi : nous étions encore dans une période où la couleur égaillait les stations du réseau ferré… La nouvelle signalétique apparaissait à la station « Place d'Italie ».

Quant aux tarifs, ils augmentaient de 4,8%, disposition qui faisait l'objet de moult discussions dans le monde des usagers !

Du côté des associations, l'ADEMAS rappelait l'organisation régulière des circulations des trains Sprague. SAUVABUS, l'AMITRAM et les TCA se rappelaient au bon souvenir des passionnés. L'AMTUIR annonçait la réouverture saisonnière de Saint-Mandé, l'entrée dans le musée du P2 reconstitué et l'exposition de l'année sur 90 ans d'autobus à Paris. Pourtant, l'avenir du musée s'assombrissait, mais c'est une autre histoire… Enfin, l'association Car-Histo-Bus présentait en détail son histoire et ses activités.

Les associations belges (MTUB, AMUTRA), suisses (ANAT, AGMT, AGTB et BC) avaient une page qui leur était consacrée, rappelant leurs buts et collections.

Ce premier numéro du *Magazine des Réseaux Urbains* foisonnait de nouvelles, d'informations, de détails. La présentation était encore balbutiante mais son apparition était rapidement connue dans le monde des passionnés : c'était la première fois en France qu'une revue donnait d'une façon éclectique des nouvelles sur tous les transports urbains du pays. Quelques temps plus tard, des informations sommaires sur les réseaux belges ou suisses seront ajoutées.

La revue atteindra rapidement sa maturité et deviendra une référence. Elle est maintenant une incontournable dans le monde des transports urbains : source majeure d'informations pour les passionnés, elle est connue dans le monde professionnel des transports. Par dessus tout, elle est l'expression de l'association FPTU qui a su fédérer autour d'elle toutes les passions portant sur ce thème : c'est sans conteste son plus grand succès.

Vive le numéro 100 et rendez-vous pour un nouveau résumé… du numéro 100 dans le numéro 200 !

16 ans de « *RU* »

PAR CHRISTOPHE DECAUX ET PATRICK KIRSTETTER



***Réseaux Urbains*, en plus de suivre l'actualité des transports, est aussi le bulletin de liaison de FPTU et rend compte des activités de l'association, comme les visites lors des assemblées générales (ici à Nantes)…**

© *François Droisy*

Du n°1 au n°100, 16 ans d'évolutions
Quel avenir pour *Réseaux Urbains* ?



… ou la participation de FPTU aux salons professionnels, par exemple à Paris Porte de Versailles en juin 2010

© *Christophe Decaux*

→ Du n°1 au n°100… 16 années de confection de *Réseaux urbains* et d'évolution de la maquette

PAR CHRISTOPHE DECAUX

La parution de ce centième numéro est l'occasion de faire un retour sur l'évolution de notre publication et sa réalisation.

Au commencement…

Au commencement est le numéro 1 du *Magazine des Réseaux Urbains*. Pour ses tout débuts, notre publication associative est constituée de pages A3 noir et blanc agrafées et pliées en deux. Modestes touches de couleur toutefois : la couverture, parée d'une photographie collée dans un cadre, et une double page centrale contenant une mosaïque de photos et tickets.


Le MAGAZINE des RESEAUX URBAINS

ACTUALITES HISTOIRE FRANCE ETRANGER

N°1 – MARS 1995

BULLETIN DE LIAISON DE L'ASSOCIATION " FRANCE PASSION DES TRANSPORTS URBAINS "

Unique en France: 2 avril 1995 à MARQUETTE près de Lille, ouverture d'une ligne touristique de trams

Dans ce numéro: un dossier technique complet sur le nouveau tramway de STRASBOURG.

S'il n'y a pas encore vraiment de rubriques structurées, on retrouve déjà, dans les grandes lignes, quelques thèmes précurseurs de la future organisation du magazine : nouvelles brèves de France, nouvelles brèves Étranger, une ville un réseau, dossier technique… ou encore nouvelles des associations. Il est en effet intéressant de noter que dès son premier opus, le *Magazine des Réseaux Urbains* fait déjà une large place aux autres associations puisque quatre pages leur sont consacrées. Par ailleurs, plusieurs pages reprennent des extraits de la presse régionale, dans un joyeux patchwork pour le moins hétéroclite ! Enfin, dès le numéro 4 s'insère un « cahier RATP » avec une ébauche de structure, réalisé par Patrick Kirstetter.

À partir du numéro 5, le format évolue légèrement : les feuilles A3 agrafées et pliées cèdent la place à des feuilles A4 reliées par une baguette, puis dès le numéro 6, perforées et assemblées à l'aide de spirales. L'option de la photo collée en couverture est abandonnée au profit d'une impression couleur. La double page centrale en couleur est remplacée par une page simple.

La réalisation de ces premiers numéros est essentiellement prise en charge par le premier président de FPTU, Jack Pierron, qui assure les photocopies, l'assemblage et le publipostage des numéros.

Première évolution de la une


LE MAGAZINE DES RÉSEAUX URBAINS

FRANCE PASSION DES TRANSPORTS URBAINS

ACTUALITÉS HISTOIRE FRANCE ÉTRANGER

Magazine de l'association FRANCE PASSION DES TRANSPORTS URBAINS

Au sommaire:

Actualité des réseaux de France
Présentation du réseau de France: MONACO SAINT-MALO
Actualité des réseaux de Belgique de Suisse et du Monde

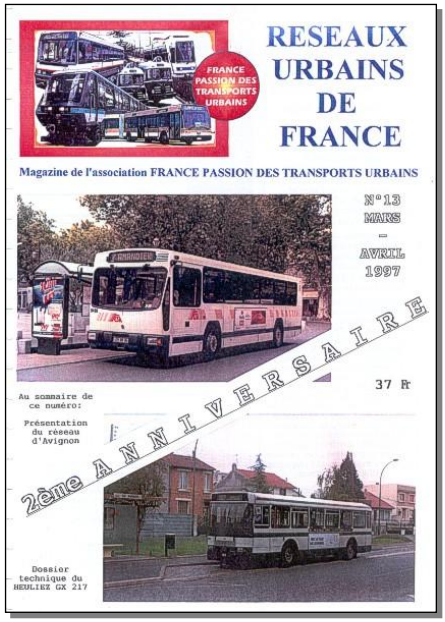
N°9 JUILLET – AOUT 1996

32 Fr

L'impression couleur de la couverture est l'opportunité d'en revoir l'en-tête à partir du numéro 9. Les diagrammes noir et blanc sont remplacés par un photomontage de métro, tramway, trolleybus et autobus réalisé par Frédéric Coupechoux, membre de la famille de Patrick Kirstetter.

Le contenu quant à lui évolue peu, même si des rubriques se dessinent progressivement. Mais on reste encore essentiellement sur une succession des différentes contributions reçues, sans présentation homogène.

Changement de nom


RESEAUX URBAINS DE FRANCE

FRANCE PASSION DES TRANSPORTS URBAINS

Magazine de l'association FRANCE PASSION DES TRANSPORTS URBAINS

N°13 MARS – AVRIL 1997

37 Fr

2ème ANNIVERSAIRE

Au sommaire de ce numéro:

Présentation du réseau d'Avignon

Dossier technique du HEULIEZ GX 217

Quelques mois plus tard, à l'occasion de son numéro 13 et de son second anniversaire, le *Magazine des Réseaux Urbains* change de nom pour *Réseaux Urbains de France*, titre qui perdure encore à ce jour. Jack Pierron, dans son édito, précise que le magazine comprend désormais quatre parties : présentations de réseaux, actualité des réseaux français, matériel et enfin un dernière partie où l'on retrouve le courrier des lecteurs, l'ésitériophilie, le point de vue, la page des associations, etc.

Changement d'équipe… et de formule

Fin 1997, rien ne va plus. Après avoir annoncé qu'il ne renouvelait pas sa candidature dans l'édito du numéro 15, puis qu'il restait présent pour l'année 1998 dans celui du numéro 16, interrogé sur des dysfonctionnements de l'association, Jack Pierron n'apporte pas de réponse et démissionne.

L'assemblée générale de Garches le 6 décembre permet d'élire une nouvelle équipe au conseil d'administration : Jean-Michel Boutillez (ex-trésorier), Christophe Decaux, Olivier Delestrade, Guy Jongerlynck, Patrick Kirstetter et Arnaud Wadoux.



Concernant plus particulièrement *Réseaux Urbains de France*, Patrick Kirstetter et Arnaud Wadoux vont le reprendre intégralement en mains dès le numéro 17, avec notamment une rédaction synthétique des contributions reçues. Arnaud Wadoux, déjà équipé de matériel informatique Mac, reprend en charge la conception de la maquette du magazine. Avec ses rubriques thématiques clairement identifiées (« À la une », « 60 jours à… », « Zoom », « Euro », « Matériel », « Forum », etc.), notre publication adopte une structure ordonnée qui est encore celle que nous connaissons aujourd'hui, à quelques adaptations près. Concernant la présentation, on revient à des pages A3 agrafées et pliées, avec en plus une couverture cartonnée intégralement en couleur.

Si l'impression est confiée à un reprographe professionnel (Sprint Copy à Paris 18e), on est toujours sur de la photo-copie et le publipostage est réalisé par les membres disponibles, d'une manière générale Jean-Michel Boutillez, Christophe Decaux et Arnaud Wadoux. Parallèlement, la nouvelle équipe entreprend les démarches auprès de la Bibliothèque Nationale pour le dépôt légal.

Et encore une nouvelle une !



Après quelques numéros d'essai, le contenu se stabilise. Afin de bien marquer la transition avec l'ancienne formule, la une de couverture est de nouveau modifiée à partir du numéro 20. Le titre *Réseaux Urbains de France*, s'il est maintenu, met surtout en avant *Réseaux Urbains*, qui deviendra vite ***RU*** pour les intimes…

C'est aussi à partir de ce numéro 20 que l'ISSN est enfin affiché : 1283-4459. Ça y est, *Réseaux Urbains de France* est entré à la Bibliothèque Nationale !

À noter que le hors série « Centre–Val de Loire », paru en octobre 1998, adoptera une présentation proche de celle des numéros de série.

À partir du numéro 30, l'intitulé des rubriques évolue. Naissent alors « Ligne directe », « Dossier » ou encore « Parcs et dépôts ». Puis dès le numéro 32, la présentation intérieure adopte un style plus allégé.

Tout en couleur… ou pas

Le numéro 42 de *Réseaux Urbains de France* aurait pu être un numéro spécial tout en couleur.

Par sa présence sur les salons professionnels du GART et de l'UTP, FPTU a noué des contacts privilégiés avec certains exposants. Un imprimeur de titre de transports s'est proposé d'assurer le tirage d'un numéro en échange de l'insertion d'un article dédié à son activité.

Arnaud Wadoux a donc travaillé sur une nouvelle maquette réalisée avec un logiciel de prépresse et permettant d'exploiter pleinement l'utilisation de la couleur dans les pages intérieures. Hélas, l'imprimeur en question a dû faire face à des soucis de dernière minute et ce projet n'est finalement pas mené à son terme.



Quoi qu'il en soit, la nouvelle maquette est utilisée, mais en noir et blanc pour le contenu. Toutefois, fini les photocopies, bonjour l'impression numérique ! Cette évolution technologique permet d'améliorer nettement le rendu des photographies. Sur la couverture, les bandeaux rouge–blanc–bleu laissent la place à un fond dégradé bleu–vert. Côté rubriques, « Brèves d'ailleurs » vient compléter l'actualité pour nos voisins européens et « Zoom » se scinde en « Zoom Réseau » et « Zoom Matériel ». Les pages « Forum » sont aussi refondues avec l'ajout d'une rubrique spécifique « FPTU Infos ».

Arnaud Wadoux fait en sorte que chaque rubrique soit systématiquement remplie, rédigeant lui-même de nombreux articles lorsque les contributions font défaut. Cette lourde charge de travail qu'il s'impose entraîne une dérive des parutions et le conduit à annoncer son retrait de la rédaction pour le numéro 50, après plus de six années passées aux commandes.

Ce dernier numéro qu'il réalise est une édition quelque peu spéciale, à la fois abécédaire, dictionnaire et rétrospective des huit années écoulées depuis la naissance de FPTU.

La cinquantaine

Du fait de la dérive évoquée ci-dessus, une nouvelle équipe rédactionnelle est mise en place pour remplacer Arnaud Wadoux, et ce dès le numéro 49. Nicolas Capon, Yves Le Chanu et Benjamin Weyer viennent ainsi épauler Patrick Kirstetter. Nicolas met en place une messagerie afin de recevoir les contributions des adhérents internautes qu'il fait suivre ensuite à Patrick. Yves assure la mise en page du texte dans une maquette conçue sous Word™ par Benjamin.



David Le Pautremat rejoint lui aussi l'équipe de rédaction au poste d'iconographe. Il a en charge la collecte, la recherche et le choix des photos en fonction de plusieurs critères et s'impose de varier, dans la mesure du possible, les auteurs, les réseaux, les matériels, etc. dans le but d'apporter une illustration équilibrée d'un numéro à l'autre.

Un nouveau reprographe, Reprographic, est sollicité à Metz, directement en contact avec Yves. Il assure par ailleurs le routage du magazine.

Après quelques tâtonnements, la nouvelle mouture de *Réseaux Urbains* se stabilise à partir du numéro 54. Quelques rubriques ont ainsi été renommées, d'autres ajoutées. « Un réseau à la loupe », « Carte d'identité », « Les lignes mythiques », « Ailleurs… », « Fiche technique », « Un réseau, des dépôts », « Collectionneurs », « Pôle d'échanges » ou encore « Sur la toile… » font leur apparition. Mais surtout, elles ne sont « activées » que si une contribution est reçue. L'objectif est d'élargir les thèmes possibles et d'inciter les adhérents à partager leurs connaissances sur un sujet mais sans ajouter de surcharge de travail à l'équipe rédactionnelle.

Benjamin reprend la mise en page à compter du numéro 62, afin de soulager Yves fort occupé par ses activités professionnelles. Néanmoins, Yves assure toujours le relais de proximité avec Reprographic.

Les hors série « Metz », paru en octobre 2004, et « Île-de-France », publié en mars 2005, sont réalisés sur la base de cette maquette.

Précédente évolution… il y a cinq ans !

Benjamin Weyer profite du numéro 70 à la rentrée 2006 pour renouveler la maquette de Réseaux Urbains. La couverture emprunte des tons bleus violets et laisse une large place à la photo principale. À l'intérieur, la présentation est également revue et quelques rubriques sont modifiées : « Événement », « Un réseau en bref », « Un réseau à la loupe », « Infrastructures », « Technique », « Musée » et « Découvertes » prennent la relève ou s'ajoutent aux rubriques existantes.



À partir du numéro 78, Christophe Decaux assure la mise en page, Benjamin étant à son tour trop occupé par ses activités professionnelles. David Le Pautremat est quant à lui toujours présent pour les photos !

Notons juste un subtil changement dans le numéro 90 où la rubrique « Musée » est remplacée par « Rétro ».

Le hors série « Toulouse » de septembre 2008 reprend la base de cette maquette.

« *RU* » aujourd'hui, comment ça marche ?

Recevoir son numéro de Réseaux Urbains dans sa boîte aux lettres, quoi de plus normal ? Ça fait seize ans que ça dure…

Et pourtant… tout est-il aussi simple ?

Quelle organisation est-elle mise en place en coulisses pour que chaque numéro puisse paraître chaque bimestre ? Sachant que les intervenants sont dispersés à travers la France, que chacun est bénévole et doit gérer son emploi du temps personnel, la coordination à mettre en place relève souvent de la gageure.

À l'origine, il y a bien sûr les adhérents. C'est le principe même de Réseaux Urbains, publication associative de FPTU. Chaque membre est invité à envoyer ses contributions à la Rédaction. Nicolas Capon et Patrick Kirstetter reçoivent les actualités et articles de fond, par courriel ou par courrier. Les photos, quant à elles, sont collectées par David Le Pautremat, notre iconographe. Précisons-le une fois de plus, leur gestion n'est pas facilitée lorsque les fichiers ne sont pas renommés, ce qui arrive encore bien trop souvent malgré les nombreuses relances !

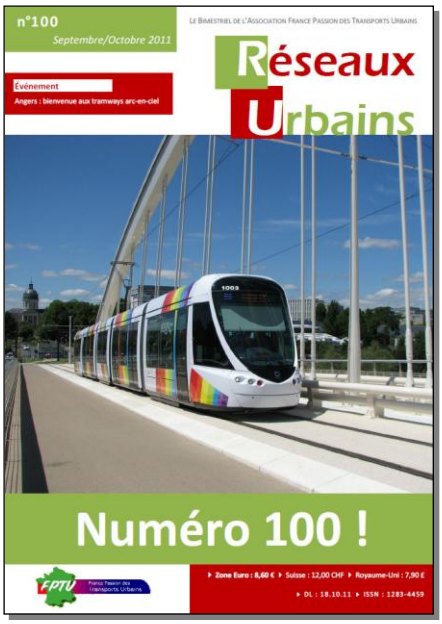
Patrick Kirstetter assure en continu une synthèse des actualités reçues pour « 60 jours » et « Ailleurs… », recoupant par la même occasion les informations arrivées de plusieurs sources et les complétant par ses propres recherches. Il gère également la parution des articles de fond afin d'équilibrer les différents numéros.

Environ un mois avant la période de parution, il adresse le texte tapé au kilomètre à Christophe Decaux. Après une première lecture, le texte est inséré et mis en forme dans les rubriques correspondantes de la prémaquette. Le volume de texte de chaque rubrique permet de déterminer le nombre de photos nécessaires et la pagination finale prévisionnelle du numéro, la règle principale à ce niveau étant que le nombre de pages soit un multiple de 4 !

Environ une semaine après, la prémaquette est envoyée aux correcteurs (Lionel Breitmeyer, Boris Deshayes, Patrick Kirstetter à ce jour) et à David Le Pautremat pour le choix des photographies. Un délai de trois à cinq semaines est donné afin de permettre à chacun d'insérer au mieux la tâche dans son planning personnel.

À réception des réponses, Christophe Decaux commence par corriger les éventuelles fautes puis procède à l'insertion des photos. La phase de mise en page finale est plus ou moins aisée en fonction du contenu des articles : ainsi les grands tableaux (comme dans « Parcs ») ou de nombreuses photos pour un petit article sont généralement les plus difficiles à gérer. Mettre la bonne photo juste au bon endroit n'est pas toujours évident et nécessite parfois un réagencement des paragraphes voire une très légère retouche du texte.

Une fois la maquette finalisée, celle-ci est envoyée par courriel à Reprographic. Sur place à Metz, Yves Le Chanu assure toujours l'interface avec notre reprographe et se charge de la signature du bon à tirer. Après impression et façonnage, Reprographic assure le routage.



Mais tout n'est pas encore terminé… Le reliquat d'exemplaires non envoyés est généralement récupéré par Raymond Streit, qui en assure le stockage en attendant de les remettre à Claude Druon, notre gestionnaire des stocks. Les retardataires qui n'ont pas adressé leur cotisation dans les temps doivent ainsi attendre que Claude ait pu récupérer le stock pour envoyer leur(s) exemplaire(s). Il peut ainsi y avoir un délai de plusieurs semaines.

Mais entre temps, bien sûr, la préparation du numéro suivant a déjà débuté depuis longtemps ! D'une manière générale, lors de la parution du numéro n, la rédaction travaille déjà sur le numéro n+2…

→ Quel avenir pour *Réseaux Urbains* ?

PAR PATRICK KIRSTETTER

Si nous sommes heureux et raisonnablement fiers d'avoir emmené *Réseaux Urbains* jusqu'à son 100e numéro, il n'est pas inutile de rappeler quelques principes et s'interroger sur « l'après 100 ». ***RU*** est une revue d'amateurs et de passionnés, certes. Cependant, « amateurs » ne signifie pas obligatoirement « amateurisme ».

Si nous avons toujours refusé que notre revue se transforme en une publication professionnelle, il n'en reste pas moins que nos efforts ont pour objectif que ***RU*** devienne, à l'image de nos consoeurs européennes, une publication sérieuse offrant un maximum d'informations sur les réseaux de l'Hexagone.

Bien que perfectible, nous pensons humblement avoir réussi à la porter à un certain niveau de qualité que nous n'avons nullement envie de brader. C'est pour cette raison que nous estimons que notre revue doit être confectionnée avec un maximum de rigueur.

C'est également pour cette raison que nous refusons de n'être qu'un simple « bulletin de liaison », se satisfaisant de nouvelles hétéroclites au flux excessivement variable d'un numéro à l'autre et sans réel fil conducteur. Une véritable revue d'information, telle que nous l'avons rêvée et que nous essayons de réaliser, demande autre chose qu'une simple prise en compte des diverses contributions. Elle exige un travail de synthèse, de recherches pour d'éventuels compléments d'information, de suivi par thème, de planification... Bref, de la rigueur et… un zeste de professionnalisme.

Ainsi, il n'est absolument pas contradictoire de refuser une dérive pouvant nous amener vers une revue « professionnelle », et confectionner ***RU*** avec « professionnalisme ».

Pérenniser *Réseaux Urbains* face à Internet

Si, apparemment, nous avons atteint l'objectif que nous nous étions fixé, l'avenir de ***RU*** n'est pas aussi certain qu'il n'y paraît.

À l'heure d'Internet et de ses multiples forums, nous ne pouvons que nous interroger : pourquoi continuer à publier un magazine papier ?

Internet, et plus particulièrement les forums, est excessivement attractif. D'un clic, une profusion d'informations s'offre au surfeur. Également, une profusion de belles photos, la possibilité de réagir en direct, poser des questions, apporter une information ou une précision, nouer des contacts... Bref, une foule de service que ne peut malheureusement offrir notre revue papier. Et tout cela… gratuitement !

Néanmoins, notre magazine possède un atout : sa spécificité qui le rend complémentaire d'Internet. Cette spécificité, c'est le travail de synthèse de l'information.

Si ***RU*** n'a jamais essayé de concurrencer les sites Internet, c'est que notre démarche est radicalement différente. Les nombreux sites non officiels (SNO) diffusent à profusion des informations au jour le jour. Cependant, ces informations ne sont pas toujours fiables et l'amateur averti devra opérer de nécessaires recoupements ou vérifications avant de valider une information.

Dans la profusion de messages (divers et variés), les informations utiles qui filtrent ça et là sont également assez souvent incomplètes et même après avoir posté une demande de clarification, il n'est pas sûr qu'elle aboutisse.

Par ailleurs, le maquis des très (trop) nombreux sites interdit un suivi régulier de l'ensemble des informations qui y sont dispensées. De ce fait, l'internaute en viendra rapidement à sélectionner un ou deux sites sur lesquels il se fidélisera. Ces sites étant assez souvent celui de son réseau ou de son thème préféré, il finira par s'enfermer dans une microcommunauté ultra spécialisée. L'ouverture d'esprit et l'éclectisme qu'Internet était censé apporter n'est désormais plus qu'un leurre.



En outre, le magazine imprimé présente un avantage majeur : sa conservation. L'information qui figure dans chacun des numéros retrace la vie des réseaux et leurs évolutions. Archiver ***RU*** revient à se constituer une base documentaire que les sites non officiels ne peuvent offrir, l'information sur Internet étant, par essence, éphémère…

De ce fait, en offrant une synthèse des points forts de l'actualité des réseaux urbains, notre parution bimestrielle aide à prendre le nécessaire recul afin de ne retenir que l'essentiel. Si d'aventure, quelqu'un désire remonter la chronologie des faits marquants d'un réseau pour en établir un historique, cette démarche est rendue possible en compulsant la collection de ***RU***. C'est la raison pour laquelle nous ne sommes pas concurrents d'Internet mais résolument complémentaires.

Autre avantage par rapport à Internet : la parution de nos articles plus intemporels, en particulier ceux présentant en détail des réseaux ou des infrastructures. Mais pour cela, nous aimerions que les adhérents soient plus nombreux à nous proposer des articles de fond ou des comptes-rendus de leurs visites. Lire ***Réseaux Urbains***, c'est bien… y participer, c'est mieux !

Cela étant, un second souffle nous est nécessaire après ce 100e numéro. Tout en conservant notre parution « papier », il serait souhaitable que nous apparaissions de façon plus affirmée sur la toile. La parution régulière sur notre site Internet de 6 pages choisies de ***RU*** est un excellent début. Peut-être devrons-nous aller plus loin ?... Un riche débat en perspective au sein de FPTU !

Remerciements

Un grand merci à tous nos fidèles contributeurs !

Jean-Pierre Amphoux, Stéphane Ascoët, Thierry Assa, Sylvain Blanchard, Frédéric Bolle, Jérôme Bonato, Michel Bosc, Eric Bourgouin, Arnaud Bousez, Jean-Michel Boutillez, Lionel Breitmeyer, Charles-Henri Brizard, Bruno Canivet, Nicolas Capon, Olivier Carré, Nicolas Cheminot, Stéphane Coïc, Daniel Crosnier, Clive d'Eath, Jean-Claude Debergue, Christophe Decaux, Olivier Delestrade, Boris Deshayes, Rémi Désormière, Michaël Dietrich, François Droisy, Claude Druon, Alain Dubois, Jean-Pierre Duponchelle, Judicaël Esmieu, Didier Frugier, Marc Gachet, Thierry Garel, Frédéric Giana, Jérôme Gimel, Sébastien Grondin, Jean-Marie Guétat, Dominique Guibert, Vincent Houillon, Michel Jailliard, Claude Jaussiomme, Didier Jouan, Marc Khaldoune, Jean-Claude Laborde, Jean Leclerc, Erwan Le Mat, Kevin Lemoing, Gilles Lenhard, Jean-Paul Lescat, Jean-François Letailleur, Guy Louis, David Le Pautremat, Sylvain Maîtrehenry, Guillemette Marcé, Fabien Marcelli, Henri Martin, Michel Martin, Alain Masson, Philippe Mesnigé, Olivier Meyer, Sandrine Meyer, Antony Meyrueis, Philippe Nemery, Jérémy Olivier, Bernard Papouzopoulos, Jérôme Penon, Sébastien Pierrat, Patrick Pilon, Franck Rainart, Christian Rey-Renaux, Alain Roger, Patrick Rostoucher, Dominique Routou, Alain Ryat, Robert Schmitt, Nicolas Tellier, Pierre-Marie Vaineau, Benjamin Weyer et Jean-Pierre Zimmermann !

60 jours

Le tour d'horizon de l'actualité des réseaux

COORDONNÉ PAR **PATRICK KIRSTETTER**
ET **NICOLAS CAPON**



Melun-Sénart
Un Crealis-12 Neo mis en service sur la ligne Tzen 1 entre les gares de Corbeil-Essonnes et Lieusaint–Moissy

© *Jérôme Penon*



Toulouse
La rame Val 208 NG2 n°100 de Tisséo vient saluer ce numéro 100 de *Réseaux Urbains* !
Station Basso Cambo, le 19 avril 2011

© *François Droisy*



Informations

A côté des noms des différents réseaux est indiquée la fréquence des informations qui parviennent à l'équipe éditoriale :

*** : 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 !*

Contributeurs

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

Sylvain Blanchard
Frédéric Bolle
Jérôme Bonato
Jean-Michel Boutillez
Lionel Breitmeyer
Bruno Canivet
Nicolas Capon
Olivier Carré
Nicolas Cheminot
Christophe Decaux
Michaël Dietrich
François Droisy
Jean-Marie Guétat
Claude Jaussiomme
Patrick Kirstetter
Erwan Le Mat
Jean Leclerc
Kévin Lemoing
Gilles Lenhard
Guillemette Marcé
Henri Martin
Alain Masson
Philippe Mesnigé
Olivier Meyer
Sandrine Meyer
Antony Meyrueis
Philippe Némery
Sébastien Pierrat
Alain Roger
Patrick Rostoucher
Benjamin Weyer

→ Alsace

MULHOUSE > SOLEA **

Réseau

Depuis le 5 septembre, les fréquences ont été renforcées sur les lignes **10**, **16** et **23**.

TAD

Également depuis le 5 septembre, un service TAD dénommé « Filéa » a été mis en place pour desservir plusieurs communes durant les heures creuses.

Les communes de Bruebach, Dietwiller, Eschentzwiller, Galfingue, Heimsbrunn et Zimmersheim bénéficient désormais d'une desserte sur cette période. Le TAD « Filéa » prend également le relais des autobus ou autocars pour la desserte de 9 autres communes, les déplacements dans ce créneau horaire y ayant été jugés trop faibles.

SÉLESTAT > TIS °

Trafic

La fréquentation du réseau TIS n'a pas atteint l'objectif prévisionnel en 2010. De nombreuses perturbations dues à des travaux à Sélestat, Muttersholtz ou Scherwiller expliquent en grande partie ces résultats mitigés. La qualité du service en a souffert en terme de régularité et de ponctualité avec la désaffection d'une partie de la clientèle, estiment les gestionnaires.

L'offre s'articule autour des lignes A et B intercadencées. Leurs itinéraires et leurs horaires ont été optimisés pour améliorer la couverture du territoire et permettre une desserte de la gare SNCF au quart d'heure en heures de pointes. Le service fonctionne de 6h05 à 19h20.

La fréquentation réelle 2010 de 252.166 voyages est donc inférieure de 19,7% par rapport au prévisionnel. Les résultats sont néanmoins en progression depuis la fin de l'année.

La ligne A est la plus fréquentée avec 157.000 voyages, soit une moyenne mensuelle de 13.500.

Au début de cette année, des mesures d'amélioration du services ont été décidées avec un nouveau tracé, de nouveaux horaires pour la ligne B, et la mise en place d'un réseau de revendeurs de billet. Elles doivent permettre le redressement de la situation constatée en 2010. Lors du lancement de la nouvelle formule du TIS, une augmentation de sa fréquentation d'au moins 30% d'ici à 2016 était escomptée…

STRASBOURG > CTS **

Desserte de la Robertsau

Afin d'améliorer ce quartier résidentiel situé au nord de la ville, la municipalité a décidé de réaliser l'extension de la ligne **E** du tram sur un kilomètre, du terminus actuel au bout de la rue Boecklin jusqu'à la place de la Vignette. Les travaux démarreront plus tôt que prévu, avec une mise en service envisagée en 2015/2016.

Une nouvelle voirie devrait également être construite entre le rond-point Mélanie et la clinique Sainte-Anne pour permettre la desserte, par bus express, entre le quartier des Quinze et le cœur de la Robertsau. Cette nouvelle voie sera également ouverte à la circulation générale.

> Réseau Autobus

Parc

La CTS a mis en service 5 Urbino-12-2p supplémentaires. Les coordonnées des n°619 à 623 vous attendent en rubrique « Parcs ».

Parc des affrétés

Le transporteur **Kunegel** a procédé cette année à la réforme du GX317-2p n°641 (VJ1PS09B400000247). Immatriculé 7639 XW 67, il avait été acquis d'occasion le 23/08/07 (première mise en service le 18/12/95).

→ Aquitaine

ARCACHON > BAÏA *

Parc

Le 17 juin dernier, le transporteur Veolia a acquis d'occasion l'Agora-S-E3-2p n°9511 (VNEPS09D1-00000497). Climatisé et équipés de girouettes LED Hanover, il a été engagé sur la ligne **3** du réseau. Immatriculé AW-555-SH, sa première mise en service remonte au 24/12/02 aux Cars Lacroix qui l'avaient mis à disposition du réseau STIVO de Cergy.

Durant l'été, ce véhicule a assuré le service sur la ligne **1** afin d'abaisser la fréquence à 45 minutes l'après-midi au lieu d'une heure l'été dernier.

BORDEAUX > TBC **

Tram-train

Une ligne de 7 km, baptisée TTM (Tram-Train du Médoc) doit voir le jour entre Blanquefort, en proche banlieue de Bordeaux, et la place Ravezies au nord de la capitale girondine, desservie par la ligne C des tramways bordelais. La gare SNCF de Ravezies est aujourd'hui le point de départ des TER qui desservent le Médoc. L'enquête publique doit se dérouler au dernier trimestre 2011. Les travaux devraient quant à eux démarrer en 2012 pour une mise en service en 2014, en même temps que les diverses extensions du réseau en cours.

Une nouvelle voie ferrée devrait être créée en parallèle de l'actuelle voie SNCF. La future ligne desservira 6 stations, dont 2 devront être créées. Le trajet Blanquefort/Ravezies est prévu pour être effectué en 25 minutes à raison d'une rame tous les quarts d'heure. La fréquentation quotidienne est estimée à un peu de plus de 6.000 voyageurs. Le projet inclut également l'implantation d'un parc relais de 120 places à Blanquefort. Si, dans un premier temps, il est prévu d'exploiter le TTM à l'aide des actuelles rames urbaines, les gestionnaires envisagent d'y faire rouler un matériel spécifique à moyen terme.

Parc tramway

La CUB a retenu le groupe industriel Alstom pour la fourniture de 26 rames destinées à la troisième phase du tramway bordelais, pour un montant de 80 millions d'€. Ces rames permettront d'assurer l'exploitation d'un service appelé à intégrer l'extension des lignes existantes (A, B et C) ainsi que le fonctionnement du tram-train du Médoc, a précisé la CUB. Le marché prévoit également une tranche conditionnelle portant sur la fourniture de 5 à 30 rames pouvant être acquises au fur et à mesure des besoins.

En bref...

Une information nous a échappé ?

Faites vous aussi partie des contributeurs réguliers de Réseaux Urbains *en adressant une synthèse de l'actualité des réseaux que vous suivez à la Rédaction. Toutes les coordonnées sont en pages "Pôle d'échanges" !*

→ Auvergne

CLERMONT-FERRAND > T2C **

Translohr

Depuis l'accident du 10 janvier dernier, provoqué par un déguidage de la rame n°20, le franchissement du viaduc des Carmes est toujours limité à 10 km/h. Mais le viaduc des Carmes n'est pas seul concerné : suite à l'accident, la vitesse maximale a été réduite à 40 km/h sur l'ensemble de la ligne. Les rames ne retrouveront leur vitesse de croisière que lorsque l'expertise sera achevée.

Les responsables, conscients de l'impact négatif de ces mesures qui semblent perdurer, auraient réussi à convaincre les experts de relever la vitesse sur le viaduc à 30 km/h. Dans le même temps, les feux tricolores vont être reprogrammés pour permettre au tramway d'avoir la priorité aux croisements, la synchronisation ne fonctionnant plus depuis la limitation de la vitesse. Six carrefours importants sont concernés, notamment 1er-Mai, Delille et les Pistes.



Clermont-Ferrand – L'élément n°4 du Translohr T2C en partance pour Champratel
© *Olivier Meyer*

MONTLUÇON > MAELIS °

Parc

Le 31 mai, Keolis Montluçon a mis en service le GX327 n°78 (VJ1PS09D100002883) immatriculé BP-444-HG. Son arrivée a entraîné la réforme du PR100.2 n°38.

PUY-DE-DÔME > PANORAMIQUE DES DÔMES **

Tramway touristique

Bien qu'il ne s'agisse pas d'un tramway urbain, nous tenions à évoquer rapidement cette future infrastructure qui aura son origine à l'intérieur du périmètre des transports clermontois.

Cette ligne de train à crémaillère, longue de 5 km avec une pente maximale de 15,5%, desservira en juin 2012 le sommet du Puy-de-Dôme. La plateforme, les stations et

l'atelier sont actuellement en cours de construction et la pose des voies devait débuter en juillet 2011.

Le groupe SNC-Lavalin, chargé de réaliser et d'exploiter le train, a commandé à la firme suisse Stadler 4 rames automotrices articulées de type GTW. La première a été livrée à Clermont et exposée du 3 au 12 septembre pendant la foire de Cournon dans la Grande-Halle. Les 3 autres doivent ensuite être acheminées au pied du Puy-de-Dôme en septembre, novembre et décembre 2011.

→ Bourgogne

DIJON > DIVIA °

Tramway

Courant juillet, les voies étaient en cours de pose sur le campus universitaire. La pose des rails devait débuter sur le parvis de la gare, les éléments des nombreux appareils de voie, nécessaires au terminus de la ligne 2 et la connexion de la ligne 1, y étant stockés début août.



Dijon – Construction de la plateforme et pose des rails sur l'esplanade Erasme, dans l'enceinte du campus universitaire, le 14 août 2011



Dijon – Le parvis de la gare SNCF est également en plein chantier avec la construction du futur terminus, le 14 août 2011
© *Christophe Decaux*

Par ailleurs, la construction de la plateforme était en cours dans la traversée de Quétigny.

Parc

Le 28 juillet dernier, alors qu'il se garait après son service sur les pistes du dépôt de Chenôve, le Citaro-G-GNV n°826 a été victime d'un incendie provenant du bloc moteur. Malgré une intervention rapide des pompiers limitant les effets du sinistre, nous ignorions, au moment où ces lignes étaient écrites, si le bus serait réparé. Le Citaro-G-GNV-4p type BHNS n°826 (WEB62822013113854), immatriculé 9734 XQ 21, avait été mis en service le 14/04/08.

Hybrides

Le 29 avril 2011, un important appel d'offres a été publié. En effet, il porte sur le financement, la fourniture et la maintenance partielle de 102 bus hybrides (61 articulés et 41 standards) sur une durée de 16,5 ans. Le contrat de partenariat stipule que le titulaire sera en charge du rachat des 65 bus GNV actuellement en circulation et appartenant à la Communauté d'agglomération.

Cet appel d'offres signe donc l'abandon à court terme de la filière GNV sur le réseau de Dijon.

→ Bretagne

BREST > BIBUS °

Tramways

La première rame de tramway a officiellement été présentée le 24 mai 2011 à une délégation de l'Agglo. Elle a été livrée par convoi exceptionnel le 7 septembre.

Du côté du chantier, Les travaux avancent à des rythmes différents selon les secteurs. Rue Jean Jaurès, ils sont quasiment terminés dans la partie basse, en cours au milieu et les rails sont posés dans la partie haute. Au futur terminus de la Porte de Guipavas le chantier vient de commencer, alors que dans le quartier de Quéliverzan la ligne aérienne a été installée. La signalisation est par ailleurs en place dans certains secteurs comme dans la rue de Siam.



Brest – Avancement des travaux à Porte de Plouzané, le 4 juin 2011
© *Sandrine Meyer*

Pont de Recouvrance

Le nouveau tablier du pont est arrivé le 12 juillet à Brest, amené par barge tractée depuis les Pays-Bas.

Prévues initialement les 26 et 28 juillet, la dépose de l'ancien tablier et l'installation du nouveau ont dû être reportées en raison d'essais non satisfaisants du matériel de levage qui doit procéder aux manœuvres. L'opération devait donc se dérouler après le 15 août.



Brest – En attendant son installation le nouveau tablier a été entreposé au bassin n°5 du Port du commerce
© *Sandrine Meyer*

Réseau

Les dates de fermeture du pont de Recouvrance ont été modifiées. Le pont est donc fermé pour travaux du 4 juillet au 22 octobre 2011. Les lignes concernées (1, 2, 4, 11, n01, n26, a3 et a4.1) sont déviées par le pont de l'Harteloire. Par ailleurs, une navette gratuite Recouvrance/ Français-Libres a été mise en place entre les deux rives via le pont de l'Harteloire. Sa fréquence est d'un bus toutes les 20 minutes du 4 au 13 juillet et du 22 août au 22 octobre. Du 15 juillet au 20 août, cette fréquence est ramenée à 35 minutes. Les véhicules affectés à cette navette sont les Citaro n°323 et 324 arborant un pelliculage spécial.



Brest – Le Citaro n°323 sur la navette « Recouvrance » avec sa décoration spéciale, le 4 juillet 2011
© *Sandrine Meyer*

Services spéciaux

Pour la clôture du festival Astropolis, qui se déroule dans le bois de Keroual, des services de navettes ont été mis en place le samedi 30 et le dimanche 31 juillet. Ces navettes au départ de « Liberté-Ségalen » ont mobilisé 6 à 10 autobus articulés (Mercedes O405GN et Citaro-G).

Parc des affrétés

Le 23 juin, la **CAT** a mis en service le GX327-3p n°11042 (VJ1PS09D100002865) immatriculé BN-019-WK. Il a été engagé sur la ligne **25**.

LORIENT > CTRL *

Nouveauté maritime

Une navette maritime supplémentaire est venue compléter les lignes existantes durant l'été. En service du 15 juillet au 3 septembre, la ligne **16** permettait de rejoindre la Pointe à Port-Louis depuis le quai des Indes à Lorient, aux heures creuses en semaine et de 9h à 20h30 le samedi.

QUIMPERLÉ > TBK *

Nouveau réseau

La Communauté de communes du pays de Quimperlé a mis en service le 1er septembre le huitième réseau urbain du Finistère.

Baptisé TBK pour **Tro Bro Kemperle** (« le tour du pays de Quimperlé » en breton), le nouveau réseau dessert un territoire de 606 km², 16 communes, 52.000 habitants et se substitue au réseau départemental Penn-Ar-Bed pour les liaisons scolaires et interurbaines. Il est exploité par Buspaq, une entreprise créée par quatre opérateurs locaux de transport, qui doit recevoir une contribution financière annuelle de 3.480.210 € HT.

QUIMPERLÉ	Lignes du réseau TBK au 01/09/11
Lignes interurbaines	
1	Guiscriff/Scaër/Saint-Thurien/Mellac/Quimperlé
2	Scaër/Bannalec/Quimperlé
3	Le Trévoux/Quimperlé
4	Moëlan-sur-Mer/Quimperlé
5	Le Pouldu/Clohars-Carnoët/Quimperlé
6	Rédéné/Quimperlé
7	Guilligomarc'h/Arzano/Quimperlé
8	Le Faouët/Lanvenegen/Querrien/Locunolé/ Tréméven/Quimperlé
9	Clohars-Carnoët/Moëlan-sur-Mer/ Riec-sur-Belon
47	(Pont-Aven)/Riec-sur-Belon/Baye/Quimperlé
Lignes urbaines	
Navette	Centre-ville : Coat Kaer/Barbaz Breizh
A	Villeneuve Braouic/Zadrenn
B	Coat Dero/Kermec
C	Kervidanou/Bois Joly

Le réseau TBK propose trois niveaux de dessertes :

- un réseau intercommunal essentiellement centré sur Quimperlé, reprenant en partie les dessertes scolaires avec ouverture à tous les usagers. Les lignes permettent une correspondance à la gare SNCF et sont desservies à raison de deux allers le matin et trois retours le soir, avec en complément des courses à la demande le midi ;

- un réseau de trois lignes urbaines desservies toutes les heures sur Quimperlé, ainsi qu'une navette de centre-ville cadencée toutes les 30 minutes. Les lignes sont également en correspondances à la gare SNCF ;

- le maintien des dessertes locales existantes dans les communes périphériques, notamment pour les primaires et collégiens de Bannalec, Moëlan-sur-Mer, Plouay, Pont-Aven et Scaër.

La gamme tarifaire reste classique avec ticket unité (1,20 €), carnet et diverses formules d'abonnements dont les prix sont fonction des tranches d'âge. À noter l'existence d'une tarification solidaire pour les bénéficiaires de minima sociaux. Une agence commerciale est ouverte face à la gare SNCF, pôle multimodal du réseau.

Souhaitons un plein succès à ce nouveau venu !

RENNES > STAR *

Rentrée 2011

Le réseau rennais poursuit ses améliorations cette année encore, après plusieurs rentrées déjà riches en nouveautés.

- les lignes majeures 1, 6 et 7 sont réorganisées : la nouvelle ligne **1** continue de partir de « Chêne-Germain » au nord puis reprend l'itinéraire de la ligne 7 vers Chantepie après République. La ligne **6** est prolongée au-delà de République pour reprendre le tracé de la ligne 1 vers « Saint-Jacques–Morinais ». L'indice 7 disparaît ;

- la ligne **4** est prolongée d'un arrêt afin de desservir de nouveaux logements dans le quartier de Beauregard ;



Rennes – Le Citaro-G n°908 sur la ligne 4, au passage à Villejean–Université
© *Kévin Lemoing*

- une nouvelle ligne **35** voit le jour entre la gare de Cesson-Sévigné et Beaulieu, permettant la correspondance avec les TER en provenance de Vitré ;

- le service des lignes **40ex**, **53** et **77** est renforcé ;

- des adaptations d'itinéraire sont opérées sur les lignes **30**, **52**, **152ex** et **68** ;

- de nouveaux arrêts sont implantés sur les lignes **41ex**, **53**, **153ex**, **61**, **67**, **68**, **76ex** et **90** ;

- le service **Star de nuit** propose désormais un passage toutes les 15 min de 1h à 5h30.

Par ailleurs, les dessertes scolaires sont restructurées en 33 lignes scolaires identifiées par « Ts », réservées aux seuls élèves, et 28 lignes complémentaires numérotées dans les 200, accessibles à tous. Ces services ont été étudiés afin de ne pas dépasser 30 min de temps de parcours et bénéficient d'une information plus lisible.

Accessibilité

L'accessibilité aux personnes à mobilité réduite est étendue aux lignes **32**, **41ex**, **50**, **72** et **78** grâce à l'arrivée de nouveaux matériels et aux aménagements de voirie réalisés.

VANNES > TPV **

Navette gratuite

Afin de faciliter le stationnement, la ville de Vannes et les TPV ont renouvelé la navette gratuite entre Conleau, le Parc du Golfe et le port du 1er juillet au 31 août. La navette proposait une fréquence de 15 min tous les jours de 9h30 à 19h30, avec des départs réalisés dès 9h entre le Parc du Golfe et le port les jours de marché.

Cette année, ce sont les Citelis-12 n°153 et 154 qui ont été mis à contribution.



Vannes – Le Citelis-12 n°153 assurant la navette depuis le port de Vannes jusqu'au parc du Golfe
© *Kévin Lemoing*

→ Centre–Val-de-Loire

BLOIS > TUB °

Parc

Deux nouveaux véhicules ont rejoint la flotte de Keolis Blois : le 7 avril, le GX127 n°1176 (VJ1GX586H7C002205) immatriculé BL-055-QL, puis le 5 mai, le Citelis-12 n°1193 (VNEPS09D100304547) immatriculé BN-239-BB.

BOURGES > AGGLO-BUS **

TAD

Depuis le 6 juillet, un nouveau TAD dessert la commune d'Arçais (485 habitants), avec un départ le mercredi à 14h et retour de Bourges (Place de la Nation) à 18h, et le samedi avec un départ à 13h et retour à 17h.

Depuis le 3 juillet, date de prise de fonction de la filiale de RATP Dev, le TAD ne se nomme plus « Créabus », marque déposée par Veolia, mais « Visabus ».

CHÂTEAUDUN > C'BUS °

Réseau

Cette ville de près de 14.000 habitants est située à une cinquantaine de kilomètres au nord-ouest d'Orléans, aux confins de l'Orléanais, de la Beauce et du Perche. Elle est bâtie sur un éperon rocheux surplombant le Loir.

Le développement des quartiers et l'étendue accidentée de la commune rendent nécessaire la mise en service en 1976 d'une desserte urbaine. L'exploitant local, les Cars Dunois, est choisi pour effectuer cette mission avec un contrat aux risques et périls. Le service donnant satisfaction, la ville s'associe aux Cars Dunois et octroie en 1997 un contrat avec garantie de recettes. Deux circuits sont dès lors proposés aux dunois.

Aujourd'hui, le réseau C'Bus propose 3 circuits (BUS n°1, BUS n°2 et BUS n°3). Les points principaux sont la gare SNCF et la place du 18 octobre.

Parc

Le parc se compose de 2 midibus Solaris Alpino 8-6 : n°117 (610 WV 28) et n°118 (613 WV 28), ainsi que du GX77H n°111 (5654 WG 45) assurant la réserve.

Ce service est assuré depuis l'agence de Châteaudun des Cars Dunois située dans la ZI Vilsain.



Châteaudun – Alpino 8-6 n°118 en service sur la ligne 1, arrivant à la gare
© *Olivier Meyer*

CHÂTEAUROUX > HORIZON °

Parc

Début juillet, le réseau a mis en service les 4 GX327-2p n°8937 à 8940. L'arrivée de ces véhicules a entraîné la réforme des deux derniers R312, à savoir les n°2053 et 2055, ainsi que celle des GX317 n°8553 et 8984.

ORLÉANS > TAO °

Contrat

Après appel d'offres, c'est Keolis qui succèdera à l'opérateur historique Transdev pour l'exploitation du réseau, le contrat prenant effet en janvier 2012.

TOURS > FIL BLEU °

Tramway

La pose du premier rail a été effectuée le 1er août dans la rue de la Rotière à Joué-lès-Tours, dans le quartier de la Rabière.

La pose des rails a également débuté début août dans la rue du Colombier dans le quartier de Monconseil et elle débutera avant la fin de la période estivale au Sanitas.

→ Champagne-Ardenne

CHAUMONT > C-mon bus °

Nouveau réseau

Depuis le 11 juillet, le réseau Le Bus de la communauté de communes du Pays Chaumontais a été restructuré et a cédé la place à C.mon Bus ; l'exploitation reste confiée à Keolis Chaumont. Ce changement d'identité s'accompagne également d'une nouvelle charte graphique et d'une nouvelle livrée.

Avant cette restructuration, le réseau se composait de 6 lignes complétées par la ligne T en TAD vers Colombey-les-Deux-Églises.

CHAUMONT	Ancien réseau Le Bus
Lignes	**Destinations**
1	Centre-ville / Cavalier / Ribot
2	Centre-ville / La Rochotte / De Gaulle
3	Centre-ville / Val-Varinot / De Gaulle
4	Clos-Dormoy/Centre-ville/Moulin-Neuf/St-Aignan
5	De Gaulle / Centre-ville / Chaumont-le-Bois
6	Centre-ville / Choignes / Chamarandes

Depuis le 11 juillet, le nouveau réseau s'articule autour de 4 nouvelles lignes indicées 1 à 4 dont deux axes structurants nord-sud (ligne 1 et 2). Ce réseau principal est complété par 10 lignes de TAD (A à J) desservant toutes la gare SNCF de Chaumont, et 5 lignes (41 à 45) qui prolongent la ligne 4 et dont la réservation peut se faire jusqu'à 1h30 avant le départ.

Les circuits scolaires sont organisés en 9 lignes dédiées. Notons un service Flexo le dimanche soir depuis la gare desservant les établissements scolaires (pour les élèves internes), l'école de Gendarmerie et le 61ème Régiment d'Artillerie (61ème RA) de Semoutiers (à Villiers-le-Sec).

La fréquence sur les lignes 1 et 2 est de 20 minutes en heure de pointe et 40 minutes en heures creuses et durant la période estivale. La ligne 3 propose une fréquence horaire.

Le point de correspondance du réseau est la Gare SNCF de Chaumont, l'agence commerciale étant située dans la rue Jules-Trefousse.

CHAUMONT	Nouveau réseau C-mon bus
Lignes	**Destinations**
1	La Vendue / Fauvettes
2	La Vendue / Chaumont-le-Bois
3ABC	(circulaire) Gare / République / Lycée Agricole
4	Chaumont / Colombey-les-Deux-Églises

Tarification

Le prix du ticket unité est passé de 0,90 € à 1,00 €, une tarification sociale étant toutefois proposée.

Outre le carnet de 10 tickets à 7,00 €, les abonnements sont déclinés à la semaine, au mois ou à l'année et par catégorie de voyageurs (jeunes, intermodal, seniors).

Parc

La flotte chaumontaise est constituée de 5 Master, 2 GX77H, 2 A508, 5 Citaro, 6 PR100.2 (dont 3 ex-Athis-Cars et 3 ex-Aix-les-Bains), et 6 R312 en location venus de Colmar. Une partie du parc devrait être renouvelée.

TROYES > TCAT °

Parc

Le R312-3p n°194 (VF6PS09B100002011) immatriculé 2194 MX 10 a été réformé. Cependant, une retraite glorieuse attend ce véhicule mis en service le 17/09/92. Il a en effet été offert par les TCAT au musée de l'AMTUIR afin de représenter cette génération de véhicule (lire également « Le coin des associations »). Il est arrivé à Chelles le 27 juillet dernier.

→ Franche-Comté

BESANÇON > GINKO °

Parc

Le premier GX127L en version 3 portes a été mis en service fin juin sur le réseau bisontin, avec le numéro de parc 91.

Côté réformes, notons celles des 4 derniers PR100-2, à savoir les n°293 à 296. Ils avaient été mis en service en janvier et février 1990.



Besançon – Le PR100.2 n°296 arrivant à l'arrêt "Flore", le 24 mai 2005
© *David Le Pautremat*

→ Île-de-France

T-Zen

C'est sous cette appellation marketing que la Région entend développer son réseau de bus en TCSP. Nous résumons dans le tableau joint le programme des lignes sachant que la première, reliant les RER de Corbeil et de Lieusaint-Moissy, a été mise en service le 4 juillet dernier (lire infra).

La ligne T-Zen 3 remplacera en partie l'actuelle ligne RATP 147 et la T-Zen 4 la ligne TICE 402, la concertation publique pour cette dernière étant prévue dès cet automne. En septembre, le STIF lancera les études sur le T-Zen 5 reliant la Bibliothèque François-Mitterrand à Vitry (Les Ardoines), la concertation publique étant souhaitée fin 2012. Le T-Zen 5 s'affiche comme l'épine dorsale du projet d'aménagement et d'urbanisme dit « Seine Amont ».

Au-delà de ces 5 axes, une quinzaine d'autres lignes potentielles sont également envisagées en Île-de-France. La ligne TVM, exploitée par la RATP, et la nouvelle ligne 393, mise en service le 10 septembre en site propre vers la gare RER de Sucy–Bonneuil, seraient également vouées à rejoindre ce réseau « T-Zen ».

ÎLE-DE-FRANCE	Réseau T-Zen
Lignes	**Destinations**
T-Zen 1	Lieusaint-Moissy (RER) / Corbeil-Essonnes (RER)
T-Zen 2	Melun (RER) / Lieusaint (Carré-Sénart)
T-Zen 3	Église-de-Pantin (M) / Pavillons-sous-Bois
T-Zen 4	Grigny / Corbeil-Essonnes (RER)
T-Zen 5	Bibliothèque F. Mitterrand / Vitry (Les Ardoines)

RÉSEAU RATP

MÉTRO

Ligne 1

Courant août, au moins 6 nouvelles rames MP05 n°501, 502, 505 à 507 et 509 participaient aux marches à blanc automatiques sans prendre de voyageurs. L'autorisation de les utiliser en service commercial alterné avec les MP89 avec conducteur devrait intervenir en septembre ou novembre.

Ligne 5

Début août, 11 rames MF01 n°047, 050 à 059 étaient en service sur la ligne **5**, la n°048 y poursuivant ses essais et la 049 toujours à Porte-de-Charenton pour les tests OCTYS (ex-Ouragan). Les rames MF67 n°510, 532 et 535 ont été réformées.

Ligne 8

Pour la seconde année consécutive, la ligne a été interrompue durant la période estivale entre les stations « Charenton–Écoles » et « École-Vétérinaire de Maisons-Alfort ». Cette interruption s'étendant du 2 juillet au 4 septembre a permis la réalisation de la seconde et dernière phase des travaux de rénovation du viaduc de Charenton.

Le service de bus de remplacement en vigueur l'été dernier a été reconduit.

TRAMWAYS

Ligne T1 : projet extension ouest

En séance du 6 juillet, le conseil d'administration du STIF a approuvé le projet d'extension vers le Petit-Colombes. À partir du nouveau terminus d'Asnières–Les Courtilles qui sera mis en service courant 2012, la ligne traversera de part en part Colombes jusqu'au rond-point du Petit Colombes en correspondance avec la ligne T2 avant de rejoindre la place Louis Aragon.

La concertation publique est prévue pour novembre 2011, pour une mise en service espérée en 2017.

Ligne T1 : prolongement ouest

Début août, les deux ponts vers l'Île-Saint-Denis ont perdu leurs bâches et sont apparus fraîchement rénovés. La pose des rails était en cours, celui côté Villeneuve-la Garenne en étant déjà équipé.

La pose des voies était bien avancée dans la traversée de Villeneuve-la-Garenne, le dernier tronçon à traiter étant celui situé sous le viaduc de l'autoroute A86 afin de se connecter avec le tronçon achevée le long du parc des Chanteraines.

Ligne T2 : prolongement nord

Début août, la LAC étaient en cours de montage dans la traversée de Courbevoie, entre le terminus actuel de La Défense et le carrefour Division-Marchand/Deschanel.

Ligne T3 : prolongement est

Du dimanche 17 juillet au dimanche 14 août, l'exploitation a été interrompue entre les stations « Porte-d'Ivry » et « Porte-d'Italie ». Cette mesure était nécessaire pour permettre de réaliser les travaux préparatoires au prolongement du T3 vers la Porte de Vincennes. Ces travaux ont été mis à profit entre autres pour supprimer la communication d'avant gare et inverser celle d'arrière gare. Un service de remplacement par bus a été mis en place.

Ligne T3 : projet extension ouest

Lors de la même séance, le CA du STIF a également approuvé le projet d'extension au-delà de la Porte de la Chapelle vers la Porte d'Asnières. La concertation publique organisée en janvier et février derniers a montré l'attente du public vis-à-vis de ce projet, beaucoup de participants ayant demandé une accélération du calendrier et l'ouverture de ce nouveau tronçon avant 2017.

Ligne T7

Le chantier de cette nouvelle ligne avance bien, la première soudure de rail s'étant déroulée le 29 juin à Rungis sur le parc tertiaire SILIC. Du côté du dépôt-atelier de Vitry, le gros œuvre était en cours à la même période.

Cette future ligne de tramway du sud francilien, longue de 11,2 km, reliera en 2013 la station « Villejuif–Louis-Aragon », terminus de la ligne 7 du métro, à Athis-Mons. Ses 18 stations seront implantées sur pas moins de 10 communes de la banlieue sud (Villejuif, l'Haÿ-les-Roses, Vitry-sur-Seine, Chevilly-Larue, Thiais, Rungis, Paray-Vieille-Poste, Orly, Villeneuve-le-Roi et Athis-Mons). Elle sera implantée en majeure partie sur la RN7 mais en sortira à trois reprises. La première pour desservir l'entrée principale des Halles de Rungis (MIN–Porte-de-Thiais), une seconde pour desservir la commune de Rungis et la gare du RER C « Rungis–La Fraternelle », et la troisième pour irriguer la zone technique de l'aéroport d'Orly.

Elle sera en correspondance avec la ligne 7 du métro (Villejuif–Louis-Aragon), le TVM (Porte-de-Thiais), le RER C (La Fraternelle) et Orlyval (Orly–Sud).

Ligne T11 : future ligne

Toujours en séance du 6 juillet, le STIF a décidé de lancer les études pour la création d'une nouvelle ligne entre La Croix de Berny et le centre de Clamart, via Châtenay-Malabry et Le Plessis-Robinson. Cette future ligne reprendra en partie l'itinéraire des bus actuels 379, 195 et 295. Elle donnera correspondance au RER B, au TVM et au futur T6 (Châtillon–Viroflay). L'enquête publique est prévue en 2014, ce qui laisse augurer d'une mise en service à l'horizon 2018/2020.

AUTOBUS (exploitation)

TCSP

Le site propre du nouveau BHNS entre Créteil (carrefour Pompadour) et la gare RER de Sucy–Bonneuil a été mis en service le 10 septembre. Il est desservi par la ligne **393** qui, depuis son terminus de Sucy–Bonneuil (RER) ne relie plus comme précédemment Villejuif (Louis Aragon) mais Thiais (carrefour de la Résistance). La portion d'itinéraire abandonné par le 393, entre Choisy-le Roi et Villejuif, a été reprise par la nouvelle ligne **293**, qui file ensuite vers les quartiers sud de Choisy.



Le Citelis-18 n°1939 au nouveau terminus "Thiais–Résistance" de la nouvelle ligne 393 en site propre

© *Christophe Decaux, le 14 septembre 2011*

Depuis le 8 octobre, la ligne est en correspondance avec la ligne 8 du métro prolongée jusqu'à « Créteil–Pointe-du-Lac ». Les lignes **117** et **281** ont été également modifiées pour faciliter les correspondances avec le nouveau 393 en site propre. Les lignes **104** et **308**, dont l'itinéraire devait aussi être adapté à cette date, devront finalement attendre un mois supplémentaire.

L'ouverture de ce site propre impactant également les lignes STRAV et SETRA, retrouvez la suite des modifications en rubrique « Optile ».

Services spéciaux

La 49e édition du Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace s'est tenu du 20 au 26 juin à l'aéroport du Bourget. Comme l'an passé, une noria d'autobus a transporté les visiteurs vers le parc des expositions, à l'occasion des journées « Grand Public » qui se sont déroulées du vendredi 24 au dimanche 26 juin 2011.

Trois services de navettes ont fonctionné (110 bus par jour) :

- Le Bourget (RER)/Parc des expositions (bus standards et articulés) ;

- La Courneuve–8 Mai 1945 (Métro)/Parc des expositions (bus articulés) ;

- parkings de Villepinte/Parc des expositions (bus articulés RATP et bus des TRA).

Au total, ce sont plus de 239.000 voyageurs qui ont été transportés durant toute la durée du salon, soit 20% de plus qu'en 2009. Entre le vendredi 24 et le dimanche 26 juin, plus de 158.000 visiteurs ont emprunté les navettes, avec une pointe à 57.000 visiteurs le dimanche 26 juin.

Services « Castor »

Pour la 17e année consécutive, les autobus « Castor » ont remplacé le RER C sur son tronçon central en travaux entre les gares d'Austerlitz et des Invalides et ce, du 18 juillet au 20 août.

Tour de France

Le dimanche 24 juillet, lors de la dernière étape du tour de France, l'exploitation de l'ensemble des lignes du dépôt de Créteil (à l'exception des 308 et 393) a dû être interrompue de 10h à 16h.

Par ailleurs, les cyclistes ayant emprunté la rue Pierre-Curie à Ivry, l'exploitation du dépôt situé dans cette commune fut fortement perturbée. Plusieurs mesures ont été prises afin d'assurer néanmoins l'exploitation des lignes. Entre autres, la sortie des bus fut organisée par l'arrière du dépôt, une voie ayant été aménagée à travers un atelier de maintenance RATP situé derrière l'établissement. Les autobus pouvaient de ce fait sortir du dépôt par la rue Barbès.

Signalétique

Actuellement, les responsables de l'exploitation éprouvent de grandes difficultés à respecter l'obligation d'information des voyageurs en cas de situations perturbées, qu'elles soient prévues ou inopinées. En effet les surfaces disponibles sur les potelets d'arrêt sont extrêmement restreintes, voire quasi inexistantes pour les potelets banlieue accueillant au moins 3 lignes.

Pour pallier ces inconvénients et gagner de la surface d'affichage utilisable, le département BUS a pris la décision de tester une nouvelle configuration de panneau d'affichage en trièdre. Celle-ci présentera 2 à 3 faces d'affichage. Les deux premiers potelets équipés de trièdres l'ont été à Noisy-le-Grand, l'un pour les lignes 220 et 320, l'autre pour les lignes 303 et 320.

Gares routières

Nous vous avions informé de la construction d'une nouvelle gare routière de **Noisy-le-Grand–Mont-d'Est**. En effet celle-ci doit quitter son emplacement exigu de dessous la dalle pour émigrer non loin de là, avenue du Pavé-Neuf, sur un site plus vaste construit au dessus des voies du RER A.

Les talus ont été creusés et les murs de soutènement ont été édifiés de chaque côté des voies. Les quais de la station RER ont été rallongés d'une cinquantaine de mètres et l'escalier, devant par la suite donner accès à la gare routière, posé. La pose des poutres de couverture du tunnel s'est déroulée en août. Celles-ci ont été acheminées de nuit par transport exceptionnel.

La mise en service, prévue initialement mi-2011, a été repoussée à juin 2012, des difficultés d'ordre géologique ayant été rencontrées lors du terrassement des talus.

AUTOBUS (matériel)

Hybrides

Le STIF a décidé de lancer une expérimentation de bus hybrides. Trois véhicules de marque Heuliez, Iribus et MAN seront testés durant un an sans voyageurs, en exploitation simulée sur des lignes RATP.

Cette expérimentation estimée à 1,4 million d'€ sera cofinancée par la RATP et le STIF. Si les résultats sont satisfaisants *« trois lots de 5 à 15 véhicules hybrides seront ensuite testés en vraie grandeur sur des lignes à déterminer »*. Les charges d'investissement nécessaires à l'acquisition de ces véhicules seront également partagées moitié-moitié entre le STIF et la RATP.



RATP – Le Lion's City hybride n°9971 en essais sur l'itinéraire de la ligne 21, vu au terminus de la gare Saint-Lazare
© *Jérôme Penon*

Équipements

Courant août, une quinzaine de MAN Lion's-City standard étaient déjà en service sur les lignes **206**/**207**. Ce matériel étaient également mis en service sur les **185** et **255**.

De son côté, le **133** et le **166** recevaient petit à petit leurs Citelis-12 et le **95** son reliquat de Lion's-City articulés. Ces équipements seront consignés dans un prochain tableau.

Mouvements

L'équipement du 206/207 en MAN Lion's-City permet de dégager des Agora-S pour équiper d'une part le **212**/**312**

du même dépôt de Bussy–Saint-Martin, ainsi que le **165** du dépôt de Charlebourg. Les R312 remplacés, partent bien sûr vers la réforme.

R312

Il restait début août 21 R312-2p en service sur l'ensemble du réseau. Ils étaient présents aux dépôts de Flandre (133), Bussy (212/312) et Charlebourg (163).

RÉSEAU OPTILE

TCSP Massy/Saclay

D'ici la fin de l'année, le STIF va lancer l'enquête publique sur le prolongement du site propre bus Massy/Saclay, le premier tronçon (Massy RER/École Polytechnique) ayant été mis en service en 2009. Le deuxième tronçon, reliera l'École Polytechnique au Christ-de-Saclay. À terme, il devrait pousser vers l'ouest jusqu'à Châteaufort et Magny-les-Hameaux et faire alors la jonction avec le site propre venant de Saint-Quentin-en-Yvelines, mis en service en 2000.

TCSP Créteil/Bonneuil

La mise en service de ce nouveau site propre, intervenue le 8 octobre dernier, a entraîné une modification des lignes de la STRAV et de la SETRA.

Pour la STRAV, la ligne Mobilien **K** emprunte désormais le site propre entre Bonneuil et la nouvelle station de métro « Créteil–Parc-des-Sports ». De plus, son terminus a été reporté à « Créteil–Préfecture » au lieu de « Créteil–L'Échat ». Les 2 véhicules économisés par cette double opération sont reversés à la ligne Mobilien **J1**/**J2** où l'intervalle en pointe est réduit à 5 minutes. À noter que la ligne K est en cours d'équipement pour la priorité aux feux sur tout son parcours : cette priorité est gérée par une liaison informatique entre le SAEIV de la STRAV et Parcival (système de gestion des feux du Val de Marne).

Du côté de la SETRA, la ligne Mobilien **40-23** emprunte elle aussi le nouveau site propre entre Bonneuil et « Créteil–Parc-des-Sports », et son terminus est également reporté de L'Échat à « Créteil–Préfecture ». En contrepartie, les fréquences sont renforcées en heures de pointe et en heures creuses.

AÉROPORT DE PARIS > CDGVAL °

Métro aéroportuaire

Depuis le 27 juin 2007 (***RU***74), 2 lignes de métro automatique de type VAL desservent les diverses aérogares de la plateforme aéroportuaire de Roissy–Charles-de-Gaulle. Exploitées par Aérosat, la première relie le terminal 1 au terminal 2 via Roissypole ; la seconde, plus petite (620 m), le terminal 2E et le terminal S3.

En 2008, ADP a décidé la construction d'un nouveau terminal, le S4, afin d'accueillir les gros porteurs à l'instar de l'Airbus A380. Pour desservir ce nouveau terminal, la seconde ligne de métro est en cours de prolongement entre le S3 et le S4. Un deuxième dépôt-atelier est également réalisé afin d'éviter les transferts par la route des rames à entretenir vers l'atelier de la ligne 1 situé vers le parc PX, rue des Acacias.

Afin de faire face à d'importants mouvements de voyageurs, cette ligne prolongée sera exploitée à l'aide de rames doubles. Pour ce faire, 8 nouvelles rames VAL 208NG sont en cours de réception depuis juin 2011. Rappelons qu'actuellement 7 rames sont en service sur la ligne 1, et 3 rames sur la ligne 2.

CARRIÈRES-SOUS-POISSY > CSO °

Parc

Ce transporteur du grand nord-ouest parisien a procédé cette année à la vente du PR180-2 n°9841 (VF6PU04A1PY101473). Immatriculé 1523 YK 78, ce véhicule avait été mis en service pour la première fois le 22/03/93.

MELUN > MÉLIBUS °

Réseau

Le réseau de la préfecture de Seine-et-Marne ne se nomme plus « TRAM » mais « Mélibus ». Cette nouvelle appellation accompagne la restructuration du réseau qui est intervenue le 11 juillet. Les principales lignes **A**, **C**, **E** et **F** ont été diamétralisées, et les horaires sont désormais cadencés. Le réseau Mélibus est exploité par le centre Veolia de Vaux-le-Pénil et dessert les 14 communes que compte l'agglomération Melun–Val-de-Seine (106.000 habitants). Il transporte chaque année 8.500.000 voyageurs.

MELUN-SÉNART > T-ZEN °

TCSP

Le 4 juillet dernier, une nouvelle ligne de TSCP a été mise en service entre les gares de Corbeil et de Lieusaint-Moissy (RER D). Longue de 14,7 kilomètres, la ligne comporte 12 stations traitées sur le même modèle que le TVM, TCSP bus exploité depuis de nombreuses années par la RATP. La seule véritable innovation est le lancement par le STIF de sa marque « T-Zen » pour identifier le futur réseau de TCSP bus francilien.



Melun-Sénart – L'un des Crealis Neo 12 du Tzen 1 au terminus de la gare de Lieusaint–Moissy
© *Jérôme Penon*

Cette nouvelle ligne fonctionne entre 5 heures et une heure du matin avec une fréquence allant d'un bus toutes les 7 minutes aux heures de pointe à un bus toutes les 20 minutes en soirée. Les trois quarts du parcours sont en site propre intégral. Elle est exploitée par Veolia à l'aide de 12 Crealis-Neo-12-3p (soit des Citelis-12 customisés) arborant la livrée T-Zen faite de gris clair et de gris foncé très légèrement agrémentée d'une mince virgule de couleur verte.

Le projet (82 millions d'€ pour les infrastructures et 4,2 millions d'€ pour le matériel roulant) est intégralement financé par le STIF et les conseils généraux d'Essonne et de Seine-et-Marne. Le trafic attendu est de 6.000 voyageurs/jour mais il devrait vite grimper pour atteindre les 12.000 utilisateurs quotidiens dans quelques années, lorsque les projets immobiliers de ce secteur en développement auront été achevés.

→ Languedoc-Roussillon

CARCASSONNE > CAT °

Identité

Le réseau « Bus'Agglo » est devenu « Carcassonne Agglo Transport ». Une nouvelle décoration apparaît donc sur les carrosseries blanches des véhicules.

Parc

Deux nouveaux minibus ont été mis en service le 13 avril. Les Cytios-4/39 n°29 et 31 (ZCFC65C000582-1228 et 2008) sont respectivement immatriculés, BL-667-YH et BL-768-YH.

MONTPELLIER > TAM *

> Réseau Tramways

Rame n°2071

La première rame de Citadis-402 devant équiper la nouvelle ligne **3** est arrivée en deux parties au dépôt des Hirondelles. Le 23 juin pour les deux premières caisses et le lendemain pour les cinq suivantes. Les deux tronçons ont ensuite été dirigés vers l'atelier afin d'y être assemblés.

Le 28 juin, la nouvelle rame n°2071, arborant une livrée dédiée à la ligne 3 et signée Christian Lacroix, était officiellement présentée aux élus et à la presse lors d'une cérémonie qui s'est déroulée devant l'atelier.

Le 4 juillet, elle était de nouveau en représentation officielle, cette fois sur le boulevard de l'Aéroport International à Montpellier, sur la voie de tiroir parallèle à celles de la ligne 1. Elle y a en effet servi de cadre à la signature d'un prêt de 250 millions d'€ accordé par la Banque Européenne d'Investissement (BEI) à l'agglomération de Montpellier pour le financement de la réalisation de la ligne 3 et de l'extension ouest de la ligne 1.

Ligne 4

Selon la presse, la future « Circulade » sera exploitée par 10 rames Citadis-302. Sept seront ponctionnées sur l'effectif de la 2, les trois autres étant les seules « 302 » de la ligne 1 (n°2031 à 2033). Toutes ces motrices recevront la livrée spéciale concoctée par l'incontournable Christian Lacroix pour cette quatrième ligne.

En juin dernier, tous les rails de la section propre à la ligne 4 (Pont-des-Payroliers/Nouvel-Hôtel-de-Ville) étaient posés.

Ligne 5

L'agglo vient de lancer le calendrier de concertation et de réalisation pour la 5e ligne de tramway et probablement la dernière.

La ligne **5** se fera en deux phases. La première partirait de Montpellier (tronc commun avec les lignes 1, 3 et 4) jusqu'à Clapiers. La seconde phase de Clapiers à Prades-le-Lez via Montferrier-sur-Lez et du rond-point Paul-Fajon à Lavérune. La ligne 5 sera la seule ligne à ne pas desservir la gare Saint-Roch.

Autres extensions

Le calendrier de concertation et de réalisation lancé par l'Agglo mentionne également les extensions prévues d'une part pour la ligne **3** de Pérols jusqu'à Carnon et les plages, d'autre part pour la ligne **2** vers Pignan via Cournonsec et vers Castries, sous forme de tramway « accéléré ».

→ Limousin

BRIVE-LA-GAILLARDE > STUB °

Parc

Le GX117 n°91 (VJ1GX586H4C000654), immatriculé 8295 SK 19 a été vendu au réseau de Limoges le 25 mars dernier. Il avait été mis en service le 04/07/05.

LIMOGES > TCL *

Parc

Après appel d'offres, l'Agglo a choisi le constructeur Hess-Vossloh et son véhicule Swisstrolley3 pour sa commande de 4 trolleybus articulés.



Limoges – Le Swisstrolley3 lors de ses essais sur le réseau TCL
© *Lionel Breitmeyer*

Rappelons que ces 4 véhicules remplaceront les 6 Cristalis standard ETB12 prévus, suite à l'abandon de la fabrication de la gamme par Irisbus. Ce choix est bien évidemment une excellente nouvelle pour l'image du trolleybus dans l'Hexagone.

Par ailleurs, la STCL a racheté au réseau de Brive (lire supra) un GX117-E3 ; il a pris le numéro de parc 521.

→ Lorraine

ÉPINAL > IMAGINE °

Parc

Le 12 juillet dernier, le réseau spinalien a mis en service le Citelis-12-2p n°113 (VNEPS09D100304428) immatriculé BR-256-JP.

LONGWY > TGL °

Réseau

Le réseau TGL (Transport du Grand Longwy) se compose de 5 lignes (A, B, C, D et E), la ligne **E** existant depuis le 1er avril 2011 pour desservir la commune de Lexy, de la ligne « Super Navette », de 2 lignes transfrontalières avec la Belgique et le Luxembourg (398 et 399), de circuits scolaires, d'un TAD ainsi qu'un transport adapté pour les personnes à mobilité réduite.

La Super Navette existe depuis le 24 novembre 2008. Son existence est liée notamment à la topographie particulière de la ville (ville haute et ville basse), elle relie ainsi la gare SNCF (Longwy–Bas) à « Auchan–Pôle-Europe » via « Longwy–Haut », avec un bus toutes les 15 minutes en heures de pointe et toutes les 30 minutes en heures creuses.

Parc

Notons la mise en service le 30 décembre 2010 du Citaro-2p n°1101 (WEB62808310603279). Il est immatriculé BF-471-MB.



Longwy – Le Citaro n°0501 sur la ligne A, à proximité de l'espace bus
© *Olivier Meyer*

METZ > TCRM **

Parc

Dans notre dernière édition, nous vous informions de l'achat de 4 PR100-2 d'occasion au réseau de Thionville afin de renforcer le parc en vue des travaux du TCSP « Mettis ». Les TCRM ont renouvelé l'opération en rachetant au réseau de Reims leurs 2 anciens PR180-2 n°731 et 732, ces véhicules faisant partie d'un lot de 8 acquis en 1993.



Metz – Le PR180-2 ex-n°731 de Reims, au dépôt TCRM en juillet 2011
© *Patrick Rostoucher*

Concernant les PR100-2 de Thionville, ces derniers n'ont pas été repeints à la livrée messine, seul des logos TCRM ayant été apposés sur la carrosserie. Ils ont cependant conservé leurs girouettes électroniques d'origine.

METZ	Véhicules d'occasion		
N° d'origine	N° TCRM	N° d'origine	N° TCRM
PR100-2 ex-Thionville			
4064	pour pièces	4066	**9314**
4065	**9313**	4067	**9315**
PR180-2 ex-Reims			
731	**9341**	732	**9342**

NANCY > STAN °

TVR

Comme les années précédentes, la ligne **T1** a fait l'objet de gros travaux. Sur le boulevard Jean-Jaurès et l'avenue Général-Leclerc à Nancy, le rail et la piste de roulement ont été remis en état du 5 juillet au 15 août inclus, ce qui a entraîné une coupure de la ligne pendant cette période. La section Nancy–République/Vandœuvre–CHU-Brabois a été exploitée par bus, le tram continuant à circuler sur le reste de la ligne, avec bien sûr correspondance adaptée entre les deux sections.

TCSP

Le 24 juin 2011, les élus de la CUGN ont voté à l'unanimité l'achat de 29 à 50 véhicules BHNS au prix de 550.000 € l'unité, pour la ligne 2 et préparer la ligne 3. Rappelons que la mise en service de la ligne **2** est prévue pour courant 2013.

NANCY > SUB °

Parc suburbain

Si le transporteur Keolis Pays Nancéien a mis en service en avril dernier le Citaro-2p n°3200 (***RU***99), dans la même période étaient également mis en service 2 articulés Citaro-G n°3780 et 3790.

TOUL > MOVIA °

Parc

Sauf omission de notre part, la flotte touloise se composerait de 4 Noventis-420, 5 GX127 n°077008 à 077012, un GX117 n°027004, un PR112 n°8455, ainsi que 2 Agora-L n°1693 et 1696.



Toul – Le GX127 n°077010 engagé sur la ligne 3, à la gare routière
© *Olivier Meyer, juin 2011*

Réseau

TOUL	Réseau MOVIA
Lignes	**Destinations**
Lignes urbaines	
1	Saint-Michel (Toul) / Valcourt (Toul)
2	Lamarche (Ecouvres) / Les Lurons (Dommartin)
3	François Mitterand (Gama) (Toul) / Alfred-Mitaine (Ecrouves)
4	Gare SNCF (Toul) - Mairie (Chaudeney) - Les Lurons (Dommartin)
Navettes	
Navette 1	Toul : République / Aubépines / République
Navette 2	Toul : République / Etats-Unis / République
Navette 3	Ecrouves : Hôtel de Ville / Val d'Ingressin / Hôtel de Ville
Lignes scolaires	
A	Toul (Valcourt) / Toul (Cardinal-Tisserand
B	Toul (Valcourt) / Écrouves (Lamarche)
C	Toul (Valcourt) / Écrouves (Grand-Gué)
D	Toul (Valcourt) / Dommartin

Le réseau de cette ville d'un peu plus de 16.000 habitants, situé à environ 20 km à l'ouest de Nancy est rarement évoqué dans ***RU***. Une bonne raison pour en faire une rapide présentation. Cette petite agglomération est desservie par le réseau « Movia », dont le gestionnaire est le STAT (Syndicat des Transports de l'Agglomération Touloise). Son exploitation est confiée à Keolis Sud Lorraine. Le réseau se compose de 4 lignes régulières, 3 navettes et 4 lignes scolaires que nous avons compilées dans le tableau joint.

→ Midi-Pyrénées

AUCH > ALLIANCE °

Réseau

Nous évoquons fort peu ce réseau, la dernière occasion remontant à 2005 (***R***U65), ce que nous regrettons.

Le réseau de cette ville de près de 22.000 habitants, préfecture du Gers, dessert également les communes limitrophes de Duran et Pavie. Le réseau est exploité par Keolis Auch (ex-Rivière). Le réseau auscitain se compose de 7 lignes complétées par un service du marché et une desserte du centre Emmaüs le mercredi sur réservation (un seul A/R). Le point central du réseau est « Allées Baylac », l'agence commerciale se trouvant à proximité, place de la Libération.

Le réseau fonctionne du lundi au samedi à l'exception de la « Citadine » (ligne 7) qui ne roule pas le samedi. Ce même jour, les lignes 3 et 6 sont remplacées par un TAD.

Malgré la taille du réseau, un ticket « Pass'journée » est vendu à bord des bus au prix de 2 €. De plus, les bus sont gratuits le samedi.



Auch – Le Van Hool A508 immatriculé 542 LR 32 s'engageant allée Baylac
© *Sandrine Meyer*

Parc

Le réseau est exploité par une quinzaine de véhicules de gabarits réduits : Cytios-20 et 30, MG50, A508, newA308 et récemment, 2 GX127 (BB-744/846-TW).

AUCH	Réseau Alliance
Lignes	**Destinations**
1	Allées-Baylac / Hôpital
2	Lycée-Pardaihlan ou Victor-Hugo / La Hourre ou Amilcar
3	Allées-Baylac / ZI-Est
4	AlléesBaylac / Clarac / Gare SNCF
5	Allées-Baylac / Duran (Ecole) ou Embats
6	Allées-Baylac / Pavie (Mairie)
7	Allées-Baylac (Boucle « Citadine »)



Toulouse – La nouvelle rame VAL 208-NG2 n°100 à la station « Jolimont »
© *François Droisy*

TOULOUSE > TISSEO **

Métro

La photo de la nouvelle rame VAL 208-NG2, livrée en mars dernier, a déjà été publiée dans ***RU***98. Elle avait été prise lors de sa présentation à la presse. Nous n'avons pas résisté à la tentation de publier dans ce 100e numéro, une photo de la nouvelle rame n°100 cette fois en service commercial.

TCSP

Un projet de site propre est actuellement à l'étude afin de relier le terminus « Basso-Cambo » de la ligne A du métro et la commune de Cugnaux située au sud-ouest de l'agglomération. Ce projet ayant été sélectionné dans le « Grenelle », les travaux devront impérativement être engagés avant fin 2011 pour pouvoir bénéficier des 3,3 millions d'€ alloués. Cette infrastructure desservant 8 stations sur 5,4 km est divisée en 3 tronçons. Le premier (1,4 km, 3 stations) devrait être mis en service fin 2012, les 2 autres tronçons devant l'être à l'automne 2013.

Parc

Une nouvelle série de 10 Citelis-12-GNV n°1111 à 1120 a été réceptionnée dan le courant du mois de mai au dépôt Langlade. Retrouvez-en les coordonnées en rubrique « Parcs ». Ces nouveaux véhicules entraînent la réforme de 9 GX317, à savoir les n°9551 à 9553, 9557, 9559, 9560, 9602, 9603 et 9656.

PERPIGNAN > CTPM °

Contrat

Le groupe CFT a été reconduit aux destinées du réseau après appel d'offres et ce, pour une durée de 8 ans. Il est intéressant de souligner que CFT, filiale du groupe espagnol Subus, a vu les TMB (Transports de Barcelone) entrer dans son capital à hauteur de 20%.

→ Basse Normandie

CHERBOURG > ZÉPHIR BUS °

Parc

Le 17 mai dernier, les 5 GX327-3p n°837 à 841 ont été mis en service (coordonnées en rubrique « Parcs »).

→ Haute Normandie

LOUVIERS/VAL-DE-REUIL > TRANSBORD **

Parc

Suite à nos infos parues dans ***RU***99 (p.28), ce sera finalement le O405NK n°104 qui sera équipé d'une rampe UFR et non le n°103. Par contre, l'équipement UFR des n°104 et 122 ne pourra pas avoir lieu avant fin 2011 ou début 2012, les entreprises ne se bousculant pas et celle susceptible d'avoir le marché demandant des délais extrêmement longs (6 à 8 semaines par bus !).

Parc périurbain scolaire

Notons que pour cette desserte spécifique, 14 autocars de VTNI sont affectés, soit 12 Fast Scoler n°354 à 356, 456 à 458, 603 et 651 à 655, ainsi que 2 Iveco Aptineo 919 et 920.

ROUEN > METROBUS *

Futur réseau d'agglomération

La CREA (agglomération Rouen Elbeuf Austreberthe) devait réorganiser son réseau à l'occasion de la dernière rentrée. À terme, tous les bus adopteront la couleur des futures rames de tram, blanc avec des motifs évoquant les principaux monuments de l'agglo.

Les bus du parc TAE d'Elbeuf (EPIC qui reste en place pour desservir le sous-réseau d'Elbeuf) devaient être repeints durant l'été dernier. Les TAE recevront également 2 Agora-S de Rouen, les n°5028 et 5029 afin de remplacer le dernier R312 (n°95) et peut être un Agora.

La CREA sera donc desservie par trois sous-réseaux (contrats différents) :

- le réseau urbain de Rouen desservi par la TCAR avec des lignes sous-traitées à VTNI et des taxis ;

- le réseau urbain d'Elbeuf desservi par les TAE ;

- un réseau TAD desservant les communes de l'Austreberthe et reprenant en TAD des lignes précédemment desservies par des taxis dans des secteurs périurbains de Rouen, confié à Keolis qui crée une filiale locale.

- des lignes anciennement départementales réunissant Rouen à Elbeuf et au secteur Austreberthe, dont on ne connaît pas encore le transporteur ;

- la ligne H en TAD reliant Elbeuf à Louviers, commune aux deux agglos et desservie par TAE.

→ Pays de la Loire

LE MANS > SETRAM °

Tramways

Le 30 juin 2011, les élus communautaires ont voté à l'unanimité pour le projet de seconde ligne. Cette décision vise la construction d'un débranchement à partir de la préfecture en direction de Bellevue - Les Hauts-de-Coulaines.

Cette extension comportera 7 stations. Après la préfecture, la ligne obliquera à droite vers la place des Comtes-du-Maine et celle des Jacobins. Puis empruntera l'avenue de Paderborn, la rue des Maillets et obliquera à gauche rue du Docteur-Zamenhof, l'avenue de Belgrade et enfin la rue de Londres dans laquelle sera implantée le terminus en voie unique.

La seconde ligne reprendra l'exploitation de l'antenne vers Espal pour donner naissance à la relation Espal/Bellevue, la ligne 1 ne gardant que l'itinéraire Université/Antarès.

Le projet doit être entièrement bouclé d'ici le 31 décembre pour percevoir une subvention de l'État. La mise en service est programmée pour septembre 2014.

NANTES > TAN *

> Réseau Tramways

Desserte de l'Île de Nantes

Une ligne « Chronobus » étant prévue en 2013 pour desservir l'Île de Nantes, un projet de ligne de tramway, enfoui depuis fin 2008 faute de moyens financiers, ressurgit avec un objectif de réalisation en 2020. C'est en effet cette année-là qu'est espéré le regroupement du CHU sur l'Île de Nantes. Tramway et Chronobus seront complémentaires, l'autobus desservant la partie nord de l'île et le tramway, sa partie sud. L'un et l'autre viendront du quartier Malakoff et emprunteront le pont Éric-Tabarly.

Travaux estivaux

Durant tout l'été, la ligne **1** de tramway a été coupée entre les stations « Manufacture » et « Beaujoire ». La SEMITAN a vu dans cette coupure un double enjeu : d'une part mener à bien les traditionnels travaux d'entretien d'été, et d'autre part installer la station provisoire « Haluchère » déplacée en raison des travaux à venir dans le cadre du prolongement vers le Ranzay.

Les trams ont été remplacés par des Bus Relais sur les tronçons concernés par les travaux. De nombreux autobus articulés Volvo 7000 A-GNV et Heuliez GX427-GNV ont été engagés.

De son côté, la ligne **2** était coupée au nord entre les stations « René-Cassin » et « Orvault–Grand-Val », là encore pour l'entretien des équipements. Des bus ont assuré la navette et les lignes 59 et 80 ont été adaptées avec un rabattement sur « René-Cassin ».

> Réseau Autobus

Chronobus

Les travaux des futures lignes Chronobus, bénéficiant d'aménagements spécifiques, de fréquences importantes et d'une amplitude étendue (de 5h à minuit), ont démarré en cette période estivale. Les axes des lignes 21, 23, 32 et 94 sont partiellement déviés afin de réaliser les premiers chantiers.

Pour rappel, les lignes **21** et **32** évolueront en ligne « Chronobus » (la ligne 32 ayant déjà ce label depuis 2003) à la rentrée de 2012. Par ailleurs, elles seront renumérotées à leur mise en service : la ligne 21 deviendra la C1 « Gare-de-Chantenay/Haluchère », et la ligne 32 la C2 « Bout-des-Landes/Commerce ». Les lignes C3, C4 et C5 seront mises en service en 2013 : elles concerneront respectivement la qualification Chronobus des lignes 56 et 94, et de la création de la nouvelle ligne sur l'Île de Nantes.

Réformes

Du côté de l'affrété **CTA** (Veolia), notons l'arrivée de 4 MAN Lion's-City neufs, dont la mise en service commercial était prévue pour la fin du mois d'août sur la ligne **91**.

Ces arrivages ont poussé vers la réforme le GX187 n°7351 (ex-867 SEMITAN) et 2 Renault Obradors PR.B n°9070 et 9071. De fait, l'entreprise (et le réseau TAN) ne possède plus qu'un seul autobus de ce type : le n°9170.



Nantes – En raison des travaux pour le futur axe Chronobus C2, la ligne 32 est déviée par la route de Vannes. Le bus n°560 circule en direction de Commerce entre les arrêts « Beauséjour » et « Longchamp », le 23 juillet
© *Kevin Lemoing*

→ Picardie

CRÉPY-EN-VALOIS > CRÉPY BUS °

Réseau

Cette ville de 14.000 habitants est située dans le département de l'Oise, à 60 km au nord-est de Paris. Elle est desservie par les trains du réseau Transilien au départ de Paris–Nord (ligne K).

La commune de Crépy-en-Valois est desservie par le réseau « Crépy Bus » exploité en régie municipale. Il est constitué de 6 lignes dont 3 régulières fonctionnant du lundi au

vendredi (voir tableau joint) et 3 lignes ponctuelles : « La Corbeille d'Argent » (association de personnes âgées) avec un A/R le vendredi après-midi, « Cimetière » (1 A/R le mardi après-midi) et « Marché » (1 aller le mercredi).

CRÉPY-EN-VALOIS Réseau Crépy Bus	
Destinations	**Fréquences**
Gare de Crépy / Quartier-Bouillant	2 allers
Gare de Crépy / Quartier-Roncettes	2 allers
Gare de Crépy / Quartiers-Sud	2A, 1R

Parc

La ville a fait l'acquisition le 21 juin d'un Agora-line-2p (VNEPS09D200000343) d'occasion qui a été immatriculé BQ-993-GJ. Ce véhicule appartenait précédemment aux Voyages Rose d'Hénin-Beaumont. Immatriculé 5334 XT 62, il avait été mis en service, le 16/12/03.

Nous profitons de cette information pour noter que le SC10R (VF6SC10U000003718) immatriculé 186 ABH 60 et mis en service en novembre 1987 a été vendu le 14 juin dernier à l'association « Bus Parisiens ». À cette occasion, le véhicule a été réimmatriculé BP-440-WY.

NOYON > LIB'BUS *

Identité

Nous vous avions présenté dans ***RU***83 les 3 nouveaux bus du réseau gratuit de la ville de Noyon. Ce petit réseau urbain vient d'être doté d'un nom, « Lib'bus », et d'une livrée reprenant les nouvelles couleurs de la ville.

TAD

Au début de l'année 2011, la Communauté de communes a mis en place un système de transport à la demande pour l'ensemble des communes. Dénommé « T-lib' », il est géré par la centrale départementale « Oise Mobilité ».



Noyon – Le GX127 immatriculé AR-350-PW sur la ligne B
© *Philippe MESNIGE*

Informations

Des photos supplémentaires seraient les bienvenues ?

N'hésitez pas à partager vos clichés et envoyez les à notre iconographe dont les coordonnées figurent en rubrique "Pôle d'échanges"

→ Poitou-Charentes

COGNAC > TRANSCOM °

Réseau

Depuis le 4 juillet, ce réseau que nous vous présentions dans ***RU***79 a été restructuré. C'est en effet à cette date que Transdev a pris les rênes de l'exploitation en succédant à la Citram.

L'intercommunalité a donc profité du changement de délégataire pour bousculer totalement l'offre. Son objectif est de tripler la fréquentation d'ici cinq à six ans. Le nouveau réseau, inauguré le 2 juillet, ce dénomme maintenant « Transcom Salamandre », pour l'agglomération et « Transcom Mille-pattes » pour le TAD (8 lignes). Les 4 lignes (au lieu de 3), indicées A, B, C et D, rallient plus directement le centre-ville, avec deux points névralgiques, la place Gambetta et la gare SNCF, qui enregistre 63 dessertes quotidiennes au lieu de 21. La tarification unique des 4 lignes urbaines est de 1€.

Parc

Le parc évolue également avec 11 bus au lieu de 6 auparavant. Pour ce faire, Transdev a déjà muté d'une de ses filiales de Haute-Savoie 4 midibus N4411 n°91769 à 91772 dont les coordonnées complètes vous attendent en rubrique « Parcs ». La belle livrée blanche et bleu laisse désormais la place à des logos et frises mauves.

Par ailleurs, les conducteurs de l'ancien délégataire Citram (Veolia) ont été repris par Cognac Mobilités.

Dépôt

Le nouveau dépôt du réseau est situé non loin du centre-ville, rue de Bellefonds, dans une ancienne caserne des pompiers mise à disposition par la Communauté de communes. Cognac Mobilités y entreprendra des travaux afin d'y installer le siège de l'entreprise, les locaux d'exploitation, ainsi que les unités essentielles pour la maintenance des véhicules : un atelier, une machine à laver, ainsi qu'un poste de charge en carburant.

LA ROCHELLE > YELO *

BHNS

Le projet de l'Agglo étant de mettre en place 4 lignes de BHNS, la première a été mise en service voici environ un an sur un axe Nord/Sud-Ouest. Elle est en site propre sur 80% de son itinéraire et offre une fréquence d'un passage toutes les 5 minutes aux pointes.

Le deuxième axe, d'orientation Est/Ouest, vient d'être validé. Alors que la première ligne est dénommée « Illico », nous pensions naïvement que cette appellation serait celle du réseau BHNS. Cela aurait été trop simple… La seconde ligne se nommera « Presto » !

Connaissant la verve de nos grands communicants, attendons-nous pour les suivantes à « Prompto » et « Rapido ». Nous leur proposons quant à nous « Fissa » et « Chaud devant », et pourquoi pas « Dès Potron Minet ». Un brin déjanté mais… pas plus ridicule.

Parc

La RTCR a mis en service en juillet dernier les 5 nouveaux GX327 n°567 à 571, portant l'effectif de ce type de véhicule à 28. Mise en service également du 11ème GX427.

NIORT > TAN °

Réseau

Depuis le 4 juillet, un nouveau réseau restructuré et hiérarchisé est proposé. Plusieurs produits sont désormais proposés aux usagers, les véhicules arborant des couleurs différentes en fonction de leur affectation.

- **ChronoTan** : lignes urbaines armatures

5 lignes (A, B, C, D, E) fonctionnant du lundi au vendredi avec une fréquence de 20 minutes sur les communes de Niort, Aiffres, Chauray et Bessines.

- **TransTan** : lignes urbaines complémentaires

7 lignes F, G, H, I, J, K et L (dont 2 lignes périphériques), assurent la desserte fine des quartiers de Niort, Aiffres et Chauray.

Les lignes dominicales R et S complètent le dispositif. Elles fonctionnent de 9h00 à 20h50 au départ de la gare SNCF.

- **CitiTan** : desserte de l'hyper-centre de Niort.

Elle fonctionne du lundi au samedi avec une fréquence de 10 minutes.

- **InterTan** : lignes suburbaines sur l'ensemble du territoire de la Communauté d'agglomération

Les 7 lignes (M, N, O, P, T, U, V) offrent 8 A/R par jour du lundi au dimanche. InterTan propose également un TAD en complément.

- **ScolTan** : 51 lignes à vocation scolaire

Elles sont ouvertes à tous les usagers sur l'ensemble du territoire de la Communauté d'agglomération.

- Ligne **Maraîchine** : dessert le Marais Poitevin au départ de la gare de Niort vers Saint-Hilaire-la-Palud. Cette ligne fonctionne pendant la saison touristique, tous les jours en juillet/août et les week-ends de septembre.

- **MobiTan** : TAD au service des usagers à mobilité réduite fonctionnant 7 jours sur 7 de porte à porte, couvrant l'ensemble du territoire de la CAN.

Parc

Le 19 mai dernier, le réseau a mis en service le GX327-3p n°714 (VJ1PS09D100002870), immatriculé BN-867-SC.

POITIERS > VITALIS °

Réseau

Beaucoup de choses ayant évolué dans le Grand Poitiers, nous avons trouvé intéressant d'en faire un point.

« Poitiers Coeur d'Agglo » est un projet débuté en janvier 2010 et qui s'achèvera en décembre 2012. Il consiste au réaménagement du secteur de la place Leclerc (la place d'armes de l'hôtel de ville) avec notamment une piétonisation de certaines rues afin d'optimiser les déplacements et de moderniser l'aménagement urbain. Le tout est réalisé sous le signe du développement durable grâce à la création de jardins et d'un axe vert. De ce fait, le sens de circulation des rues Carnot et Magenta a été inversé afin d'éviter que les véhicules fassent le tour de l'hôtel de ville pour accéder au parking Carnot. Les véhicules sont invités à utiliser les boulevards circulaires et à stationner dans les parkings.

Le projet prévoit également la création d'un BHNS avec une fréquence de passage de 6 à 11 minutes sur 3 lignes : Pictavienne, Mignaloux–Beauvoir/Chasseneuil-du-Poitou et Buxerolles/Poitiers–Sud

La première ligne de BHNS sera mise en service en 2017. Elle nécessite le changement du viaduc des Rocs actuellement piéton qui surplombe les voies de chemin de fer reliant l'avenue de Nantes au boulevard Solférino en bas du TAP (Théâtre Auditorium de Poitiers). Les enquêtes publiques pour la déconstruction/reconstruction de l'ouvrage d'art long de 330 m et celle du déclassement préalable des voies communales et communautaires se sont déroulées du 14 juin au 18 juillet 2011.

À partir du 30 août 2010, le chantier a entraîné la restructuration du réseau, les véhicules ne pouvant plus circuler dans le secteur de l'hôtel de ville. Cela a notamment eu pour conséquences :

- la scission en deux de la ligne **6** : Pôle Pétonnet-Hulin/Biard–Galbarderie exploité par la RTP et Pôle Carnot-Magenta/Breuil–Mingot exploité par la STAO ;

- le restructuration des lignes 1 et 9. La ligne **1** reprend la desserte du Futuroscope et son trajet complet est Chalambert/Milétrie–Rond-Point via la voie Malraux (pénétrante). La ligne **9** est cantonnée au trajet Pôle Notre-Dame/Parcobus-Champlain ;



Poitiers – Le GX 327 n°222 sur la ligne 1 au Pôle Notre-Dame
© *Sandrine Meyer*

- la ligne **5** ne traverse plus la ville, elle fait Pôle Carnot/Magenta vers La Varenne ou vers Fontaine le Comte ;

- desserte de Montamisé par la ligne **8** ;

- seules les lignes 2B et 12 descendent la rue Jean Jaurès et seule la ligne 12 la monte ;

- seules les lignes 3 et 12 desservent le faubourg du Pont-Neuf ;

- la création d'une navette « Vit'en Ville » entre le Parcobus Parc Expo et le Parcobus Demi-Lune via le centre ville. Elle fonctionne uniquement le samedi. Le service du mercredi après-midi a été supprimé faute de fréquentation.

Au centre-ville, les trajets des bus ont été revus et des nouveaux arrêts, baptisés « Pôles » ont été créés : Carnot/Magenta, Pétonnet-Hulin (1, 2, 3 et 4), Boncenne et Notre-Dame. Le pôle pour les lignes scolaires situé rue des Écossais n'est pas signalé.

La situation est provisoire puisque la réorganisation de l'ensemble du réseau de transports en commun est à l'étude pour 2012/2013. Des lignes seront renforcées, d'autres créées. Pour accompagner ces aménagements, le réseau affiche de nouvelles couleurs et une nouvelle livrée qui se répand sur les anciens véhicules.

Parc

La RTP a mis en service en janvier 2011 le GX127L n°105 (VJ1GX586H7L002169) immatriculé BF-850-XW, ainsi que les 3 GX327-3p n°225 à 227. Le R312 n°313 est parti aux Rapides du Poitou et le n°317 chez Veolia Transport Poitou-Charentes.



Poitiers – Le Citroën Jumper immatriculé AG-237-BZ sur la navette Cœur d'Agglo au niveau de l'arrêt Verdun
© *Olivier MEYER*

→ Provence–Alpes-Côte d'Azur

AIX-EN-PROVENCE > AIX-EN-BUS **

Contrat

Après appel d'offres, c'est le groupe Keolis qui succèdera le 1er janvier 2012 à Veolia pour l'exploitation du réseau. Le contrat a une durée de 8 ans.

AVIGNON > TCRA **

Réseau

Une nouvelle ligne en projet était évoquée dans ***RU***98 (p.27). C'est chose faite : depuis la rentrée la nouvelle ligne **17** relie Parc-des-Expos/Agroprac au Pontet–Avignon-Nord via Monfavet, Morières, Saint-Staturnin et Vedène, une branche desservant le nouveau magasin Ikea d'Avignon. Elle fonctionne du lundi au samedi avec un passage toutes les 30 minutes aux pointes et toutes les heures en heures creuses.

MANOSQUE > MANOVAL °

Parc

Le 28 mars 2011, le transporteur SUMA a mis en service le GX127 n°615 immatriculé BL-814-AP.

SORGUES > SORG'EN BUS *

Réseau

Afin de compléter nos informations parues dans ***RU***99, signalons qu'après une période d'observation de 4 mois (mars à juin), il a été décidé des modifications entrées en vigueur lors de la rentrée 2011. Outre des adaptations horaires sur les 2 lignes, une branche comportant 2 arrêts a été créée sur la ligne **2** afin de mieux desservir le route d'Entraigues, à l'est de Sorgues.

Par ailleurs, il est intéressant de noter que la ligne 1 dessert le centre commercial d'Avignon-Nord, lequel est situé à cheval sur les communes de Sorgues, Vedène et Le Pontet, ces 2 dernières faisant partie du Grand Avignon. Cette zone commerciale est donc desservie par 2 réseaux : le réseau TCRA avec sa ligne 7 et la ligne 1 du réseau Sorg'en Bus.

Parc

Dans l'attente du matériel neuf, un Midicity ex-Voiron et un véhicule de prêt de chez Heuliez avaient permis d'exploiter le réseau à son lancement.

Depuis début juin, 2 véhicules définitifs sont arrivés, en l'occurrence les 2 GX127-E5 n°411 (BN-001-GB) et 412 (BM-208-GB). Ces véhicules sont équipés d'un climatiseur pour le poste conducteur, d'une palette UFR avec emplacement réservé, de girouettes à LEDs, ainsi que d'un SAEIV avec géolocalisation et annonces sonores.

TOULON > MISTRAL °

Réseau

Plusieurs adaptations du réseau ont été apportées à l'occasion de la rentrée. Les principales mesures sont le prolongement des lignes **9** et **31** jusqu'au nouvel hôpital Sainte-Musse, et la création à titre expérimental de la ligne de minibus **112** entre Beaucaire et la Marquisanne ; elle fonctionnera du lundi au vendredi (7h/19h)

Parc

Le réseau a mis en service les GX127-L n°340 à 348, le 17 mai et le 14 juin pour les 2 derniers. Entre avril et juin ont également été mis en exploitation les 7 GX427-3p n°210 à 216. Les immatriculations de ces nouveaux véhicules sont compilées dans le tableau joint. Par ailleurs, le 4 juillet, un GX427 hybride (n°200) était mis en service et un premier Urbino-12 (n°100), également hybride, était réceptionné fin juillet. Ce dernier véhicule devait être suivi par quatre autres exemplaires.



Toulon – Le premier GX427 toulonnais, portant le n°210, le jour de sa mise en service le 9 mai 2011
© *Michaël Dietrich*

Côté réformes, signalons celles de l'ensemble des 11 GX217 n°311 à 321, ainsi que celle du GX317 n°147.

TOULON	Nouveaux véhicules		
N°	immatriculations	N°	immatriculations
GX127-L			
340	BN-719-PR	**345**	BN-598-PT
341	BN-094-PS	**346**	BN-816-PT
342	BN-401-PS	**347**	BP-135-WS
343	BN-727-PS	**348**	BP-376-WS
344	BN-215-PT		
GX427-H-3p			
200	BP-001-KV		
GX427-3p			
210	BM-313-ST	**214**	BP-232-EC
211	BN-124-BZ	**215**	BP-852-EC
212	BP-158-EB	**216**	BP-349-WD
213	BP-715-EB		

→ Rhône-Alpes

AIX-LES-BAINS > ONDEA °

Réseau

Depuis le 5 septembre, une nouvelle ligne « Express » (ligne 20) a été créée afin de relier le centre-ville d'Aix-les-Bains et Technolac.

ANNEMASSE > TAC °

Parc

Les TP2A ont récemment mis en service le Lion's-City-4p articulé n°504, immatriculé BL-834-ZG.

CHAMBÉRY > STAC °

Réseau

Depuis le 5 septembre, le réseau a subi plusieurs adaptations.

La ligne **3** adopte un itinéraire plus direct dans le centre de Chambéry et n'effectue plus de boucle à La Motte-Servolex. Elle dessert également le centre-ville de Barberaz en passant par la route d'Apremont. La fréquence est améliorée (163 départs au lieu de 148) avec un bus toutes les 6 minutes aux pointes et 12 minutes aux heures creuses. L'amplitude a également été améliorée avec un premier départ à 5h15 et un dernier départ de l'arrêt "Éléphants" à 22h05.

La ligne 4 est scindée en deux lignes distinctes sur la partie sud, qui ont toutes deux « Champet » pour terminus à Saint-Baldoph. La ligne **4** conserve son itinéraire actuel en desservant Barberaz et la commune de Saint-Baldoph. La nouvelle ligne **40** dessert le quartier de la Madeleine à Barberaz.

Avec les lignes 4 et 40, les bus seront plus nombreux à desservir Saint-Baldoph : 78 départs par jour contre 46 auparavant, soit un bus toutes les 20 minutes environ.

Compte tenu de l'amélioration de l'offre sur la ligne 3, la ligne 28 est supprimée et son offre est reportée sur la ligne 5. À La Motte-Servolex, l'itinéraire de la ligne **5** est modifié pour offrir une desserte complémentaire à la ligne 3.

Enfin, la ligne **15** est prolongée jusqu'au nouveau terminus « Les Venats » à Vimines.

GRENOBLE > TAG *

> Réseau Tramways

Ligne B

Les travaux du prolongement de la ligne avancent. Une étape visuellement impressionnante a été franchie le 23 mai : la circulation de la rue des Martyrs (1 voie + 1 voie bus par sens) a été basculée sur l'emprise préalablement dégagée le long du CEA et du CNRS, libérant ainsi totalement l'ancienne chaussée pour la poursuite des travaux.

Future ligne E

En attendant la DUP qui devait intervenir en septembre, les premiers travaux intéressant la future ligne **E** ont débuté le 25 juillet dernier au carrefour Vallier/Jaurès. Il s'agit des déviations des réseaux souterrains des concessionnaires. La ligne, longue de 11,5 km et reliant Grenoble à Fontanil, devrait être mise en service à l'automne 2014.

> Réseau Autobus

Parc

Après l'Agora-GNV n°3043 en mars 2010, le n°3049 a été victime d'un incendie le 1er juin dernier. Le sinistre s'est produit à 20h30 alors que le bus roulait sur la rocade Sud, à hauteur d'Échirolles, en direction du dépôt de Sassenage. Le n°3049 (VF6PS09B500000062) immatriculé 396 BXF 38, avait été mis en service le 6 janvier 2003.

Navette CEA

Depuis 2004, la SEMITAG exploite pour le compte du CEA une navette interne à l'établissement. Les 3 Gruau MG36 (ex-TAG, rachetés par le CEA) qui y roulaient depuis le début ont été remplacés au printemps par 3 Breda-Menarini Zeus n°1001 à 1003 (relire ***RU***96) arborant une livrée spécifique. Retrouvez en rubrique « Parcs » les coordonnées de ces véhicules.

GRÉSIVAUDAN > TRANSPORTS DU GRÉSIVAUDAN *

Réseau

La ligne **G60** du Grésivaudan (Inovallée Meylan/Gare de Brignoud par la rive droite) devait disparaître à la rentrée et laisser la place à un prolongement de la ligne Transisère **6070** (Gare de Gières/Campus/Inovallée) jusqu'à la zone d'activités Crolles-Bernin par la rive droite.

LYON > TCL **

> Réseau Tramways

Rhônexpress

Exploitée par Veolia, cette ligne desservant l'aéroport Saint-Exupéry depuis le 9 août 2010 ne bénéficiait que d'un terminus provisoire obligeant les passagers à descendre 400 mètres en amont.

À l'origine, le terminus devait être plus direct et implanté sous la passerelle menant de la gare aux terminaux. Mais le commissaire-enquêteur n'avait pas accepté le tracé de la ligne qui devait couper la voie routière de sortie de la zone aéroportuaire et exigé que le terminus soit implanté au niveau des voies SNCF, sous le parvis de la gare. Conséquence, un surcoût de 7,4 millions d'€ pour le Conseil général et des contraintes architecturales.

Depuis le 21 juin 2011, Rhônexpress bénéficie de son terminus définitif beaucoup plus confortable et pratique pour les voyageurs. Il devrait apporter une nouvelle dynamique à cette ligne qui aurait dépassé ses objectifs dès la première année d'exploitation. Avec une moyenne de 3.000 voyageurs quotidiens, Rhônexpress a fêté le 11 juillet dernier son millionième passager.

Par ailleurs, les rames n°102 et 106 se sont vus retirer un groupe de 4 sièges dans une des caisses afin d'augmenter l'espace dévolu aux bagages.

Ligne T1

La cérémonie de pose de la première pierre du futur pont qui enjambera le Rhône de la Confluence à Gerland se déroulera à l'automne pour une mise en service fin 2013.

Ce pont, réservé aux tramways, aux piétons et aux cyclistes, permettra aux rames du T1 de rejoindre Debourg depuis leur terminus actuel de Montrochet sur la Presqu'île. Cet ouvrage d'art prendra le nom de Raymond-Barre, l'ancien maire de la ville et président du Grand Lyon, mais aussi ancien Premier ministre.

Conçu par l'architecte Alain Spielmann, il sera édifié un peu plus au sud du pont Pasteur et offrira sur sa partie aval un belvédère permettant une vue unique sur le confluent du Rhône et de la Saône. Le pont Raymond-Barre sera légèrement en diagonale sur le Rhône et arrivera sur la rive gauche un peu plus en aval pour permettre aux tramways d'emprunter ensuite l'avenue Debourg, jusqu'au carrefour avec l'avenue Jean-Jaurès, futur terminus de la ligne.

Le prolongement de 2,3 km du T1 ne sera mis en service quant à lui qu'en février 2014.

> Réseau Autobus (Exploitation)

Ligne C14

Depuis le 29 août, la ligne 44, rebaptisée C14, a enfin retrouvé ses trolleybus dans le cadre de la mise en œuvre d'Atoubus. La pose de la ligne aérienne dans le quartier de la Duchère s'étant effectuée au fur et à mesure de l'achèvement des importants travaux de voirie qui y ont eut lieu actuellement, elle fut en fonction dès le 5 août sur la totalité de l'itinéraire de la ligne.

La nouvelle ligne C14 (Jean-Macé/Les Sources) devait recevoir les trolleybus de la ligne 13. Celle-ci, envoyée à Grange-Blanche par la gare de la Part-Dieu et l'avenue Lacassagne, est désormais exploitée avec des autobus, en attendant l'électrification de son prolongement qui devrait être opérationnel en 2013 (si tout va bien).

> Réseau Autobus (Matériel)

Dépôts

Les trolleybus de la ligne C14 (ex-44) étant affectés au dépôt de **Saint-Simon** (Vaise), un portique de visite y a été installé. Afin de permettre aux agents de maintenance de se familiariser sur le matériel, un trolleybus était arrivé au dépôt dès la deuxième semaine de juillet.



Lyon – La restructuration s'invite sur les titres de transport : tickets siglés « Atoubus »
Envoyés par Nicolas Cheminot

VALENCE > CTAV *

Parc

Le 15 avril 2011, le réseau a mis en service les GX327 n°169 et 170. Retrouvez en rubrique « Parcs » les coordonnées de ces 2 véhicules ainsi que l'effectif de la CTAV en avril dernier.

Autres régions...

Retrouvez des informations dans une prochaine édition pour les régions :

Corse et Nord–Pas-de-Calais

Ailleurs…

L'actualité des réseaux des pays limitrophes en quelques lignes

COORDONNÉE PAR **PATRICK KIRSTETTER**

→ Belgique

ANTWERPEN (ANVERS) > DE LIJN

Tramways

Les pratiques procédurières contestant l'intérêt général aux profit d'intérêts privés ou locaux ne sont apparemment pas l'apanage de l'Hexagone. Les mésaventures toulousaine et nîmoise se sont en effet reproduites à Wijnegem, dans la banlieue Est d'Anvers.

Depuis 2009, la ligne **10** est en cours d'extension vers Wijnegem depuis son terminus actuel de Deurne. Alors que les travaux sont pour les deux tiers terminés, le Conseil d'État a déclaré nul le permis de construire délivré en 2007 par la Région Flamande. La raison en est la plainte d'un riverain qui, mécontent d'un probable accroissement de la circulation devant chez lui, a jugé que les effets sur l'environnement du prolongement du tramway avaient été insuffisamment étudiés. Le Conseil d'État a donc motivé sa décision sur cette absence d'étude d'impact, étude jugée à l'époque inutile par la Région, une pareille étude d'incidence ayant été menée pour l'ensemble des projets de l'agglomération, plan global dont fait partie le prolongement de la ligne 10.

Apparemment, un compromis aurait été trouvé en attendant une solution juridique et politique. Le chantier limité aux mesures conservatoires a pu reprendre, uniquement pour les infrastructures tramviaires. Une sortie de crise rapide était en effet vitale car ce prolongement est stratégique pour l'ensemble du réseau. Au-delà du fait qu'une extension de ligne quasiment achevée soit subitement bloquée, ce prolongement servira de liaison au troisième dépôt des tramways anversois actuellement en cours de construction à la limite des communes de Deurne et Wijnegem.



Anvers – La PCC n°7040 de De Lijn sur la ligne 10
© *David Le Pautremat*

BRUXELLES > STIB

Tramways

La mise en service massive des nouvelles rames Bombardier sur le réseau, après avoir totalement évincé les petites motrices PCC, entraîne maintenant la réforme des PCC double.

Cependant, l'une d'elles va connaître une seconde vie. En effet, la n°7765, qui a roulé pour la dernière fois en service commercial le 29 juin dernier, est actuellement transformée pour devenir un tramway restaurant.

Le « Brusselicious » a été imaginé dans le cadre de l'année de la promotion de la gastronomie bruxelloise. Il devrait fonctionner chaque soir dans les rues de la capitale pendant deux heures.



Bruxelles – La PCC double n°7765 alors qu'elle assurait un service commercial sur la ligne 90, le 31 mars 2007
© *David Le Pautremat*

Informations

Sur les réseaux limitrophes, nous vous recommandons la lecture de :

Belgique : ***TRAM 2000***
Rue Abbé J. Heymans 15, B-1200 BRUXELLES
www.tram2000.be

Suisse : ***TRAM***
Rue de la Servette 30A, CH-1202 GENEVE
www.tram.ch

Allemagne : ***BLICKPUNKT STRASSENBAHN***
Burg Herrenstrasse 2, D-12101 BERLIN
www.blickpunktstrab.net

un contexte porteur

PAR RÉMI DÉSORMIÈRE



Graveson (Bouches-du-Rhône), 1er août 2011
La livrée adoptée par la Région Languedoc-Roussillon a rompu avec le traditionnel bleu sombre des TER, au profit d'un rouge vif du plus bel effet. La Z27871/2 est en tête de ce TER en provenance de Narbonne et à destination d'Avignon

© *François Désormière*

Un nouveau paysage institutionnel pour les transports publics



Gare d'Ermont-Eaubonne, le 23 mars 2011
Le STIF a décidé d'uniformiser progressivement la livrée portée par les autobus en Île-de-France avec une base dite "vif argent"
Certains réseaux OPTILE n'ont pas choisi de personnaliser leurs véhicules hormis les logos d'entreprise
C'est notamment le cas des cars Valmy (Veolia Transport) qui assurent la ligne 12 entre la gare d'Ermont-Eaubonne et Enghien

©

→ Un nouveau paysage institutionnel pour les transports publics

PAR RÉMI DESORMIERE

Contexte institutionnel, évolutions techniques, développement des réseaux, croissance de la fréquentation : ce centième numéro de Réseaux Urbains est l'occasion de passer en revue les principaux faits marquants dans le domaine des transports publics français.

Retour en 1995

L'année 1995 constitue une charnière dans l'histoire des transports publics français : le long conflit national de l'hiver, notamment sur l'avenir des services publics, avait révélé un projet de suppressions massives de lignes ferroviaires, concernant le cinquième du réseau national, compte tenu du faible trafic et du déficit d'exploitation qui en découlait. 1995 marque un tournant essentiel puisque de ce conflit est née l'idée d'expérimenter à partir de 1997 le transfert de la compétence sur les dessertes omnibus aux Régions, disposition apparue dans la loi sur l'aménagement et le développement du territoire : sept d'entre elles, Alsace, Rhône-Alpes, Centre, Pays-de-la-Loire, Provence–Alpes–Côte-d'Azur, Nord–Pas-de-Calais et Limousin, acceptaient cette formule : elles devenaient autorités organisatrices à part entière, mettant fin au régime des conventionnements sur quelques dessertes.

L'impact retentissant de cette expérimentation, démontrant qu'une politique volontariste pouvait relancer la fréquentation des trains régionaux, aboutit en 2002, au travers de la loi Solidarité et Renouvellements Urbains, à la généralisation du rôle d'autorité organisatrice pour l'ensemble des Régions (hors Île-de-France). Quatre milliards d'euros investis sur le matériel roulant (avec plus 1.400 rames neuves et la rénovation des matériels récents), presque autant sur les infrastructures ferroviaires et les gares : le TER d'aujourd'hui transporte en moyenne quatre fois plus de voyageurs que les omnibus de 1995 et la dynamique ne semble pas se ralentir du fait des difficultés grandissantes d'accès aux grandes villes et du renchérissement des carburants, notamment depuis 2008. Toutefois, la récente réforme des collectivités locales a mis fin à l'autonomie de recettes des Régions, pénalisant leurs budgets d'investissements alors que les besoins vont grandissants.

Cette croissance de la fréquentation a également concerné les réseaux urbains, qui avaient déjà connu une première évolution législative en 1993 avec la loi définissant les conditions de délégation de service public, régissant depuis lors la très grande majorité des réseaux urbains, et devenu le modèle de référence pour la gestion des services de transports de voyageurs en Europe, au travers du règlement sur les Obligations de Service Public.

En 1996, juste après la naissance de *Réseaux Urbains*, la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie est adoptée, imposant aux agglomérations de plus de 100.000 habitants l'élaboration d'un Plan de Déplacements Urbains, et prévoyant un dispositif de participation budgétaire de l'État aux projets de transports urbains en site propre. Votée deux ans après la mise en service du tramway de Strasbourg érigé en référence française, elle est ainsi à l'origine des nouvelles politiques d'urbanisme, de circulation et de l'affirmation de priorité aux transports publics, et par là même de la quinzaine de tramways mis en service depuis son adoption. Pour les villes, le débat ne se limite plus alors à l'alternative entre le métro ou l'autobus, même si Lille, Lyon, Marseille et Toulouse ont étendu leur réseau et que Rennes entame la réalisation d'une deuxième ligne.

La démarche du Grenelle de l'Environnement en 2009 a relancé une politique de contribution de l'État aux nouvelles infrastructures de transport urbains, interrompue en 2003, et amplifié le mouvement de développement de bus en site propre et de tramways, y compris dans des agglomérations de taille modeste : pouvait-on imaginer en 1995 que Lens, Béthune, Avignon ou encore Aubagne se lancent dans un projet de tramway ?

Le cas de la région capitale

En Île-de-France, on serait tenté de dire qu'on est passé d'un extrême à l'autre : dès lors que METEOR (en 1998) et EOLE (en 1999) furent achevés et mis en service, la politique de développement des transports publics, pilotée par l'État, a marqué un coup d'arrêt. Il y eut certes en 2001, au gré d'un changement de majorité, le développement de couloirs réservés aux autobus par la Ville de Paris, mais si symboliques soient-ils, leur portée fut limitée. Du reste, depuis 2008, un infléchissement sensible est constaté avec la suppression de certains aménagements (rue Saint-Lazare, rue Lafayette) et des difficultés croissantes pour la circulation des autobus parisiens.

Pourtant, le contexte institutionnel francilien a été passablement transformé : jusqu'en 2005, l'État tenait la majorité du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France. À cette date, il décide de s'en retirer et laisse aux collectivités locales, Région Île-de-France en tête, le soin de gérer l'exploitation et le développement des réseaux franciliens. Après dix-huit mois d'âpres négociations sur les conditions budgétaires de la décentralisation, bloquant l'avancement des projets, le STIF a pu reprendre leur cours. Toutefois, la création de la Société du Grand Paris, pilotée par l'État pour réaliser le projet « Grand Paris Express », pose question puisqu'elle peut être perçue comme une recentralisation de la politique des transports franciliens.

Par ailleurs, la transcription française (contestée par Bruxelles) du règlement OSP évoqué plus haut, définit les modalités de l'ouverture à la concurrence par appels d'offres des réseaux franciliens : dès 2024 pour les réseaux bus, 2029 pour le tramway et 2034 pour le métro et le RER. Elle a aussi entraîné la cession à la RATP de la propriété des installations fixes des réseaux jusqu'alors régie par un décret de 1969 (au STIF les installations antérieures au décret, à la RATP le reste), tandis que le STIF a récupéré la propriété des matériels roulants de la Régie, conduisant là encore à d'âpres débats face à cette situation pour le moins insolite par rapport aux autres réseaux français et européens.

Et après… ?

Et voici qu'apparaît le rapport du sénateur Grignon sur l'expérimentation de la mise en appel d'offres des lignes ferroviaires régionales : à n'en pas douter, le paysage des transports publics français va encore évoluer…

16 ans d'évolutions

PAR RÉMI DÉSORMIÈRE



Saint-Étienne
En 1998, seules huit villes étaient dotées de tramway, et la ligne 4 de Saint-Étienne demeurait encore partiellement desservie par les PCC acquises en 1958, qui allaient être remplacées par une deuxième série de motrices Alsthom-Vevey
Place Anatole France, le 14 mars 1998

© *Thierry Assa*

Matériels roulants routiers et ferrés
Information des voyageurs et signalétique



Toulouse
Durant les années 1990, le SC10 a constitué l'autobus urbain de référence français. Sur la place du Capitole pas encore rendue aux piétons, un SC10U dépasse un SC10R à son terminus
Après l'intermède du R312, les Agora livrés à partir de 1996 ont renouvelé les parcs des réseaux
Place du Capitole, le 13 juillet 1991

© *Thierry Assa*

→ 16 ans d'évolution des matériels roulants routiers et ferrés

PAR RÉMI DÉSORMIÈRE

En seize ans, le paysage des transports urbains français, du point de vue des matériels roulants, a notablement évolué. En 1995, trois séries d'autobus et trolleybus dominaient les réseaux : le SC10, le PR100 et ses déclinaisons articulées (PR180-2) et électriques (ER100), tandis que le R312 constituait la série la plus moderne, du moins chez Renault Véhicules Industriels. Toutefois, plusieurs réseaux s'équipaient d'autobus MAN (NL222), Mercedes (O405N) et Van Hool (A300) dotés d'un plancher bas jusqu'à la porte médiane. Face à la réduction sensible des commandes de R312, RVI lança rapidement les études pour proposer un autobus à plancher bas : les premières séries furent cependant fournies par Heuliez avec le Citybus, devenu GX317, avant que n'arrive en 1996 le premier Agora.



Marseille – Lorsque naissait *Réseaux Urbains*, les trolleybus circulaient encore dans six villes de France, à raison de 331 voitures. Les ER100 marseillais portaient encore pour certains leur livrée d'origine. Depuis, trois villes, dont Marseille, ont abandonné ce mode de transport et le parc en circulation (Cristalis et NMT222) est moitié moindre. Boulevard de Corse, le 28 juillet 1990
© *Thierry Assa*

La généralisation des autobus à plancher bas est assurément la principale évolution technique destinée à améliorer le service, en facilitant l'accès pour l'ensemble des voyageurs et en particulier pour les usagers à mobilité réduite. Les différentes versions de l'Agora dominent le paysage français, mais la part de marché des constructeurs étrangers a augmenté de façon continue pour atteindre environ 20% à l'heure actuelle avec le Mercedes Citaro, les MAN NL223 et désormais le Lion's-City, le NewA330 de Van Hool et l'Urbino de Solaris. Irisbus, qui a repris les productions RVI, a pour sa part fait évoluer l'Agora en Citelis, qui continue de remporter de nombreux marchés.

Parallèlement, l'application de normes anti-pollution de plus en plus sévères a conduit les constructeurs à développer de nouvelles motorisations réduisant les émissions de gaz à particules. Aujourd'hui, les autobus hybrides sont mis à l'essai sur quelques réseaux et on pressent que cette technologie constituera une étape vers le développement de motorisations s'exonérant de carburants fossiles. Pourtant, la solution existe : c'est le trolleybus, mais celui-ci est en déclin, malgré l'apparition en 2000 du Cristalis qui n'a pas rencontré le succès technique et commercial attendu. La faute (peut-être) à un prix bien supérieur à certaines productions d'Europe de l'Est ?

En matière de capacité de transport, l'autobus articulé reste encore peu présent, en constituant par exemple à peine plus de 12% des contingents parisiens et lyonnais : l'application croissante depuis quinze ans de la montée par l'avant dans le cadre de politiques de lutte contre la fraude s'accommode assez mal d'autobus à trois, voire quatre portes, offrant 110 places, sinon au prix d'arrêts de durée allongée.

Du côté des tramways, le renouveau de ce mode de transport a d'abord été concrétisé par le Tramway Français Standard d'Alsthom. Strasbourg ouvrait la brèche en retenant ABB pour la fourniture de ses rames, voulues à plancher bas intégral, ce qui constituait une première. Alsthom lançait alors le projet Citadis, devenu un véritable succès puisque vendu à plus de 1.600 exemplaires en France et à l'étranger : ce matériel modulable a été retenu par la plupart des réseaux français, à l'exception de Nantes (qui a opté pour l'Incentro d'ADTranz pour étoffer son parc), de Marseille (avec le Flexity de Bombardier) et de Saint-Étienne, qui, en 1998, recevait une seconde série de motrices Alsthom-Vevey adaptées pour ce réseau à voie métrique. Il n'en demeure pas moins que le retour du tramway en France est empreint d'une certaine monotonie puisque le Citadis représente les deux tiers du parc de tramways français. Et puis, il y a (aussi) les étranges expérimentations de « tramways » sur pneus à Nancy, Caen et Clermont-Ferrand, dont on aurait pu croire qu'elles servent de leçon, mais qui vont se poursuivre avec l'introduction du Translohr en Île-de-France, ce qui génère de nombreuses interrogations techniques et économiques.

Matériel d'une plus grande longévité, le parc métro français a finalement peu évolué : si Lille, Toulouse et l'aéroport de Roissy ont acquis le VAL208 pour renforcer (et constituer pour le dernier) leur parc, les réseaux lyonnais et marseillais sont demeurés stables, si on fait abstraction de la rénovation en cours du parc des TCL.



Paris – Alors que paraissait le premier « *Réseaux Urbains* », les MP89 destinées à la ligne 1 du métro parisien sortaient à peine d'usine : elles allaient débuter leur service un an plus tard. Hôtel de Ville, le 25 décembre 2009
© *Thierry Assa*

Dans la capitale, les seize années écoulées ont été essentiellement marquées par l'arrivée des MP89 sur la ligne 1 à partir de 1997 et sur la ligne 14 automatique l'année suivante : par contrecoup, les MP55 de la ligne 11 et une première tranche de MP59 affectés à la ligne 4 ont pu être réformés. Du côté du matériel classique, hormis des opérations de maintenance et de rénovation, il a fallu attendre 2006 pour voir arriver le MF2000 (désormais baptisé MF01) sur la ligne 2, puis sur la ligne 5, autorisant la réforme des MF67 des séries E et F.

Le registre ferroviaire est en revanche d'une richesse considérable. En Île-de-France, l'année 1995, année de mise en service de l'interconnexion de la ligne D, a été accompagnée d'une importante livraison d'automotrices à deux niveaux Z2N série 20500, livrées à partir de 1988, qui compte désormais 194 unités à l'inventaire de la SNCF et complétée à partir de 2000 par 54 Z20900 climatisées et partiellement dotées d'une intercirculation.

Deuxième nouveauté, le MI2N, mis en service sur la ligne A du RER à 43 exemplaires entre 1998 et 2005, et sur la ligne E, mise en service en juillet 1999, avec un effectif de 53 unités qui diffèrent du type RATP par une moindre motorisation et un aménagement intérieur offrant plus de places assises.

Au-delà, pour voir arriver du matériel neuf, il fallut attendre 2006, avec l'arrivée des 15 trams-trains Avanto sur la ligne T4 Bondy/Aulnay-sous-Bois, et 2009 avec la livraison des premiers « Franciliens » Z50000 sur Paris Nord à la mise en service pour le moins laborieuse. Entre temps, c'est un programme de rénovation qui a été lancé, tant par la SNCF (sur les RIB, les VB2N et les Z2N) qu'à la RATP avec les increvables MS61 du RER A. Plus récemment, la rénovation des MI79 du RER B a été lancée, avec à ce jour une petite dizaine d'unités réalisées.



Ecouen – En banlieue parisienne, ici sur le réseau Paris Nord, les automotrices en acier inoxydable constituaient encore une flotte importante du parc de la SNCF : leur remplacement ne fait que débuter, quarante-cinq ans après leur mise en service. Ecouen-Ézanville, le 8 juillet 2010
© *Rémi Désormière*

En province, le renouveau est considérable : lors de la régionalisation, les Régions ont hérité d'un parc constitué d'autorails et d'automotrices des années 1950 à 1970 (RGP1, X2800, EAD, Z5300, Z6300 et Z7100), de voitures USI et Corail des années 1970 et 1980, et de Z2 et de RRR livrées dans les décennies 1980 et 1990. Il serait trop long d'inventorier de façon exhaustive les métamorphoses du parc TER, aussi nous contenterons-nous d'aborder les matériels destinées aux relations périurbaines autour des grandes agglomérations en mettant à l'écart les X72500 et X73500 plutôt dédiés aux liaisons inter-villes et rurales.



Sathonay – Sur le plan ferroviaire, les rares dessertes périurbaines autour des grandes villes étaient le plus souvent assurées par un matériel ancien et aux performances médiocres : ainsi, les autorails X4630 assuraient de nombreuses dessertes autour de Lyon, comme ici sur la ligne Lyon / Bourg-en-Bresse. Sathonay-Rillieux, le 27 juin 2008
© *Rémi Désormière*

La commande de 76 TER2N Z23500 auprès d'Alstom pour Rhône–Alpes, PACA et Nord–Pas-de-Calais, livrées à partir de 1998, avait déjà apporté un premier bol d'air frais autour de Lyon, Marseille, Nice et Lille. Compte tenu de l'explosion du trafic régional, de l'accroissement des dessertes et de la réforme des matériels anciens, une commande de 200 TER2N « nouvelle génération » a été attribuée une nouvelle fois à Alstom, destinées aussi bien aux relations périurbaines qu'aux liaisons de moyenne distance : pour les services suburbains, les TER2Nng circulent en Lorraine, en Pays-de-la-Loire, tandis que les trois précédentes Régions ont nettement étoffé leurs parcs.

Les 700 AGC livrés par Bombardier de 2002 à 2011 ont été l'occasion non seulement de rajeunir les relations inter-villes et rurales, mais aussi de développer les dessertes autour de Bordeaux, Toulouse, Rennes, Strasbourg, Nantes et Marseille (notamment sur la ligne Marseille/Aix-en-Provence intégralement rénovée).

Enfin, la mise en service le 12 décembre 2010 du tram-train de Mulhouse a concrétisé le fameux « modèle de Karlsruhe » interconnectant les modes urbain et ferroviaire, avec une deuxième tranche de douze Avanto identiques aux parisiens. Le 15 juin dernier, la circulation des premiers trams-trains Dualis entre Nantes et Clisson concrétise la recherche d'un matériel automoteur léger pour des dessertes périurbaines à arrêts fréquents, et pouvant être interconnectées avec les tramways. Ce n'est pas le cas de Nantes, ce ne sera pas non plus le cas de l'ouest lyonnais en fin d'année, pas plus que de la tangentielle nord en 2014 au nord de Paris. Ce sera en revanche le cas entre Massy et Évry d'ici la fin de la décennie. Néanmoins, le tram-train demeure un objet ferroviaire encore marginal. Ceci dit, il ne faut pas omettre que la ligne T2 du réseau parisien a fait un peu office de pionnière en la matière : utiliser une ancienne ligne de chemin de fer puis poursuivre son chemin en

voirie urbaine… Serait-ce un tram-train avant la lettre ou une avant-première qui s'ignorait ?

Mais n'oublions pas que ces progrès techniques n'ont qu'un but : faire profiter les millions de voyageurs quotidiens des transports publics français des améliorations technologiques pour améliorer la performance et la qualité du service.

→ 16 ans d'évolution de l'information des voyageurs et de la signalétique

PAR RÉMI DÉSORMIÈRE

Dans le domaine de la signalétique, les seize années écoulées furent celles d'évolutions d'autant plus rapides qu'elles sont pour beaucoup liées au développement des nouvelles technologies.

L'information des voyageurs en 1995 passait avant tout par la parole et le papier : on se renseignait auprès du conducteur, dans les agences commerciales, au guichet des stations de métro à Paris, par minitel ou par téléphone. Les guides du réseau, les plans et horaires imprimés constituaient la base de la documentation des voyageurs pour leurs trajets. Pour les grands réseaux, le Minitel constitue le summum de la technique : ce système a d'ailleurs été très efficace durant de nombreuses années !

Les premières applications de géolocalisation par satellite permettent d'expérimenter l'affichage du temps d'attente aux arrêts des autobus et des tramways. On leur donne des noms évocateurs : « SIEL » à Paris, « Symphonie » (inachevée !) à Lyon.

Aujourd'hui, Internet ou les smartphones ont porté les transports publics dans l'ère de la communication instantanée et personnalisée. L'ère du numérique a démultiplié la quantité d'informations disponibles pour les voyageurs, en amont comme pendant les déplacements. Les écrans annonçant les temps d'attente des prochains RER, métro, tramways ou autobus se sont généralisés sur de nombreux réseaux. La moindre panne ou anomalie sur ces écrans déclenche des mouvements d'humeurs parmi les voyageurs : ces nouvelles technologies ont engendré une évolution des mentalités tolérant de moins en moins l'impondérable, et surtout la carence d'informations sur des trajets taillés au cordeau dans des emplois du temps, professionnels et personnels, de plus en plus serrés.

Pour autant, le papier n'a pas disparu, et on ne peut se passer des plans, dépliants horaires, guides tarifaires qui demeurent la base de l'information aux voyageurs.

L'information, c'est aussi la signalétique, passé du statut d'outil d'information à objet de communication des réseaux. Les arrêts d'abord : sur les lignes d'autobus, ils constituent le seul ancrage dans le paysage urbain de l'existence d'un service public de transport. La prédominance grandissante de la communication font que, dans certains cas, l'apparition d'une nouvelle signalétique se traduit par une moindre visibilité : à Paris, les potelets, jadis rouge et jaune, ont viré au vert jade et bleu, en phase avec les nouvelles couleurs de la RATP… mais bien moins visibles. À cela s'est ajouté un graphisme en lettres minuscules moins faciles à lire depuis un véhicule en mouvement… *(NDLR : cette dernière remarque n'engage que l'auteur)*

Quoi qu'il en soit, les évolutions restent à venir. La loi sur l'accessibilité du 11 février 2005 oblige les réseaux à rendre les informations aux arrêts conformes aux arrêtés d'application d'ici 2015. Peu a été fait tant leur application soulève des problèmes notamment par rapport à la taille imposée des caractères et donc des drapeaux des arrêts, à la longueur de la dénomination des arrêts…

Que dire aussi de la signalétique sur les véhicules ? L'ère des girouettes sur film touchait à sa fin avec le développement des écrans formés de pastilles. Quelques réseaux continuaient d'utiliser des bandeaux latéraux d'itinéraires, avec, notamment à Paris, un code de couleurs facilitant l'identification des lignes. L'essor des girouettes électroniques s'est traduit par une diminution des informations portées par les autobus, malgré l'installation de girouettes latérales. La nouvelle génération repose sur des diodes, censées être plus lumineuses, mais souffrant parfois d'une fiabilité insuffisante ou d'une visibilité médiocre, notamment à contre-jour ou en plein soleil… Qui plus est, les textes défilant sur des véhicules par définition mobiles, constitue une régression considérable de la lisibilité des désormais rares indications portées par les véhicules.



Paris – Sur certains matériels, l'affichage de textes défilants en majuscule sur les girouettes frontales donne l'effet inverse de celui escompté : la lisibilité de l'information s'en trouve fortement dégradée
© *Christophe Decaux*

La livrée des véhicules est devenu un support de communication pour les réseaux et surtout les autorités organisatrices : les résultats y sont mitigés, et la volonté d'affirmer une « présence » peut parfois être en contradiction avec le souci d'identifier au premier coup d'œil y compris par un voyageur de passage, étranger ou maîtrisant mal notre langage, l'appartenance du véhicule à un service public de transport. Qu'il s'agisse des trains régionaux ou des autobus urbains, le foisonnement de livrées (pardon, d'habillages identitaires !) est plus ou moins heureux, avec la prédominance sur de nombreux réseaux de mariages de gris métallisé et de gris sombre, censés être perçus comme élégants, mais aussi jugés tristes : on est loin du rouge londonien, du jaune berlinois, du vert bâlois pour se limiter à quelques exemples européens …

Informations

Nos listes de matériels roulants, que nous mettons à jour depuis plusieurs années, servent à enrichir et illustrer nos colonnes d'actualités.

Afin de les compléter et de les vérifier, toutes vos informations, aussi minimes soient-elles, ont leur importance.

Sachez par exemple que le numéro de châssis, véritable carte d'identité du véhicule, permet, lorsqu'il est possible de l'obtenir, de retrouver le véhicule en cas de mutation, de revente ou de nouvelle immatriculation dans le SIV.

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

Envoyez le fruit de vos recherches soit par courrier à Patrick Kirstetter, soit par courriel (infos-ru@fptu.fr) à Jean-Michel Boutillez.

→ États de parc sommaires

VALENCE > CTAV – Parc en avril 2011

Matériels	Nb	N° de parc
	5 minibus	
VW Crafter	1	301
Cytios Advance 3/23	4	26 à 29
	3 midibus	
GX127	1	31
GX127-L	2	32, 33
	74 standards	
GX317-3p	24	01 à 24
Agora-GNV-3p	22	101 à 122
Agora-3p	4	123 à 126
Citelis-12-3p	12	127 à 138
GX327-3p	11	160 à 170
Lion's-City-SD202	1	100
	5 articulés	
GX187	1	40
PR180-2	2	41, 42
Citelis-18-3p	2	45, 46
Total :	**87 véhicules**	

→ États de parc partiels

CHERBOURG-OCTEVILLE > ZEPHIR-BUS

Standards							
GX327-3p				N° de série commençant par **VJ1PS09D1000**			
N°	**Immat.**	**VIN**	**Mise sce**	**N°**	**Immat.**	**VIN**	**Mise sce**
837	BN-950-PX	02872	17/05/11	**840**	BN-151-PY	02876	17/05/11
838	BN-093-PY	02873	17/05/11	**841**	BN-358-PY	02879	17/05/11
839	BN-251-PY	02875	17/05/11				

COGNAC > COGNAC MOBILITES (réseau **TRANSCOM SALAMANDRE**)

Midibus							
Neoplan Centroliner N4411				N° de série commençant par **WAG244112**			
N°	**Immat.**	**VIN**	**Mise sce**	**N°**	**Immat.**	**VIN**	**Mise sce**
91769	9357 XN 74 *(location)*	2PN33701 *Mont-Blanc-Bus*	05/2011 *12/12/02*	**91771** *121*	9360 XN 74 *(location)*	3PN34005 *Mont-Blanc-Bus*	05/2011 *12/12/02*
91770 *124*	9387 XN 74 *(location)*	3PN34004 *Mont-Blanc-Bus*	05/2011 *12/12/02*	**91772** *123*	9382 XN 74 *(location)*	3PN34006 *Mont-Blanc-Bus*	05/2011 *12/12/02*

Parcs

GRENOBLE > SEMITAG (Navette **CEA**)

Minibus							
Breda-Menarini M-200-Zeus				N° de série commençant par **ZCM200EC0900**			
N°	**Immat.**	**VIN**	**Mise sce**	**N°**	**Immat.**	**VIN**	**Mise sce**
1001	BK-884-NC	27135	2011	**1003**	AN-174-YX	26821	2011
1002	BL-072-DD	27138	2011				

LOUVIERS/VAL-DE-REUIL > VTU-SE (réseau **TRANSBORD**) – Source Bruno CANIVET

Midibus							
GX327-2p				N° de série commençant par **VJ1PS09D1000**			
N°	**Immat.**	**VIN**	**Mise sce**	**N°**	**Immat.**	**VIN**	**Mise sce**
163	BN-134-FP	01045 *Berthelet*	05/2011 *06/2005*	**164**	BN-631-FN	01391 *Berthelet*	05/2011 *11/2006*

STRASBOURG > CTS

Standards							
Urbino-12-E5-2p				N° de série commençant par **SUU241161BB**			
N°	**Immat.**	**VIN**	**Mise sce**	**N°**	**Immat.**	**VIN**	**Mise sce**
619	BN-921-RS	009441	19/05/11	**622**	BN-916-RS	009444	19/05/11
620	BN-929-RS	009442	19/05/11	**623**	BN-917-RS	009445	19/05/11
621	BN-932-RS	009443	19/05/11				

TOULOUSE > TISSEO

Standards							
Citelis-12-GNV-2p				N° de série commençant par **VNEPS09D5003**			
N°	**Immat.**	**VIN**	**Mise sce**	**N°**	**Immat.**	**VIN**	**Mise sce**
1111	BR-059-QZ	04522	19/07/11	**1116**	BR-327-RH	04537	20/07/11
1112	BR-606-QZ	04524	19/07/11	**1117**	BR-277-RK	04542	20/07/11
1113	BR-356-RF	04527	20/07/11	**1118**	BR-867-RL	04549	20/07/11
1114	BR-236-RG	04531	20/07/11	**1119**	BR-036-RN	04557	20/07/11
1115	BR-281-RJ	04536	20/07/11	**1120**	BR-164-RP	04561	20/07/11

VALENCE > CTAV

Standards							
GX327-3p				N° de série commençant par **VJ1PS09D1000**			
N°	**Immat.**	**VIN**	**Mise sce**	**N°**	**Immat.**	**VIN**	**Mise sce**
169	BM-117-BA	02832	15/04/11	**170**	BM-189-BA	02835	15/04/11

Diaporama



Valence – Le GX327 n°162 sur le boulevard Gambetta, en août 2009

© *Jérôme Gimel*



Cherbourg – Le GX327 n°834 de Zéphir longe le quai Alexandre III

© *Sandrine Meyer*

Adhésion

Ce magazine vous intéresse ?

France Passion des Transports Urbains (**FPTU**) est une association de type Loi 1901 fondée en janvier 1995. Elle a pour principaux objectifs :

- de regrouper les passionnés des transports urbains français ;
- d'informer ses adhérents et le grand public de l'actualité des transports urbains par le biais d'une publication bimestrielle : **RÉSEAUX URBAINS DE FRANCE** ;
- de contribuer à la promotion et au développement des transports urbains en relation avec les entreprises exploitantes et les associations d'usagers ;
- d'encourager la sauvegarde du patrimoine français de matériel de transports urbains en relation avec les associations spécialisées.

En adhérant à FPTU, vous pourrez :

- recevoir tous les deux mois et en priorité le magazine « Réseaux Urbains » ;
- participer aux visites et voyages organisés chaque année. Les assemblées générales de l'association sont notamment l'occasion d'allier l'utile à l'agréable en proposant aux adhérents diverses sorties. Après Toulouse fin 2008 et Nice en 2009, c'est en Île-de-France que les adhérents de FPTU se sont réunis en octobre 2010. Mais les assemblées générales ne sont pas les seules occasions mises à profit pour les visites. Plusieurs journées découvertes ont ainsi été réalisées sur les réseaux de Versailles, Troyes, Valenciennes, Roanne, Laon, Nîmes, Moulins, Blois… et sur des sites industriels tels l'usine Irisbus d'Annonay ;
- avoir accès aux manifestations (salons professionnels notamment) auxquelles FPTU est présente à travers un stand.

Bulletin d'adhésion

À renvoyer, accompagné de votre règlement à l'ordre de FPTU, à :

FPTU – Christophe Decaux – 29, rue des Terres au Curé – 75013 PARIS

Vos coordonnées

NOM *:* ..... ***Prénom*** *:* .....

ADRESSE *:* .....

CODE POSTAL *:* ..... ***VILLE*** *:* .....

TÉL. *:* ..... ***COURRIEL*** *:* .....

Je souhaite adhérer à **France Passion des Transports Urbains** pour l'année **2011**. J'ai bien noté que l'adhésion prend effet au 1er janvier 2011 et qu'elle comprend les numéros du magazine RÉSEAUX URBAINS publiés pendant l'année *(l'abonnement seul au magazine est impossible)*. En tant qu'adhérent, je renonce à tous les droits relatifs aux images et informations que je transmettrais à l'équipe éditoriale du magazine.

Vous adhérez

☐ à titre personnel

☐ à titre professionnel *Le cas échéant, société :* .....

Montants UE et Suisse (autres pays : nous consulter au préalable)

- Entreprises : **62,00 €**
- Particuliers : **50,00 €**

Date et signature

À la une…

Angers

Le nouveau tramway angevin étant à l'honneur, c'est l'occasion de présenter la carte irigo distribuée aux automates de vente en station. Elle est rechargeable à quatre reprises. La validation ne se fait pas par piste magnétique mais sans contact : une antenne et une puce sont en effet insérées dans l'épaisseur.



Cartes postales

ANGERS

À l'occasion de la mise en service du tramway, signalons l'édition de deux séries de cartes postales.

Le **Courrier de l'ouest** a ainsi publié 3 cartes juxtaposant des vues du tramway d'antan et de celui d'aujourd'hui.

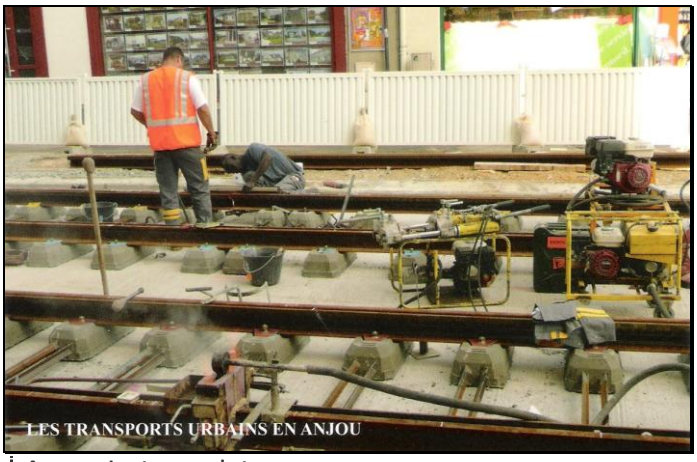


Angers – L'aïeul et son descendant sur le boulevard Foch
© *Le Courrier de l'ouest*



Angers – La place du Ralliement hier et aujourd'hui
© *Le Courrier de l'ouest*

L'Amicale des Cartophiles de l'Anjou a quant à elle sorti une série de 8 belles cartes sur les transports publics en Anjou.



Angers – Les travaux du tramway
© *L'Amicale des Cartophiles de l'Anjou*

A suivre…

Pour les contacter :

Le Courrier de l'ouest
4, boulevard Albert Blanchoin
BP 10728
49007 ANGERS Cedex 01

Amicale des Cartophiles de l'Anjou
Chez Dominique Boussicot
10, rue Alfred de Musset
49000 ANGERS

→ Ésitériophilie

Tickets… peu ordinaires, voire insolites ! À numéro de **RU** *exceptionnel… tickets exceptionnels !*

Dans les années entre les deux guerres, les tramways ne transportaient pas uniquement des personnes. Jugez plutôt avec ces billets de Toulouse et Grenoble !

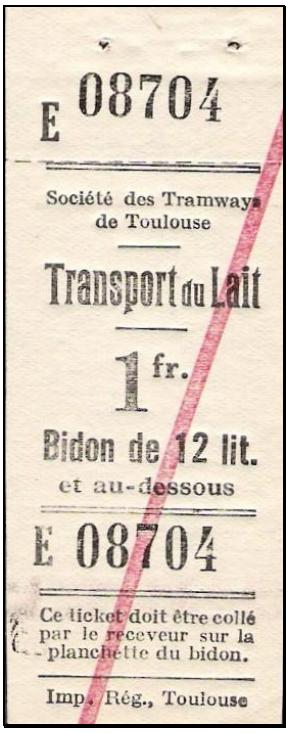
GRENOBLE

Il y avait des tickets pour "chien", apparemment valables aussi pour le plein tarif et le demi tarif ; nous supposons que le chien devait être accompagné…

TOULOUSE

Il y avait des tickets pour le transport du lait pour des bidons maximum de 12 litres.





PYONG-YANG

Extrêmement rare, ce ticket pour les bus et métro de la capitale de la Corée du Nord, pays fermé avec très peu d'échanges.



JÉRUSALEM

Un ticket de Jérusalem-Ouest (israélien), un autre de Jérusalem-Est (palestinien). Il est assez curieux de pouvoir réunir ces deux tickets de ces deux parties de ville où tout les sépare.





VATICAN

Ticket de la seule ligne d'autobus de la Cité du Vatican (le plus petit état du monde), ligne ayant cessé son activité en 1975.



En bref…

Si vous découvrez un nouveau ticket, prenez contact avec :

Jean-Claude DEBERGUE
14, boulevard Raymond Poincaré
92380 Garches
Courriel : mjcberg@orange.fr

D'avance, nous vous remercions de votre participation sympathique !

Dernières éditions



> Numéro 97 > Mars/Avril 2011

- **ligne directe** : les faits marquants de l'actualité générale
- **60 jours** : l'actualité des réseaux français
- **ailleurs…** : l'actualité des réseaux étrangers
- **collectionneurs** : cartes postales et modèles réduits
- **rétro** : Paris. Il y a 40 ans… le dernier autobus TN !
- ***mais aussi*** *: parcs, pôle d'échanges*



> Numéro 98 > Mai/Juin 2011

- **ligne directe** : les faits marquants de l'actualité générale
- **au fil de la ligne** : le funiculaire du Tréport
- **60 jours** : l'actualité des réseaux français
- **ailleurs…** : l'actualité des réseaux étrangers
- **infrastructures** : Île-de-France. RER A : le MI09 en décembre, un schéma directeur dans un an
- **collectionneurs** : cartes postales et ésitériophilie
- **découvertes** : l'Europe centrale : première partie – La Hongrie
- ***mais aussi*** *: parcs, pôle d'échanges*



> Numéro 99 > Juillet/Août 2011

- **ligne directe** : les faits marquants de l'actualité générale
- **événement** : Reims : le 18e réseau de tramways de France est né
- **un réseau à la loupe** : la desserte Nantes/Vertou
- **60 jours** : l'actualité des réseaux français
- **ailleurs…** : l'actualité des réseaux étrangers
- **infrastructures** : Île-de-France. RER B : la modernisation sur les rails
- **collectionneurs** : philatélie et carte postale
- **découverte** : l'Europe centrale : première partie – La Hongrie (2)
- ***mais aussi*** *: parcs, pôle d'échanges*

Commande

A renvoyer, accompagné de votre règlement à l'ordre de FPTU, à :
FPTU – Claude Druon – 21, rue des Marronniers – 10500 PRÉCY-SAINT-MARTIN

Vos coordonnées

NOM *:* ..... ***Prénom*** *:* .....

ADRESSE *:* .....

CODE POSTAL *:* ..... ***VILLE*** *:* .....

TÉL. *:* ..... ***COURRIEL*** *:* .....

Votre commande, datée et signée

Prix par numéro : 10,40 euros, port compris

.....

Pôle d'échanges

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 courriels ou le courrier.

Conseil d'administration

Président

Nicolas Capon
14, parc Elisabeth
91000 ÉVRY
president@fptu.fr
Tél. : 06.72.81.35.73

Vice-Président

Claude Druon
21, rue des Marronniers
10500 PRÉCY-SAINT-MARTIN
vice-president@fptu.fr

Trésorier

Jean-Michel Boutillez
214, résidence Pasteur
78120 RAMBOUILLET
tresorier@fptu.fr

Secrétaire

Christophe Decaux
29, rue des Terres au Curé
75013 PARIS
fptu@fptu.fr

Administrateurs

Jean-Pierre Amphoux
Arnaud Bousez
Franck Delval
Olivier Delestrade
Thierry Garel
Dominique Guibert
Patrick Kirstetter
Pierre-Marie Vaineau

Visites de réseaux – Associations

Vous souhaitez organiser une visite de réseau ? Vous êtes une association et souhaitez établir un partenariat avec FPTU ?

Prenez contact avec :

Visites et sorties

Franck Delval
fptu@fptu.fr

Associations

Thierry Garel
associations@fptu.fr

Participer à « Réseaux Urbains »

Envoyer des informations, un article

Par courriel

infos-ru@fptu.fr

Par courrier

M. Patrick Kirstetter
6, rue Paul Belmondo
93160 NOISY-LE-GRAND

Envoyer une photographie

Par courriel

photos-ru@fptu.fr **et** infos-ru@fptu.fr

Par courrier

Même adresse que ci-dessus

*Merci d'indiquer les auteurs, lieux et dates de prises de vue (soit **dans le nom du fichier**, soit **au verso de la photo**)*

→ Le coin des associations

AMTUIR

Le 27 juillet, à 12h01 précises, le R312-3p n°194 offert par le réseau TCAT de Troyes pénétrait dans l'enceinte de la halle Mortillet. C'est le troisième véhicule à être réceptionné cette année après l'omnibus hippomobile « Wagram–Bastille » et l'autocar Berliet PLB. Une motrice Sprague du métro parisien devait également être prêtée par la RATP à l'occasion des Journées du Patrimoine.



AMTUIR – Arrivée au Musée du R312 n°194 des TCAT, le 27 juillet 2011
© *Bernard KNAPP (AMTUIR)*



AMTUIR – Le R312 TCAT n°194 en compagnie du TN6A n°2515 dans la halle Mortillet à Chelles
© *AMTUIR*

AAF

Magnifique cadeau pour la dynamique association alsacienne « Autocars Anciens de France ». En effet, le Conseil Général du Bas-Rhin lui a offert un autocar interurbain articulé GX87 de la compagnie strasbourgeoise CTS affecté au « réseau 67 ». Qui plus est, ce véhicule a été offert au lendemain de sa réforme administrative. La

CTS, qui a possédé jusqu'à 15 GX87 dont 7 pour le réseau urbain, est l'un des principaux utilisateurs de ce véhicule assez rare puisque construit à 57 exemplaires. Le GX87 est équipé d'un moteur Volvo THD-102KB 6 cylindres d'une puissance de 279 ch. Le véhicule qui a rejoint la collection d'AAF à Betschdorf est le n°371.

OMNIBUS NANTES

Travaux

L'autobus Heuliez O305 n°651 mis en service fin 1981 et appartenant toujours à la CTA (mais retiré du service depuis 2005) était en attente d'une seconde carrière en tant qu'autobus préservé. La SEMITAN comptait en effet reprendre l'exploitation du véhicule afin de compléter sa collection.

Le projet n'étant toujours pas engagé, Omnibus Nantes a exprimé son souhait d'acquérir ce O305 non épargné par l'usure intérieure et extérieure et de lui offrir rapidement une rénovation en tant que bus musée. En attendant une issue définitive, la CTA a donné son accord aux adhérents de l'association pour travailler sur le véhicule et débuter les premières opérations de restauration : retrait et démontage des sièges, lavage, élimination de la rouille.

Depuis sa remise en route en mars dernier, son compteur a grimpé de 28 km. N'étant pas encore pleinement opérationnel, ces kilomètres ont tous été réalisés dans l'enceinte du dépôt.

Balades

Quatre sorties ont eu lieu dans le GX44 n°606 de l'association depuis le début 2011 : le 26 février avec une promenade du sud au nord de l'agglomération avec la desserte des communes de Carquefou, Nantes et Rezé, le 9 avril dernier sur le thème du réseau TAN avant le BusWay, ainsi que deux autres excursions les 11 juin et 2 juillet.

Le GX44 n°606 a déjà parcouru 1.248,9 km à l'occasion des diverses sorties organisées depuis son rachat, avec une dépense de gazole s'élevant à un peu plus de 700 €.

Investissement

Depuis le début de cette année, les adhérents d'Omnibus Nantes ont passé 671 heures de travail sur le matériel roulant, réparties en 400 heures sur le GX44 n°606 et 271 heures sur le O305 n°651. La valorisation de cette main-d'œuvre bénévole est estimée à 10.065 €.

STANDARD 216

Les bénévoles s'activent imperturbablement à l'espace Histo-Bus-Dauphinois. Parmi les gros travaux, citons la restauration de l'autocar Chausson ANG après son retour d'Ungersheim, celle du Saurer 3CT-3D, le remplacement complet du plancher du SC10U ex-272 SEMITAG et des travaux conséquents sur le SC10U de Villard-Bonnot.

TCA

Toutes les bonnes idées pour aider au financement du matériel nécessaire à l'entretien des véhicules de collection sont bonnes à prendre. Pour ce faire, nos amis niçois ont eu l'idée de faire réaliser une pince à cravate représentant une rame de tramway Citadis de Nice.

Cette pince, qui a nécessité la création d'un moule et qui a demandé plusieurs mois de mise au point, est particulièrement bien réussie ! Les TCA la vendent au prix de 12 € auxquels il faut rajouter 1 € de frais de port et d'emballage.

Les personnes intéressées peuvent adresser leur demande et règlement de 13 € à :

Frédéric GIANA
86, Bd Bischoffsheim
"Le Palais Saint-Charles"
06300 NICE



→ Meeting automobile

Le 31 juillet se déroulait la grande manifestation de l'été de l'association d'amateurs d'anciens véhicules « Vincennes en anciennes ». Comme à la dernière « Traversée de Paris » en janvier, l'AMTUIR y participait afin de prendre en charge des voyageurs dans un de ses bus. Cette année, le TN6C n°2515 était de la partie pour les transporter entre l'esplanade du château de Vincennes et l'observatoire de Meudon…et retour.

Pas moins de 5 autobus et un autocar se retrouvèrent lors de cette belle excursion. Le pique-nique dans les jardins de l'observatoire permit aux quelques adhérents de FPTU, de l'AMTUIR, de Bus Parisiens et de Sauvabus de se retrouver dans une ambiance amicale.



Meudon – Photo de famille de la flotte d'autobus ayant participé à la sortie de « Vincennes en anciennes », le 31 juillet 2011
© *Alexandre MIMARD (association Bus Parisiens)*

PAR THIERRY ASSA



Budapest
Les deux lignes de métro lourd sont exploitées par du matériel soviétique standard. Le même matériel se rencontre de Prague à Saint-Pétersbourg
Si les stations sont très bien entretenues, on notera l'état moyen du matériel
Pillango Utca,
le 26 novembre 2010

© *Thierry Assa*

L'Europe centrale : première partie

La Hongrie (3)



Budapest
Aménagement en site propre avec priorité au carrefour, sur la rive de Buda
La ligne 18, exploitée par des T6A5, dessert des quartiers centraux de la ville
Szent Gellert Tér,
le 25 novembre 2010

© *Thierry Assa*

Ce troisième épisode de notre voyage en Hongrie nous amène cette fois-ci dans la capitale magyare. Le réseau étant conséquent, nous l'aborderons en deux parties.

→ Budapest

Un peu d'Histoire…

Évoquer Budapest en quelques lignes relève de la gageure. La capitale hongroise est une des plus importantes d'Europe, une des plus riches sur le plan culturel : les monuments, les théâtres, l'opéra, les musées, la ville elle-même et son animation en font un lieu attrayant, bruyant, parfois fatigant mais unique. Centre nerveux du pays, on y rencontre tous les peuples d'Europe ; c'est une cité cosmopolite.

La ville actuelle résulte de l'union en 1873 de Buda (Offen en allemand) capitale historique, de Pest et d'Obuda. Elle a été fondée par les Romains en 89 de notre ère. Colonisée par les Magyar en 896, elle devient capitale du royaume de Hongrie. De 1526 à 1686, la ville a été sous domination turque avant d'être reprise par les Habsbourg. En 1867, la création de la double monarchie austro-hongroise fait de Buda (puis de Budapest) la capitale de la Hongrie.

Durant la période communiste, en 1956, elle a été le théâtre de la révolution contre le régime. Malgré une sévère répression, la ville a réussi à rester la capitale la plus animée de l'ancien COMECON. Depuis 1989, Budapest est entrée dans une nouvelle ère de modernisation.

Budapest est peuplée par plus de 1,6 million d'habitants. Elle s'étend sur 525 km². Buda, sur la rive gauche, présente une topographie assez irrégulière avec des escarpements dont la colline du Château couronne la ville. Pest, sur la rive droite, est plate et regroupe les quartiers qui se sont développés plus récemment. Les deux parties sont coupées par le Danube dont la largeur atteint jusqu'à 250 m. La ville est divisée en vingt-trois arrondissements.

Les réseaux urbain et interurbain de Budapest sont remarquables par la variété des modes de transports : métro, tramways, trolleybus, autobus, funiculaires s'y côtoient. Rappelons rapidement les grandes étapes de son histoire.



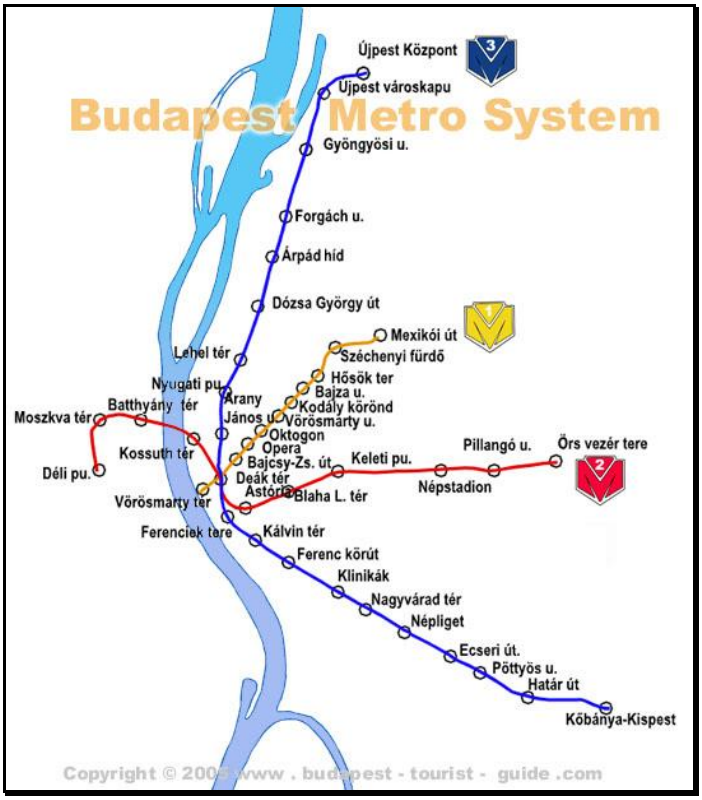
Budapest – Terminus d'une des lignes interurbaines desservant le sud de Budapest. Boraros Tér, le 27 novembre 2010
© *Thierry Assa*

Le premier tramway hippomobile apparut à Pest, en 1866. Dès 1887, un premier tramway électrique fut mis en service par Siemens. Quarante ans plus tard, un réseau très dense desservait la totalité de la capitale. Après la Grande Guerre, un réseau d'autobus fut développé et, en décembre 1933, la première ligne de trolleybus mise en service. Mais ce ne sera qu'à partir de 1949 que le trolleybus est développé dans le centre, en remplacement des lignes de tramways qui desservaient les petites rues de Pest.

Par ailleurs, Budapest bénéficia de la première ligne de métro du continent : en 1896, une sorte de tramway souterrain, le Földalati, fut mise en service sous une artères prestigieuse de la ville. En 1968, les réseaux urbains et interurbains furent unifiés sous l'égide de la Budapesti Közlekedési Vállalat (BKV ou Société des Transports de Budapest).

Le Métropolitain

À l'occasion des fêtes du millénaire du royaume, la première ligne de métro du continent européen fut mise en service en mai 1896. Il s'agissait d'un tramway souterrain à faible profondeur (3 mètres sous la chaussée). La ligne avait une longueur de 3,7 km dont 460 m. en surface (section disparue). Elle reliait Gizella Tér dans le centre au site de l'exposition de 1896 au nord.



Aujourd'hui, la ligne est exploitée à l'aide de motrices articulées à trois caisses, construites par Ganz et mises en service en 1971. Ce matériel est très particulier : le plancher est bas entre les bogies. Il n'y a pas d'intercirculation entre les caisses. Les voitures sont très basses (mois de 2 m de haut). L'aménagement intérieur est très sommaire et le roulement passablement bruyant. En revanche, les stations ont toutes été maintenues en état d'origine et superbement restaurées. Les fréquences sont de l'ordre de trois minutes.

Outre le Földalati, Budapest dispose de deux lignes modernes de métro lourd. La première ligne a été mise en service à partir de 1970 ; la seconde, à partir de 1976. Mises à part quelques sections aériennes, le réseau a été construit à grande profondeur selon le modèle moscovite. Des batteries d'escaliers mécaniques permettent d'accéder rapidement aux quais. Les deux lignes sont exploitées par du matériel soviétique standard avec des trains de six voitures de grande capacité. Les fréquences sont de l'ordre de trois minutes aux heures de pointes.

On notera que, si le Föladalatti est parfaitement bien entretenu, les voitures des deux autres lignes présentent parfois des signes de fatigue avec des traces de rouille sur les caisse. En revanche, les installations fixes apparaissent très bien maintenues. Les trois lignes totalisent une longueur de 33 km avec quarante-deux stations. Une quatrième est en cours de construction et une cinquième projetée.

Les tramways (Villamosz)

Le réseau de tramways de Budapest présente un aspect fascinant. Bien qu'ayant perdu en densité depuis les années 70, en particulier lors de la mise en service des deux lignes de métro, il offre encore trente-et-une lignes à voie normale qui irriguent l'essentiel de la ville sur ses deux rives.



Budapest – Durant plus de quarante ans, les motrices UV ont marqué l'histoire du réseau de Budapest. Ce matériel frustre mais robuste, a été retiré du service en 2009. Rezébet Kiralyni ùtja, le 2 juin 1998
© *Thierry Assa*

Selon la topographie, on rencontre plusieurs types de lignes : celles à très fort trafic desservant les boulevards (lignes 4 et 6), les quais (lignes 2 et 19), les cours (lignes 47 et 49) et la rocade (ligne 1). Greffées à ces lignes, les radiales qui s'éloignent vers les faubourgs résidentiels, ouvriers et industriels. La traversée du Danube s'effectue en trois points sur les ponts Petöfi, Széchenyi et Margit.

Plusieurs lignes convergent vers des points névralgiques, en particulier : Moszkva Tér, Szant Gellert Tér, Moricz körter. Moszkva Tér, terminus des lignes 4, 6, 18 et 59A et station de passage des lignes 61 et 59, présente une boucle, un triangle, une voie en cul-de-sac, une triple voie de passage, un terminus à trois voies et quelques raccordements...

Aux heures de pointes, le nombre de passages dépasse l'imagination : les lignes 4 et 6 ont un départ toutes les quatre-vingt-dix secondes ; les lignes 18 et 59A, toutes les quatre ou cinq minutes environ et les motrices des lignes 61 et 59 passent toutes les cinq ou six minutes. Il s'y ajoute les échanges avec la station de métro dont l'entrée est située sur le terre-plein central. Enfin, les autobus passent à la même fréquence ou presque. L'ambiance est difficile à décrire mais c'est un bel exemple d'aménagement pour les tramways avec des correspondances faciles sans qu'il y ait obligation de traverser une seule chaussée. En revanche, l'exploitation doit être parfaitement réglée, gageure pour l'exploitant.



Budapest – Aujourd'hui les plus anciennes du réseau, les motrices GANZ ont permis la modernisation du parc dans les années 70. Malgré leurs trente ans, elles assurent toujours un service intense. Moricz Zigmond Körtér, le 24 novembre 2010
© *Thierry Assa*

Les lignes 4 et 6 méritent une attention particulière. Ces deux lignes desservent les boulevards ; elles ont un trafic journalier de l'ordre de 100.000 voyageurs. Les voies sont posées au centre des boulevards, le site propre étant marqué par une ligne blanche de part et d'autre. Les arrêts sont latéraux ou centraux. Les deux lignes sont exploitées par quarante motrices Combino de cinquante-quatre mètres - les plus longues du monde - mises en service en 2006-2007. Compte tenu du parfait état des voies, les motrices circulent à vitesse élevée (près de 60 km/h) et se succèdent toutes les 90 s.



Budapest – En 2006, les BKV mettaient en service quarante motrices Combino de cinquante-quatre mètres de long. Ce matériel est exclusivement affecté aux lignes 4 et 6, les plus importantes du réseau. Erszebet Korùt, le 24 novembre 2010
© *Thierry Assa*

À la périphérie, on trouve la ligne 1. Il s'agit de la ligne desservant la rocade. Entièrement en site propre, elle est exploitée à l'aide de convois de trois motrices Tatra T6C5, offrant un excellent confort mais une capacité parfois limitée.



Budapest – La ligne 1 a été construite par étapes entre 1985 et 2005. Il s'agit de la ligne de rocade. Elle supporte un trafic intense que les convois de trois motrices T6A5 ont parfois du mal à absorber, malgré une fréquence de l'ordre de deux minutes aux pointes. Vörözvari Ut, le 26 novembre 2010
© *Thierry Assa*

Les lignes de cours sont exploitées par les traditionnelles motrices articulées Ganz qui approchent maintenant des quarante ans. Les deux lignes traversent le Danube puis se dirigent vers les faubourgs résidentiels de Kelenföld et Budafok. Ces lignes sont en site propre dans le centre puis en voie banalisée dans les faubourgs.



Budapest – Circulation en voie banalisée le long du Danube, sur la rive de Buda. On note l'état moyen des voies. À cet endroit, les motrices GANZ circulent à vitesse réduite. Zsigmond Tér, le 26 novembre 2010
© *Thierry Assa*

Les quais de chaque rive sont également desservis par des tramways. Signalons la ligne 2 qui longe les quais de Pest en site propre quasi-intégral. Elle est exploitée par les motrices articulées Ganz. Sa fréquence est élevée compte tenu de son important trafic touristique.

Les autres lignes du réseau présentent une réelle diversité selon les quartiers traversés : certaines grimpent sur les flancs élégants de Buda ; d'autres s'éloignent vers des faubourgs plus modestes du sud ou du nord de Pest. On y rencontre encore des lignes bouclant dans des petits quartiers lointains (ligne 52) ayant conservé une ambiance hors du temps.

Mises à part les lignes 1, 2, 4, 6 et les sections des cours, les voies présentent aujourd'hui des signes de fatigues. Si les tramways circulent encore à bonne allure, certaines sections sont parcourues à vitesse limitée, situation qui n'existait pas il y a encore cinq ans.



Budapest – En 2000, les BKV rachetaient à Hanovre soixante-dix motrices de type Stadtbahn. Ces motrices confortables assurent un service sur plusieurs lignes des faubourgs. Ady Endre Utca, le 26 novembre 2010
© *Thierry Assa*

En revanche, le matériel roulant est très bien entretenu. Le parc est composé de cinq cent quatre-vingt-quatre motrices : les anciennes motrices articulées Ganz qui assurent toujours un bon service ; une série de soixante-seize motrices de type Hanovre, rachetées au réseau allemand en 2000-2001 ; les excellentes motrices Tatra T6A5, au nombre de trois cent vingt, qui assurent l'essentiel du service, circulant au minimum en unité double (ligne 1) ; enfin, les quarante motrices Combino. Toutes les motrices arborent une livrée jaune et blanche avec une bande marron. Les Combino sont en jaune avec une bande bleue.



Budapest – Ambiance typique de certains quartiers de Budapest qui n'ont pas changé depuis des décennies. Les motrices T6A5 se rencontrent sur quasiment tout le réseau. Magdolna Ut, le 25 novembre 2010
© *Thierry Assa*

Ajoutons que la priorité des tramways est respectée : les automobilistes ne se hasardent guère à couper la voie aux motrices circulant à plus de 45 km/h…

Depuis 1989, le réseau a connu quelques fermetures, conséquence de la construction de la quatrième ligne de métro. En revanche, des prolongements ont été construits, dont la rocade (ligne 1). L'avenir reste assez imprécis : il est question de reconstruire les voies sur certains itinéraires disparus afin de doubler partiellement une ligne de métro ou encore de prolonger des itinéraires vers les faubourgs. Mais les besoins financiers sont pour le moment mobilisés par les prolongements du réseau lourd.

Dans notre prochain numéro, nous aborderons les trolleybus, les autobus ainsi que les chemins de fer locaux



Rouen - Un Citelis-18 TEOR sur la ligne T2 m•e•t•r•o•b•u•s vers Bihorel

© *Sandrine Meyer, mai 2005*



Cholet – Le GX127L n°37 en service sur la ligne 4

© *Pierre Colin*



Voiron – Le GX327 n°254 aux nouvelles couleurs des bus du Pays Voironnais, près de la gare

© *Jérôme Gimel, mai 2011*



Saint-Étienne – La motrice n°910 arbore les dernières couleurs STAS

© *Jérôme Gimel, mai 2011*



Carpentras – Le GX117 n°92691 arpente les rues de la ligne B

© *Jérémy Olivier*

Grand format



FPTU
France Passion des
Transports Urbains

Une passion en commun…