n° 112

Le Bimestriel de l'Association France Passion des Transports Urbains

Septembre/Octobre 2013

Réseaux Urbains

De France



Evénement

Toulouse : 150 ans de transports publics



60 jours à…

Les Sables-d'Olonne : un nouveau réseau

▸ **Zone Euro : 9,20** € ▸ Suisse : 12,00 CHF ▸ Royaume-Uni : 8,00 £

▸ DL : 15.09.13 ▸ ISSN : 1283-4459

FPTU France Passion des Transports Urbains

Diaporama

L'actualité en images et en couleurs



Sur la ligne A du métro toulousain, la rame VAL-206 n°06 rénovée arrive à la station Jolimont le 13 juillet 2013

© *François DROISY*



Grenoble : la rame TFS n°2026 arbore la version prototype de la nouvelle livrée

© *Jean-Marie GUETAT*



La rame Translohr n°514 sur la ligne T5 de la RATP, vue le 3 août 2013 à hauteur de Saint-Denis Marché.

© *Olivier MEYER*

Sommaire

Réseaux Urbains

- Directeur de la publication : Nicolas Capon
- Responsable éditorial : Patrick Kirstetter
- Mise en page : 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 6/01/1995, 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. Elle a pour vocation de rassembler les bénévoles passionnés par l'univers des transports en commun urbains, 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 2013 - UE et Suisse *(autres pays : nous consulter)* **:**

- **Particuliers : 53,00 €**
- **Entreprises : 66,00 €**

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 (**11,20 €** 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

Le PR100 Expo de l'ASPTUIT, pour les 150 ans des transports toulousains

© *François Droisy, 29 mai 2013*

Le GX127 n°12704 du réseau Oléane (Les Sables-d'Olonne)

© *Pierre-Marie Vaineau, juillet 2013*

4 **Éditorial** — *Par Benjamin WEYER*

5 **Ligne directe** — *Les faits marquants de l'actualité générale*

6 **Événement** — *Toulouse : 150 ans de transports publics*

Au fil de la ligne — ***Retrouvez cette rubrique dans une de nos prochaines éditions***

Un réseau en bref — ***Retrouvez cette rubrique dans une de nos prochaines éditions***

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

11 **60 jours** — *L'actualité des réseaux français*

40 **Ailleurs** — *L'actualité des réseaux étrangers*

41 **Infrastructures** — *Grenoble et ses dépôts (2) : Eybens*

48 **Technique** — *Les « journées AGIR » 2013*

52 **Parcs**

Collectionneurs — ***Retrouvez cette rubrique dans une de nos prochaines éditions***

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

Rétro — ***Retrouvez cette rubrique dans une de nos prochaines éditions***

Découvertes — ***Retrouvez cette rubrique dans une de nos prochaines éditions***

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 :

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

Courriel :
infos-ru@fptu.fr

Internet

- **Webmestre :** Olivier Meyer

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.

- **Du 11 au 13 octobre :** Assemblée Générale de FPTU au Havre
- **Du 27 au 29 novembre :** rencontres nationales du Transport Public à Bordeaux *(présence de FPTU)*
- **Vendredi 29 novembre :** date limite d'envoi des contributions pour RU114 *(janvier / février 2014)*
- **Fin novembre ou début décembre :** parution du n°113 du magazine « Réseaux Urbains » *(novembre/décembre 2013)*

Par Benjamin WEYER

Hors-série…

Depuis plusieurs mois, la préparation de deux « hors-série » (dont une réédition) consacrés à une vingtaine de réseaux de la grande couronne d'Ile de France bat son plein, en collaboration avec Car-Histo-Bus et l'AMTUIR.

Ces réseaux, souvent méconnus, présentent une histoire et des caractéristiques atypiques. Ils sont pourtant loin d'être négligeables, les plus importants d'entre eux alignant des flottes voisines de 200 véhicules, voire davantage.

Notre choix s'est évidemment porté sur les sociétés dont l'activité urbaine est la plus marquée, et qui utilisent donc une majorité d'autobus.

Reconstituer l'histoire de ces réseaux n'est pas chose facile. Souvent développés sur une base familiale, ils ont été peu à peu absorbés par les grands groupes de transport, qui conservent généralement peu de traces du passé.

Il faut donc beaucoup de patience et de recherches pour parvenir à retrouver le fil de l'évolution des lignes et des matériels. Les surprises sont parfois excellentes et permettent de compenser certaines déconvenues pour le moins cuisantes. Comme par exemple, lorsque l'on apprend que les Archives Départementales des Yvelines et du Val d'Oise n'ont pas encore débuté le recensement des archives modernes (après 1945) relatives aux transports, coupant de fait tout espoir d'exploiter le moindre document…

Les réseaux retenus sont donc le reflet d'un état préalable de la documentation et des sources disponibles, ce qui explique que les départements de l'Essonne et de la Seine-et-Marne soient mieux représentés que leurs voisins.

Je tiens ici à remercier chaleureusement toutes les personnes qui ont contribué, notamment sur le plan iconographique, à nos recherches. C'est en partie grâce à elles que nous pourrons vous proposer deux éditions qui s'annoncent très riches.

A l'issue de ces parutions, il restera à aborder une petite dizaine de réseaux d'importance, principalement à l'ouest de Paris, qui pourraient faire l'objet d'un troisième et dernier opus : Veolia Saint-Germain (qui a donné naissance à Veolia Conflans ainsi qu'à Veolia Nanterre, et qui a absorbé Les Cars de Chatou), Vélizy (Gaubert puis Veolia puis Phebus), CSO, TVO, CFTA (devenu Veolia Ecquevilly), Giraux, TVF (descendants des Transports Citroën) et Sénart Bus.

Il est encore trop tôt pour dire à quel horizon nous serons en mesure d'achever ainsi notre tour des principaux réseaux franciliens. Mais si participer à ce projet vous tente, n'hésitez pas à nous faire signe !

Dernière minute : des difficultés pour parvenir à joindre certains réseaux nous conduisent à repousser la date de parution de ces deux hors-série à fin octobre / début novembre. Toutes nos excuses pour ce contretemps indépendant de notre volonté.

PAR LA REDACTION

Evènements

Disparition de Marcel Cavaillé

Nous nous permettons d'évoquer le décès de cet homme politique car il fut l'un des principaux artisans du renouveau du tramway en France.

Adjoint au maire de Toulouse dans les années 70 et sénateur du département de Haute-Garonne de 1971 à 1974, Marcel Cavaillé est décédé au début de cette année 2013 à l'âge de 86 ans.

C'est en tant que secrétaire d'Etat aux transports, de 1974 à 1978, qu'il laissera les souvenirs les plus significatifs. En effet, Marcel Cavaillé sera à l'origine en 1975 de la Carte Orange devenu depuis le Pass Navigo. Et surtout, il sera l'initiateur cette même année du retour du tramway en France en lançant le fameux "concours Cavaillé".

En janvier 1975, il surprend son auditoire en déclarant *"Le tramway est susceptible de connaître un nouvel essor dans plusieurs villes françaises"*. Fin février de la même année, il adresse une lettre aux maires de huit villes françaises : Bordeaux, Grenoble, Nancy, Nice, Rouen, Strasbourg, Toulon et Toulouse.

Il s'agissait des huit plus grandes agglomérations françaises, une fois écartées celles qui avaient un métro en service, en construction ou en projet : Paris, Lyon, Marseille et Lille. Nantes, qui avait lancé en 1966 l'idée d'utiliser son réseau ferré pour densifier ses dessertes suburbaines et qui rêvait également d'un métro, ne faisait donc pas partie des destinataires.



Nantes : la rame TFS n°306 arrivant à la station Pin Sec le 20 février 2013
© *David LE PAUTREMAT*

Dans sa lettre, Marcel Cavaillé vantait les mérites du tramway, seul intermédiaire selon lui entre le bus et le métro pour développer les transports en commun (rappelons que cette période se situe juste après le premier choc pétrolier) et demandait aux maires des agglomérations pilotes *"d'étudier au plus vite des solutions utilisant au maximum la voirie actuelle et recourant à un minimum d'infrastructures nouvelles, en particulier souterraines"*. L'Etat s'engageait même à verser une subvention de 50% au titre de l'expérimentation. Les élections municipales de 1977 étaient trop proches pour qu'un maire ose répondre favorablement à la circulaire.

Toutefois, ces élections changèrent la donne à Nantes qui fut ajoutée à la liste des villes destinataires de la "circulaire Cavaillé" avec le résultat que l'on connaît tous. Le tramway moderne français était né.



Grenoble : la rame TFS n°2012 sur la ligne B en septembre 2004
© *Pierre COLIN*

Parallèlement à la circulaire envoyée aux maires, Marcel Cavaillé compléta la démarche en lançant auprès des constructeurs un "concours international portant sur l'établissement d'un projet définissant les caractéristiques d'un véhicule terrestre de transport des voyageurs, guidé, électrique, pouvant circuler sur la voirie banale et en site réservé". Sans le nommer, c'était la définition du tramway moderne. De ce concours, naitra le TFS !

A Toulouse, une station sur le prolongement de la ligne de tramway T1 portera le nom de Marcel Cavaillé, belle façon de rendre hommage à celui qui a contribué à la renaissance du tramway en France.

Marchés

Commande groupée

Suivant l'exemple de Brest et Dijon, les agglomérations d'Amiens et de Caen ont signé le 16 juillet dernier un partenariat en vue d'une commande groupée d'une cinquantaine de tramways pour leurs projets respectifs (20 pour Amiens et 32 pour Caen).

L'appel d'offres sera lancé en 2015.

PAR FRANÇOIS DROISY



Un omnibus de 1863 lors de l'exposition « Tramways d'hier et d'aujourd'hui » le 13 septembre 2010

© *François DROISY*

Toulouse : 150 ans de transports publics



La ligne de tramway T1, route de Grenade à Blagnac, le 27 mai 2013

© *François DROISY*

Les transports en commun toulousains sont dans une dynamique positive. Les chantiers en cours et les projets à venir ne manquent pas. En cette année 2013, le réseau célèbre son 150e anniversaire tandis que le métro souffle déjà 20 bougies. Régulièrement, ***Réseaux Urbains*** *vous informe de l'évolution des transports dans la Ville Rose mais ce double anniversaire nous incite à vous proposer un point plus complet.*

→ Naissance d'un réseau

Après la mise en service des tout premiers services d'omnibus en 1836, c'est en 1863 que Toulouse s'équipe véritablement d'un réseau de transports en commun. Seul candidat intéressé, Eugène Pons signe fin 1862 une concession de 12 ans avec la mairie. L'ouverture du réseau a lieu le 12 avril 1863. A l'époque, celui-ci ne comporte "que" trois lignes :

- 1 : Saint-Cyprien/Capitole/Gare;
- 2 : Saint-Michel/Capitole/Gare;
- 3 : Caffarelli/Capitole/Gare.

La population manifeste rapidement son souhait d'obtenir des prolongements. Le succès de ce nouveau réseau est tel que moins d'un an après son lancement, huit lignes sont déjà en service, qui seront complétés en 1865, par les premières dessertes de banlieue.

En janvier 1871, Firmin Pons succède à son père qui vient de décéder et se préoccupe de moderniser le réseau. La convention est prolongée jusqu'au 30 avril 1898. Les dessertes sont réorganisées. Les voitures Rippert font leur apparition dans la ville rose auxquels succèdent en 1887 les tramways hippomobiles. En 1906, trois premières lignes sont électrifiées. Le succès est immédiat. Progressivement, les 142 km du réseau sont électrifiés et desservent les faubourgs ainsi que quelques communes périphériques. 150 motrices Jeumont assurent le service.



La motrice de tramway type K2 n°79, lors de l'exposition « Tramways d'hier et d'aujourd'hui » le 21 septembre 2010
© *François DROISY*

La 1ère guerre mondiale met un coup d'arrêt au développement du réseau. Près de la moitié des 896 salariés du réseau sont mobilisés. Pour remplacer les conducteurs partis sur le front, la compagnie embauche des femmes surnommées les "ponsinettes". Les années d'après-guerre sont difficiles : grèves, augmentation des tarifs. Firmin Pons décède le 17 septembre 1920. La Société des Transports en Commun de la Région Toulousaine (STCRT) est créée et exploite le réseau jusqu'en 1972. Son directeur, Léon Planchot, insuffle un nouvel élan et d'importants investissements modernisent le réseau : travaux d'infrastructure, rénovation du matériel roulant.

→ L'arrivée de l'autobus

Le réseau tramway est modernisé mais les nouveaux quartiers sont desservis à partir de 1926 par un nouvel arrivant sur le réseau : l'autobus. Dès 1935, une ligne de banlieue disparaît au profit de l'autobus. Le tramway commence à être montré du doigt. Il est accusé de gêner le développement automobile. Le déclin du tramway s'amorce mais la pénurie de carburant pendant la seconde guerre mondiale lui donne un peu de répit, malgré la désorganisation du réseau. La paix revenue, le tramway reste très sollicité et 1946 enregistre la plus forte fréquentation du réseau. Malgré cela, le mouvement initié à Paris et dans d'autres villes françaises aura raison du tramway à Toulouse. Quelques investissements d'après-guerre n'empêcheront pas la disparition du réseau tramway décidé par le conseil municipal. C'est ainsi que la motrice n°79 est la dernière à rouler sur la ligne 1 sur les boulevards le 7 juillet 1957. A l'époque, personne ne sait qu'il ne s'agit que d'une parenthèse qui durera 53 ans.



SC10R au dépôt provisoire de Grande-Bretagne, le 17 avril 2006
© *François DROISY*

→ Des années difficiles

Ayant remplacé le tramway, l'autobus ne parvient pas à enrayer le déclin du réseau. La ville se développe sur un territoire très étendu mais sans vraiment laisser de place aux transports en commun. De plus, l'aménagement urbain manque de cohérence et génère beaucoup de déplacements que de nombreux toulousains et banlieusards affectionnent d'effectuer à bord de leur automobile devenue reine de la chaussée et des nouvelles zones pavillonnaires. La situation est complexe : coincés dans la circulation, les bus sont peu attractifs et incitent encore plus à l'utilisation de l'automobile ce qui a pour effet d'augmenter les embouteillages. Cette question des transports est le thème majeur des élections municipales de 1971. La STCRT dont les statuts sont devenus inadaptés au fil des années est remplacée par une nouvelle organisation :

- création du Syndicat Mixte des Transports en Commun au 1er janvier 1973 chargé de l'organisation et du financement, impliquant le département et 53 communes de l'agglomération;
- création de la SEMVAT, société d'économie mixte détenue à 48% par la mairie de Toulouse et présidée par le nouveau maire, Pierre Baudis.



GX107 au dépôt provisoire de Grande-Bretagne, le 17 avril 2006
© *François DROISY*

La nouvelle taxe versée par les entreprises de plus de neuf salariés (le Versement Transport) créée en 1971 en région parisienne est étendue dans les agglomérations de plus de 300.000 habitants. Ce nouveau financement ajouté à un nouveau plan de circulation au centre-ville donne un peu d'air au réseau. Une commande de plus de 200 SC10 renouvelle une partie du parc abrité dans un nouveau dépôt construit en 1976 à Langlade. Toutefois, le paradoxe toulousain perdure et les embouteillages font plus que jamais partie du paysage. Au centre-ville, les lignes de bus ont gardé le tracé des anciennes lignes de tramway et ont été prolongées en banlieue.



L'O405GN n°9706 aux Arènes, le 18 janvier 2013
© *François DROISY*

→ Le métro

La densité de la circulation sur certains axes du centre-ville aux heures de pointe avec 120 véhicules par heure et par sens montre qu'une exploitation uniquement basée sur l'autobus a atteint ses limites. En 1975, Marcel Cavaillé, Adjoint au maire et Secrétaire d'Etat aux transports prend des initiatives pour promouvoir le retour du tramway en France, dans sa version moderne, dans huit agglomérations dont Toulouse. En 1979, un rapport du SMTC projette l'édification de 3 lignes de tramway sur le modèle de ce qui se prépare à Nantes et à Grenoble.



Garage-atelier de Basso-Cambo : rame VAL-206 n°18 sur la voie d'essai
© *François DROISY*

Mais nul n'est prophète en son pays et c'est le métro automatique proposé par Matra, le VAL, qui est choisi en 1985 après que Dominique Baudis a remplacé son père à la tête de la mairie en 1983. D'un coût quatre fois plus cher que le tramway, le métro évite surtout une nouvelle fois de trancher entre l'automobile et les transports en commun…

Après trois années d'études et quatre années de travaux, la ligne A Basso-Cambo/Jolimont est inaugurée le 26 juin 1993. Dix années seront nécessaires pour que le métro atteigne le périphérique à Balma-Gramont fin 2003. Le 30 juin 2007, une seconde ligne est inaugurée. La ligne B Borderouge/Ramonville croise la ligne A à la station *Jean-Jaurès* qui devient le point central du réseau.

A chaque ouverture de ligne ou prolongement du métro, le réseau bus est restructuré en conséquence. La fréquentation est au rendez-vous. Des parkings relais, en nombre insuffisant, équipent certaines stations.

Le 21 septembre 2001 marquera à jamais Toulouse. A 10h17, deux détonations se font entendre : l'usine AZF vient d'exploser. De nombreuses victimes et blessés sont à déplorer. Les dégâts dans la ville sont considérables. Le dépôt de Langlade situé en face de l'usine est détruit : plus de 160 blessés, locaux dévastés, bus implosés… Très vite une organisation provisoire se met en place. De nombreux réseaux proposent leur aide en prêtant ou cédant des bus.

Un dépôt provisoire est aménagé avenue de Grande-Bretagne sur le site du GIAT en 2002. Enfin, en janvier 2008, le dépôt de Langlade reconstruit est ouvert pour la seconde fois.

Parallèlement au métro, le parc bus est renouvelé : GX317-GNV, Citelis-12 et 18. Les derniers SC10R assurent leur service le 31 mars 2006. Entre-temps, le réseau prend l'appellation commerciale TISSEO fin 2002. Avec l'ouverture de la ligne B, les bus désertent la rue Alsace-Lorraine. Les lignes qui la parcouraient sont en partie restructurées et déviées par les boulevards.

→ Le retour du tram

Pendant ces années, le tramway prépare son retour. Inscrit au PDU en 2001, le tracé de la ligne E desservant Blagnac est adopté en 2004.

Déclaré d'utilité publique en février 2007, les travaux commencent dès les premiers jours du mois de juillet suivant. Alors que l'on vient d'inaugurer en grandes pompes la ligne B du métro, personne n'y prête vraiment attention. C'est pourtant un tournant important dans la politique des transports de la Ville Rose car, parallèlement, des projets de bus en site propre se développent, un premier tronçon ayant été ouvert fin 2005 au départ du terminus *Balma-Gramont* du métro.



Travaux sur la bifurcation du T2, le 23 juillet 2013
© *François DROISY*

C'est Alstom et son Citadis-302 (version 30m) qui sont retenus pour desservir les 11 km et les 18 stations de la ligne E, renommée ligne T1 à son ouverture fin 2010. Les travaux sont menés de la façon la plus classique comme dans la plupart des agglomérations qui ont réintroduit le tramway. Un conflit social retarde l'ouverture qui sera effective le 11 décembre 2010. En correspondance avec la ligne A du métro à la station *Arènes*, la ligne T1 connait des débuts difficiles avec une fréquentation inférieure aux attentes. Pour une fois, un équipement a précédé l'urbanisation de nouveaux quartiers : sur le site de la Cartoucherie à Toulouse et à *Aéroconstellation* au terminus situé sur le territoire de Blagnac et de Beauzelle. Et surtout, bien que passant à proximité, le tramway ne dessert pas l'aéroport ! La fréquentation progresse toutefois à la faveur, notamment, de relèvements de vitesse.

→ Les travaux en cours

Les élections municipales de 2008 donnent une nouvelle impulsion au développement des transports en commun. Les nouveaux élus du SMTC décident de prolonger la ligne T1 au-delà du terminus *Arènes* et de la connecter à la ligne B du métro, renforçant de façon significative le maillage du réseau. Sous l'appellation « Tram Garonne », les travaux du prolongement commencent au printemps 2011, quelques mois seulement après l'inauguration de la ligne T1. Des contestations retardent quelque peu les travaux mais peut-être pour la première fois, une volonté politique donne clairement la priorité aux transports en commun. L'espace public, jusqu'alors principalement dédié à l'automobile, est partagé. De même, dans les rues étroites du centre-ville, les piétons et les cyclistes deviennent les rois.

Fin décembre 2013, la ligne T1 desservira la station *Palais-de-Justice* en correspondance avec la ligne B du métro après un prolongement de 3,8 km et 6 nouvelles stations.

La construction d'une branche dénommée « Envol » longue de 2,5 km et ponctuée de 3 nouvelles stations a démarré au début de cette année. Elle desservira l'aéroport fin 2014, début 2015. Exploitée sous l'indice T2, elle sera en tronc commun avec la ligne T1 depuis la station *Palais-de-Justice* jusqu'au rond-point Jean Maga, à l'entrée de la commune de Blagnac.



A l'arrêt Giordano Bruno, un Citelis-12-GNV sur la ligne 68 direction Ramonville, le 11 mars 2013
© *François DROISY*

Parallèlement à l'extension du tramway, des axes bus sont développés. Depuis mars dernier, une Liaison Multimodale Sud-Est (LMSE) relie Ramonville (terminus métro B) aux communes de Saint-Orens et de Quint-Fonsegrives. Des voies réservées aux bus ont été créées en desservant entreprises et université. A la station *Basso-Cambo* de la ligne A, c'est un autre site propre qui permettra de rejoindre en fin d'année la commune de Cugnaux. A la rentrée 2013, ce sont les lignes du centre-ville qui connaissent un nouveau souffle avec le déploiement du projet Linéo, sur le principe de ce qu'on appelle ailleurs "Chronobus". Première ligne bus du réseau en termes de fréquentation, la ligne 16, équipée depuis janvier 2013 de GX427-4p de dernière génération, est la première à bénéficier de ce nouveau service.

Le métro n'est pas oublié. Pour ses 20 ans, la ligne A rénove ses 28 rames VAL-206 arrivées à mi-vie. C'est la SAFRA à Albi qui est chargée de donner une seconde jeunesse aux plus anciennes rames de la ligne. La station *Marengo-SNCF* (gare Matabiau) s'équipe d'un second escalier sur le quai direction centre-ville. Enfin, la station *Jean-Jaurès* de la ligne A en travaux depuis le début de l'année verra son espace central libéré au printemps 2014 après qu'un ascenseur et les escaliers soient déplacés à l'extrémité du quai. Le système a toutefois atteint ses limites (une rame toutes les 65 secondes aux heures de pointe) et le doublement des rames est inéluctable. L'objectif est fixé pour 2020.

→ Les projets

Nous l'avons vu, le réseau toulousain s'est développé au fil des décennies avec parfois des phases inégales. Mais en ce

début du XXIe siècle et malgré une conjoncture économique difficile, les projets ne manquent pas. Après bien des tergiversations, la ligne B sera prolongée en 2019 vers Labège avec 5 km et 5 stations supplémentaires.

Un nouveau PDU a été adopté en 2012. Des projets de BHNS sont programmés. Des décennies de non-choix rendent parfois la présentation des nouvelles orientations difficiles. C'est le cas notamment pour le BHNS vers Tournefeuille et Plaisance-du-Touch au départ de la gare Matabiau par Saint-Cyprien et le quartier résidentiel (et très encombré par les voitures !) de Lardenne. D'autres BHNS sont programmés entre l'Oncopole (bâti sur le site de l'usine AZF) et la gare SNCF de Portet ou encore sur le futur boulevard urbain nord.

→ L'Aérotram

Le projet le plus novateur est sans conteste l'Aérotram. Il s'agit d'une sorte de téléphérique reliant l'Oncopole, le CHU de Rangueuil et l'université Paul-Sabatier. Connectée à la ligne B du métro, cette ligne franchira la colline de Pech-David en 10 minutes. Actuellement, le temps de transport est estimé entre une demi-heure et quarante cinq minutes !

→ Le tramway « Canal »

Le tramway poursuivra son extension au-delà de la station *Palais-de-Justice*. La ligne Canal (à Toulouse, on aime bien dénommer les nouvelles lignes de tram) desservira la gare Matabiau avant de poursuivre en direction de Purpan, constituant ainsi une ligne circulaire.

Désignée pour accueillir la Ligne à Grande Vitesse Bordeaux/Toulouse (rescapée des récentes décisions gouvernementales) à l'horizon 2020, la gare Matabiau est appelée à un développement important. Sous l'appellation Toulouse Euro-Sud-Ouest, un nouveau quartier sera édifié aux abords de la gare alors reliée en 3h15 à Paris.

Plus modestement, la ligne T1 sera prolongée au nord en 2015-16 sur 800m vers le nouveau Parc des Expositions.

Comme le lecteur l'aura constaté, le réseau toulousain connaît un développement sans précédent. Les embouteillages sans fin et le prix des carburants n'y sont sans doute pas étrangers. Les efforts pour combler le retard pris par rapport à d'autres agglomérations sont récompensés. La fréquentation est au rendez-vous : entre 2008 et 2012, la fréquentation a progressé globalement de 26%. La progression est même plus importante sur le réseau de surface (+37%) ! Si vous passez prochainement par la Ville Rose, vous pourrez constater l'évolution urbaine dont Toulouse bénéficie.

→ Des événements pour fêter le réseau

L'ASPTUIT a participé au printemps dernier à la commémoration des 150 ans des TC toulousains en exposant son nouveau bus-musée PR100 plusieurs mercredis et samedis à proximité de la station *Jean-Jaurès*. Voir en rubrique "Pôle d'échange" du précédent numéro de ***RU***. L'ASPTUIT a également édité une brochure relatant l'histoire du réseau. Les 20 ans du métro ont été fêtés en interne par le personnel Tisséo réuni lors d'une opération *Portes ouvertes* au garage atelier de Basso-Cambo suivie d'une soirée festive organisée en juin.

Billet d'humeur

L'enthousiasme lié à ces anniversaires ne saurait faire oublier les faiblesses du métro, du moins de la ligne A.

Le choix du métro dans les années 1980 a divisé les élus du SMTC d'alors. Lors de la séance du 9 juillet 1985, 9 voix se portent sur le tram, 9 voix sur le VAL. Ce dernier l'emporte grâce à la voix prépondérante du président nouvellement élu en début de séance ! D'une image bien plus moderne à l'époque, le métro automatique de Matra avait les faveurs du maire de l'époque. D'autre part, à Lille, la première ligne de VAL avait été inaugurée deux années plus tôt. Matra et les promoteurs nordistes du VAL cherchaient un second site dans le but d'ouvrir les marchés internationaux. A l'inverse, le tramway véhiculait encore une image vieillotte : la première ligne nantaise ne sera ouverte qu'en 1985. Plus tard, le tramway aura sa "revanche" et s'imposera en complément du métro.

D'un coût 4 fois plus élevé que le tramway, la construction du métro a été accompagnée de choix qui handicapent son développement encore de nos jours. Construite par la société Métropole Toulouse Développement créée pour l'occasion et financée en partie par le Conseil Général et les communes de l'agglomération, la première ligne ne dépasse pas les limites communales de Toulouse. Pis, le terminus nord est édifié à Jolimont. Un parking-relais, trop petit, équipe cette station mais le quartier, difficile d'accès, est vite engorgé de voitures ne pouvant stationner au parking-relais. Aucun couloir réservé ne privilégie les lignes de bus qui y sont rabattues. Il faudra 10 ans pour prolonger la ligne A vers le périphérique et de nouveaux parkings relais.

Autre handicap : la station Marengo-SNCF (gare Matabiau), étriquée, peine à contenir les nombreux voyageurs en correspondance. Manifestement, leur nombre a été sous évalué. Le quai direction Basso-Cambo (vers le centre-ville) n'est équipé que d'un seul escalier (et d'un ascenseur). Une réserve dans le gros œuvre existe mais un second escalier ne sera ouvert que 20 ans plus tard (été 2013). Plus grave, le gros œuvre des stations de la ligne A. Comme à Lille, celui-ci devrait fort logiquement être prévu pour une longueur de quais de 52m, nécessaire lorsque les rames devront être doublées, ce qui devient urgent compte-tenu de la fréquentation en forte hausse (record le 21 juin dernier avec 243.278 validations). Toutes les stations sont-elles à 52m ? Non, quatre stations ont été "oubliées" pour d'obscures raisons : Basso-Cambo, Mermoz, Fontaine-Lestang et Patte-d'Oie. Sur les choix de l'époque, sont évoquées en coulisse : des questions de budget, des interrogations sur le succès du métro (sic) et l'emprise au sol trop importante lors de la construction. Encore le lobby automobile ? En tout cas, le doute est permis d'autant que le tracé effectue une chicane entre les stations Saint-Cyprien-République et Patte-d'Oie pour laisser la place à un… parking souterrain construit peu après le métro.

Des chiffres ont été rappelés dernièrement par l'actuel président de Tisséo-SMTC et soulignent cette aberration. Le coût estimé en 2013 pour allonger ces quatre stations est de 200 millions d'€ (dont 100 millions pour adapter le système VAL). Le coût supplémentaire lors de la construction de la ligne A à la fin des années '80 était de… 15 millions d'€ (90 millions de francs de l'époque sur un budget total de plus de 3 milliards). Comprenne qui pourra !

60 jours

Le tour d'horizon de l'actualité des réseaux

COORDONNE PAR **PATRICK KIRSTETTER**
ET **NICOLAS CAPON**



Grenoble : départ de la rame TFS n°2020 vers les ateliers ACC de Clermont-Ferrand pour rénovation, le 25 juillet 2013

© *Jean-Marie GUETAT*



Lannion, le Citaro-K immatriculé CN-092-JY, Allée Clémenceau en juin 2013

© *Sandrine MEYER*



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 :

Stéphane ASCOËT
Sylvain BLANCHARD
Frédéric BOLLE
Jérôme BONATO
Jean-Michel BOUTILLEZ
Bruno CANIVET
Nicolas CHEMINOT
Clive D'EATH
Christophe DECAUX
Michaël DIETRICH
François DROISY
Thierry GAREL
Frédéric GIANA
Jean-Marie GUETAT
Claude JAUSSIOMME
Patrick KIRSTETTER
Jean LECLERC
Kevin LEMOING
Erwan LE MAT
Henri MARTIN
Alain MASSON
Olivier MEYER
Sandrine MEYER
Antony MEYRUEIS
Philippe NEMERY
Alain ROGER
Patrick ROSTOUCHER
Fabien SIMONCELLI
Pierre-Marie VAINEAU
Jean-Pierre ZIMMERMANN

→ Alsace

HAGUENAU > RITMO *

Réseau

Dans notre précédent numéro, nous évoquions le nouveau contrat de DSP remporté par le délégataire sortant à savoir CarPostal. Quelques précisions sur le nouveau réseau nous étant parvenues, nous vous en faisons part.

De trois lignes régulières, le réseau est passé depuis le 2 septembre à quatre lignes avec deux lignes principales (lignes 1 et 2) et deux lignes complémentaires (lignes 3 et 4). Le service de transport à la demande se trouve également renforcé. Revue de détail :

- Ligne **1** : l'itinéraire a été modifié dans Schweighouse afin de le rendre plus simple et les fréquences sont de 15 minutes aux pointes.
- Ligne **2** : fréquence de 15 minutes également aux pointes, passage toutes les 30 minutes dans la zone commerciale de Taubenhof et prolongement pour mieux desservir le quartier militaire du camp d'Oberhoffen.
- Ligne **3** : amélioration des fréquences et de l'itinéraire.
- Ligne **4** : nouvelle ligne desservant entre autre Bildstoeckel et la zone de l'aérodrome.
- **TAD** : 3 services ont été mis en place, *Flexi'Job*, *Flexi'Ritmo* et *Soir & Ritmo*.

HAGUENAU - Nouveau réseau RITMO	
Lignes	**Destinations**
1	Schweighouse/Haguenau (Gare)/Aérodrome
2	Les Pins-Caire/Haguenau (Gare)/Centre équestre
3	Marienthal (Gare) / Haguenau (Gare) / Chemin du Parcage
4	Schweighouse-Rosenberg / Haguenau (Gare) / Route de Bischwiller

MULHOUSE > SOLEA **

> Réseau Tramways

Ligne 3

Afin de procéder à des travaux de maintenance des voies entre le rond-point Stricker et Lutterbach, l'exploitation a été suspendue du 22 au 26 juillet sur la ligne de tram-train entre *Gare-Centrale* et *Thann-Saint-Jacques*, ainsi que sur la ligne **3** entre *Gare-Centrale* et *Lutterbach*.

Concernant la partie urbaine, Soléa a mis en service une navette-bus qui a circulé entre *Gare-Centrale* et *Musées*, avec une fréquence de 18 mn de 6h30 à 19h30.

Parc

Un lecteur attentif, que nous remercions, nous a fait observer une petite erreur dans ***RU***109 (p.30). Lors de l'évocation des rames mulhousiennes parties à Melbourne, il est exact que la n°2005 n'y est jamais allée. En effet, en compagnie de la n°2004, elles étaient parties à Buenos-Aires pour y effectuer des essais. Les deux rames sont revenues en 2008 et ont été remplacées sur le réseau argentin par deux rames Citadis prêtées par Madrid.

> Réseau Autobus

Réorganisation secteur Nord

Comme nous vous l'expliquions dans ***RU***110, le projet de prolongement du tramway au-delà du terminus *Châtaigniers* vers Kingersheim et Wittenheim ayant été reporté à des jours meilleurs, une ligne BHNS indicée ligne **4** remplit depuis le 2 septembre cette fonction. Prenant le relais de l'ancienne ligne 19, elle a pour origine le terminus *Châtaignier* de la ligne 1 du tramway situé dans le faubourg de Bourtzwiller et ses 14 arrêts desservent Kingersheim puis Wittenheim jusqu'au terminus *Sainte-Barbe* (fréquence 12/15 minutes). Elle est prolongée jusqu'à *Pont-de-l'Ill* à Ruelisheim aux heures de pointe (fréquence 24 minutes).

MULHOUSE - Réorganisation secteur Nord	
Lignes	**Destinations**
4	Châtaigniers / Wittenheim (Sainte-Barbe) ou Ruelisheim (Pont de l'Ill)
19	Kingersheim (Usines) / Pole-430 ou Wittenheim (Place de Thiers)
22	Kingersheim (Usines) / Rixheim (Rotonde)
23	Kingersheim (Flandres) / Lutterbach (Chevreuils)

Cette mise en service a entraîné la réorganisation des lignes **19**, **22** et **23** (voir tableau). Le dimanche, la ligne

73 (Châtaignier/Wittenheim-Millepertuis) est remplacée par les lignes 4 et 60, cette dernière remplaçant la ligne 19 le soir et le dimanche.

Ligne 57

La commune de Steinbrunn-le-Bas ayant intégré l'Agglo le 1er janvier 2013, elle est desservie depuis le 2 septembre par un prolongement de la ligne affrétée 57.

Parc

La mise en service récente des 13 GX327 n°345 à 357 (coordonnées en rubrique *Parcs*) a entraîné la réforme des 4 R312 n°204, 207, 208 et 209, ainsi que des 6 O405N n°501, 502, 504 à 507.

Signalons également la réception début août de 2 minibus Dietrich City-21, respectivement immatriculés CX-606/607-FZ ; ces véhicules sont destinés aux services TAD.



Un des deux nouveaux minibus destinés au TAD lors de sa réception
© *Alain MASSON, le 7 août 2013*

SAINT-LOUIS > DISTRIBUS **

Futur tramway

Mauvaise nouvelle pour les Ludoviciens. Fin juin, l'État fédéral suisse a baissé le degré de priorité de plusieurs projets, en particulier celui concernant l'extension de la ligne 3 du tramway bâlois vers la gare de Saint-Louis. Le projet passant d'un niveau de priorité « A » à un niveau « B », les élus locaux s'interrogent sur l'impact que peut avoir cette décision. A suivre…

SELESTAT > TIS *

Fréquentation

En 2011, la mise en service d'un troisième bus sur la ligne B du TIS (Scherwiller/Muttersholtz) avait entraîné une forte hausse de la fréquentation des bus : + 17 %. Pour 2012, si le délégataire note toujours une progression, celle-ci n'est plus que de 5%. Au total, près de 309.500 voyages ont été effectués en 2012 sur le réseau, l'objectif ayant été fixé à près de 360.000 voyages, pour un territoire comptant un peu plus de 36.000 habitants.

La ligne A (Châtenois/Ebersheim) représente, à elle seule, 61% de la fréquentation totale (34 % pour la ligne B, et le reste pour le TAD).

STRASBOURG > CTS **

> Réseau Tramways

Exit le Translohr ?

Le projet de tramway sur pneus commencerait-il à opérer un recul stratégique ? C'est tout du moins ce que l'on était en droit de comprendre aux propos du maire de Strasbourg tenus le 22 juin. Celui-ci expliquait notamment que la future ligne Vendenheim/Strasbourg/Wolfisheim promise à être exploitée par un Translohr pourrait être scindée en deux axes, l'axe nord vers Vendenheim exploité en tramway sur pneus, celui vers l'ouest en direction de Koenigshoffen en tramway-fer.

Depuis, les choses se sont accélérées. Dans une conférence de presse qui s'est tenue le 5 juillet, la CUS a confirmé sa volonté de réaliser deux sections en tramway sur fer. L'une en continuité de la ligne C à partir de la gare SNCF vers Koenigshoffen et le parc des Poteries via les boulevards de Metz et Lyon, la rue de Koenigshoffen, la route des Romains, la rue de l'Engelbreit, la rue Virgile et la route de Wasselone jusqu'à l'intersection avec l'avenue François-Mitterrand. L'autre au départ de la gare SNCF vers Bischheim via le boulevard Wilson, la place de Haguenau, la route de Bischwiller, la rue du Général-de-Gaulle et la route de Brumath jusqu'à l'avenue de Périgueux. Ces réalisations ont été annoncées pour 2017… Les extensions vers Wolfisheim et Vendenheim ne sont par contre pas à l'ordre du jour pour le moment.

Lignes A et D : extensions Nord

Fin-juin, mis à part sur le pont enjambant l'autoroute et les raccords avec le réseau existant, la pose des voies était achevée et la mise en place des pylônes de LAC en cours. Les différents essais sont prévus d'octobre à mi-novembre, la marche à blanc étant ensuite programmée mi-novembre, suivie de la mise en service fin-novembre.

Ligne D : extension vers Kehl

Le 24 juillet dernier, les autorités du Land du Bade-Wurtemberg ont formellement assuré le maire de Kehl du soutien financier du gouvernement régional à l'extension du tram vers Kehl. Le projet d'extension du tramway au-delà de la gare de Kehl vers la mairie (Rathaus) est donc bien engagé…

Ligne A

L'exploitation du tronçon nord de la ligne a été interrompue du 6 juillet au 30 août.

Cette interruption a tout d'abord concerné le tronçon entre *Rotonde* et *Hautepierre-Maillon* et ce, du 6 au 14 juillet, et du 24 au 30 août. Cette interruption a permis de mener à bien plusieurs opérations :

- raccordement de l'extension du tram de la ligne D vers les Poteries,
- intégration d'une communication de voie en arrière-gare de la station *Hôpital-de-Hautepierre*,

- basculement de l'alimentation électrique des stations *Hôpital-de-Hautepierre*, *Dante* et *Maillon*,
- renouvellement des rails de toutes les courbes du tram à Hautepierre,
- renouvellement des LAC depuis *Rotonde* jusqu'au terminus,
- rénovation et mise aux normes d'accessibilité des quais et des stations.

Un service de bus-relais assura la continuité du service sur le tronçon neutralisé au départ de l'arrêt *Halles-Sébastopol*.

Lignes A et D

Du 15 juillet au 23 août, l'interruption a été étendue au tronçon entre *Homme-de-Fer* et *Rotonde*. Cette fois, les deux lignes ont été impactées et leur terminus reporté à *Homme-de-Fer*.

Cette coupure a permis de réaliser la mise aux normes de sécurité du tunnel sous la gare centrale. Cette opération avait été rendue indispensable au regard des nouvelles normes exigées. En plus du service de bus de remplacement, la ligne **19** fut exceptionnellement prolongée jusqu'à la gare.

> Réseau Autobus

Ligne 21

Cette ligne, qui relie depuis le terminus *Aristide-Briand* du tram D à Neudorf, le centre-ville de Kehl en Allemagne, connaît une augmentation croissante de sa fréquentation, la plus forte de tout le réseau (+65 % entre 2007 et 2012).

Depuis le 24 juin, sa fréquence est passée de 12 minutes à 9 minutes, et un cinquième bus a été rajouté. Cette mesure est tombée au meilleur moment, en pleine enquête publique sur le bien-fondé de l'extension du tramway D vers Kehl.

Liaison Baggersee/Ostwald

Le 28 juin, les élus de la CUS ont validé le principe de cette jonction entre Illkirch et Ostwald. A l'horizon 2016, elle permettra d'assurer une continuité est-ouest réservée aux TC et aux modes doux entre le carrefour du Baggersee, à Illkirch-Graffenstaden, et le centre d'Ostwald.

Bien que proches géographiquement, ces communes sont pour l'heure séparées par l'autoroute A35 et le canal du Rhône au Rhin. Pour les relier, deux nouvelles voiries seront tracées. La voie pour les transports en commun empruntera la bretelle de raccordement entre le Baggersee et l'A35, qui sera prolongée par un tronçon supplémentaire vers Ostwald. Les deux itinéraires se rejoindront pour franchir l'Ill sur un pont unique.

Cette liaison sera l'un des maillons d'une future rocade « sud » allant du Neuhof jusqu'à la gare de Lingolsheim. Selon les prévisions actuelles, cette ligne de bus express pourrait attirer 16.000 voyageurs par jour aux alentours de 2025.

→ Aquitaine

ARCACHON > BAÏA °

Réseau

Depuis le 29 juin, la ligne **5** du réseau de l'agglomération du bassin-sud a été prolongée jusqu'à la gare de Biganos.

Parc

Le réseau a acquis d'occasion un GX327 hybride de démonstration. Pour rappel, le dépôt de l'exploitant, Transdev Bassin d'Arcachon, est situé à La Teste-de-Buch.

BAYONNE > CHRONOPLUS °

Parc

Le 30 mai dernier, les 5 minibus Gruau Bluebus n°10 à 14 sont entrés en service (immatriculations dans le tableau joint). Par ailleurs, un Microbus a été acquis d'occasion ; le n°115 a été immatriculé AD-441-LX.

BAYONNE - Gruau Bluebus			
N°	**immatriculations**	**N°**	**immatriculations**
10	CV-958-FM	**13**	CV-900-FM
11	CV-944-FM	**14**	CV-926-FM
12	CV-869-FM		

BORDEAUX > TBC °

Navettes fluviales

Le 14 juillet vers 19h30, *La Gondole* l'un des deux bateaux-navette du service BatCub s'est encastré dans une pile du Pont-de-Pierre. Si l'on ne déplore aucun blessé parmi les 35 passagers et 3 membres d'équipage, le bateau a été endommagé et devra être immobilisé pendant quatre semaines pour être réparé par son constructeur à Gujan-Mestras (bassin d'Arcachon). Pour une raison indéterminée, la propulsion a été coupée ce qui a empêché le bateau d'accoster et l'a fait dériver. Faut-il préciser que le pilote, en cas de force majeure, ne peut pas prendre la main en marche forcée sans passer par l'automate. Cette possibilité serait souhaitée par les exploitants dans les mesures d'amélioration qui ne manqueront pas d'être dispensées aux deux navires.

Le deuxième bateau, *L'Hirondelle*, a également été arrêté le lendemain pour des vérifications.

> Réseau Tramways

Extension réseau

En juillet 2013, les travaux de pose des voies avaient conquis la quasi-totalité de l'extension de la ligne **A** entre *Mérignac-Centre* et *Mérignac-Magudas*. Si le tronçon dans la rue des Frères-Robinson était le dernier à être traité, la plateforme y était en cours de finition et les rails devaient y arriver dans le courant août. Le viaduc au-dessus de la rocade avait été quant à lui lancé lors de l'été 2012.

Du côté de la ligne **B**, la pose des voies devait débuter en juillet dernier entre le terminus actuel *Claveau* et

Bordeaux-Nord. A l'autre bout de la ligne, les travaux de voie avaient démarré cet été à Pessac, entre le débranchement situé après la station *Bougnard*, puis entre les futures stations *Haut-Levêque* et *Gare de Pessac-Alouette*.

Dans le cadre de ces travaux, l'exploitation de la ligne **B** a été interrompue du 24 juin au 30 août entre la station *Bougnard* et le terminus *Pessac-Centre*, et celle de la ligne **C** suspendue du 1er juillet au 30 septembre entre *Ravezies* et le terminus *Les Aubiers*.

> Réseau Autobus

Lianes 11

Suite à l'entrée de la commune de Martignas-sur-Jalles dans la CUB qui en devient la 28e, la Lianes 11 y a été prolongée depuis le 1er juillet. A raison d'une course sur deux, les autobus desservent 16 nouveaux arrêts.

Parc des affrétés

Keolis Gironde a procédé à la réforme des Agora-S-3p n°9610 et 9624, lesquels avaient été acquis d'occasion auprès de l'exploitant principal, Keolis Bordeaux.

DAX > COURALIN °

Réseau

Depuis le 8 juillet, un réseau restructuré irrigue l'agglomération du Grand Dax (20 communes, 55.980 habitants). Les 14 lignes essentiellement radiales ont laissé la place à 4 traversantes complétées par 2 courtes lignes directes. Les 2 lignes orientées nord/sud offrent une fréquence de 20 minutes aux pointes et 40 minutes le reste de la journée. Elles desservent au nord Saint-Paul-lès-Dax, la seconde commune la plus peuplée de l'agglomération (12.000 habitants). Les lignes 3 et 4 ont des fréquences de 30 minutes aux pointes et 40 le reste de la journée. Les 4 lignes se croisent à la gare SNCF. Un TAD complète le dispositif afin de relier les 15 communes rurales.

A l'occasion de cette restructuration, l'ancienne dénomination *Urbus* a laissé la place au réseau « Couralin ». Une nouvelle livrée a également été choisie.

DAX - Réseau COURALIN		
Lignes	**Destinations**	**Fréquences**
1	Barradeau / Narrosse	20/40 min
2	Bruyères / HLM-Piton	20/40 min
3	Christus / Oeyreluy	30/40 min
4	Loustaou / Le Plateau	30/40 min
Dimanches & JF		
D1	Place Saint-Pierre / Christus	30 min
D2	Place St-Pierre/Bois de Boulogne	30 min

PAU > IDELIS °

Parc

Le 28 mai dernier, le réseau a mis en service les 3 Master III n°41 à 43 pour le service TPMR. Ces véhicules ont entrainé la réforme des 2 Master II Durisotti n°28 et 29.

Par ailleurs, 3 Citaro-C2-3p étaient attendus en septembre.

PERIGUEUX > PERIBUS °

Parc

Les 2 Citelis-12-3p n°619 et 620 ont été reçus cette année.

→ Auvergne

CLERMONT-FERRAND > T2C **

Gare SNCF

Depuis mars 2013, le secteur de la gare SNCF est en travaux, lesquels devraient se poursuivre jusqu'en septembre 2014. Ce projet urbain de grande ampleur a pour but de moderniser la gare SNCF, restructurer ses abords et créer un nouveau pôle urbain. Cette restructuration du secteur comprendra un parvis arboré et piétonnier, une gare routière pour le bus T2C et les cars interurbains, le réaménagement de l'avenue de l'Union-Soviétique et un site propre dédié aux lignes B, 8 et 34.

Parc bus

Dans notre dernière édition, nous relations l'interruption de la ligne Translohr du 8 juillet au 25 août rendue nécessaire, entre autres, par d'importantes opérations de maintenance. Durant cette période, un service de bus de substitution a pris le relais du tramway. Un grand nombre d'autobus articulés étant nécessaires, 11 véhicules promis à la réforme (le PR180-2 n°29, les PR118 n°30 et 31 et 8 GX417) ont pour l'occasion été rafraichis afin de faire face à ce renforcement provisoire.



Le PR180-2 n°29 au dépôt T2C, placé en réserve
© *Michaël DIETRICH, le 30 avril 2013*

→ Bourgogne

CHALON-SUR-SAÔNE > ZOOM °

Parc

Le R312-2p n°962 (VF6PS09B100004217) a été radié du parc le 20 février 2013. Immatriculé 2061 VZ 71, il avait été mis en service le 19/09/96.



DIJON > DIVIA °

Parc bus

Retrouvez en rubrique *Parcs* la suite des coordonnées des nouveaux véhicules hybrides mis en service, soit les GX327-H n°3632 à 3641 et les GX427-H n°2429 à 2461.

NEVERS > TANEO *

Parc

Le réseau a mis en service en mai 2013, 2 minibus Dietrich City-21 n°43 et 44 (coordonnées en rubrique *Parcs*).

→ Bretagne

BREST > BIBUS **

Bilan

Il y a un an, le tramway et le nouveau réseau étaient mis en service. Cette première année d'exploitation s'est traduite par :

- + 30% de fréquentation sur le réseau tram+bus (depuis le lancement du tram),
- 44% des voyages effectués en tram et 56% en bus,
- 33.000 voyages par jour en moyenne (sur semaine scolaire) en tram,
- 75.000 voyages par jour en moyenne (sur semaine scolaire) sur le réseau tram+bus,
- 8,9 millions de voyages réalisés en tram depuis le 23 juin 2012 (date de lancement) et 11,6 millions de voyages réalisés en bus, soit au total 20,5 millions de voyages réalisés depuis un an,
- 1,165 millions km parcourus durant cette année par les 20 rames de tramway,
- 6,665 millions km parcourus par les bus (lignes régulières, scolaires et navettes)

L'évolution des ventes par rapport à 2012 se caractérise par les chiffres suivants :

- + 59% d'abonnements adultes
- + 18% d'abonnements - 26 ans
- + 16% d'abonnements sociaux
- + 35% de voyages occasionnels

Les stations les plus fréquentées du tramway sont les suivantes : Liberté, Strasbourg, Jean-Jaurès, Siam, Saint-Martin, Château.

Quant à la fréquentation des parkings relais, Fort Montbarey accueillait 220 véhicules chaque jour, Porte de Gouesnou, 150 et Place de Strasbourg, 80.

Après un an de fonctionnement, le réseau tram+bus s'améliore et répond aux attentes des clients : 94% de satisfaction globale par rapport au réseau tram+bus (enquête à fin 2012) contre 88% en 2010. Les habitants de l'agglomération semblent avoir adopté le tramway, avec 98% de satisfaction globale (enquête à fin 2012).

Anniversaire

Pour fêter le premier anniversaire du réseau tram-bus, du 20 au 22 juin, en souscrivant à la Formule Liberté et en échange d'un ticket (1 jour, 1 voyage, 10 voyages... utilisé ou non), Bibus offrait 5 voyages. Un stand avait été installé place de la Liberté à cette occasion, et le MAN Lion's-City n°213 avait été pelliculé pour faire la promotion de cette offre particulière.

> Réseau Tramways

Infrastructures

Du 13 au 23 mai 2013, la ligne aérienne de contact (LAC) a été inspectée par des techniciens de la société Colas-Rail (installateur) et de Keolis Brest. Pendant leur intervention en plusieurs phases entre 21h30 et 4h30, le service tramway a été interrompu et des bus de substitution ont été mis en place. Ces inspections ont pour objectif d'entretenir et de garantir la circulation des rames dans des conditions optimales de sécurité. Elles se sont déroulées :

- du 13 au 21 mai entre Recouvrance et Porte de Gouesnou / Porte de Guipavas
- du 14 au 16 mai entre la Porte de Plouzané et Jean-Jaurès
- du 22 au 23 mai entre Ménez-Paul et Porte de Gouesnou / Porte de Guipavas

A terme, cette inspection aura lieu tous les 6 mois et sera réalisée par Bibus.

> Réseau Autobus

Parc des affrétés

La **CAT** a réceptionné début mai un nouvel Agora-L d'occasion immatriculé AM-753-ZV, ex-Autocars Tourneux (Ile-de-France).

Pour assurer les navettes DCNS, **Keolis Emeraude** a rapatrié sur Brest un PR112 en provenance de Rennes et immatriculé AZ–428-AT.

CONCARNEAU > CORALIE °

Réseau estival

Le nouveau réseau mis en place depuis septembre 2012 et desservant les 9 communes de l'agglomération (50.000 habitants) est constitué de 4 lignes régulières (1 à 4), 4 lignes scolaires (A à D), 7 lignes de TAD (11 à 17), ainsi qu'un service de TPMR *Hep'Co*.

CONCARNEAU - Réseau d'Eté	
Lignes	**Destinations**
d1	Trégunc-Sterenn / Concarneau Jean-Jaurès / Trégunc-Sterenn
d2	Pointe du Cabellou / Concarneau Jean-Jaurès / Pointe du Cabellou
d3	Beuzec-Conq / Concarneau Jean-Jaurès / Beuzec-Conq

Durant cet été 2013, le réseau a fonctionné les dimanches et jours fériés avec 3 lignes (voir tableau). Mais également :

- du 9 juillet au 30 août 2013, les mardis, mercredis et vendredis, la ligne des plages reliait toutes les communes du territoire aux plages de Trévignon, du Don, Kersidan et Raguénez (tarif 1€),
- du 8 juillet au 30 août 2013, du lundi au vendredi, un service de soirée avec deux bus, l'un pour la partie nord, l'autre la partie sud. Les départs s'effectuaient à 22h et 23h de Concarneau Jean-Jaurès.

Parc

Le 5 juillet, le réseau a mis en service les 2 Citaro n°48 et 49.



Le Citaro-C2 n°48 près de l'arrêt Jaurès
© *Sandrine MEYER, 3 août 2013*

DOUARNENEZ > TUD'BUS *

Réseau

Cette ville portuaire de près de 15.000 habitants est située à 25 km au nord-ouest de Quimper. Depuis le 6 juillet, le réseau douarnenézien exploité par les Cars Le Cœur a été restructuré, un peu moins de dix ans après sa création sous sa forme actuelle. Cette opération qui intervient dans le cadre du renouvellement de la convention de DSP, a pour but de doper sa faible fréquentation.

Le tracé des trois lignes a été modifié rendant le réseau plus lisible. Autre point positif : la nette amélioration de la desserte du quartier de Treboul. Par contre, il est à regretter que Ploare ne dispose plus du tronc commun des trois lignes entre l'hôpital et le centre, qui était la caractéristique du réseau, permettant ainsi de disposer de fréquences de passages élevées.

Il semble que de nombreux progrès restent à faire: bien qu'une antenne ait été supprimée à l'extrémité sud de la ville, les antennes et boucles sont encore très nombreuses et ne facilitent pas la compréhension du réseau pour les voyageurs occasionnels, sans compter que pour disposer de fréquences convenables, l'usager est invité à consulter les horaires des services scolaires qui renforcent les trois lignes urbaines. Les quatre lignes scolaires ainsi qu'une ligne « Usines » complètent en effet le réseau (ces dernières étant d'ailleurs les seules à faire le plein).

A l'occasion de cette restructuration, deux conducteurs supplémentaires ont été recrutés, ce qui porte l'effectif à dix.

TAD

Parallèlement à la réorganisation du réseau urbain, un système de 5 lignes en TAD a été mis en place depuis le 31 août à titre expérimental pour une durée d'un an. Ce service permettra de desservir des zones périurbaines ou rurales.

Parc

Trois minibus Sprinter ont récemment été mis en service et vont venir épauler les 2 GX127-L et les 2 GX317. Il faut néanmoins souligner que les deux derniers véhicules présentent 15 années de bons et loyaux services (mis en service en juin 1998) et que leur réforme risque d'approcher...

GUINGAMP > AXEOBUS °

Réseau

Le 19 septembre 2011, la communauté de communes de Guingamp regroupant 6 communes (Grâces, Guingamp, Pabu, Plouisy, Ploumagoar, Saint-Agathon) soit 21.045 habitants, lançait son réseau de transport public Axéobus. Ce réseau est exploité par la STUG (Société des Transports Urbains de Guingamp), laquelle regroupe trois transporteurs locaux : les Voyages Jézéquel, les Voyages Nicolas et la CAT. Le marché d'exploitation a été signé pour 5 ans.

Le 17 septembre 2012, Axéobus a été adapté à la demande. Le réseau se compose de 3 lignes (voir tableau joint) circulant, hors jours fériés, du lundi au vendredi de 7h10 à 19h30 et le samedi de 9h30 à 17h45. Le point de correspondance générale des 3 lignes régulières est à la gare SNCF.

Deux services de TAD complètent le dispositif :

- Axéophone : TAD réservé aux habitants de Guingamp-Communauté, résidant à plus de 500 mètres d'un arrêt du réseau urbain Axéobus. Disponible sur réservation téléphonique (sauf jours fériés) mercredi après-midi de 12h à 19h30 ; vendredi matin de 8h à 13h30 et samedi après-midi de 14h à 18h.
- Axéoplus : service de transport destiné aux PMR, réservé uniquement aux personnes âgées de plus de 80 ans ainsi qu'aux personnes invalides (carte d'invalidité à 80% ou plus). Disponible sur réservation téléphonique (saufs jours fériés) du lundi au samedi, de 9h à 12h et de 14h à 17h.

GUINGAMP - Réseau AXEOBUS	
Lignes	**Destinations**
1	Saint-Hernin / Kervingleu
2	La Poterie / Aire de covoiturage
3	Parc des Sports / Mairie de Grâces

Parc

Le réseau est exploité à l'aide de 5 minibus : 2 Noventis-420 n°503 et 504 (BT-650/635-VN), 2 City-35 n°505 et 506 (CM-305/320-SW), ainsi qu'un Jumper n°510 (BT-984-VN). Cette flotte de 5 véhicules est stationnée chez Jézéquel dans la ZI de Grâces.



Le Sprinter City-35 n°505 à la gare SNCF en juin 2013
© *Sandrine MEYER*

LANNION > TILT °

Réseau

Cette commune d'environ 21.000 habitants est située dans le département des Côtes d'Armor au bord de la rivière Léguer et près de l'océan. Elle est desservie ainsi que ses communes périphériques par les Transports Intercommunaux Lannion-Trégor (TILT). La communauté d'agglomération Lannion-Trégor regroupe 20 communes et plus de 56.000 habitants.

Depuis janvier 2012, le réseau TILT se compose de 3 lignes A, B et C, d'une ligne de marché fonctionnant uniquement le jeudi, et d'un service TAD « Navette Express » pour se déplacer sur l'un des arrêts des communes de Lannion, Ploubezre, Ploulc'h et Rospez, ce service étant assuré du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 13h30 à 16h00. La ligne B est la seule ligne à fonctionner le samedi. Un TAD assuré par les artisans taxis permet de desservir 9 communes de l'agglomération.

LANNION - Réseau TILT		
Lignes	**Destinations**	**Fréquences**
A	Aéroport / Hôpital ou Ploubezre (La Poste)	30/60 min
B	Servel (Calvaire)/Collège Coppens	60 min
C	Alcatel / Kérilis	45 min
Ligne marché (jeudi) : Quai d'Aiguillon / Rospez Quai d'Aiguillon / Loquivy-lès-Lannion		
TAD « Navette Express »		

Le dispositif est complété par la ligne interurbaine n°30 reliant Lannion à Morlaix.

Parc

Le réseau est exploité à l'aide de 4 GX127, un GX127-L, 2 Citaro-K et un minibus Procity.



En juin 2013, le GX127 AR-415-DT à Ste-Anne Médiathèque
© *Sandrine MEYER*

LORIENT > CTRL *

Parc

L'exploitant principal a récemment mis en service les 7 GX327-3p n°393 à 399 (immatriculations dans tableau joint).

LORIENT - Nouveaux GX327-3p			
N°	**immatriculations**	**N°**	**immatriculations**
393	CW-538-RS	**397**	**NC**
394	CW-602-RS	**398**	**NC**
395	CW-459-RS	**399**	CW-571-RS
396	CW-502-RS		

QUIMPER > QUB *

Réseau

QUIMPER - Réseau QUB	
Lignes	**Destinations**
Lignes urbaines	
1	Kermoysan / Keradennec ou Moulin des Landes
2	Kerjestin / Petit-Guélen
5	Braden / Gourvily
7	Moulin-Vert / Ergué-Gabéric
8	Quimper / Ergué-Gabéric (Lestonan)
9	Kerlagatu / Ty-Bos
10	Prat-Ar-Rouz / Kervouyec
11	Penvillers / Kervéguen
Lignes suburbaines	
20	Desserte de Guengat
21, 22, 23	Desserte de Plogonnec
24, 25	Desserte de Pluguffan
26, 27, 28	Desserte de Plomelin
29	Desserte de Plonéïs
35, 36	Desserte d'Ergué-Gabéric
30, 31, 31, 40, 41	Desserte des quartiers excentrés de Quimper
Liaisons Express	
2-Express	Petit-Guelen (Braden)/Cornouaille (Chaptal)
9-Express	Kerlagatu (Moustoir) / Collège Max-Jacob
11-Express	Centre-ville – Gare SNCF / Cuzon
27-Express	Centre-ville / Kerbernez

Le réseau QUB dessert les 8 communes de la Communauté d'agglomération de Quimper regroupant Quimper, Ergué-Gabéric, Guengat, Plogonnec, Plomelin, Plonéis, Pluguffan et depuis septembre 2011, Locronan, soit près de 90.500 habitants.

Il est composé de 8 lignes urbaines, 17 lignes suburbaines, ainsi que 4 liaisons express circulant en semaine. Un service *HandiQUB*, destiné aux personnes à mobilité réduite, complète le dispositif.

Le réseau est exploité par Keolis Quimper, les lignes suburbaines étant affrétées aux 3 transporteurs CAT, Le Cœur et Ricouard. L'agence commerciale QUB est située au 2 quai de l'Odet à Quimper.

Service estival 2013

Pendant l'été, du 6 juillet au 2 septembre 2013, les lignes des plages ont desservi l'Ile-Tudy, Loctudy, Fouesnant, Bénodet et Concarneau. Le titre plage était au prix de 3€ l'aller-retour.

De plus du 8 juillet au 17 août 2013, deux P+R avaient été implantés :

- parking nord (Croix des gardiens) navette en utilisant la ligne 5,
- parking sud surveillé (pôle universitaire - arrêt *Aquarive*) navette en utilisant la ligne 1.

Le prix du parking ainsi qu'un aller-retour pour l'ensemble des passagers du véhicule était proposé pour 3€.

Parc

Retrouvez en rubrique *Parcs*, l'effectif de l'exploitant principal, Keolis Quimper, en janvier 2013. Notons la disparition du parc des derniers R312 et A300, et la réforme du GX317-GNV n°613.



Le GX327-GNV n°620 rue Jacques Cartier
© *Christophe DECAUX, le 27 juillet 2013*

SAINT-BRIEUC > TUB *

Parc des affrétés

Les **Cars Rouillard** ont récemment mis en service 2 Citelis-12-2p supplémentaires n°515 et 516. L'ex-n°170.0 du réseau de Château-Thierry motorisé EEV, et l'ex-Cambrai n°6250 motorisé Euro-4 (coordonnées en rubrique *Parcs*).

Dans le mouvement inverse, ils réformaient le 29 juin dernier l'A600 n°511 immatriculé 394 VW 22 et acheté d'occasion en avril 2000 (1ère mise en service en mars 1995).

SAINT-MALO > KSMA °

Contrat

Le 6 juin dernier, Keolis a été renouvelé pour 6 ans aux destinées du réseau de la cité corsaire. Pour autant, le délégataire devra mettre en place un tout nouveau réseau. Concrètement, les fréquences et l'amplitude journalière devront être améliorées, et le service devra être identique en semaine et durant les vacances.

Dès le 5 juillet, un nouveau système de transport pour les PMR devait être mis en place, la navette desservant le parking Paul-Féval intégrée au réseau et une nouvelle navette "Cœur de ville" créée.

Décision de taille : l'Agglo a souhaité devenir progressivement propriétaire de l'intégralité du matériel roulant d'ici la fin du contrat. Les trois quarts du parc vont donc être achetés neufs pendant ces six ans, soit près de 11 millions d'€ d'investissement en plus.

VANNES > KICEO **

Réseau

En septembre 2012, le réseau vannetais TPV a été restructuré et a reçu la douce appellation de Kicéo. Multiplication des lignes, site propre, augmentation des fréquences et nouvelle identité visuelle étaient au programme. La fréquentation aurait ainsi augmenté de près de 15% au bout de quelques mois.

Concernant la livrée, mer et vagues bleues et vertes cèdent progressivement la place à une découpe dans laquelle les couleurs noir, vermillon et jade se côtoient dans un patchwork assez étonnant.

Le parc a été sensiblement augmenté, avec l'arrivée de Crealis-Neo neuf et de GX317 et GX327 d'occasion en provenance d'Aix-en-Provence.

Parc

L'exploitant principal a vendu à l'affrété **CTM** les 2 Agora-S-3p n°132 et 134 (immatriculés 6406 et 6403 WG 56), lesquels sont devenus les n°11379 et 11381 ré-immatriculés BW-911/860-NB.

→ Centre-Val-de-Loire

BOURGES > AGGLOBUS **

Réseau

Depuis le 1er juillet, les lignes **5**, **8** et **17** ont repris leur itinéraire normal par les rues Jean-Jacques-Rousseau et Marcel-Haegelen, après 3 années de déviation nécessitées

par le remplacement de deux collecteurs d'eau usées et la rénovation des voies de façade à façade.

ORLEANS > TAO °

Fréquentation

La fréquentation totale du réseau en 2012 (26,1 millions de voyages) a dépassé celle de 2009, soit avant le début des travaux du tramway. La progression s'est d'ailleurs accélérée début 2013 avec une progression de 12%. Autre motif de satisfaction : la fréquentation de la seconde ligne de tramway avec près de 27.000 voyageurs/jour au lieu des 22.000 prévus.

Friche Dessaux

L'Agglo veut créer sur la « friche Dessaux », représentant 110 hectares au nord d'Orléans et à l'ouest de la gare des Aubrais, un nouveau quartier avec 3.000 logements, de 140.000 à 300.000 m2 de bureaux et de nombreux équipements publics. Afin de relier la gare des Aubrais au nouveau quartier, il est envisagé l'implantation vers 2017 d'un téléphérique qui surplombera les voies ferrées. L'agglo envisage également la mise en place d'un TCSP pour relier Dessaux au centre-ville d'Orléans. A l'heure actuelle, le mode du TCSP n'a pas encore été choisi (BHNS ou tramway). A suivre…

Parc

Le Citelis-12-3p hybride n°900 (VNEPSH00100304568), testé depuis fin-mai sur lignes et que nous présentions dans notre précédente édition, est un ex-démonstration mis en service le 16/05/11 ; il est immatriculé BN-099-MT.

Par ailleurs, signalons la réforme des GX317-3p n°501 et 502, ainsi que la destruction du n°516 intervenue le 6 juillet dernier.

TOURS > FIL BLEU °

Tramway



La rame Citadis n°68 en essais, franchissant le Pont Wilson
© *Christophe DECAUX, le 1er août 2013*

Le 23e réseau français a été mis en service le 31 août 2013 ; nous aurons l'occasion d'y revenir. Le 14 juin, la dernière rame (n°71) était réceptionnée. Nous en profitons pour republier notre tableau des réceptions dûment complété.

TOURS - Réception des rames Citadis-402			
N°	**Dates**	**N°**	**Dates**
51	05/09/12	**62**	05/03/13
52	26/10/12	**63**	12/04/13
53	21/12/12	**64**	19/04/13
54	11/01/13	**65**	26/04/13
55	30/01/13	**66**	03/05/13
56	09/02/13	**67**	10/05/13
57	26/02/13	**68**	27/05/13
58	16/02/13	**69**	30/05/13
59	28/02/13	**70**	07/06/13
60	07/03/13	**71**	14/06/13
61	21/03/13		

Réseau

TOURS - Nouveau réseau au 31 août 2013	
Lignes	**Destinations**
Tramway & Tempo	
Tram A	Vaucanson / Lycée Jean-Monnet
Tempo 2	Les Douets / CHU-Trousseau
Lignes urbaines	
3	La Pléiade / Onze-Arpents (**3A**) ou Santé-Vinci (**3B**)
4	Saint-Paul / Vénien (circulaire)
5	Parc Grandmont / Atlantes
10	Justices / Paul-Doumer
11	Mareuil / Gare de Tours
12	Tranchée / Anatole-France
13	Parc Grandmont / CHU-Trousseau
14	Santé-Alliance / Grand-Sud
15	La Riche-Soleil / Joué Gare
16	Saint-Pierre Gare / Blotterie
17	Santé-Alliance / Gare Vinci
18	Jean-Jaurès / Croix-Chidaine ou St-Cyr (Mairie)
Lignes de proximité	
C1	Botanique / Beaujardin
C2	Saint-Augustin / Saint-Augustin
Lignes suburbaines	
30	Ballan gare / Joué Gare
31	Ballan Gare / Lycée Jean-Monnet
32	Villandry centre / Lycée Grandmont
34	Les Bergeons / Gare Vinci
50	Vaugareau / Bois de Plantes
51	Beffroi / Croix-Julia
52	Beffroi / Vieux-Calvaire
53	Anatole-France / Vaucanson
54	Anatole-France / Clos-de-Vernou
56	Les Charmes / Vaucanson
57	L'Espérance / Gare Vinci
TAD « Flexo »	
F30	Ballan Gare / Joué Gare
F31	Ballan Gare / Lodière
F50	Atlantes / Luynes Vaugareau
F55	Vaucanson / ZA Tours-Nord
F57	Gare Vinci / Merluche
TAD « Resago »	
R1	Santé-Alliance / Ermitage
R2	Hôpital Pagus / Mareuil

La mise en service du tramway a entraîné une refonte du réseau. Celui-ci est désormais organisé en :

- 2 lignes à haut niveau de service : le tram **A** et la ligne **2** *Tempo* avec une fréquence de 6/10 minutes entre 5h et 0h30,

- 3 lignes fortes (3, 4 et 5) avec une fréquence de 10/12 minutes également entre 5h et 0h30,
- 9 lignes urbaines (10 à 18) avec une fréquence variant de 16 à 60 minutes entre 6h et 21h30,
- 2 lignes de proximité, C1 (Citadine) et C2 (P'tite Citadine),
- 11 lignes suburbaines entre 6h et 19h la semaine,
- 17 lignes spéciales (100 à 116) offrant des liaisons directes aux campus, lycées et collèges ainsi que certaines dessertes spécifiques.

Le réseau est simplifié et est le même en journée comme en soirée, le dimanche et jours fériés. Toutes les lignes à branche ont disparu exceptée la 3 qui continue à se diviser en deux tronçons dans sa partie sud. Le dimanche, toutes les communes bénéficient d'une desserte soit par ligne régulière soit par un TAD. Nous résumons ce nouveau réseau dans le tableau joint.

Parc

En juillet, les 3 R312-3p n°584, 591 et 593 ont été radiés du parc. Il ne restait de ce fait que 5 R312 à l'effectif de Keolis Tours.

Parc des affrétés

Le 13 juin dernier, **Keolis Touraine** a réformé son dernier PR112 à savoir le n°2009 ainsi que le R312-3p n°2015.

→ Champagne-Ardenne

CHAUMONT > C'MONBUS °

Parc

Le 5 février dernier, le réseau exploité par Keolis a mis en service le GX127 n°214 (VJ1GX586H7C002439) immatriculé CQ-298-LX.

→ Franche-Comté

MONTBELIARD > CTPM °

Parc

Le 17 juin, vers 14h30, le GX117 n°1703 a été victime d'un incendie moteur dans la rue de la 1ère Armée alors qu'il se dirigeait vers le centre-ville. Grâce à l'intervention du personnel de la CTPM et l'arrivée rapide des pompiers, le début d'incendie a été promptement circonscrit. Cela étant dit, nous ignorons si le véhicule sera réparé ou réformé.

VESOUL > V'BUS °

Parc

Keolis Urbest a mis en service le Citaro-2p n°2273 (WEB62808310604631) le 5 juillet dernier. Il a été immatriculé CW-881-QD.

Et avec quelque retard, signalons la mise en service en début d'année du Citaro-K n°2250 immatriculé CN-655-EV.

→ Île-de-France

RESEAU TRANSILIEN (SNCF)

Accident de Brétigny

Cet été a été le théâtre d'accidents ferroviaires meurtriers, principalement celui de Saint-Jacques-de-Compostelle (Espagne) survenu le 25 juillet.

Quelques jours avant, le 12 juillet, un autre déraillement survenait en gare de Brétigny-sur-Orge. Mis à part le bilan humain, cet accident entraîna de très importants dégâts sur les infrastructures. De ce fait, toute circulation fut impossible dans le secteur et le trafic fortement perturbé sur la ligne C du RER empruntant l'axe Juvisy / Brétigny / Etampes et Dourdan. Pendant les travaux de remise en état des installations de la gare de Brétigny-sur-Orge, aucun RER C ne circula entre Savigny et Brétigny.

Dès le soir de l'accident, un service de remplacement fut mis en place, avec entre autres 13 autobus de la RATP, entre les gares de Juvisy et Dourdan.

Dès le lundi 15 juillet, plusieurs liaisons par bus furent proposées aux voyageurs :

- une liaison directe entre Sainte-Geneviève-des-Bois et Juvisy (toutes les 10 minutes),
- une liaison directe entre Brétigny et Juvisy (toutes les 10 minutes),
- une liaison omnibus entre Brétigny et Juvisy (toutes les 10 minutes),
- une liaison directe entre La Norville, Saint-Germain-lès-Arpajon et Corbeil-Essonnes,
- une liaison directe entre Marolles-en-Hurepoix et Corbeil-Essonnes.

Les 3 premières liaisons furent opérées par la RATP et la coordination du dispositif gérée par le STL-RATP. Chaque jour, entre 6h et 23h, 25 bus assurèrent 60 services et rapatrièrent les voyageurs vers une gare leur permettant de rejoindre Paris ou la banlieue.

Tangentielle Ouest

L'enquête publique sur la phase 1 du projet de tangentielle ouest entre Saint-Germain-en-Laye et Saint-Cyr-l'Ecole a été clôturée le 12 juillet.

Cette phase 1 consiste au prolongement de la Grande Ceinture Ouest, au nord entre Saint-Germain Grande-Ceinture et St-Germain RER, et au sud entre Noisy-le-Roi et Saint-Cyr RER. Saint-Germain RER A et Saint-Cyr RER C seront ainsi reliés en 30 minutes au lieu du double actuellement.

Reseau RER (RATP/SNCF)

RER B

Depuis le 2 septembre, l'opération « RER B Nord+ » a été mise en place. Aux heures de pointe, la fréquence est désormais d'un train omnibus toutes les 3 minutes entre Paris et Aulnay-sous-Bois, et toutes les 6 minutes entre Aulnay et Mitry-Claye ou l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle. A cette occasion, 23 lignes de bus ont été renforcées ou adaptées. Nous reviendrons sur ces modifications du réseau d'autobus dans notre prochaine édition.

RER C

Comme chaque été, la section Austerlitz/Invalides a été neutralisée pour les incontournables travaux Castor entre le 15 juillet et 17 août. Au menu cette année : renforcement des fondations du tunnel avec injection de ciment sous forte pression dans le sol afin de créer des piliers, et renouvellement des voies et du système électrique entre Saint-Michel et Musée-d'Orsay.

RER D

Exploitation également interrompue pendant la période estivale pour des travaux de maintenance entre Corbeil-Essonnes et Juvisy-sur-Orge via Evry-Courcouronnes.

Reseau RATP

Métro

Ligne 1

Le 12 juillet dernier, le principe du prolongement vers l'Est a été acté. Au-delà de *Château-de-Vincennes* la ligne desservira 3 nouvelles stations : *Les Rigollots* à Fontenay-sous-Bois, *Grands-Pêchers* à Montreuil-sous-Bois, et *Val-de-Fontenay* de nouveau à Fontenay-sous-Bois.

Ligne 2

La station *Barbès-Rochechouart* a été fermée durant la période estivale et ce jusqu'au 31 août afin de procéder à la réfection de la verrière de cette station aérienne.

Ligne 4

Le 10 juillet dernier, le STIF a autorisé la RATP à lancer dès cette année les premières études techniques en vue de l'automatisation de la ligne reliant la Porte de Clignancourt à la Mairie de Montrouge. Cette ligne qui vient d'être prolongée au sud vers Montrouge et dont l'extension vers Bagneux est d'ores et déjà en cours, transporte chaque jour 740.000 voyageurs et est la deuxième ligne la plus fréquentée du métro, après la ligne 1. Elle traverse Paris du nord au sud et dessert 27 stations réparties sur 12,1 kilomètres. Elle pourrait bénéficier d'un transfert des rames qui sont actuellement utilisées sur la ligne 14 et qui doivent être remplacées dans le cadre du prolongement de la ligne à Mairie de Saint-Ouen. Estimée à 256 M€, l'automatisation de la ligne 4 devrait être financée par le STIF à hauteur de 100 M€. La RATP est maître d'ouvrage de ce projet.

Ligne 5

Afin de permettre la rénovation des viaducs entre le quai de la Rapée et le boulevard de l'Hôpital, la ligne a été interrompue entre *Bastille* et *Place-d'Italie* jusqu'au 30 août.

Fin juillet, 48 rames MF67 n°501 à 503, 505 à 510, 512, 514 à 551 qui équipaient la ligne ont été réformées.

Ligne 9

Fin juillet, 5 rames MF01 n°096 à 100 avaient été réceptionnées. En attendant leur mise en service sur la ligne 9 qui devait intervenir pour la rentrée, elles étaient rodées sur la ligne 5. Les rames MF67 qui seront alors libérées, seront mutées vers les lignes 10 ou 12.

Tramways

Ligne T1

Comme chaque été également, l'exploitation de la ligne a été partiellement interrompue pour procéder à la reconstruction totale de la plateforme. Du 8 juillet au 31 août, la circulation a été interrompue entre *La Courneuve-8-Mai 45* et *La Courneuve-6-Routes*.

Ligne T5

Les marches à blanc du Translohr se sont déroulées du 26 juin au 28 juillet, la mise en service s'étant déroulée pour sa part le 29 juillet. Les 15 rames de Translohr-STE3 n°501 à 515 sont remisées et entretenues au dépôt-atelier de Pierrefitte, situé près de la ligne ferroviaire de Grande ceinture, le poste de commandement local y étant également implanté.



Le Translohr n°514 à Sarcelles, le 3 août 2013
© *Olivier MEYER*

Ligne T8

Fin-juin, la pose des voies avait débuté sur le boulevard Marcel-Sembat à Saint-Denis, entre la Porte de Paris et la gare de Saint-Denis. Si les travaux avancent normalement sur la branche vers Epinay, les acquisitions foncières ont connu quelques retards sur celle vers Villetaneuse. Les libérations d'emprises ont donc tardé et les travaux de

voirie ne faisaient que débuter dans l'avenue de la Division-Leclerc.

Concernant le dépôt-atelier de Villetaneuse, l'équipement des bâtiments et ateliers étaient en cours ainsi que la pose du faisceau de voies. Si le dépôt n'était pas encore relié au terminus de la ligne, ce dernier était par contre en cours d'équipement de LAC à la mi-août.

Autobus (exploitation)

Restructuration nord

Suite à la mise en service du T5, une restructuration du réseau de bus a été opérée dans le secteur de la banlieue nord. Les lignes 168, 254 et 556 ont été supprimées, la ligne 337 créée, les lignes 253, 356 et 370 prolongées, et les lignes 256, 268 et 368 limitées ou modifiées.

Secteur Nord > Restructuration après mise en service du T5	
Lignes	**Modifications**
168	*Suppression*
253	*Prolongement* Stade de France-Saint-Denis-RER / La Courneuve-Aubervilliers-RER
254	*Suppression*
256	*Suppression* Saint-Denis (Université) / La Courneuve-Aubervilliers-RER
268	*Suppression desserte Cité des Carreaux*
337	*Création* Pierrefitte-Stains-RER / Deuil-la-Barre (ZA du Moutier)
356	*Prolongement* Saint-Denis (Université) / Saint-Denis (Landy-Fruitiers)
368	*Limitation* Garges-Sarcelles-RER / Sarcelles (Place du Souvenir Français)
370	Reprise navette vers Cité des Carreaux
556	*Suppression*

Ligne 168

Comme pour la suppression de la ligne 161 lors de la mise en service du tramway T2 (***RU***108), nous ne pouvons ne pas revenir sur cette autre ligne « historique » qui disparaît au profit du Translohr T5.

Le 13 mars 1924, la jeune STCRP met en service la ligne de tramway **11B** entre la place de la République et Pierrefitte. Celle-ci est convertie à l'autobus en deux étapes : République/Porte de Clignancourt en décembre 1933, et Porte de Clignancourt/Pierrefitte en mai 1936. Après deux jours de suspension de l'exploitation à la déclaration de la guerre, celle-ci repart le 4 septembre 1939 avec la suppression du parcours intra-muros République/Porte de Clignancourt. A l'issue d'une seconde interruption entre mai et août 1940, la ligne reprend sous l'indice **11** et le 1er mai 1943, sous l'indice **68**. Après une troisième interruption d'août à septembre 1944, la ligne est remise en service le 5 novembre 1945 sous l'indice **168**. Elle sera prolongée au barrage de Pierrefitte puis au cimetière de Sarcelles avant que cette dernière extension ne soit reprise par la nouvelle ligne 268 le 1er octobre 1949. Lors du prolongement du métro au carrefour Pleyel de St-Denis, la ligne 168 y est rabattue en juin 1952. Après la création d'une antenne vers Sarcelles-Les Lochères, la ligne est de nouveau limitée en mai 1976 dans Saint-Denis à la Porte de Paris afin de suivre la progression du métro. En octobre 1982, une troisième antenne est créée vers Villetaneuse (cimetière des Joncherolles) et six ans plus tard, la branche de Sarcelles est prolongée jusqu'à la gare RER de *Garges-Sarcelles*. Elle est supprimée le 29 juillet 2013.

Les autobus de la ligne, après avoir été remisés au dépôt Michelet (St-Ouen) intègrent dès 1946 le dépôt de Gonesse devenu par la suite le *Centre-bus* de Saint-Denis. Equipée de TN6A jusqu'en juillet 1955 (avec une brève exploitation en TN4F durant l'année 1946), la ligne reçoit des OP5-2 puis des OP5-S2B3. Arrivent les PCMR, puis les SC10 toujours à deux agents. Les SC10 suivants sont par contre équipés pour l'exploitation à agent unique (SC10U-B1, UO et MCR). La dernière série, des SC10R, est remplacée par des R312, lesquels le sont à leur tour par des Agora-V2 et ce, jusqu'à la suppression de la ligne. 20 voitures étaient affectées au 168 aux derniers mois d'exploitation ; elles ont été depuis mutées sur le 268.

RD7

Dans ***RU***110 (p.16), nous évoquions la réhabilitation de l'ancienne RN7 dans sa traversée de la proche banlieue et plus particulièrement le nouveau site propre utilisé par les lignes **47**, **131** et **185** au Kremlin-Bicêtre en direction de la Porte d'Italie. Nous indiquions que ce couloir était *« axial et aménagé en accotement »*. Le lecteur ayant noté que les deux configurations sont bien sûr incompatibles, nous rectifions le propos en précisant que ce nouvel équipement est un site propre latéral aménagé en accotement du boulevard. Avec toutes nos excuses pour ce contresens.

Gares routières

La nouvelle gare routière de Noisy-le-Grand/Mont-d'Est (pardon, pôle multimodal…) a enfin été mise en service le 28 juin dernier. La réalisation de la couverture des voies du RER et en particulier les murs de soutènement de la dalle, aurait posé quelques soucis aux concepteurs.



Le nouveau bâtiment voyageurs du pôle multimodal de Noisy-le-Grand
© *Erik COIRIER (AMTUIR)*

Quoiqu'il en soit, cette infrastructure remplace avantageusement l'ancien terminus situé sous la dalle du Mont-d'Est, sombre, exigü, et peu engageant. Les voyageurs du RER bénéficient désormais d'une sortie supplémentaire plus aisée que les étroits escaliers qui étaient jusqu'à présent seuls à canaliser l'affluence toujours plus importante. Cet accès supplémentaire, bien dimensionné, débouche directement dans la gare routière dans laquelle le mouvement des autobus est facilité. Elle accueille actuellement le terminus des lignes 120, 206, 207, 303, 306 et 320, ainsi que le passage du 310. Bientôt, elle sera le terminus de la branche est du TVM provenant

de Créteil (relire ***RU***111). Cette nouvelle gare se situe face au Mont-d'Est, dans l'avenue du Pavé-Neuf. L'ancien terminus a été fermé et l'espace libéré devrait dans le futur servir pour une extension du centre commercial régional *Les Arcades*.



Le pôle multimodal de Noisy-le-Grand, vu côté gare routière
© *Erik COIRIER (AMTUIR)*

Ligne 303

Montrant des signes de fatigue et d'affaissement, le pont de Neuilly-sur-Marne au dessus de la Marne a été fermé entre le 1er juillet et le 24 août afin de procéder à des travaux de consolidation et de rénovation. Les ponts les plus proches étant assez éloignés, la ligne 303 a dû être scindée en deux parties. En provenance de Bobigny, les autobus étaient déviés à partir du carrefour de la Résistance à Neuilly-sur-Marne vers la gare RER de Neuilly-Plaisance où ils faisaient leur terminus. Sur la rive gauche, une navette était organisée dans Noisy-le-Grand entre le terminus de Mont-d'Est et l'arrêt *René-Navier*.

Autobus (matériel)

GX117

Alors qu'il avait rejoint VOO (site de garage des véhicules d'occasion de la RATP) pour une réforme promise, le GX117 n°404 a bénéficié d'un sursis et est reparti au dépôt de Thiais afin d'y rejoindre la réserve GMR.

Agora-E3

Ces véhicules récents, réformés suite à des fissures (criques) dans la structure du châssis, sont désormais au nombre de 7, soit les n°7822, 7824, 7827, 7829, 7831, 7854 et 7865.

Citelis-12 hybrides

Après les essais des prototypes hybrides Citelis-12 n°5942 et Lion's-City n°9971, la ligne **147** semble adopter de façon pérenne la technologie hybride en recevant début-juillet un second Citelis-12-H, à savoir le n°9998.

Articulés

Le 13 juillet, alors qu'il circulait sur le boulevard Berthier (Paris 17e), le Citelis-18 n°1857 du **PC3** a été détruit par un incendie provoqué par le lancement d'un pétard de gros calibre au niveau du capot moteur. Il n'est à déplorer aucun blessé, le machiniste ayant fait évacuer la cinquantaine de voyageurs. Ce véhicule (VNEPU09D100303483, immatriculé AE-304-HS) avait été mis en service le 29/10/09.

Du côté du **TVM**, la ligne de rocade sud en site propre, précurseur des BHNS, abandonne petit à petit ses Agora-L pour des Lion's-City-G, neufs mais provenant également du 187, ligne avec laquelle un échange de matériels a été opéré. Certains de ses Agora-L sont également mutés sur la ligne 150 du dépôt d'Aubervilliers afin de remplacer des modèles plus anciens.

Par ailleurs, les premiers roulages de Lion's-City-G sur le **26** ont débuté durant la période estivale afin de former les machinistes à ce matériel. Le 26 pourrait être équipé d'articulés en octobre prochain. Les Lion's-City-G seront ceux actuellement en service sur le **95** du dépôt Belliard, ligne qui sera mutée au dépôt d'Aubervilliers et équipée de Citelis-18. Lors de cette opération, le 26 sera remplacé au dépôt de Lagny par le 48. Nous aurons l'occasion de revenir sur cette importante opération-tiroir.

Dépôts

Le nouveau dépôt de **Bagneux** est entré en service. Tous les autobus du dépôt de Montrouge sont rentrés après leur service du 28 juin dernier dans le nouvel établissement

Destiné à remplacer celui de Montrouge durant les travaux de reconstruction, le dépôt de Bagneux était de nouveau présenté dans la revue interne RATP *UrbanMag* comme « *provisoire* » alors qu'il semblait acquis que ce dépôt serait définitif. A suivre…

Réseau Bus RATP
> Mises en service de juin à août 2013

Lignes	Dépôts	Nb	N° de coquille
Cytios-4/23			
524	Les Lilas	4	533 à 536
597	Malakoff	1	537
563	Nanterre	1	538
526	Malakoff	1	539
GX127			
589	Point-du-Jour	1	486
372	Créteil	1	487
Citelis-12-H-2p			
147	Pavillons	1	9998
Citaro-Facelift-2p			
GMR	Fontenay	2	6715, 6716
Total :	**12 véhicules**		

Reseau OPTILE

ATHIS-MONS > ATHIS-CARS *

Parc

Signalons la vente des 5 GX317-E3-2p n°019048, 019049, 019053 à 019055.

CERGY-PONTOISE > STIVO *

Parc

En août dernier, le transporteur **Ceobus** (ex-Giraux) a procédé à la réforme des 4 Agora-S-2p n°100, 101, 198 et 199, ainsi que des 6 Agora-L n°761 à 766 de la flotte STIVO.

CONFLANS-SAINTE-HONORINE > VEOLIA CONFLANS *

Parc

Le 19 février 2013, ce centre d'exploitation Veolia a mis en service les 3 GX127-L n°13014 à 13016 (coordonnées en rubrique *Parcs*).

DRAVEIL > GARREL & NAVARRE *

Parc

Le New-A330-3p n°421 (YE232002B75M61739), de ce transporteur du sud-est francilien que nous vous avions présenté dans ***RU***49, a été détruit le 10 avril 2013. Immatriculé 99 DQP 91 puis BW-625-EN, il avait été mis en service le 05/02/04.

LIVRY-GARGAN > AUTOBUS DU FORT *

Parc

Le transporteur a acquis d'occasion le GX317-2p ex-TRA n°46681, ainsi que le S315NF n°8320 (ex-Visual, 1ere mise en service le 02/11/04). Ce véhicule (VF962740140300314, immatriculé AL-112-FR) remplace le GX317-2p n°8308, immatriculé 2845 WK 93 et mis en service en 2001.

MELUN > MELIBUS *

Parc

Ce réseau que nous vous avons présenté en détail dans notre précédente édition vient de mettre en service 3 Citaro-2p n°71056 à 71058 (coordonnées en rubrique *Parcs*).

MONTLHERY > DANIEL MEYER *

Parc

Le 2 mai 2013, ce transporteur du sud-francilien a mis en service le Citaro n°712 (WEB62808310604570) lequel a été immatriculé CT-128-KR.

OUEST-PARISIEN > TRAVERCIEL *

Parc

Le centre d'exploitation Veolia de Nanterre a procédé à la réforme du GX317-2p n°E530.

PARIS/CIRCUITS TOURISTIQUES > OPEN'TOUR *

Parc

La SELT, exploitante d'un des trois circuits parisiens, a mis en service 3 nouveaux Ayats Bravo-City à 3 essieux. Les coordonnées des n°37 à 39 sont compilées en rubrique *Parcs*.

PARIS/DESSERTES DE QUARTIER *

Service urbain

La 5e *Traverse* (ligne de quartier), qui dessert désormais le 15e arrondissement, a été attribuée après appel d'offres aux Cars Dominique. Les quatre précédentes (13e, 17e, 18e et 20e arrondissements) sont exploitées par la RATP.

ROMAINVILLE > VAS *

Parc

Le 28 février 2013, cette filiale Keolis a acquis d'occasion son quatrième GX317-3p à savoir le n°029008.

SEINE-SAINT-DENIS > TRA *

Parc

Signalons la radiation du parc du GX317-2p n°46681.

VERSAILLES > PHEBUS *

Parc

Le 17 avril 2013, le réseau a mis en service le Citaro-E5-2p n°352, suivi le 21 juin des GX127-L n°353 et 354 (coordonnées en rubrique *Parcs*).

A contrario, notons la radiation du parc de l'Agora-S n°195. Le mouvement de mutation des Agora-S vers le sous-réseau de Vélizy continue également avec la vente à Keolis-Yvelines des n°205 et 208.

→ Languedoc-Roussillon

MENDE > TUM °

Réseau



Un Van Hool New-A308 du réseau TUM de Mende
© *Thierry GAREL ; le 16 août 2013*

Depuis l'été dernier, le réseau mendois a été simplifié : les lignes existantes (7 en hiver et 4 en été) ont été

remplacées par 2 lignes afin de rendre le réseau plus lisible et d'offrir de meilleures fréquences. Aux horaires d'été, la fréquence est d'un bus toutes les 50 minutes à 1h10 environ. Le samedi, une unique ligne assure la desserte à raison de 6 allers-retours sur un circuit parcourant la presque totalité des arrêts du réseau. Il est annoncé aux horaires d'hiver un départ du Foirail (principal point de correspondance entre les 2 lignes) vers les terminus toutes les 30 minutes.

Le réseau est exploité par la société Boulet.

MONTPELLIER > TAM *

> Réseau Tramways

Ligne 5

Pour des raisons de restrictions financières, la future ligne 5 devant relier Lavérune à Clapiers sera dans un premier temps limitée à l'ouest au rond-point L.Farjon en limite de Lavérune, et au nord au rond-point de Girac situé à un kilomètre du centre de la commune de Clapiers qui plus est, dans un secteur encore désert.

> Réseau Autobus

Réseau

La rentrée a vu la création de la ligne sous-traitée **41** qui remplace la navette privée supprimée depuis 2012 qui desservait la clinique du Parc depuis la station *De-Gaulle* de la ligne 2 des tramways située à Castelnau-le-Lez. La ligne ne fonctionne que du lundi au vendredi en matinée et en après-midi.

Parc des affrétés

Depuis mai 2013, un des affrétés, les Cars Bourrier, a été repris par les **Cars Ginhoux** dont le siège est à Aubenas. Les autocars ainsi que les 3 autobus urbains affectés aux lignes TAM sont désormais identifiés par un numéro de parc (voir tableau).

Aux **Courriers du Midi**, notons la vente du GX127-L n°047007 (n°TAM 629) parti sur le réseau d'Oyonnax (lire infra).

MONTPELLIER - Numérotation Cars Ginhoux			
N°TAM	**N° Ginhoux**	**N°TAM**	**N° Ginhoux**
Citelis-12-2p			
676	3360	**677**	3359
NL222-2p			
678	3361	*(ex-TAM n°520)*	

NÎMES > TANGO °

Parc

Notons la vente des 3 Microbus n°607 à 609, mis en service le 13/10/06.

PERPIGNAN > CTPM °

Parc

Le 21 janvier dernier, le réseau a mis en service 2 articulés Lion's-City-3p (A23) supplémentaires. Les n°05 et 06 sont respectivement immatriculés CP-266/722-ZT.

→ Lorraine

EPINAL > IMAGINE °

Parc

Le PR112 n°865 a été vendu à Monts-Jura-Autocars. Il ne reste donc qu'un seul des 3 véhicules (le n°866) qui avaient été mutés d'une des filiales franciliennes de Keolis, les CIF.

NANCY > STAN °



Crealis-Neo-18-GNV du BHNS nancéien « Stanway »
© *Erwan LE MAT, le 31 août 2013*

Réseau

Depuis le 24 août dernier, le réseau a été entièrement restructuré. Le nouveau réseau est désormais constitué de :

- 4 lignes Stanway, les principales, n°1 à 4, la 1 exploitée avec le TVR et la 2 en BHNS,
- 11 lignes Stanbus, n°5 à 15,
- 2 P'tit Stan et 2 Mobistan, exploitées avec des minibus,
- 2 StanExpress, pour améliorer la liaison entre le CHU de Brabois et la banlieue sud,
- 14 lignes StanBus, avec les indices A à N, pour les scolaires,
- 5 navettes loisirs, mises en service à l'occasion de spectacles,

Les lignes 1 à 15 sont cadencées.

A l'occasion de cette restructuration, les lignes ont perdu leurs indices à 3 chiffres. Cette mesure, censée donner une logique à la numérotation, n'a pas été probante et il a été jugé préférable de revenir à l'ancien système.

Parc

Le 21 janvier dernier, le réseau a réformé le Citaro-G-GNV-3p n°543 (WEB62821013108850). Immatriculé AK-477-HV, il avait été mis en service en février 2006.

Par ailleurs, la mise en service des 24 Crealis-Neo a entraîné la radiation du parc de 35 bus soit :

- 11 ferraillés : 2 PR 118 n°440 et 445, 7 GX417-GNV n°507 à 510, 519, 520 et 522, le GX217-GNV n°201, et le GX317-GNV n°210.
- 24 repris par Irisbus : 11 A300 n°177 à 186 et 188, 8 PR118 n°438, 439, 441 à 444, 446 et 447, ainsi que les 5 GX417-GNV n°502, 503, 511, 514 et 516.

Pour finir, signalons le départ le 18 juillet 2013 de l'articulé new-AG300-4p n°601 (YE231801N73M62207, BK-282-MD) qui était en prêt sur le réseau.

METZ > LE MET **

Parc

Un nouveau véhicule a été victime d'un incendie moteur qui l'a totalement détruit. Cette fois, la victime a été l'Agora-E3-2p n°0404 lequel circulait le 4 juillet dernier sur la ligne 106. A 17h30, au niveau de l'arrêt *Justice* à Amanvillers, de la fumée s'est échappée du compartiment moteur et s'est propagée à tout le bus. Ce véhicule (VNEPS09D100000796) immatriculé 700 BCS 57 avait été mis en service le 13/02/04.



Un Citelis-line arborant la nouvelle identité « Le Met »
© *Yves LE CHANU, juillet 2013*

Pour la petite histoire, si c'est le deuxième Agora qui est détruit par le feu sur cette ligne, après le n°9712, le plus troublant est que le n°9712 avait servi à transporter les visiteurs en marge de l'AG de Car-Histo-Bus en 1998, alors que le n°0404 avait transporté les visiteurs de l'AG… FPTU en 2004 !! De là à penser que les visites d'amateurs portent malchance aux autobus messins, est un raccourci que nous éviterons consciencieusement.

Enfin, nous vous invitons à vous reporter à la rubrique « Parcs » pour tout connaître des caractéristiques des derniers véhicules livrés à ce réseau.

SAINT-DIE > DEOBUS °

Parc

En juillet dernier, le transporteur Bus-Est a radié le S215SL n°870 de son parc.

→ Midi-Pyrénées

CAHORS > EVIDENCE °

Réseau

Depuis le 1er juillet, la gestion du réseau de l'agglomération a été reprise pour 6 ans par la société Verdié Autocars basée à Onet-le-Château (Aveyron).



Le GX117 AR-273-SQ sur le boulevard Léon Gambetta
© *Olivier MEYER, mai 2012*

MONTAUBAN > LE BUS-TM °

Réseau

Depuis le 26 août, les lignes **A** et **B** sont devenues des axes structurants et voient leur fréquence passer à 20 minutes. Le réseau TAD, « Libellule-TM », s'est de son côté étoffé et propose 10 lignes avec une fréquence d'une heure (réservation 2 heures à l'avance).

Cette restructuration est l'occasion pour le réseau d'abandonner l'appellation « Hespérides » pour « Le Bus-TM ».

TOULOUSE > TISSEO **

Fréquentation 2012

L'année 2012 a été marquée notamment par l'augmentation de la fréquentation de 5% par rapport à 2011 (116 millions de déplacements, soit 162 millions de

voyages). Cette croissance est supérieure au développement de l'offre kilométrique (+1%).

Le réseau bus progresse globalement en fréquentation de +4%, le métro de +5% et le tramway de +15%.

Depuis fin 2008 (sur 4 ans), la fréquentation du réseau a progressé de 27%, donc plus rapidement que l'offre kilométrique du réseau. Le rendement de l'offre (rapport entre la fréquentation et l'offre kilométrique) a en effet progressé de +14% sur cette période pour le réseau de surface et +13,7% pour le métro. Depuis fin 2007 (sur 5 ans), la fréquentation a progressé de 52%.

Projets

Le Comité syndical du SMTC du 11 juillet 2013 a validé le dépôt de 4 dossiers de réponses à l'appel à projets «*Transports Collectifs et Mobilité Durable*», lancé par l'Etat et qui se clôturait le 15 septembre. Ces 4 projets candidats à cet appel à projet sont :

- le prolongement du tramway vers le futur parc des expositions de Beauzelle,
- le prolongement de la ligne B du métro vers Labège,
- la création d'un BHNS entre Plaisance, Tournefeuille et Toulouse,
- la création de l'axe bus Gare de Portet/Oncopole.

> Réseau Métro

Ligne A

Le 18 juin 2013 vers 18h30, un orage exceptionnel s'est abattu sur Toulouse. Après son passage dans la zone découverte du viaduc entre *Mirail-Université* et *Bagatelle* sous l'orage de grêle, la rame n°39 s'est arrêtée en décalage avec les portes palières de la station *Bagatelle* et s'est retrouvée immobilisée portes fermées. Au même moment dans la même zone découverte, la rame suivante, la n°18, prise sous l'orage de grêle au cours de son freinage a subi une perte d'adhérence sur quelques mètres. Elle n'a pas eu assez de distance en tunnel pour s'immobiliser avant de heurter à petite vitesse la première rame arrêtée en station. Dans cette collision, il n'est à déplorer qu'un seul voyageur très légèrement blessé. L'exploitant a diligenté une enquête approfondie pour connaître les raisons de cet incident. Celle-ci n'a retenu que la perte d'adhérence due aux précipitations exceptionnelles de pluie et de grêle qui se sont abattues sur les voies de la zone découverte en viaduc.

> Réseau Tramways

Ligne T1

Du 15 juillet au 25 août, l'exploitation de la ligne a été assurée en voie unique entre *Ancely* et *Servanty-Airbus* avec des horaires adaptés et une interruption du trafic en soirée les 15 juillet et 5 et 25 août afin de permettre l'installation des aiguillages californiens. Ces appareils ont été implantés dans la nuit du 15 au 16 juillet de part et d'autre de la zone de travaux. Ceux-ci se déroulant en deux phases, ces appareils ont été inversés durant la nuit du 5 au 6 août afin de travailler sur l'autre voie.







Diverses vues de l'exploitation en voie unique du T1
© *François DROISY, le 16 juillet 2013*

> Réseau Autobus

Ligne 16

Le 2 septembre 2013, la ligne 16 a été mise au standard « Lineo », service intermédiaire entre le tramway et l'autobus. Cette ligne est désormais équipée d'articulés GX427 et bénéficie de la priorité aux carrefours à feux et de nouveaux couloirs bus. Une information voyageurs en temps réel sera progressivement déployée sur les principaux arrêts. La fréquence est d'un passage toutes les 6 minutes aux heures de pointe.

Le tracé de la ligne 16 a été l'objet de quelques modifications :

- suppression de la branche *Wallon* à l'ouest (une partie sera reprise par la ligne 70),
- prolongement systématique au Collège VP-Vernant à l'est,
- itinéraire de soirée identique à celui de jour,
- le terminus principal est désormais *Sept-Deniers*.

Modifications

Lors de cette rentrée 2013, plusieurs adaptations du réseau ont été opérées.

Secteur nord :

- création de la ligne **113** : Pechbonnieu / Castelginest / St-Alban / Fenouillet,
- ligne **30** déviée pour permettre la desserte de la zone industrielle du Terroir à Saint-Alban,
- ligne **70** déviée pour desservir le secteur Wallon,
- TAD **105** prolongé à Saint-Jory,
- création navette « Cimetières » : depuis Jolimont, desserte des cimetières Cornebarrieu, Terre-Cabade et Salonique (à partir de la Toussaint).

Secteur sud-ouest :

- création de la ligne **116** : Saint-Lys/Tournefeuille,
- création de la ligne **117** : Gare SNCF Muret/Oncopole (depuis le 26 août),
- ligne **49** : création de nouveaux arrêts pour permettre la desserte de l'entreprise Thales Alenia Space,
- ligne **53** : création de nouveaux arrêts pour assurer la desserte de Thales Avionics.

Secteur sud-est :

- ligne **56** : itinéraire modifié pour desservir les coteaux sud de Ramonville,
- ligne **23** : fonctionnement le dimanche.

Secteur nord-est :

- ligne **20** prolongée jusqu'à Beaupuy.

Parc

Retrouvez en rubrique *Parcs*, l'effectif de la régie Tisseo arrêté au 15 juillet 2013.

→ Nord-Pas-de-Calais

DUNKERQUE > DK'BUS-MARINE *

Parc

Les dernières mises en service de Crealis-Neo standard et articulés ont entrainé la réforme des R312 n°229 et 231, des PR180-2 n°623 et 624, ainsi que du PR118 n°625.

Par ailleurs, il semblerait que juin ne soit pas un mois qui porte bonheur aux autobus dunkerquois. Déjà le 19 juin 2011, le Citelis-12 n°301 avait été détruit suite à un incendie accidentel. Maintenant c'est au tour de l'Agora-GNV n°439 d'être détruit le 30 juin 2013. Alors qu'il était en service sur la ligne 3, un incendie provenant de l'armoire électrique s'est déclaré vers 10h20 alors que le bus était entre les arrêts *Glacis* et *Victoire* non loin du centre-ville. Grâce au sang-froid du conducteur et à l'intervention rapide des sapeurs-pompiers, aucune victime n'est à déplorer et le sinistre a rapidement été circonscrit sur ce véhicule fonctionnant au GNV. L'Agora-GNV n°439 (VNEPS09D500000023, 962 BQN 59) avait été mis en service le 09/09/04.



Un Agora-S GNV du réseau de Dunkerque
© *Frédéric BOLLE, août 2012*

LENS > TADAO °

Parc

L'un des opérateurs du réseau, **Keolis Artois**, a procédé à la destruction des 2 Agora-S-E3-3p (VNEPS09D1000-01245 et 1257) respectivement immatriculés 2846/2848 WE 62, lesquels avaient été mis en service le 27/10/04.

LILLE > TRANSPOLE °

Parc bus

Le 18 juillet dernier, le réseau a mis en service le Citelis-10.5-GNV-3p n°6003 (VNEPS09D50M000326) lequel a été immatriculé CX-087-BE. A contrario, signalons la réforme des 8 O405-2p n°5001 à 5008.

VALENCIENNES > TRANSVILLES °

Tramways

La ligne A a été interrompue entre *Anzin-Hôtel-de-Ville* et *Université* du 4 au 14 août afin de permettre l'installation des appareils de voie vers la ligne B. Un service de bus-relais avec une fréquence de 20 minutes était mis en place pour pallier à cette interruption.



BHNS

La phase 4 du projet d'extension du réseau tramway qui devait relier Valenciennes à Crespin serait abandonnée et remplacée par un BHNS. Petit problème : la commande des rames pour la phase 3 a anticipé cette phase 4 ! D'où un effectif de Citadis excédentaires à prévoir…

Parc bus

Notons la réforme cette année du GX107 n°311 (VJ1PS08A1PX104906, 8584 XC 59) lequel avait été mis en service le 06/02/96.

→ Basse Normandie

CAEN > TWISTO °

Parc

Le 14 juin, boulevard Général-Moulin vers 12h45, un GX417 en service sur la Lianes **3** a été victime d'un incendie provenant du bloc-moteur. Grâce au professionnalisme du conducteur, aucune victime n'est à déplorer. On ignore si ce véhicule sera réparé.

CHERBOURG > ZEPHIR-BUS °

Parc

Le 24 juin dernier, le réseau a mis en service les 2 GX327-3p n°844 et 845 (coordonnées en rubrique *Parcs*).

→ Haute Normandie

DIEPPE > STRADIBUS °

Parc des affrétés

En juillet dernier, les **Cars Denis** ont radié de leur parc l'A320-3p (YE232000N64M28715) acquis d'occasion le 24/11/09. Immatriculé AF-266-WN, sa première mise en service remontait au 26/02/98.

ELBEUF > TAE **

Parc

Le 14 juin dernier, le réseau a mis en service les 4 Citaro n°141 à 144.

LE HAVRE > LIA **

Fréquentation

Six mois après la restructuration du réseau, les comptages font apparaître une fréquentation du tramway de plus de 52.000 personnes par jour en semaine. Ce résultat est satisfaisant dans la mesure où une fréquentation de 56.000 personnes par jour était prévue pour 2017. Comme sur tous les réseaux, on a constaté une augmentation importante du trafic par rapport aux lignes de bus remplacées (les 8 et 11).

Cet été, les week-ends de beau temps, les surcharges étaient fréquentes au départ de la plage en fin d'après-midi ce qui a conduit l'exploitant à renforcer de manière significative l'offre. De même, pour le retour du traditionnel feu d'artifice du 14 juillet, six rames spéciales étaient prévues au départ de l'hôtel de ville vers la ville haute, mais là aussi le succès du tramway a dépassé les prévisions et les rames ont dû circuler jusque vers 2h du matin.

Le réseau bus profite également de cet accroissement de trafic et notamment la nouvelle ligne 3 sur sa partie sud entre le centre-ville, la gare SNCF et Graville ce qui est de bon augure pour la construction d'ici quelques années d'un TCSP qui pourrait être un tramway… En attendant, la mise en service de bus articulés serait un « plus » significatif, mais dans l'immédiat l'exploitant ne dispose plus de suffisamment d'articulés modernes pour cette ligne.

Adaptations depuis le 2 septembre

Certaines adaptations étaient prévues à compter du lundi 2 septembre pour répondre aux critiques des habitants de certains quartiers et continuer à améliorer la qualité de l'offre.

Tramway

Les fréquences du dimanche devraient être améliorées dès le début du service (15 minutes sur le tronc commun et 30 minutes sur les branches, contre 20 et 40 minutes aujourd'hui).

Funiculaire

C'est la grande nouveauté de la rentrée : le funiculaire reprend du service le dimanche toute la journée et le service est prolongé en semaine jusqu'à 21 heures au lieu de 19h30. Cette mesure devrait permettre de développer l'usage des modes de déplacement « doux » handicapés par les 80 mètres (l'équivalent de 25 étages) de dénivelé entre les deux parties de la ville.

Autobus

Le réseau de bus fait également l'objet de certaines adaptations dont la plus notable concerne la ligne **7** qui au départ de Gonfreville conduit désormais au centre-ville via Caucriauville et la ville haute. En fait, il s'agit plus ou moins d'une résurrection de l'ancienne ligne 10 dont la suppression avait été critiquée lors de la mise en service du tramway. La branche abandonnée du 7 en ville haute est reprise par un prolongement du **4** de Montgeon à la place Jenner offrant ainsi des connections avec le tramway.

Parmi les autres changements concernant le réseau de bus, signalons l'abandon par la ligne 1 de sa branche Dollemard afin d'améliorer les fréquences sur Sainte-Adresse/La Hève. La branche Dollemard est reprise par la ligne **5** qui échange son terminus du Grand-Hameau avec la ligne 6.

Une ligne **15** est créée entre Rouelles et Fontenay. Cette ligne à faible fréquence sera exploitée par taxi.

Enfin à signaler la création d'une ligne « Gare Stade Express » assurée les soirs de manifestations sportives ou autres au nouveau « Stade Océane ».

LOUVIERS/VAL-DE-REUIL > TRANSBORD **

Anniversaire

A l'occasion des 20 ans d'existence du réseau Transbord, une journée *Portes ouvertes* a été organisée le 14 septembre au dépôt situé rue de Léry à Incarville. Au programme, visite de l'atelier avec les mécaniciens, présentation du parc de matériels, projection d'un film et exposition.

Parc

Retrouvez en rubrique *Parcs* l'effectif du réseau Transbord arrêté au 10 juillet 2013. Le réseau attendait la livraison en août de 4 minibus Sprinter-C77 n°140 à 143. Notons également la réforme du GX107 n°124.

Et afin d'être tout à fait complet, notons que le Citaro-K n°115 (WEB62848310604655, CW-585-QR), ainsi que le Citaro-C2 n°116 (WEB62803110604664, CW-579-QR), ont tous deux été mis en service le 5 juillet.

→ Pays de la Loire

ANGERS > IRIGO °

Tramways

Les élus ont fait une demande de subventions à l'Etat dans le cadre de l'appel à projets de transports collectifs concernant le projet de seconde ligne de tramway.

Cette ligne de 15 km partirait de Hauts-de-Couzé à Beaucouzé à l'ouest de l'agglomération pour se diriger vers Belle-Beille puis vers la gare. Elle sera ensuite en tronc commun avec l'actuelle ligne pour ensuite la quitter vers le parc des Expositions pour se diriger vers Saint-Sylvain-d'Anjou.

LE MANS > SETRAM °

Tramways

Comme nous l'indiquions dans notre dernier numéro, l'exploitation de la ligne a été suspendue du 1er juillet au 25 août entre les stations *Gares* et *Université*, afin de procéder aux travaux de connexion avec la nouvelle branche vers Bellevue, place Aristide-Briand. Si cette interruption peut paraître longue, il faut préciser que les travaux ne consistaient pas seulement à implanter des appareils de voie sur la place Aristide-Briand, mais de riper les actuelles voies vers la droite.

LES SABLES D'OLONNE > OLEANE *

Réseau

Après 22 ans d'existence et 2 restructurations (1998 et 2006) le réseau TUSCO a cédé sa place le 8 juillet au tout nouveau réseau « Oléane ». Le nombre de communes desservies reste inchangé avec Château-d'Olonne, Les-Sables-d'Olonne et Olonne-sur-Mer.

7 lignes régulières et 2 lignes scolaires/TAD composent la nouvelle desserte dont les fréquences augmentent sensiblement : de l'ordre 30 à 40 minutes pour la plupart des lignes ou auparavant il fallait se contenter d'un bus par heure au mieux. Par ailleurs une simplification des parcours permet de gagner en attractivité en supprimant certains détours jugés peu utiles.

SABLES D'OLONNE - Nouveau réseau OLEANE

Lignes	Destinations	Anc. lignes TUSCO	Fréq.
1	Les Sables-d'Olonne (Atlantes) / Jet-d'Eau / Gare SNCF / Olonne-sur-Mer (Havre d'Olonne)	B nord	30 à 40'
2	Les Sables-d'Olonne (Jet-d'Eau) / Château-d'Olonne (Arletty)	B sud / D est	40 à 50'
3	Les Sables-d'Olonne (Jet-d'Eau) / Château-d'Olonne (Océanes)	D ouest / A est	30'
4	La Chaume (Sous-Préfecture) / Port Olona / Actilonne / CC Les Olonnes / Olonne-s/Mer (Pôle Santé)	Nouveau	40'
5	Les Sables-d'Olonne (Jet-d'Eau) / Olonne-s/Mer (Pôle Santé) / Château-d'Olonne (Plissonneau) / Les Sables-d'Olonne (Jet-d'Eau)	Reprise certains arrêts B, C, D	40' sur chaque boucle
6	Les Sables-d'Olonne (Jet-d'Eau) / Gare SNCF / Place d'Armes / Côte Sauvage / La Chaume (La Renaie)	A ouest	40'
7	Olonne-sur-Mer (Pierre-Levée) / Bourg / Belle-Olonnaise / Pôle Santé / Les Nouettes / Les Sables-d'Olonne (Tanchet)	Nouveau	40', TAD (HC)
8	Les Sables-d'Olonne (Jet-d'Eau) / Olonne-sur-Mer (Chemin-Creux)	F	Scolaire & TAD
9	Les Sables-d'Olonne (Jet-d'Eau) / Merinière / Gativelles / Château-d'Olonne (Cornil)	Reprise de certains arrêts E, G	Scolaire & TAD
Safran	Les Sables-d'Olonne (Jet-d'Eau) / Parking Centre-Ville / Port de Pêche / Plage / Jet-d'Eau	Safran	Eté seul
Lagon	Olonne-sur-Mer (Pierre-Levée) / Bourg / Campings / Olonne-sur-Mer (Plage de Sauveterre)	Lagon	Eté seul
Oxygène	Les Sables d'Olonne (Strasbourg) / Château-d'Olonne (Campings)	Oxygène	Eté seul

Une des nouveautés dans la structure du réseau est la création de deux lignes de rocade (4 et 7) permettant un gain de temps significatif.

Par contre, le service du dimanche jusqu'alors composé de 3 lignes régulières est remplacé par du TAD mais sur les lignes 1 à 7.

Enfin, 3 navettes estivales complètent le dispositif. A noter que la navette Safran est gratuite.

Agence commerciale

Fait nouveau également pour ce réseau urbain, c'est l'ouverture d'une agence commerciale en centre-ville des Sables-d'Olonne. Elle est accessible du lundi au samedi. Un nouveau site internet est également mis en place www.bus-oleane.fr

Parc

Ce nouveau réseau a nécessité la mise en service de 10 nouveaux véhicules :

- 4 Sprinter City-77 n°770.01 à 770.04,
- 5 GX127 n°127.01 à 127.05 (coordonnées en rubrique *Parcs*).
- un GX117 d'occasion, numéroté 117.01. Ce véhicule (VJ1GX586H4C000412, 984 WP 85) était auparavant en service sur le service urbain de la ville voisine de Fontenay-le-Comte exploité par Sovetours avec le numéro de parc 2003.

Les huit autres minibus de l'ancien réseau TUSCO ont revêtu la nouvelle livrée Oléane. Les véhicules Cytios 30, non-accessibles, seront remplacés avant 2015.



Le Sprinter-77 n°77004 rue du Docteur Laënnec
© *Pierre-Marie VAINEAU, juillet 2013*

Dépôt

Face à l'exigüité de l'ancien dépôt Hervouët de la rue Jean-Perrin à Olonne-sur-Mer, la Compagnie de Transports des Olonnes, entreprise délégataire du réseau, a déménagé ses installations à quelques centaines de mètres dans le parc Actilonne rue Alain-Gautier dans un site beaucoup plus vaste. Outre les véhicules du réseau Oléane, le site accueille de nombreux autocars du groupe Hervouët (scolaires, interurbain et tourisme)



Le passeur « Le Nouch-2 »
© *Pierre-Marie VAINEAU, juillet 2013*

Passages d'eau

Service complémentaire du réseau urbain, les passages d'eau permettant de relier depuis 1803 les quais de La Chaume à ceux des Sables-d'Olonne. En 2013, trois passeurs (A, B et C) fonctionnent en été et un seul en hiver (A).

Deux nouveaux passeurs électriques ont été mis en service le 23 octobre 2012. Baptisés « Le Nouch » et « Le Nouch-2 » ils remplacent les deux anciens passeurs à moteur Diesel « La Chaumoise » dont la mise en service date de la fin des années 1970 et « La Sablaise » de 1992, cette dernière étant conservée en réserve.

SABLES D'OLONNE - Passeurs d'eau

Pass.	Destinations	Amplitude	Bateau
A	Les Sables-d'Ol. (Quai Guiné)/ La Chaume (Place d'Armes)	Juillet, août: 7h-2h Juin,sept. & vacances Pâques: -LàJ : 7h-22h -VSD, fêtes & veilles : 7h-24h Octobre à mai: -LàJ : 7h-20h -V, S, veille fête : 8h-22h -D & fêtes : 8h-20h	Le Nouch ou Le Nouch 2 ou La Sablaise (réserve)
B	Les Sables-d'Ol. (Quai Guiné)/ La Chaume (Port Olona)	Juillet, août : 10h-20h	Le Nouch ou Le Nouch-2 ou La Sablaise (réserve)
C	Les Sables-d'Ol. (Base naut.)/ La Chaume (Ss-Préfecture)	Juillet, août : 9h-20h	Saint-Nicolas

NANTES > TAN **

> Réseau Tramways

Rames CAF

Les deux dernières rames CAF Urbos-3 ont été livrées à la fin du printemps : la n°394 a été réceptionnée fin mai et la n°395 dans le courant de la première semaine de juin.

Rames TFS Alsthom

La première rame Alsthom TFS à avoir quitté Nantes vers la SAFRA pour la rénovation de prolongation de durée de vie (de 10 ans) fut la n°310, expédiée en trois modules entre le 4 et le 11 juin dernier. De nombreux organes mécaniques doivent être revus ainsi que certains éléments d'aménagement intérieur.

> Réseau Autobus

Réseau

Nous vous communiquons les principales nouveautés du réseau TAN récapitulées dans le tableau joint.

Parc

Huit Heuliez GX217-GNV mis en service en 1998 et 1999 ont été retirés du service commercial : la série 401 à 407 ainsi que le 410 ont de fait été réformés après près de quinze années de bons et loyaux services.



Le GX217-GNV n°405 lorsqu'il était encore en service. St-Herbain-Garotterie, le 29 septembre 2012
© *Kevin Lemoing*

Parc des affrétés

En juillet dernier, le transporteur **Querard** a acquis d'occasion le GX317-3p ex-n°9003 des Rapides du Poitou (Poitiers) et immatriculé CC-348-SK. La première mise en service de ce véhicule (VJ1PS09B400000169) remonte au 11/07/95.

NANTES - Réseau TAN septembre 2013	
Lignes	**Nouveautés**
1	Un seul indice mais deux lignes distinctes : François-Mitterrand/Beaujoire et Jamet/Ranzay. Amélioration de la fréquence.
C3	Desserte de « Bd de Doulon » en journée et en soirée. La nuit prolongée de « Bd de la Baule » à « Mairie de St-Herblain » par le Zénith.
C5	Mise en service : Quai des Antilles/Gare SNCF Sud. Remplace les lignes 24 et 58 ; la nuit, la ligne assure la desserte « Commerce / Hangar à Bananes » en lieu et place du circuit B.
C6	Mise en service : Hermeland/Chantrerie Grandes-Ecoles, remplace la ligne 22.
C7	Mise en service : Souillarderie/Clairais ou Trianon. Remplace les lignes 71, 75, 82 et 92 ainsi que du circuit de nuit A.
11	Passage par Graslin et la rue JJ-Rousseau dans les deux sens à partir du début de l'année 2014.
22	Ligne supprimée au profit de la ligne C6.
23	Prolongée de « St-Nicolas » à « Haluchère » en remplacement de la ligne 52.
24	Ligne supprimée au profit de la ligne C5.
26	Mise en service : Hôtel de Région/Jonelière. Remplace lignes 51 (en intégralité) et 52 (au sud).
36/37	Fusion des lignes 36 et 37 en une seule ligne 36 Croix-Jeannette / Greneraie par Neustrie.
42	Suppression du tronçon Commerce/Pirmil.
51/52	Lignes supprimées au profit des lignes 23 et 26.
58	Ligne supprimée au profit de la ligne C5
67	Mise en service : « Centre de Thouaré / Le Cellier » par Mauves-sur-Loire et sa gare.
68	Nouveau numéro pour la navette « Brains / St-Aignan de Grand-Lieu ».
71	Ligne supprimée au profit des lignes C7 et 77.

NANTES - Réseau TAN septembre 2013 *(suite)*	
Lignes	**Nouveautés**
72/76	Fusion des lignes 72 et 76 en une seule ligne 75 Facultés/Charbonneau. Ligne limitée à « Gachet » en jour bleu.
73	Prolongée jusqu'à Basse-Indre. Circulation en jour bleu : Mairie Indre / Orvault-Morlière.
75	La ligne 75 Toutes-Aides/Sainte-Luce et Bournière » est partiellement reprise par la nouvelle ligne 87. L'indice 75 reprend désormais la desserte Facultés / Charbonneau.
77/78	La ligne 78 est renumérotée 77 : « Haluchère / Sables d'Or ». Remplace la ligne 71 dans le secteur de la Halvêque.
80/83 /89	La ligne 80 est renumérotée 89 et circule également en service de nuit. La ligne 83 est renumérotée 80 : « Fac de Droit / Chassay et Ste-Luce-Bellevue ».
81	Modification de la desserte dans Saint-Herblain.
82/92	Lignes supprimées au profit des lignes C7 et 87.
87	Mise en service : Toutes-Aides/Bournière. Remplace la ligne 82.
95	Modification de la desserte dans le secteur du Bêle.
E1	Renumérotation de l'Express Couëron : la 41 devient E1. Prolongée jusqu'au vélodrome de Couëron.
E4	Renumérotation de l'Express Vertou : la 44 devient E4.
E5	Renumérotation de l'Express Carquefou : la 46 devient E5. Modification d'itinéraire : « Fac de Droit / Carquefou » par autoroute.
E8	Renumérotation de l'Express Le Pellerin : la 49 devient E8.

SAINT-NAZAIRE > STRAN °

Parc

Le 10 juin dernier, le réseau a mis en service le Citaro-3p n°461, immatriculé CV-171-QC.

→ Picardie

CHÂTEAU-THIERRY > FABLIO *

Parc

Après la vente des Citelis-12-2p n°166.0 et 171.0 (relire ***RU***111), c'est au tour du n°170.0 d'être vendu par la RTA. Rappelons que ces trois véhicules avaient été mis en service le 13/12/10. Le n°170.0 a désormais repris du service sur le réseau de Saint-Brieuc (lire supra).

→ Poitou-Charentes

ANGOULÊME > STGA °

BHNS

La concertation préalable concernant le projet de BHNS « Mobilix » vient de s'achever après cinq réunions publiques. Ce projet comportera deux lignes :

- la ligne A devrait relier du nord-est au sud-ouest sur près de 20 km, les communes de Ruelle, Angoulême



et La Couronne. Deux variantes sont prévues soit par *République* (env. 2.000 personnes desservies), soit par la ZI n°3 (env. 4.000 personnes desservies).

- la ligne B devrait relier d'est en ouest sur une dizaine de kilomètres, Soyaux, Angoulême, avec une branche vers Linars et l'autre vers Saint-Michel.

Le BHNS devrait bénéficier d'un site propre sur 3 km et 5 à 6 parcs-relais seraient implantés sur son parcours.

Ce BHNS sera réalisé en deux phases. La première qui devrait être achevée pour 2017 concernera le site propre de 3 km commun aux deux lignes depuis la gare SNCF jusqu'aux limites des communes de Saint-Michel et La Couronne.

Au-delà les bus poursuivront leurs itinéraires en site banalisé. La seconde phase concernera le traitement des extrémités (l'ouest, La Couronne, L'Isle-d'Espagnac) et est envisagée pour 2018.

Ces deux lignes seront exploitées dans un premier temps par des véhicules standard ; cependant les stations seront dimensionnées afin de pouvoir accueillir par la suite des autobus articulés.

Parc

En juillet, le réseau a procédé à la vente des 7 GX317 n°013, 014, 015, 017, 911, 913 et 916. Apparemment, ils auraient rejoint le réseau de Belfort.

CHÂTELLERAULT > TAC °

Réseau

Après avoir pris les rênes du réseau depuis le 1er avril 2013, Keolis Châtellerault a procédé à sa restructuration, le nouveau réseau (voir tableau joint) étant mis en service dès le 8 juillet dernier.

CHATELLERAULT - Réseau au 8 juillet 2013	
Lignes	**Destinations**
Lignes fortes	
A	Forêt / Hôpital ou Argenson
B	Etang / Argenson
C	Naintré (Espace commercial) / Argenson
Lignes complémentaires	
D	Thuré (centre) / Place d'Antoigné
E	Paradis / Bois de Boulogne ou Aquitaine
Lignes péri-urbaines	
F	Hôtel-de-Ville / Senillé (Centre)
G	Hôtel-de-Ville / Saint-Sauveur (Champagne)
H	Hôtel-de-Ville / Bonneuil (Centre)
I	Hôtel-de-Ville / Bellefonds (Centre)
J	Hôtel-de-Ville / Colombiers (Ane-vert)
K	Hôtel-de-Ville / Aiguillon
L	Hôtel-de-Ville / Tilleuls

POITIERS > VITALIS °

Parc

Nous n'avons pas l'habitude d'évoquer dans ***RU*** des accidents ou incidents qui peuvent malheureusement survenir ça et là dans les réseaux. Nous ne sommes pas voyeuristes et nous ne désirons pas embarrasser les transporteurs. Si évocation il y a, c'est uniquement pour signaler un retrait de service ou une réforme consécutive à un problème.

Cependant, ce qui est arrivé le 27 juin dernier au dépôt de la RTP est tellement unique et particulier que nous ne pouvions en faire l'impasse. Faut-il préciser que cet accident, aux enchaînements qui auraient pu se révéler dramatiques, n'a fait aucune victime.

Alors qu'il était soulevé sur un pont, le Citelis-18-GNV n°169 a, pour une raison que l'enquête devrait déterminer, soudain basculé au sol. Deux bouteilles de GNV se cassèrent lors du choc et le gaz commença à se répandre. Malheureusement pour les sapeurs-pompiers, le bus était couché sur le côté droit, et les électrovannes ainsi que les manomètres devenaient inaccessibles.

Impossible donc de juguler la fuite de gaz ni d'en connaître le débit… Un périmètre de sécurité ayant été instauré, les autobus-GNV de retour au dépôt étaient dans l'impossibilité d'effectuer leur charge et le lendemain matin était le premier jour des épreuves du baccalauréat…

Dans l'obligation de régler très rapidement cette situation de crise maximum, les services de secours contactèrent un spécialiste des interventions en situation dégradée. Celui-ci se trouvant à ce moment à Lille, a pris immédiatement un avion pour se rendre sur les lieux et à minuit trente, tout était réglé.

Restait une autre opération, ô combien délicate, à savoir le relevage de ce véhicule articulé à l'intérieur de l'atelier… Cette ultime opération réalisée, les techniciens pourront alors évaluer les dommages et décider d'une réparation ou… d'une réforme. Le Citelis-18 n°169 (VNEPU09D200301957, BQ-311-FY) avait été mis en service le 11/10/07.

Durant l'intervention à haut risque, l'ensemble du parc de la RTP fut remisé sur les parkings du Parc des Expositions.

Parc des affétés

Signalons la mise en service aux **Rapides du Poitou** du minibus City-35 n°53 intervenue le 7 juillet.

→ Provence-Alpes-Côte d'Azur

ANTIBES > ENVIBUS *

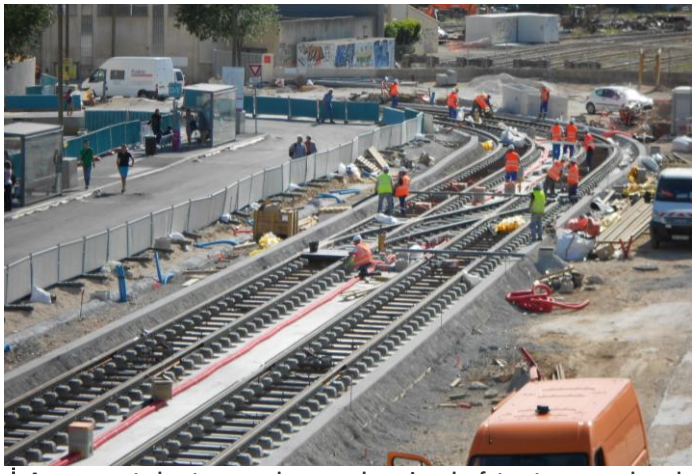
Parc

Les 5 GX117-L n°209 à 211, 214 et 217 ont été vendus, ainsi que les 2 GX117 n°403 et 408. Ces 2 derniers véhicules ont débuté une seconde carrière chez Veolia Midi-Pyrénées avec les numéros de parc 114 et 117, ainsi que le GX117-L n°211 avec le n°116.

AUBAGNE > BUS DE L'AGGLO °

Tramway

Les travaux de construction de la ligne de tramway progressent bien et la pose des voies a débuté.



Avancement des travaux de pose de voies du futur tramway dans le secteur de la gare SNCF, le 25 juin 2013
© *Thierry GAREL*

AVIGNON > TCRA °

Futur tramway

Le réseau a passé commande de 24 rames Citadis-202-Compact qui seront construites par l'usine d'Aytré. Leur mise en service est prévue pour fin 2016.

CANNES > BUS AZUR **

Parc des affrétés

Dans ***RU***109 (p.45), nous signalions la mise en service chez **CFTI** du GX127 n°2301 mais avec un numéro VIN erroné. Son véritable numéro est VJ1GX586H7C002414 et non VJ1GX586H7C002415, ce dernier étant celui d'un GX127 du réseau de La Ciotat.

GAP > LINEA °

Parc

Le réseau a procédé cette année à la réforme du GX107 n°06, ex-n°9201 du réseau toulousain Tisseo, lequel faisait partie des véhicules mutés afin de pallier à la destruction du parc lors de l'incendie du dépôt intervenu en septembre 2007 (relire ***RU***78 et 79).

LA CIOTAT > CIOTABUS °

Gestion

Le conseil communautaire de l'agglomération *Marseille-Provence-Métropole* a pris la décision de principe de confier la gestion du réseau ciotaden à la régie marseillaise RTM à partir de juillet 2014.

NICE > LIGNES D'AZUR **

Parc

Le 28 juillet 2013, le GX127 n°23 (VJ1GX586H5C001102, BW-261-JE) a été détruit ; il avait été mis en service le 26/07/07.

Parc des affrétés

Fin mars, **VTAM** (ex-RCA) a mis en service les 4 GX127 n°828 à 831, ainsi que les 2 GX327-3p n°826 et 827 (coordonnées en rubrique *Parcs*).

A contrario, la filiale Veolia a vendu le 3 août dernier le Citelis-12-3p n°706 ex-Broch, lequel a repris du service chez TransRoissy sur la plateforme aéroportuaire de Roissy-Charles-de-Gaulle.

Chemin de fer de Provence

En janvier 2014, une régie succédera à Transdev à l'exploitation du « Train des Pignes » reliant Nice à Digne. Cette ligne a été fortement modernisée ces dernières années, notamment dans sa partie urbaine entre Nice et Plan-du-Var, tronçon le plus fréquenté. Une étude est en cours afin de lister les opérations à entreprendre pour pouvoir passer à une fréquence d'un train toutes les 10 minutes.

SALON-DE-PROVENCE > LIBEBUS °

Contrat

Après appel d'offres, c'est le groupe CarPostal-France qui a été choisi pour exploiter le réseau.

SORGUES > SORG'EN BUS °

Parc

Le 24 janvier 2013, l'exploitant du réseau, les Voyages Arnaud, a mis en service le GX127 n°415 (VJ1GX586H7C002428) immatriculé CQ-534-BZ.

VITROLLES > SUMA °

Parc

Le 17 mai dernier, le transporteur a acquis d'occasion le GX117 ex-n°8607 des Bus de l'Etang (VJ1GX586H4C000275, 8591 YD 13, 1ere mise en service le 04/12/01). Le véhicule ré-immatriculé CT-778-BX a pris le numéro de parc 727.

→ Rhône-Alpes

AIX-LES-BAINS > ONDEA *

Parc

En juillet dernier, le réseau a procédé à la réforme du R312-3p n°05 (VF6PS09B100004124, 6656 SL 73) lequel avait été acquis d'occasion le 01/02/08 (1ère mise en service le 02/02/96).

ANNECY > SIBRA °

Parc

Le 21 juin dernier, le réseau a mis en service les 6 Citelis-12-3p n°30 à 35.

ANNEMASSE > TAC °

Parc

Le 4 juillet dernier, le réseau a mis en service les 4 articulés Lion's-City-G-A23-4p n°701 à 703 et 705 (immatriculations dans le tableau joint).

ANNEMASSE - Lion's City-G-A23			
N°	**immatriculations**	**N°**	**immatriculations**
701	CW-031-PQ	**703**	CW-856-QP
702	CW-686-PP	**705**	CW-506-QQ

BOURGOIN-JALLIEU/ISLE-D'ABEAU > LE RUBAN **

Parc

En juin dernier, le réseau a mis en service les 2 GX327-2p n°1318 et 1319.

CHAMBERY > STAC *

Réseau

La rentrée de septembre 2013 a vu quelques modifications sur le réseau :

- Lignes **2**/**2D** : report du terminus alternatif pour la ligne 2, et du terminus nord de la ligne 2D à La Traverse. Par ailleurs les services semi-directs de la 2D ont été supprimés, les bus desservant désormais tous les arrêts. Enfin, suppression du passage par le boulevard de la Colonne et de l'arrêt *Eléphants* en direction de l'Université Jacob, la ligne empruntant désormais la rue Saint-Antoine.
- Ligne **7** : suppression de la boucle de la gare. Le terminus est ramené aux Eléphants.
- Lignes **22** et **23** : déviation par la route de Pragondran et la rue des Barillettes.
- Ligne **29** (TAD) : suppression de l'embranchement passant par l'arrêt Bellecombette.

GRENOBLE > TAG **

> Réseau Tramways

Ligne E

La voie était presque continue, début août, entre le croisement avec la ligne C et *Pique-Pierre* à Saint-Martin-le-Vinoux (vers la mairie). Il manquait trois courts tronçons de part et d'autre de l'avenue Alsace-Lorraine ainsi que sur l'Esplanade. Sur le cours de la Libération, la voie était en train d'être progressivement implantée. Au niveau des terminus nord et sud, les travaux d'infrastructure ont débuté en juin.

La reconstruction du pont de Vence, à Saint-Égrève se poursuit : après le tablier aval, c'est le tablier amont qui est concerné depuis début juin.

Les premiers poteaux LAC ont été installés début juillet, dans le secteur de l'Esplanade et le long de l'ancienne autoroute. Sur l'axe Jaurès-Libération, la LAC sera ancrée en façade.

Sur Saint-Martin-le-Vinoux et Saint-Égrève, les travaux plus concrets de construction ont débuté mi-juillet sur certains secteurs. Mais un certain nombre de parcelles foncières n'ont pas encore été libérées.



Construction du complexe de voies au carrefour Foch-Vallier-Jaurès, entre les lignes C et E, le 28 juillet 2013
© *Jean-Marie GUETAT*

Ligne B

Début août, la voie était continue depuis le futur terminus jusqu'au pied du remblai qui surélève la voirie pour anticiper un futur pont franchissant les voies ferrées.

Les appareils de voie (deux communications) du terminus, implanté place de la Résistance, étaient également en place.

À l'automne devait débuter l'aménagement du remblai côté *Cité-Internationale*, la jonction avec la partie existante de la ligne B devant être réalisée à l'été 2014.



Prolongement ligne B dans la Presqu'Île. Avancement des travaux de pose de voies non loin du futur terminus, le 24 juillet 2013
© *Jean-Marie GUETAT*

Travaux de maintenance

L'été est propice aux travaux d'entretien de l'infrastructure tramway : plusieurs aiguilles ou rails ont été remplacés sur les lignes A et B, entrainant des substitutions par des bus en soirée (hors week-end), au moyen de GX317 :

- du 1er au 12 juillet, après 22h : ligne **A** interrompue entre *Verdun–Préfecture* et *La Poya*, et la ligne **B**, entre *Victor-Hugo* et *Cité-Internationale*,
- du 15 juillet au 23 août après 21h30 : ligne **A** interrompue entre *Chavant* et *Denis-Papin*,
- du 15 juillet au 9 août après 21h : ligne **B** totalement interrompue.

Parc

La motrice Alsthom TFS n°2020, première d'une série de 14, est partie le 25 juillet dernier vers les ateliers ACC de Clermont-Ferrand afin d'y être rénovée. Une seconde rame devait suivre dès le 29 juillet. Les 12 autres partiront à intervalles réguliers à partir de la fin de cette année. Ce chantier est prévu pour durer 4 ans. Par la suite, les 25 derniers TFS grenoblois des 3 premières séries de livraison (G-1, G-2 et G-3) subiront le même traitement, et les 38 motrices n°2001 à 2038 seront entièrement rénovées, pour 20 à 25 ans. Ainsi, seule la série « G-4 » (n°2039 à 2053) devrait rester d'origine sauf décision inverse…



Chargement de la rame TFS n°2020 sur la remorque porte-char
© *Jean-Marie GUETAT, le 25 juillet 2013*

Âgées de 25 ans, ces rames vont connaître un entretien global de mi-parcours ainsi qu'une profonde rénovation technique et esthétique, avant de commencer une nouvelle vie sur la future ligne E : changement des composants électriques, renouvellement de certaines parties du bloc-moteur, agencement intérieur remanié, installation climatisation, refonte de l'éclairage, nouvelles découpes de peinture, etc.

> Réseau Autobus

Nouveautés de la rentrée

La ligne **16** abandonne son terminus *Maison-de-la-Musique* (expérimental, mis en place en janvier 2012 avec la restructuration du Nord-Est) pour rejoindre La Détourbe, en passant par le lycée du Grésivaudan.

La ligne Proximo **PO** offre désormais des services directs entre *La Détourbe* et *Hauts-de-Meylan* aux heures de pointe, permettant une augmentation d'offre à coûts constants,

La ligne Flexo **FO** abandonne la desserte entre *Grand-Sablon* et La *Tronche-Mairie*, faute de fréquentation.

Parc

Présentés officiellement le 30 mai, de nouveaux véhicules ont été mis en service lors de la rentrée sur la Navette Le Rabot. Cette navette relie le centre-ville à la cité universitaire du Rabot, située sur la colline de la Bastille, au moyen d'une route étroite et sinueuse. Des Gruau MG36 légèrement adaptés circulaient sur cette ligne depuis 1992 et leur remplacement, envisagé depuis plusieurs années, n'a pas été facile : une capacité relativement importante est nécessaire (35 personnes minimum) dans un gabarit réduit et avec une grande manœuvrabilité. C'est finalement le carrossier autrichien Kutsenits qui a remporté le marché et livré au printemps deux véhicules réalisés sur la base du petit camion Mercedes Atego. L'accessibilité est assurée au moyen d'un élévateur. Ils portent les numéros de parc 5.114 et 5.115 (le 5 est le préfixe de l'affrété Philibert, qui exploite cette navette), à la suite des MG36 (n°100 à 113). Une option pour un 3e véhicule devrait être levée prochainement.

LAC trolleybus

Durant les nuits du 26 au 28 juin, le démontage des lignes aériennes de l'ancienne ligne de trolleybus 32, qui reliait Eybens (Maisons-Neuves), Grand-Place, Cité Paul-Mistral, Grenoble-centre, La Tronche, Corenc et Meylan (Lycée du Grésivaudan), a repris. La section de dépose s'étendait du terminus du lycée du Grésivaudan à l'arrêt *La Foy*. Tous les poteaux-supports qui n'étaient pas équipés de lampadaire furent également enlevés, soit un peu plus d'une quarantaine.

LYON > TCL **

> Réseau Métro

Ligne B

Les essais d'un nouveau pilotage automatique fourni par Areva sont en cours. Sa mise au point ayant pris un peu de retard, il ne sera pas disponible pour le lancement de l'exploitation sur le prolongement de la ligne vers Oullins. En attendant, le pilotage automatique Alstom utilisé actuellement sur la ligne B continuera d'être utilisé.

Le pilotage automatique Alstom fonctionne par cantons fixes tandis que le pilotage automatique Areva fonctionne par cantons mobiles déformables. Sur le plan technique, le PA Areva n'est pas le même pilotage automatique que celui en service sur la ligne D mais c'est le même principe. C'est en quelque sorte un système dont l'ancêtre serait celui de la ligne D.

Dans un premier temps, le pilotage automatique Alstom mis en œuvre sur les lignes A et B n'est pas modifié ; il sera adapté, étendu, pour intégrer le prolongement à Oullins. En attendant, le niveau de fluidité envisagé sera moindre, plus contraint, que celui permis par le PA Areva. En effet, ce dernier permettra d'injecter plusieurs rames par interstation au lieu d'une seule actuellement. Toutefois, l'existence d'une pente de 6% explique le choix dans le futur de n'en injecter qu'une dans l'interstation Gerland/Oullins.

La ligne B prolongée sera exploitée avec 12 rames aux heures de pointe. A terme, cette ligne sera équipée du pilotage automatique intégral, ce qui suppose un nouveau matériel en remplacement des actuelles rames MPL75.



Cette opération, envisagée au départ pour l'horizon 2017, n'est pas encore planifiée.

> Réseau Tramways

Remisages

La mise en service du prolongement de la ligne T4 entre *Jet-d'Eau-Mendes-France* et Part-Dieu/Feyssine, qui était programmée pour le 26 août, implique une nouvelle organisation. Ainsi, les lignes T3 et T4 dépendront du dépôt de Meyzieu (avec 31 rames dont 19 de 32m et les 12 de 43m), les lignes T1, T2 et T5 de celui de Saint-Priest.

Parallèlement, un site de remisage est aménagé à la Feyssine. 9 rames de 32m pourront y garer sur trois voies où seront aménagés des emplacements de retournement.

> Réseau Autobus / Trolleybus (Exploitation)

Réorganisation

Bien que ne faisant pas partie du Grand Lyon (communauté urbaine), Chasselay, Grézieu-la-Varenne, Polionnay, Sainte-Consorce, Vaugneray et Genas étaient desservies par le réseau TCL grâce à une convention établie avec le Sytral. Ce dernier ayant décidé de ne desservir que les communes adhérentes, les communes de Vaugneray, Pollionnay et Genas, qui ont choisi de ne pas intégrer le pôle métropolitain, ne sont plus desservies par le réseau TCL depuis le 8 juillet 2013.

Les arrêts TCL des lignes départementales départementales 101, 105/125, 161, 164, 185, 189 et T66 situés sur le périmètre des transports urbains ne sont également plus assurés. En conséquence :

- Le terminus de la ligne C24/C24E est situé à Grézieu-la-Varenne (arrêt Gymnase Eugène-Catalon)
- Le terminus de la ligne 72 est situé à Sainte-Consorce Centre
- Le terminus de la ligne 68 est situé à Chassieu (arrêt Grandes-Terres)
- Le terminus de la ligne ZI5 est situé à Chassieu (arrêt Fresnel-Restaurant ZI)

Pour pallier à cette dernière situation, plusieurs adaptations ont été opérées sur les lignes TCL:

- Prolongement de la ligne **6** pour desservir Limonest (ZAC du Puy-d'Or).
- Création de la ligne **61** : Gare de Vaise/Lissieu-Montluzin » (prolongée jusqu'à la gare de Saint-Germain-au-Mont-d'Or aux heures de pointe) remplace les lignes 161 et 164 entre la gare de Vaise et Lissieu. Elle offre une liaison entre la gare de Vaise, Lissieu et la gare de Saint-Germain en desservant les communes de Champagne-au-Mont-d'Or, Limonest, Dardilly (les Longes) et Lissieu. Aux heures de pointe, du lundi au vendredi, elle est prolongée jusqu'à Saint-Germain-au-Mont-d'Or en passant par Chasselay en remplacement de la ligne Ge5, supprimée. Le service est assuré de 6h à 20h à raison d'un départ toutes les 25 minutes à 1h (du lundi au vendredi), toutes les 30 à 40 mn (le samedi) et toutes les 40 mn (le dimanche).
- Création de la ligne **78** : Gare de Perrache/Givors (Collège de Bans) remplace la ligne 101, à raison d'un départ toutes les 30 minutes environ de 5h à 20h environ. Elle dessert les communes de Givors, Grigny, Vernaison, Charly, Saint-Genis-Laval, Oullins et la Mulatière.

Le Syndicat mixte des transports du Rhône, sous l'autorité du Conseil Général du Rhône, a donc dû compenser la perte du service de transport public avec les communes de Genas, Vaugneray et Pollionnay en créant des lignes dédiées.

Deux lignes de bus départementales relient désormais Genas au Carré de Soie à Vaulx-en-Velin et à la zone industrielle de Meyzieu : la **21** (Vaulx-en-Velin/Genas/Meyzieu) et la **44** (Chassieu/Genas/Meyzieu).

La commune prenant en charge une partie du double ticket (Rhône + TCL), le prix du trajet s'établit à 1,70€ pour les habitants de Genas (contre 3,10€ pour ceux du Grand Lyon effectuant un parcours à cheval sur les deux réseaux). Parallèlement, Vaugneray et Pollionnay sont reliées à Craponne par les lignes **47** et **48** (en rabattement sur le terminus de la ligne C24 du réseau TCL).

Services scolaires

Le réseau TCL propose un service scolaire composé de 131 lignes "Junior direct", un véritable réseau totalisant 2.308 km.

Le Sytral a annoncé fin novembre 2012 qu'il devait prendre en compte la règlementation en matière de transport scolaire (c'est-à-dire assurer ce service avec des véhicules comportant uniquement des places assises) avec mise en œuvre au plus tard à la rentrée de septembre 2014.

Jusqu'à présent, les services scolaires "Junior direct" sont assurés selon trois modalités :

- JD sous-traités, assurés par autocar (53, 55, 57 ou 63 places) ou par autobus
- JD rattachés par l'extension du PTU
- JD exploités par Keolis-Lyon, tous assurés avec des autobus (100 places dont 26 assises)

Le passage au « tous assis » entre 2013 et 2014 concerne la totalité des services "Junior direct".

Dans un premier temps, Keolis Lyon devait présenter les modalités du transfert de 44 lignes JD. Ainsi pour l'unité de Vaise, par exemple, qui assure à elle seule le tiers des JD exploités par Keolis Lyon, un premier ensemble desservant 6 établissements nécessitant l'emploi d'un parc d'autobus équivalent à 65 autocars restait à valider début juin. Le solde, 62 lignes, reste à traiter avant septembre 2014.

Le Sytral, ayant donné son accord de principe pour la réalisation proposée au titre de la rentrée scolaire 2013, a demandé un complément pour cette même année, acceptant le principe d'un échelonnement pour 2013 avec mise en place du tous assis au fur et à mesure (les circuits exploités seraient progressivement transférés à chaque rentrée de vacances scolaires en fonction de la disponibilité des autocars). Les services "Junior direct" seront transférés par subdélégation aux transporteurs routiers de voyageurs établis dans le secteur (Planche, RNA, …)

Pour le Sytral, cette opération permettra de réduire le parc d'autobus en exploitation d'une centaine d'unités. C'est

ainsi que les derniers R312 en circulation (série 3400) seront définitivement retirés du service et réformés. De même, on peut prévoir une première purge dans l'effectif des Agora (séries 2500 et 2700 partiellement). Les Agora-L (série 1000) pourraient également être réformés à cette occasion.

A partir du 3 septembre prochain, les enfants des communes de Grézieu-la-Varenne, Chaponost, Brindas, Messimy et Thurins bénéficieront d'un nouveau service scolaire, du lundi au vendredi, matins et soirs, ainsi que le mercredi midi pour certains établissements.

Modifications pour la rentrée de septembre 2013

- Adaptation de capacité sur les lignes : C20, 39, 54 et 93,
- Adaptation d'itinéraires sur les lignes 6 et 80,
- Adaptation d'horaires sur la ligne ZI6 pour améliorer la desserte des zones d'activité en développement,
- Adaptation de l'itinéraire de la ligne S8 à Rillieux pour renforcer les liaisons entre Crépieux le Plateau et le village,
- Création d'horaire dimanche sur la ligne S5,
- Adaptation des temps de parcours sur les lignes C15, 7, 8, 10, 11, 12, 27, 52, 76, 77 et S4.

> Réseau Autobus / Trolleybus (Matériel)

Véhicules hybrides

Une expérimentation avec des bus de technologie hybride a débuté avec 6 véhicules. 2 Volvo 7900-H, 2 MAN Lion's-City-H et 2 Citelis-12-H ont été mis en ligne afin de comparer leurs diverses aptitudes. Les deux premiers, un Volvo 7900-H et le Citelis-12-H n°2351 ont été réceptionnés au dépôt de Vaise le 28 juin dernier.

Dès septembre les hybrides devaient rouler sur la ligne C6, Part-Dieu/Ecully (C.C. du Pérollier), dans la perspective de l'ouverture du deuxième tube du tunnel sous la Croix-Rousse réservé aux piétons et *modes doux* comportant une voie de circulation pour TC. Auparavant, ils auraient sillonné la ligne 31 pour comparer leurs performances avec celles des autobus Citelis-12 engagés sur cette ligne. Ils seront ensuite testés sur plusieurs autres lignes du réseau dont le choix n'est pas encore connu.

Pour info, le Volvo et le Citelis ont deux systèmes hybrides bien différents. Le Volvo est équipé d'un *Hybride Parallèle*. Le moteur électrique lance le bus jusqu'à 20, voire 30km/h et le moteur thermique prend le relais de 30km/h à 90km/h. En gros, le moteur électrique sert de 1ère vitesse, et le moteur thermique prend le relais en 2ème vitesse.

De son côté, le Citelis bénéficie d'un *Hybride Série*. Le moteur thermique fait seulement tourner la génératrice qui fournit le courant pour recharger les batteries et alimenter le moteur électrique. Le moteur électrique propulse donc en permanence le bus.

Retrouvez en rubrique *Parcs*, les coordonnées des Citelis-12-H n°2351 et 2352, ainsi que des Volvo 7900-H n°2353 et 2354.

Parc des affrétés

Signalons chez **Veolia Rhodalia** la vente du minibus City-R22 n°7510 intervenue en juin 2013.

MORZINE/AVORIAZ /LES GÊTS > PORTES DU SOLEIL °

Contrat

Dès le prochain hiver, les navettes *Skibus* de Morzine-Avoriaz seront exploitées par Mont-Blanc-Bus (groupe Transdev). Le contrat du transporteur est fixé pour 5 ans. Les autobus seront entretenus par le transporteur Frossard depuis son centre d'exploitation de Thonon.

Réseau

Différentes mesures avaient été mises en place pour assurer durant l'été dernier la liaison pour les VTTistes entre les stations de Morzine et des Gêts. Des remorques pouvant transporter plus d'une vingtaine de vélos ont été attelées aux 2 autobus qui fonctionnaient entre 8h30 et 17h45 à raison d'une fréquence à la demi-heure.

OYONNAX > DUOBUS °

Parc

La SETUO a acquis d'occasion le GX117-L ex-Courriers du Midi (lire Montpellier). Ce véhicule (VJ1GX586H4L000478) a été ré-immatriculé CL-354-CW (1ère mise en service le 07/01/04, 391 BDV 34).

SAINT-JULIEN-EN-GENEVOIS > TPG °

Tramway

Une partie du financement pour le prolongement de la ligne 15 des tramways de Genève dans la commune française ayant été validé par Berne, la municipalité de Saint-Julien a décidé de lancer les travaux préparatoires nécessaires à l'implantation de ce tramway.

VALENCE > CTAV *

Parc des affrétés

Signalons chez les **Courriers Rhodaniens**, l'arrivée du Citelis-12 n°611, véhicule acquis d'occasion.

Autres régions...

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

Corse et Limousin.

Ailleurs

L'actualité des réseaux des pays limitrophes en quelques lignes

COORDONNEE PAR **PATRICK KIRSTETTER**

→ Belgique

BRUXELLES > STIB

Autobus

Après appel d'offres, les services de la STIB ont désigné le 25 juin, le groupe Evobus pour fournir le prochain marché d'équipement bus. C'est donc un total de 172 Citaro, soit 93 standards et 79 articulés qui seront acquis.

Les articulés, en configuration 4 portes, seront livrés entre décembre 2013 et août 2014, alors que les standards, en configuration 3 portes, le seront entre mars et septembre 2014. Ces véhicules se distingueront des précédents par la présence d'un indicateur de direction à l'arrière.

Cette commande sera la dernière qui concernera des autobus équipés de moteur Diesel. Le code bruxellois de l'air interdit en effet toute mise en service de véhicules de ce type dès 2015.

CHARLEROI > TEC

Tramways

C'est le 21 juin que la troisième ligne du métro léger, longue de 16 km, a été inaugurée. Sa mise en service est intervenue le lendemain. Cette étape marque l'épilogue, après plus de quatre ans de travaux, de trois importants chantiers d'extension de ce réseau, après le "bouclage de la boucle" dans le centre-ville et l'extension jusqu'à *Soleilmont* de l'antenne de Gilly le 27 février 2012.



Gare du Sud, motrice n°7433 le 17 décembre 2011
© *David LE PAUTREMAT*

L'antenne de Gosselies, fermée « temporairement » en 1988, a été victime de diverses tergiversations et de difficultés budgétaires, et il a fallu 25 années d'interruption pour que le tramway revienne enfin au nord de l'agglomération.

La ligne M3 permet désormais de relier en une demi-heure le centre-ville de Charleroi à Gosselies, en passant par les localités de Dampremy, Lodelinsart et Jumet.

Comptant 27 stations, cette nouvelle ligne se distingue du reste du réseau par son caractère purement tramviaire, les deux autres lignes étant majoritairement implantées en tunnel ou en viaduc et s'apparentant plus à un métro léger.

CHARLEROI - Nouveau réseau de tramways

Lignes	Destinations	Fréquences
M1	Charleroi (Gare du Sud) / Anderlues (Monument) via Tirou	30 min
M2	Charleroi (Gare du Sud) / Anderlues (Monument) via Villette	30 min
M3	Charleroi (Gare du Sud) / Gosselies (Faubourg de Bruxelles)	10 min
M4	Charleroi (Gare du Sud) / Soleilmont	5/10 min

→ Suisse

BASEL (BÂLE) > BLT

Tramways suburbains

Le réseau de Bâle-Campagne a commandé chez le fabriquant Stadler, une seconde série de 19 rames Tango. Ces nouvelles rames permettront de renouveler à partir de 2015 les matériels des lignes **10** et **11**.

Par ailleurs, les BLT avaient organisé le 22 juin dernier une journée *Portes ouvertes* dans le dépôt des tramways et autobus de la compagnie situé à Hüslimatt, manifestation ayant pour thème les énergies nouvelles.

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

PAR JEAN-MARIE GUETAT



Vue aérienne du dépôt d'Eybens, le 28 septembre 1977

© Jean-Marie GUETAT

Grenoble et ses dépôts (2) : Eybens



La remise Tram, ex-remise bus n°4, vue le 1er mai 1988

© Jean-Marie GUETAT

→ Genèse du projet de dépôt à Eybens

Pourquoi un nouveau dépôt à Eybens et non pas à Saint-Martin-d'Hères ?

Aujourd'hui, cette question peut paraître incongrue. Et pourtant…

Etonnamment, à partir de 1968, c'est la situation difficile de la SGTE (Société Grenobloise de Transports et d'Entreprise), qui entraînera l'ouverture du dépôt d'Eybens par la SÉMITAG (Société d'Économie Mixte des Transports publics de l'Agglomération Grenobloise), dans la banlieue sud, près de 10 ans plus tard et non pas à Saint-Martin-d'Hères où la SGTE possédait un vaste terrain nu, jusqu'à sa disparition en 1974.

En 1965 puis 1966, la SGTE achète en deux lots un terrain de 19.800 m² à Saint-Martin-d'Hères dans la banlieue est de Grenoble, sur le quartier des Glairons pas très loin de la clinique Belledonne, afin d'y programmer plus tard la construction d'un dépôt, qui devrait remplacer celui de la rue Anatole-France, à Grenoble, datant de 1897.

Mais, vers la fin de la décennie des années 60, comme dans de nombreuses villes françaises, la concurrence automobile entraîne une diminution de la fréquentation des autobus et trolleybus SGTE. Privée d'une partie de ses ressources, la société, qui fonctionne sous le « régime des risques et périls », sans aucune subvention publique, n'a d'autres alternatives que d'allonger les fréquences et renouveler laborieusement puis plus du tout son parc de véhicules. Fin 1968 il comptait 110 véhicules. En 1969 la SGTE achète 5 Berliet PCMU neufs. En 1970 elle acquiert 4 Saviem SC10-U, neufs également, et refait de même en 1971. Mais la situation de la SGTE devient tellement préoccupante qu'elle se voit obligée, pour accroître son parc parce que les élus de l'agglomération lui demandent d'augmenter le nombre de dessertes, d'acheter en seconde main des Berliet PLR-C 10-U de la RATVM de Marseille, qui datent de 1956 ! En 1972 et 1973 elle n'effectue aucune acquisition. Pourtant, un autre Saviem SC10-U est livré début 1973 au dépôt de la rue Anatole-France, sans que l'on en connaisse le propriétaire ! L'autobus restera plusieurs mois dans un coin du dépôt, jusqu'à ce que l'on sache l'identité du « donateur » : le Département de l'Isère ! … Ce SC10-U intègrera alors le parc en avril de la même année, sous le n°238.

Voici quelques données financières qui vous permettent d'évaluer les difficultés rencontrées par la SGTE.

C'est en 1970 que le premier déficit est enregistré, de 165.000 francs. En 2013 cette somme paraît dérisoire, mais pour une société privée c'est un véritable signal d'alarme !

En 1971, malgré une subvention exceptionnelle de 380.000 francs provenant des autorités locales ce déficit explose à 656.000 francs !

Il faut dire aussi que malgré les déficits et les subventions publiques d'équilibre, les actionnaires reçurent quelques dividendes, fort mal appréciés par les élus locaux !

… Et pendant ce temps, les Chausson « à moustaches » et autres Berliet PLR et PH continuent de vieillir l'âge moyen du parc et incitent la clientèle à se tourner plus encore vers la voiture individuelle…

Est-ce la distribution de dividendes aux actionnaires de la SGTE en pleine période de déficit ? Toujours est-il, en juillet 1973 est créé le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération Grenobloise (SMTC), qui prend en charge la responsabilité de l'organisation et du développement du réseau urbain. En octobre 1973 ce syndicat décide l'achat de 5 véhicules, qui ne seront pas des autobus, mais des… autocars Berliet PH-4/620, pour les « Services Usiniers », qui sont de gros clients de la SGTE. Les dirigeants de ces usines menaçaient d'aller voir les autocaristes pour transporter leurs personnels.

Dès la rentrée scolaire 1974, les fréquences sont significativement augmentées sur de nombreuses lignes. Cela nécessite des véhicules supplémentaires (18 Berliet PR100-B et 7 Saviem SC10-U, qui viennent en complément d'un premier lot de 11 PR100-B arrivés en début d'année 1974).

Pour absorber ces 36 nouveaux autobus, un dépôt provisoire à l'air libre, seulement équipé d'une cuve à mazout, est ouvert le 2 décembre 1974 sur un terrain rue Alfred-de-Vigny dans les quartiers sud, prêté par la Ville de Grenoble. Sa capacité est de 40 véhicules.

Il sera par la suite remplacé par un second dépôt provisoire, plus grand, sur des terrains du Service Voirie de la Ville de Grenoble, rue Jacquard.

Sur décision du SMTC, le 31 décembre 1974 la SGTE cède sa place à la SÉMITAG.

De ce fait, le terrain nu des Glairons à Saint-Martin-d'Hères, où aurait du être implanté le nouveau dépôt de la SGTE, est remis au Conseil Général de l'Isère, qui participe à égalité avec le SMTC au financement des nouveaux TC grenoblois, et qui a aussi la responsabilité de l'organisation des VFD (Régie départementale des Voies Ferrées du Dauphiné). Le Conseil général de l'Isère y construira plus tard le centre principal de maintenance et de remisage des Autocars VFD. Le réseau SGTE/SÉMITAG comportant un parc de trolleybus, il n'était pas envisageable de transférer à Saint-Martin-d'Hères les véhicules du réseau de transports urbains.

→ Construction du dépôt d'Eybens



Au milieu des champs, construction de la remise n°1 le 23 juin 1976
© *Jean-Marie GUETAT*

Le 25 septembre 1975, le SMTC dépose un permis de construire pour un nouveau dépôt, sur la commune d'Eybens dans la banlieue Sud de Grenoble, car les problèmes de remisage au dépôt de la rue Anatole-France,

déjà inextricables, vont encore se détériorer, en raison de l'ouverture, le 1er décembre 1975, d'une nouvelle ligne d'autobus (la 18 qui reliera dans Grenoble le centre-ville au centre commercial de Grand-Place, situé dans les quartiers Sud). D'autres créations d'itinéraires suivront. Cela engendrera mécaniquement un accroissement du parc de véhicules, de 103 le 1er janvier 1974 à 145 le 1er janvier 1975 !



Construction des remises n°4 à n°2, le 28 mai 1976
© *Jean-Marie GUETAT*



Construction de la remise n°1, le 28 mai 1976
© *Jean-Marie GUETAT*

Les travaux de construction de ce vaste bâtiment débutent dès le mois de novembre 1975, soit deux mois après le dépôt du permis de construire.

Ce nouvel ensemble est dimensionné pour accueillir 250 véhicules dont 30 autobus articulés et 50 trolleybus standards, tous garés sous remises. Sa surface totale est de 56.000 m², dont 33.000 m² de bâtiments au sol correspondant à 10.000 m² d'ateliers et 23.000 m² de remisage. Le bâtiment administratif représente 2100 m² sur 4 niveaux, dont un sous-sol. Pour comparaison, le dépôt ancestral de la SGTÉ rue Anatole-France représentait 15.000 m².

25 véhicules, soit 10% du parc total, peuvent être réparés simultanément, dans un immense atelier sans aucun pilier pour supporter le toit, celui-ci étant soutenu par d'interminables poutres en bois lamellé-collé. Les principaux équipements sont 19 vérins hydrauliques pour soulever les véhicules, six fosses de visites, une cabine de peinture dimensionnée pour les autobus articulés (qui arriveront à Grenoble en mars 1978, soit 6 MAN-Saviem SG220), cabine de peinture longue de 23 mètres, un atelier de préparation carrosserie et bien entendu un magasin de pièces de rechange, un local pour les pneus, deux tunnels de lavage des véhicules, dont un spécifique pour les trolleybus, etc.



Ateliers mécanique et électricité pour les autobus et trolleybus, avec PR100-B, SC10-U et PH4-620, le 10 mai 1977
© *Jean-Marie GUETAT*



Ateliers carrosserie pour les autobus et trolleybus, avec PR100-B, SC10-U et PH4-620, le 10 mai 1977
© *Jean-Marie GUETAT*

Ce dépôt est évalué à 3 millions de francs (valeur 1975).

A son ouverture le 25 avril 1977, le parc de la SÉMITAG comporte près de 130 autobus (tous standards) et 37 trolleybus (tous standards également).

Ce dépôt d'Eybens n'a pas encore de ligne aérienne électrique reliée au réseau commercial. C'est pour cela que seuls les autobus quittent définitivement les deux dépôts grenoblois : l'ancestral SGTE de la rue Anatole-France et le provisoire SÉMITAG de la rue Jacquard. Les trolleybus, exclusivement des Vétra VBF, restent donc à Anatole-France.

Le 30 juin 1978, le tirage des lignes aériennes autour du dépôt d'Eybens est réalisé, ce qui permet l'ultime transfert de véhicules depuis Anatole-France. Il s'agit de 19 Vétra VBF encore en service et de 35 Berliet ER100 (les 15 derniers de la série grenobloise ne seront livrés qu'en décembre 1978).

Donc, ce 30 juin 1978 le dépôt d'Eybens est à sa limite de capacité maximale, 250 véhicules, avec près de 200 autobus (dont 9 articulés Saviem-MAN SG220) et les 54 trolleybus cités ci-dessus.



Atelier peinture et carrosserie pour les autobus et trolleybus
© *Jean-Marie GUETAT, le 10 mai 1977*



La remise n°1, pour bus articulés et trolleybus, avec des SG220, VBF et ER100
© *Jean-Marie GUETAT, 12 mars 1979*



La remise n°2 côté nord
© *Jean-Marie GUETAT, 1er mai 1983*

En 1983, le SMTC décide de construire une première ligne de tramways « modernes » (comme l'on précisait à l'époque, afin de bien différencier les futurs tramways des ancestraux « trams SGTÉ ») entre Grenoble – Grand-Place / Fontaine – La Poya.



La remise n°2 côté sud
© *Jean-Marie GUETAT, 1er mai 1983*

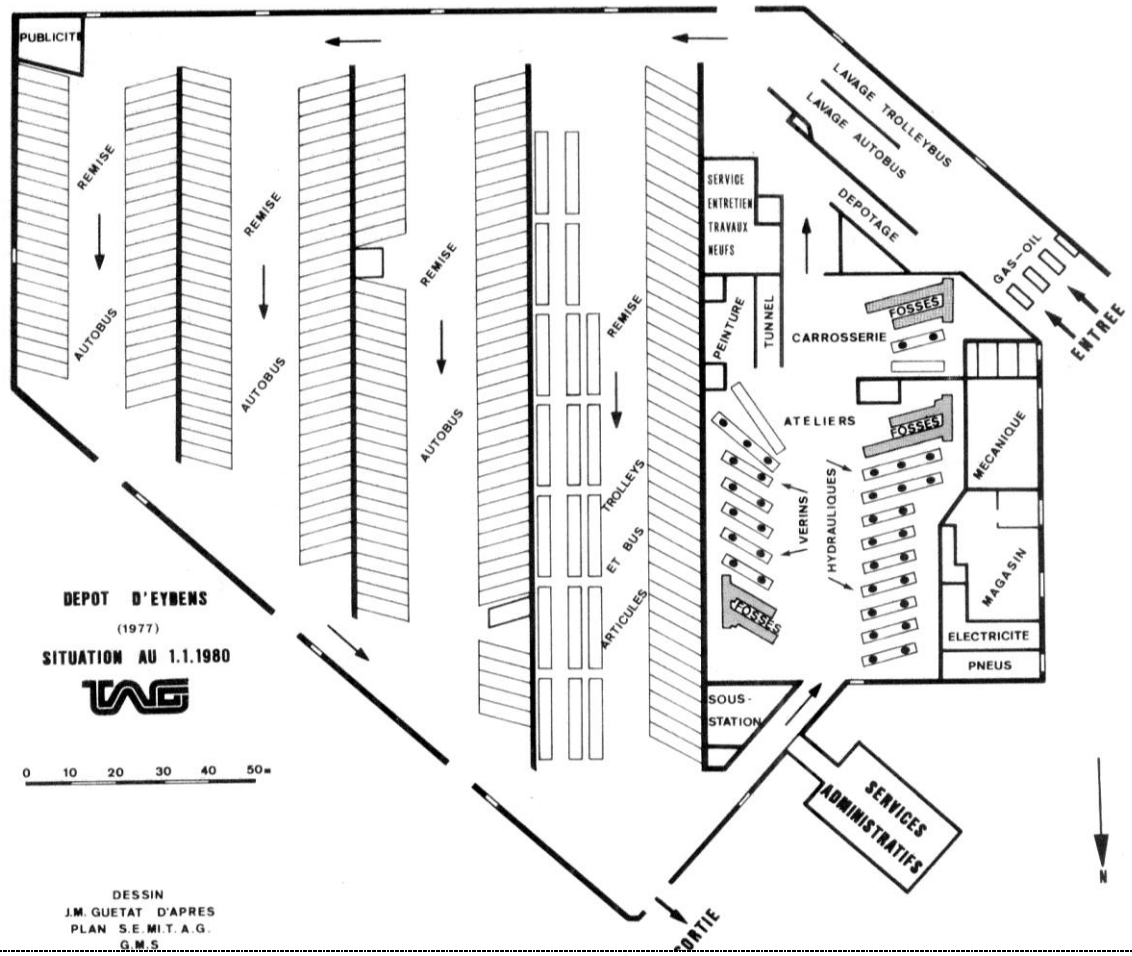


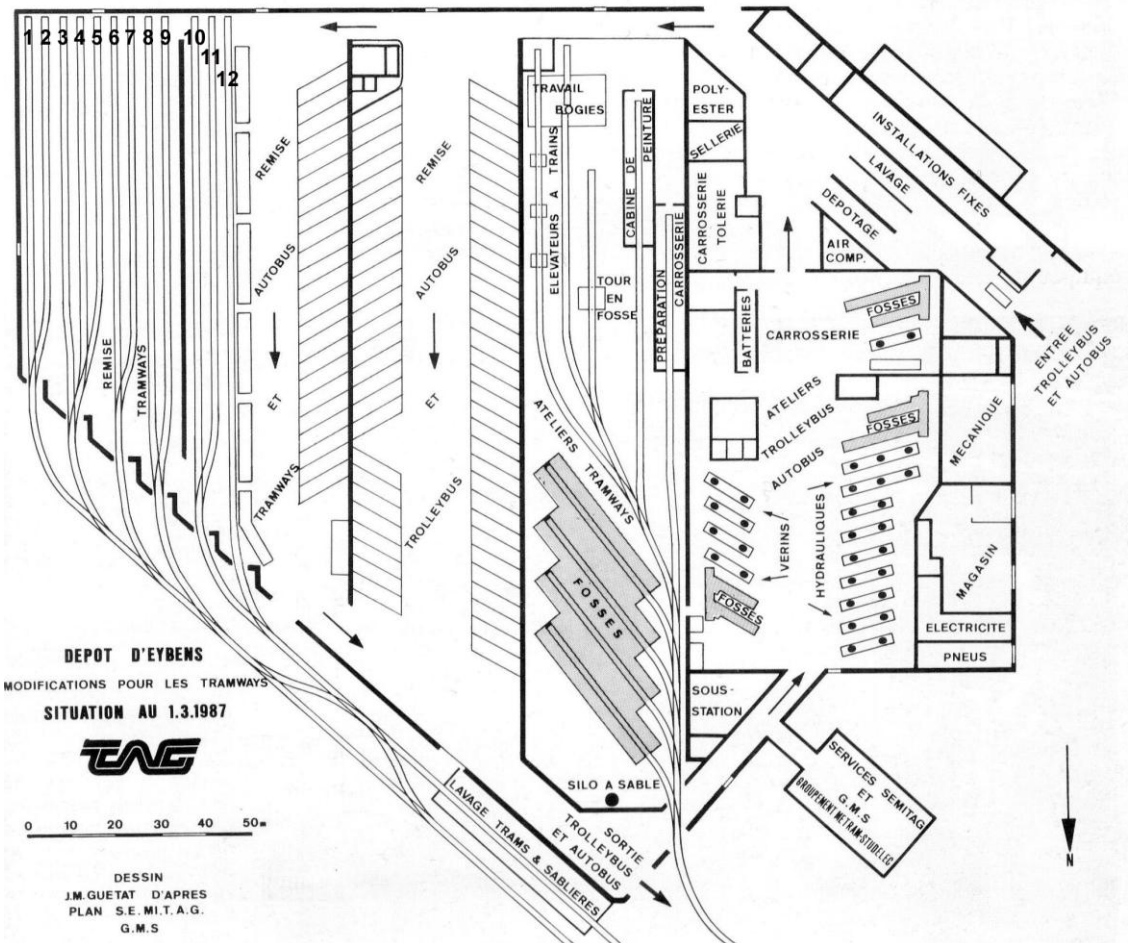
La remise n°4 côté nord, réservée aux SC10-U
© *Jean-Marie GUETAT, 1er mai 1983*



Vue générale de la remise n°4, réservée aux SC10-U
© *Jean-Marie GUETAT, 1er mai 1983*

Comme c'est le dépôt d'Eybens qui recevra ces tramways modernes, la construction d'un second dépôt SÉMITAG débute, à Sassenage dans la banlieue nord de Grenoble, en septembre 1984. Sa mise en service interviendra le 28 octobre 1985, afin d'accueillir les autobus transférés du dépôt d'Eybens, ainsi libéré pour lancer sa transformation en site « tramways + trolleybus + autobus ».


PUBLICITE
REMISE
AUTOBUS
REMISE
AUTOBUS
REMISE
AUTOBUS
REMISE
TROLLEYS
ET BUS
ARTICULES
LAVAGE TROLLEYBUS
LAVAGE AUTOBUS
DEPOTAGE
GAS-OIL
ENTREE
SERVICE
ENTRETIEN
TRAVAUX
NEUFS
PEINTURE
TUNNEL
CARROSSERIE
FOSSES
ATELIERS
FOSSES
VERINS
HYDRAULIQUES
MECANIQUE
MAGASIN
ELECTRICITE
PNEUS
SOUS-
STATION
SERVICES
ADMINISTRATIFS
SORTIE
N
DEPOT D'EYBENS
(1977)
SITUATION AU 1.1.1980
0 10 20 30 40 50m
DESSIN
J.M. GUETAT D'APRES
PLAN S.E.MI.T.A.G.
G.M.S


1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
11
12
REMISE
TRAMWAYS
AUTOBUS
ET
TRAMWAYS
REMISE
AUTOBUS
ET
TROLLEYBUS
TRAVAIL
BOGIES
ELEVATEURS A TRAINS
CABINE DE PEINTURE
TOUR EN FOSSE
PREPARATION
CARROSSERIE
POLY-
ESTER
SELLERIE
CARROSSERIE
TOLERIE
BATTERIES
CARROSSERIE
FOSSES
INSTALLATIONS FIXES
LAVAGE
DEPOTAGE
AIR
COMP.
ENTREE
TROLLEYBUS
ET AUTOBUS
ATELIERS
TROLLEYBUS
AUTOBUS
FOSSES
MECANIQUE
ATELIERS TRAMWAYS
FOSSES
VERINS
HYDRAULIQUES
FOSSES
MAGASIN
ELECTRICITE
PNEUS
SOUS-
STATION
SILO A SABLE
SERVICES SEMITAG
ET
G.M.S
GROUPEMENT METRO-ETUDES
LAVAGE TRAMS & SABLIERES
SORTIE
TROLLEYBUS
ET AUTOBUS
N
DEPOT D'EYBENS
MODIFICATIONS POUR LES TRAMWAYS
SITUATION AU 1.3.1987
0 10 20 30 40 50m
DESSIN
J.M.GUETAT D'APRES
PLAN S.E.MI.T.A.G.
G.M.S



La remise n°4 côté nord, avec les minibus PMR sur base J7 et J9
© *Jean-Marie GUETAT, 1er mai 1983*



Sur cette photo, on remarque les manchons d'extraction des fumées
© *Jean-Marie GUETAT, 10 mai 1977*

→ Transformation du dépôt d'Eybens

La remise n°1 est transformée en « ateliers tramways », parce que conçue dès la construction de ce dépôt d'Eybens plus large et plus longue que les 3 autres : elle abritait les véhicules routiers standards et articulés (autobus et trolleybus).

Dans ces ateliers tramways 9 voies sont posées :

- 4 parallèlement sur 4 fosses de visites ;
- 1 en direction de l'atelier de préparation de la carrosserie ;
- 1 menant à la nouvelle cabine de peinture ;
- 1 installée par dessus un tour en fosse à commande numérique, pour le reprofilage des bandages des roues ;
- 1 pour desservir la zone d'entretien des bogies ;
- 1 dotée d'un élévateur à tramway, pour les opérations nécessitant la dépose des bogies.

Pour le garage des tramways, les anciennes remises d'autobus n°4 et n°3 sont transformées :

- La 4, qui accueillait tous les Saviem SC10-U devient totalement ferroviaire, avec 9 voies.
- La remise n°3 quant à elle n'est modifiée que partiellement, puisqu'elle reçoit 3 voies, à côté du parcage de 23 autobus standards et 6 articulés.



Montage des passerelles au-dessus des fosses de visite des tramways
© *Jean-Marie GUETAT, le 15 avril 1986*



Installation des aiguilles desservant les 4 fosses de visite des tramways
© *Jean-Marie GUETAT, 16 mai 1986*

Bien plus tard, la remise n°3 sera à nouveau modifiée, par deux fois, afin de garer plus de tramways. En tout, ce sont 5 voies supplémentaires qui viendront en complément des 3 d'origine.

Le nombre total de voies de garage au dépôt d'Eybens s'établit donc à 17 voies.

Notez que la remise n°2, elle, n'est absolument pas touchée par ces modifications, puisqu'elle continue à abriter un peu plus d'une quarantaine de trolleybus standards (des Berliet ER100) et une vingtaine d'autobus standards (RVI PR100 et Heuliez GX107).

La capacité totale du dépôt d'Eybens passe ainsi, entre 1977 et 1986, de 250 à 87 véhicules routiers et de 0 à 29 rames de tramways.

Détails du remisage des tramways, en 2013 :

- voies n°1 à 7 = 2 TFS (inchangeable) ;
- voies n°8 et 9 = 2 Citadis ;
- voies n°10 à 12 = 3 TFS ;

- voies n°13 et 14 = 2 Citadis ;
- voies n°15 à 17 = 3 TFS ou 2 Citadis (suivant le plan de remisage du jour).



Pose des voies et aiguilles du peigne des remises tramways
© *Jean-Marie GUETAT, 4 décembre 1986*

Les ateliers autobus sont revus « à la baisse », puisqu'il y a beaucoup moins d'engins routiers. Le nombre de vérins hydrauliques est ramené à 13, mais le nombre de fosses de visite ne change pas : 4. Tout au plus, les 2 fosses situées dans l'atelier de carrosserie restent définitivement recouvertes par des dalles épaisses en acier.



La rame tête de série n°2001 sur fosse
© *Jean-Marie GUETAT, 7 novembre 1986*

Une nouvelle cabine de peinture de 34,20 m. de long, (dimensionnée pour les tramways TFS) est construite près de l'ancienne qui, elle, est profondément transformée, réutilisée comme local à batteries, pour les charges et le stockage.

Enfin, un des deux tunnels de lavage est démonté.

→ Quelques faits importants dans la vie du dépôt d'Eybens

Le 13 décembre 1994 commencent dans le dépôt plusieurs séries de tests, avec des représentants d'associations d'handicapés physiques en fauteuil roulant, afin de mettre au point un quai spécifique pour leur accès dans les autobus.

En effet, le SMTC estime que mettre en service des autobus à plancher bas avec palette inclinée et rabattable ne suffit pas pour permettre à cette clientèle d'accéder le plus simplement possible dans les TC.

Il s'ensuivra la construction d'un quai complet « modifié PMR » au dépôt d'Eybens, afin que les conducteurs s'entraînent à accoster au plus près ce nouveau type de quai, qui sera très fortement introduit sur l'ensemble du réseau à partir de 1995.

→ Standard-216 – Histo-Bus-Grenoblois hébergé au dépôt d'Eybens

Ce dépôt accueillit, dès la création de l'association en 1989, et pendant plusieurs périodes assez longues, des véhicules préservés par l'association *Standard-216 – Histo-Bus-Grenoblois* :

- tout d'abord le trolleybus Vétra VBF SGTE n°662, dès la fin des années 1980, rapidement rejoint par les autobus Saviem SC10-U TAG n°242, Berliet PR100-B TAG n°357 et l'autocar Chausson ASH-521 VFD n°121. Les deux autobus TAG seront ferraillés par la suite, remplacés dans la collection de Standard 216 par les véhicules respectifs (et quasi identiques) n°272 et n°406.
- plus tard, les autobus Chausson APH-2/522 SGTÉ n°208 et Berliet PCMU SGTE n°332.
- enfin, les trolleybus Berliet ER100 TAG n°717 plus 718 et l'autocar Chausson APH-2/50, (à l'époque en « bleu armée de l'Air », repeint plus tard en VFD n°52).

C'est au cours de ces hébergements que le Berliet PCMU n°332 puis le Chausson APH-2/522 et le Vétra VBF n°662 furent en grande partie restaurés par les membres de *Standard-216*.



Le tour en fosse dans les ateliers, avec la rame n°2001
© *Jean-Marie GUETAT, 1er octobre 1987*

PAR THIERRY GAREL



Le Citaro-C2 Euro-6 exposé par Mercedes

© *Thierry GAREL, 26 juin 2013*

Les « journées AGIR » 2013



Le Vectio-U-LE exposé par Otokar

© *Thierry GAREL, 26 juin 2013*

Cette année les journées AGIR se sont déroulées les 26 et 27 juin à Marseille.

Elles accueillaient plusieurs conférences sur des thèmes aussi variés que les seniors et les nouvelles technologies, la gestion directe, s'équiper du WI-FI embarqué, l'impact des sites propres partiels ou acheter avec la Centrale d'Achat du Transport Public.

En parallèle se tenait un salon regroupant près de 80 exposants (constructeurs, équipementiers, etc.)

AGIR

L'association AGIR a été créée en 1987. Elle regroupe des entreprises de transport indépendantes des grands groupes, qu'elles soient publiques (EPIC, SPL), d'économie mixte ou des transporteurs privés ainsi que des collectivités locales qui peuvent d'ailleurs pour ces dernières, faire appel à un grand groupe de transport. Leur appartenance à AGIR leur permet de bénéficier du soutien de cette association dans le suivi de leur contrat.

Les adhérents AGIR couvrent aussi bien le transport urbain d'agglomérations de tailles variées (de Bellegarde à Marseille par exemple) couvrant tous les modes de transport (autobus, tramway, métro), et le transport interurbain. AGIR est implanté sur l'ensemble du territoire français y compris les départements et collectivités d'outre-mer. Le réseau suisse de Lausanne est aussi adhérent à AGIR.

Ces dernières années AGIR a connu une croissance rapide, le nombre d'adhérents étant passé d'une soixantaine en 2009 à près de 130 aujourd'hui.

L'offre de service d'AGIR s'articule autour de 4 axes :

- L'assistance technique
- La formation
- Les échanges entre professionnels
- Les achats

Concernant les achats, la Centrale d'Achat du Transport Public est une structure associée à AGIR permettant de réaliser des achats groupés selon le code des marchés. Ainsi les adhérents peuvent bénéficier de prix plus avantageux ainsi que de l'expertise de la Centrale. La Centrale a référencé une cinquantaine de véhicules allant du minicar au bus articulé en passant par les autocars scolaires. Dans la mesure du possible un choix de 4 véhicules par catégorie a été effectué (par exemple MAN, Mercedes, Irisbus et Heuliez ont été retenu pour les autobus standard et articulés, VDL, MAN, Irisbus et Fast pour les autocars Low Entry)

RDT 13

La régie départementale des transports de Bouches-du-Rhône fête cette année ses 100 ans.

Elle a été créée en 1913 pour reprendre l'exploitation de plusieurs lignes de chemin de fer d'intérêt local qui étaient en difficulté. En 1921 elle reprend l'exploitation du tramway Aix-Marseille qui sera convertit en trolleybus en 1948 puis remplacé par des autocars en 1965. Depuis cette date la desserte entre les deux villes est restée exploitée par la régie qui a introduit des parcours par autoroute plus directs tout en maintenant une desserte par la RN 8. La ligne autoroutière est la première ligne d'autocar de France en nombre de voyageurs avec plus de 2 millions de passagers par an et une fréquence d'un car toutes les 5 minutes en heure de pointe. Cette année a vue l'arrivée du Wifi et d'écrans d'information dans les autocars de cette ligne.

La régie exploite toujours ses propres lignes de chemin de fer et a obtenue l'agrément national pour opérer sur le réseau RFF en tant qu'opérateur ferroviaire de proximité. Coté transports urbains, la régie a exploité le tramway reliant La Ciotat gare à La Ciotat ville de 1935 à 1955. Ce tramway utilisait une voie partagée avec les convois de marchandises. La régie après avoir été cotraitant de Veolia sur le service Aix-en-Bus est désormais sous-traitante de Keolis pour l'exploitation de plusieurs lignes du réseau Aixois. Enfin elle assure, avec des véhicules de type Crossway-LE, une desserte de type péri-urbain entre Marseille (métro *La Fourragère*) et Aubagne. Pour assurer l'ensemble de ses services routiers (dont une quinzaine de lignes du réseau Cartreize) la régie dispose d'un parc de près de 200 autocars et autobus.



Un autocar de la RDT13 arborant le pelliculage du centenaire
© *Thierry GAREL, 26 juin 2013*

Alstom



La maquette du futur métro de Lille, présentée par Alstom
© *Thierry GAREL, 26 juin 2013*

Alstom présentait la maquette des futures rames du métro automatique lillois. Ces 27 nouvelles rames longues de 52 mètres seront équipées du pilotage automatique Urbalis Fluence. Ce système de pilotage comporte d'avantage d'intelligence embarquée à bord des rames et une communication directe entre celles-ci permettant de

réduire les intervalles entre les trains. Alstom va aussi moderniser le matériel lillois existant.

Coté tramway l'accent était mis sur le Citadis Compact qui après Aubagne a été choisi par Avignon pour équiper son futur réseau. 24 rames ont été commandées. Longues de 24 m (2 m de plus que le matériel aubagnais par allongement du module central) et larges de 2.4 m, elles auront une capacité de 133 à 145 passagers selon les aménagements (sur une base de 4 p/m^2). Du coté d'Aubagne, les premières rames devraient être livrées en 2014.

Concernant le reste de la gamme Citadis notons, après la commande d'Ottawa portant sur des rames tram-train Citadis Spirit, qu'Alstom a été choisi pour fournir les 14 rames du futur tramway de Cuanca en Equateur qui seront équipées de l'APS.

Bolloré

Bolloré présentait le Bluebus. Ce bus 100% électrique issu du Microbus Gruau est fabriqué à Laval. Ce véhicule de dimensions réduites (5,46m de long) peut transporter 22 passagers dont 10 assis. Il est accessible avec un plancher totalement surbaissé dans le compartiment voyageur. Il est annoncé pour une autonomie de 120 km. Son énergie est fournie par 3 packs de batteries LMP (Lithium-Métal-Polymère) de 30 kWh chacun.

Une recharge complète prend 8 heures. Ce véhicule est particulièrement adapté aux navettes de centre ville. Une quarantaine d'exemplaires sont en exploitation (Marseille, Rambouillet, Bayonne, le CEA de Grenoble, Luxembourg...) Bolloré envisage une commercialisation sur les marchés européens.



Le Bluebus
© *Thierry GAREL, 26 juin 2013*

Dietrich Véhicules

Ce spécialiste du minibus présentait le City-21 pouvant accueillir 10 passagers assis et 10 debout. Ce véhicule urbain sur base Fiat est accessible par une plate forme surbaissée pouvant être équipée d'une rampe d'accès manuelle ou électrique.

Etait aussi présenté le City-9, un véhicule destiné au transport de 9 passagers dont un à cinq fauteuils roulants. Ce véhicule dispose d'une rampe à l'arrière ainsi que d'une large porte latérale électrique à deux vantaux.



Le City-21
© *Thierry GAREL, 26 juin 2013*

Durisotti

Le carrossier français spécialisé dans les minicars et minibus présentait le Novibus, un minibus urbain de 6,2m de long proposant 20 places dont 9 assises et réalisé sur base Renault Master. Il est équipé d'une rampe PMR proposée en manuel ou électrique. Durisotti propose aussi un minicar PMR pouvant accueillir jusque 5 fauteuils roulants. Enfin une gamme de minicars de 16 à 23 places est offerte sur base Renault, Mercedes, Volkswagen…



Le Novibus
© *Thierry GAREL, 26 juin 2013*

En dehors du secteur des transports de personnes Durisotti réalise différentes carrosseries de véhicules utilitaires (fourgons, isothermes, bennes, etc.)

Heuliez

Heuliez présentait un GX127. Il faudra attendre les 24èmes rencontres du transport public à Bordeaux pour une présentation de la gamme Euro 6. Les documents présentés sur le stand Heuliez font apparaître un restylage de la seule face arrière. Les midibus seront équipés du moteur Tector Euro-6 de 184kW avec une option 210kW sur la version longue. C'est cette dernière motorisation qui équipera les autobus standard de 12 m.

Otokar

Ce constructeur turc fête ses 50 ans. Il a commencé par produire des autocars sous licence Magirus Deutz avant de développer ses propres modèles.

Il présentait le Vectio-U-LE version interurbaine du Vectio Low Entry. Rappelons que le Vectio-LE est déjà disponible sur le marché français en version urbaine/périurbaine. Otokar est le leader sur le marché turc. Il propose une gamme allant du minibus de 5,9 m au véhicule de 12 m. Pour le marché européen Otokar propose des motorisations MAN et Cummins. Sur le marché turc il équipe aussi ses véhicules de motorisation Deutz. Il vient de remporter un marché pour fournir 750 autobus Kent, modèle standard à plancher surbaissé, à la ville d'Istanbul. Otokar a monté une structure Europe, basée en France, afin d'exporter plus facilement sa gamme sur les marchés ouest-européens. Otokar exporte actuellement environ 400 autobus par an (France, Italie, Espagne par exemple) sur une production totale de plus de 2.000 véhicules. Otokar produit aussi des véhicules militaires, et pour le marché turc des Land-Rover Defender sous licence et des semi-remorques sous licence Fruehauf.

Safra

Le véhicule prototype Businova est en essai chez Safra et est en cours d'homologation. Les premiers véhicules de présérie devraient être livrés en fin d'année.

Safra a remporté le marché de la rénovation des tramways TFS de Nantes, continue celle des autobus pour Lille et pose des palettes UFR pour divers réseaux (Cholet, Saint-Nazaire, etc.)

Autres constructeurs d'autobus



L'Oreos-4X des Cars Faure exposé par PVI
© *Thierry GAREL, 26 juin 2013*

Parmi les autres constructeurs présents citons Mercedes qui présentait un autobus standard Citaro Euro-6 ainsi qu'un des nouveaux véhicules articulés du réseau marseillais.

Irisbus présentait son nouvel UrbanWay et PVI un Oreos-4X des autocars Faure. Il faut aussi mentionner VDL dont le modèle Citea SLE-120 est référencé dans le catalogue de la Centrale d'Achat, MAN, Scania, Fast et Vehixel.

Ster

Ce constructeur polonais de sièges pour autobus, présent sur le marché français, est une entreprise familiale produisant de la sellerie depuis vingt ans. Elle compte plus de 300 employés et produit une gamme de sièges pour les usages urbains et tourisme.

Ster est le fournisseur standard chez Solaris. La majeure partie de sa production est exportée soit directement, soit par les ventes de Solaris hors de Pologne. Ster est aussi référencé chez Iveco Bus.

Il présentait des modèles ultra légers permettant de gagner 100 kg sur le poids du véhicule équipé. Plusieurs séries d'autobus de la RATP sont équipées de sièges Ster.

Jidélec

Jidélec est une entreprise de 25 personnes qui distribue des solutions billettiques. Elle présentait PsiBus, la solution billettique embarquée légère destinée principalement au transport interurbain. Ce système équipe près de 800 lignes en France. Il se compose d'un terminal léger embarqué et d'un applicatif de paramétrage et suivi d'exploitation sur PC. 3 options sont possibles : transfert de données entre le terminal et le PC via connectique USB, transfert à distance via GPS, enfin une solution permettant d'accéder à l'application via web. Dans ce cas Jidélec fournit l'hébergement du logiciel de paramétrage et suivi. Cette solution a été choisie par le Conseil régional Languedoc-Roussillon.

Moviken

Cette PME créée il y a une dizaine d'année, emploie 60 personnes. Elle est spécialisée dans la cartographie des transports, l'information voyageur, les SAEIV. Elle réalise environ ¼ de son chiffre d'affaire à l'export. Elle produit une borne d'information au point d'arrêt à alimentation par panneaux solaires (32 exemplaires installés à Paris, équipement de la ligne BHNS de Clermont-Ferrand). Ses solutions de cartographie incluent les calculs d'itinéraire, des plans interactifs, des écrans d'information intérieurs (système Navibus).

Concernant l'information voyageur embarquée, Moviken propose le système Liséobus, un système interfaçable avec principaux produits du marché et pilotant les girouettes, les dispositifs d'annonces sonores et les bandeaux intérieurs à LED.

SEIPRA

Cette société a été créée dans les années 80. Elle distribue en France des systèmes de billettique classique Elgeba à oblitération mécanique. Elle vend aussi des automates de ventes du même constructeur.

Depuis les années 2000 elle a élargi ses activités de distribution à l'information voyageur (girouettes, écrans TFT et afficheurs intérieurs de fabrication Aesys) et à la vidéo embarquée.

Elle distribue l'ensemble de ces produits sur les marchés Français (incluant les DOM) et le Maghreb.

Remerciements...

L'auteur remercie Magalie Dujeancourt, responsable de la communication du groupement AGIR pour l'invitation aux journées AGIR 2013.

→ États de parc complets

Les états de parc complets présentent l'ensemble des caractéristiques en notre possession de l'intégralité des véhicules d'un réseau. N'hésitez pas à nous informer si vous disposez de certains éléments absents de ces tableaux !

LOUVIERS/VAL-DE-REUIL > VTU-SE (Réseau **TRANSBORD**) - Parc au 10 juillet 2013 (source Bruno CANIVET)

Types	N° parc	Immat	Mse. Sce	Réseaux	Origines	N° officiels
6 minibus						
Sprinter O413	**145**	8833 YN 27	15/12/05	BV	neuf	052031
Noventis-420	**146**	AJ-398-KH	07/01/10	BV	neuf	
	147	BC-673-EN	26/10/10	BV	neuf	
	148	BC-746-EN	26/10/10	BV	neuf	
Cytios-4/39	**149**	CC-406-PH	03/2012	BV	neuf	
	150	CC-365-PH	03/2012	BV	neuf	
8 midibus						
O405-N2K	**101**	AG-019-BJ	05/03/99	Réserve	neuf	99902
	104	9690 WN 27	05/03/99	AB	neuf	99905
	105	9692 WN 27	05/03/99	BV	neuf	99906
GX117	**121**	7788 XJ 27	05/12/01	GB	neuf	017028
GX127-L	**113**	BG-505-QA	02/2011	AB	neuf	
	114	CA-839-WE	30/01/12	AB	neuf	
Citaro-K	**115**	CW-585-QR	07/2013	AB	neuf	
	162	2912 ZJ 27	22/05/08	AB	neuf	
12 standards						
PR112	**112**	6278 XL 27	01/03/02	GB	Ex-Dreux	95919
O405N	**100**	AM-677-BQ	12/1999	Réserve	Ex-VTNI n°4957	
Citaro-2p	**107**	8504 XV 27	01/11/01	GB	Ex-démo	19075
	108	9566 YF 27	21/12/04	AB	neuf	049094
	109	2096 YV 27	13/09/06	AB	neuf	069093
Citaro-C2-2p	**116**	CW-579-QR	05/07/13	AB	neuf	
Citaro-LE	**160**	3790 ZF 27	15/01/08	AB	neuf	083035
	161	3791 ZF 27	15/01/08	AB	neuf	083034
GX317-2p	**122**	1499 XP 27	30/07/02	AB	neuf	029053
GX327-2p	**110**	AJ-973-GF	05/01/10	AB	neuf	
	163	BN-134-FP	06/2005	GB	Ex-Berthelet	
	164	BN-631-FN	11/2006	GB	Ex-Berthelet	
2 autocars						
S315UL	**131**	4072 WN 27	01/01/01	GB	Beneult *	99520
Recreo	**153**	AM-091-FM	08/2004-03/2010	GB	*Dahn-Tourisme*	
Total Transbord : 28 véhicules						

AB=Agglo-Bus (rouge), BV=Bus de Ville (bleu), GB=Génération Bus (scolaires) (jaune), VB=Villabus (vert), FB=Flexibus.
* Ce véhicule a commencé sa carrière, neuf chez Transbord. Il a été affrété chez Beneult qui exploite des services départementaux (ligne 22) ; ce transporteur ayant cessé son exploitation, celle-ci fut reprise par TVBS.

→ États de parc sommaires

QUIMPER > KEOLIS-QUIMPER (réseau **QUB**) **-** Parc en janvier 2013

Matériels	Nb	N° de parc
6 minibus		
Master	6	15 à 20 (PMR)
45 standards		
A500-B-3p	2	502, 503
GX317-3p	10	321 à 330
GX317-GNV-3p	12	601 à 612
GX327-GNV-3p	21	614 à 634
4 articulés		
AG300-4p	1	204
GX417-4p	2	205, 206
Agora-L	1	207
Total :	**55 véhicules**	

TOULOUSE > TISSEO - Parc au 15 juillet 2013 (source Jérôme BONATO & Michaël DIETRICH)

Matériels	Nb	N° de parc
Métro : 116 rames		
VAL-206	28	01 à 07, 09 à 29 *(02 reformée avec P02 et H08 suite accident)*
VAL-208AG	14	30 à 43
VAL-208NG	56	44 à 99
VAL-208NG2	18	100 à 117
Tramways : 24 rames		
Citadis-302	24	5001 à 5024
Parc routier : 565 véhicules		
5 minibus		
Oreos-22E	5	0395 à 0399
15 midibus		
Cito	15	0050, 0052 à 0058, 0061, 0150 à 0155
454 standards		
GX107	1	9272 (Bus-info)
Volvo 8700-LE	6	6000 à 6005
GX317-2p	4	0014, 9631, 9634 (Formation), 9564 (Prévention)
	109	9604 à 9628, 9630, 9635 à 9645, 9659, 9660, 9664, 9665, 9668, 9669 9901 à 9928, 0001 à 0006, 0008 à 0013, 0015 à 0026, 0101 à 0114
GX317-GNV-2p	125	0201 à 0210, 0301 à 0365, 0401 à 0425, 0501 à 0525
GX327-2p	86	0601 à 0660, 0701 à 0726
GX327-GNV-2p	3	0526 à 0528
Citelis-12-GNV-2p	120	0901 à 0940, 1001 à 1040, 1101 à 1140
90 articulés		
O405GN-3p	8	9708, 9709, 9711, 9716, 9719, 9950 à 9952
Citelis-18-3p	58	0750 à 0764, 0850 à 0864, 0951 à 0978
GX427-4p	24	1251 à 1274
1 autocar		
Arès	1	9900 (Formation)

TISSEO / Répartition par dépôts (15 juillet 2013)

Matériels / Dépôts	Atlanta	Langlade	En Jacca *(remise provisoire)*	*Total*
Oreos-22		5		5
Cito		15		15
Volvo 8700-LE		6		6
GX317	66	36	7*	109
GX317-GNV	100	25		125
GX327	10	35	41	86
GX327-GNV		3		3
Citelis-12-GNV		120		120
O405GN		8		8
Citelis-18	6	52		58
GX427	24			24
Total :	**206**	**305**	**48**	**559**
+ 4 véhicules Formation : GX317 n°0014, 9331, 9634, Arès n°9900 + Bus-Prévention : GX317 n°9564 + Bus-Info : GX107 n°9272				**565**

* 7 GX317-E1 de 1996 sont en réserve. Stationnés à Langlade, ils peuvent être détachés sur le site d'Atlanta et d'En-Jacca selon les besoins ou les indisponibilités du parc. La capacité de parcage maximale d'En-Jacca est de 43 standards

→ États de parc partiels

CHERBOURG > ZEPHIR-BUS

Standards							
GX327-3p				N° de série commençant par **VJ1PS09D1000**			
844	CW-525-DC	03625	24/06/13	**845**	CW-449-DC	03624	24/06/13

CONFLANS-SAINTE-HONORINE > VEOLIA CONFLANS

Midibus							
GX127-L				N° de série commençant par **VJ1GX586H7L**			
N°	**Immat.**	**VIN**	**Mise sce**	**N°**	**Immat.**	**VIN**	**Mise sce**
13014	CQ-684-YT	002419	19/02/13	**13016**	CQ-512-YV	002421	19/02/13
13015	CQ-070-YV	002420	19/02/13				

DIJON > KEOLIS-DIJON (réseau **DIVIA**)

Standards							
GX327-H-3p				N° de série commençant par **VJ1PSH001000**			
N°	**Immat.**	**VIN**	**Mise sce**	**N°**	**Immat.**	**VIN**	**Mise sce**
3632	CT-134-BP	03587	23/04/13	**3637**	CT-442-BQ	03594	23/04/13
3633	CT-703-BP	03589	23/04/13	**3638**	CT-301-BQ	03595	23/04/13
3634	CT-486-BP	03590	23/04/13	**3639**	CT-573-BQ	03597	23/04/13
3635	CT-867-BP	03591	23/04/13	**3640**	CT-737-BQ	03600	23/04/13
3636	CT-991-BP	03592	23/04/13	**3641**	CT-867-BQ	03604	23/04/13
Articulés							
GX427-H-3p				N° de série commençant par **VJ1PUH001000**			
2429	CS-045-EP	03566	27/03/13	**2446**	CT-191-ZQ	03617	23/05/13
2430	CS-154-EP	03568	27/03/13	**2447**	CT-358-ZQ	03619	23/05/13
2431	CT-390-BR	03570	23/04/13	**2448**	CT-501-ZQ	03621	23/05/13
2432	CT-254-BR	03571	23/04/13	**2449**	CT-618-ZQ	03623	23/05/13
2433	CT-543-BR	03577	23/04/13	**2450**	CT-269-ZR	03626	23/05/13
2434	CT-695-BR	03580	23/04/13	**2451**	CT-411-ZR	03631	23/05/13
2435	CT-848-BR	03582	23/04/13	**2452**	CV-331-QM	03632	10/06/13
2436	CT-952-BR	03585	23/04/13	**2453**	CV-422-QM	03635	10/06/13
2437	CT-087-BS	03588	23/04/13	**2454**	CV-486-QM	03638	10/06/13
2438	CT-246-BS	03593	23/04/13	**2455**	CV-565-QM	03640	10/06/13
2439	CT-401-BS	03596	23/04/13	**2456**	CV-632-QM	03642	10/06/13
2440	CT-530-BS	03599	23/04/13	**2457**	CV-697-QM	03646	10/06/13
2441	CT-668-BS	03602	23/04/13	**2458**	CV-788-QM	03650	10/06/13
2442	CT-388-ZP	03603	23/05/13	**2459**	CV-874-QM	03654	10/06/13
2443	CT-591-ZP	03606	23/05/13	**2460**	CV-247-QM	03655	10/06/13
2444	CT-805-ZP	03611	23/05/13	**2461**	CV-173-QM	03656	10/06/13
2445	CT-967-ZP	03614	23/05/13				

LES SABLES D'OLONNE > HERVOUËT (réseau **OLEANE**)

Minibus							
Sprinter City-77				N° de série commençant par **WDB9061551N**			
N°	**Immat.**	**VIN**	**Mise sce**	**N°**	**Immat.**	**VIN**	**Mise sce**
770.01	CW-220-HQ	529908	27/06/13	**770.03**	CP-076-HK	527018	27/12/12
770.02	CW-210-HQ	531304	27/06/13	**770.04**	CW-199-LQ	539448	01/07/13
Midibus							
GX127-E5				N° de série commençant par **VJ1GX586H7C**			
N°	**Immat.**	**VIN**	**Mise sce**	**N°**	**Immat.**	**VIN**	**Mise sce**
127.01	CW-992-HR	002458	27/06/13	**127.04**	CW-343-HS	002461	27/06/13
127.02	CW-135-HS	002459	27/06/13	**127.05**	CW-463-HS	002462	27/06/13
127.03	CW-236-HS	002460	27/06/13				

LYON > KEOLIS-LYON (réseau **TCL**)

Standards							
Citelis-12-H-3p				N° de série commençant par **VNEPSH001003**			
N°	**Immat.**	**VIN**	**Mise sce**	**N°**	**Immat.**	**VIN**	**Mise sce**
2351	CW-867-JB	05492	28/06/13	**2352**	CW-074-JC	05542	28/06/13
Volvo 7900-H-3p				N° de série commençant par **YV3T1R92**			
2353	CW-913-FZ	7D1161711	26/06/13	**2354**	CW-057-GA	9D1161712	26/06/13

MELUN > TRANSDEV-MELUN (réseau **MELIBUS**)

Standards							
Citaro-2p				N° de série commençant par **WEB628083106**			
N°	**Immat.**	**VIN**	**Mise sce**	**N°**	**Immat.**	**VIN**	**Mise sce**
71056	CV-815-TH	04724	13/06/13	**71058**	CV-825-TH	04726	13/06/13
71057	CV-820-TH	04725	13/06/13				

METZ > TAMM (réseau **LE MET**)

Midibus							
GX127				N° de série commençant par **VJ1GX586H7C**			
N°	**Immat.**	**VIN**	**Mise sce**	**N°**	**Immat.**	**VIN**	**Mise sce**
1391	CS-229-MK	002449	06/2013	**1393**	CS-887-MK	002451	06/2013
1392	CS-591-MK	002450	06/2013	**1394**	CS-124-MK	002452	06/2013

METZ > TAMM (réseau **LE MET**) - *suite*

Standards							
Citaro-C2-2p				N° de série commençant par **WEB628052106**			
1331	CT-811-WQ	04538	06/2013	**1334**	CT-818-WQ	04542	06/2013
1332	CT-863-WQ	04539	06/2013	**1335**	CT-844-WQ	04561	06/2013
1333	CT-867-WQ	04540	06/2013				
Articulés							
Citaro-G-C2-3p				N° de série commençant par **WEB628231106**			
1351	CT-822-WQ	04543	06/2013	**1355**	CT-852-WQ	04547	06/2013
1352	CT-831-WQ	04544	06/2013	**1356**	CT-824-WQ	04548	06/2013
1353	CT-814-WQ	04545	06/2013	**1357**	CT-839-WQ	04559	06/2013
1354	CT-870-WQ	04546	06/2013	**1358**	CT-857-WQ	04560	06/2013

MULHOUSE > SOLEA (source Alain Masson)

Standards							
GX327-3p				N° de série commençant par **VJ1PS09D1000**			
N°	**Immat.**	**VIN**	**Mise sce**	**N°**	**Immat.**	**VIN**	**Mise sce**
345	CS-910-ZX	03503	19/04/13	**352**	CW-482-EQ	03574	25/06/13
346	CS-875-ZX	03510	19/04/13	**353**	CW-427-EQ	03575	25/06/13
347	CS-819-ZX	03500	19/04/13	**354**	CW-458-EQ	03576	25/06/13
348	CS-843-ZX	03507	19/04/13	**355**	CW-345-EQ	03583	25/06/13
349	CW-296-EQ	03569	25/06/13	**356**	CW-371-EQ	03578	25/06/13
350	CW-517-EQ	03572	25/06/13	**357**	CW-403-EQ	03579	25/07/13
351	CW-539-EQ	03573	25/06/13				

NEVERS > KEOLIS NEVERS (réseau **TANEO**)

Minibus							
Dietrich City-21				N° de série commençant par **ZFA250000022**			
N°	**Immat.**	**VIN**	**Mise sce**	**N°**	**Immat.**	**VIN**	**Mise sce**
43	CT-526-NB	19193	06/05/13	**44**	CT-487-NB	20950	06/05/13

NICE > VEOLIA ALPES-MARITIMES (réseau **LIGNES D'AZUR**)

Midibus							
GX127				N° de série commençant par **VJ1GX586H7C**			
N°	**Immat.**	**VIN**	**Mise sce**	**N°**	**Immat.**	**VIN**	**Mise sce**
828	CV-189-HG	002470	31/05/13	**830**	CV-729-HG	002472	31/05/13
829	CV-497-HG	002471	31/05/13	**831**	CV-994-HG	002473	31/05/13
Standards							
GX327-3p				N° de série commençant par **VJ1PS09D1000**			
826	CV-230-HF	03613	31/05/13	**827**	CV-705-HF	03616	31/05/13

PARIS / CIRCUITS TOURISTIQUES > SELT (réseau **OPEN'TOUR**)

Standards							
Ayats Bravo-City 3 essieux				N° de série commençant par **VS929V736DA**			
N°	**Immat.**	**VIN**	**Mise sce**	**N°**	**Immat.**	**VIN**	**Mise sce**
37	CT-479-TZ	031255	28/06/13	**39**	CT-827-TZ	031257	28/06/13
38	CT-944-TZ	031256	28/06/13				

SAINT-BRIEUC > CARS ROUILLARD (réseau **TUB**)

Standards							
Citelis-12-2p				N° de série commençant par **VNEPS09D1003**			
N°	**Immat.**	**VIN**	**Mise sce**	**N°**	**Immat.**	**VIN**	**Mise sce**
515 *170.0*	BE-486-QD	04423 *ex-RTA Château-Thierry*	06/2013 *13/12/10*	**516** *6250*	CV-125-ZP	01334 *ex-Cambrai*	19/06/13 *19/12/06*

VERSAILLES > KEOLIS VERSAILLES (réseau **PHEBUS**)

Midibus							
GX127-L-E5				N° de série commençant par **VJ1GX586H7L**			
N°	**Immat.**	**VIN**	**Mise sce**	**N°**	**Immat.**	**VIN**	**Mise sce**
353	CW-171-CA	002474	21/06/13	**354**	CW-347-CA	002475	21/06/13
Standards							
Citaro-E5-2p				N° de série commençant par **WEB628083106**			
352	CS-255-XF	04541	17/04/13				

24e Rencontres nationales du transport public

INSCRIVEZ-VOUS DÈS MAINTENANT

BORDEAUX • PARC DES EXPOSITIONS
27-28-29 NOVEMBRE 2013

L'ÉVÉNEMENT MOBILITÉ DE L'ANNÉE 2013



Organisées par

GIE Objectif transport public
Groupement des Autorités Responsables de Transport
GART | UTP
Union des Transports Publics et Ferroviaires

www.rencontres-transport-public.fr

RÉSERVATION DES STANDS : IM RÉGIE

Sabrina Kouider
s.kouider@impub.fr • Tél. : 01 40 24 13 45

Sabrinal Leal
s.leal@impub.fr • Tél. : 01 40 24 04 30

© Photos Bruno Mazodier l'agenceverte

Partenaires institutionnels

Partenaires officiels

Partenaires média

Pôle d'échanges

L'équipe de FPTU

Merci de ne pas oublier que ceux qui font vivre FPTU et* Réseaux Urbains de France *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

Arnaud Bousez
28, rue Berthollet
75005 PARIS
fptu@fptu.fr

Administrateurs

Jean-Pierre Amphoux
Pierre Colin
Olivier Delestrade
Didier Frugier
Thierry Garel
Patrick Kirstetter

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

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

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

Plusieurs bonnes nouvelles sont venues nuancer l'avenir assez incertain du projet de futur musée.

Tout d'abord, le SC10RA n°3957 a passé avec succès les épreuves du contrôle technique. Ce véhicule rejoint donc la flotte de véhicules en activité dédiés aux sorties, affrètements spéciaux ou tournages de films. Il permet d'offrir avec les deux autres SC10 (U et R) une gamme de véhicules historiquement plus récents afin de ravir les générations plus jeunes. Par ailleurs, le 9 juillet, un nouveau taxi Renault G7 est arrivé à Chelles. Ce véhicule de type KZ11 et dérivé des Vivaquatre de Renault a été acquis pour permettre la restauration du modèle actuellement dans la collection. Et pour finir, la motrice de métro Sprague qui avait déjà été prêtée pour les Journées du Patrimoine de 2011 sera de nouveau à Chelles pour l'édition de 2013.

Avec une vie associative dynamique et beaucoup de projets, le climat pourrait donc être excellent si le futur musée ne semblait échapper à l'association. Depuis la mise en cause du parcours de visite établi sans concertation, aucune avancée sur ce point n'a été effectuée, le chargé de projet refusant toute négociation sur ce sujet. Le statut des collections reste au cœur des négociations et dépend largement de la place de l'AMTUIR dans la structure de portage du futur musée. Les quelques bénévoles qui négocient sans relâche avec les futurs gestionnaires méritent d'être salués et encouragés, leur dévouement étant vital pour l'avenir de la collection et le projet porté par l'AMTUIR depuis sa création.

Le bulletin de l'AMTUIR

Sommaire de « la Ligne du Musée » n°305 (septembre/octobre 2013)

AMTUIR EN MARCHE

EN DIRECT DE L'ATELIER L'activité de l'atelier en continu, la rénovation du TN4F 3073 (suite)

MEMOIRE DES TRANSPORTS Une ligne, une histoire : Paris, la ligne 48

AMTUIR sur Internet : www.amtuir.org

Bus Parisiens

Dans ***RU***110, en relatant (p.37) les mouvements de matériel de l'AMTUIR, nous avons attribué à l'association *Bus Parisiens* le second PGR cédé par nos amis chellois. C'est en fait l'association *Sauvabus* qui a récupéré le PGR n°2900 ex-RATP, puis ex-Sens.

La collection de Bus parisiens est actuellement constituée de 6 véhicules :

- SC10-UO ex-RATP n°9157, puis ex-Rouxmesnil-Bouteilles,
- SC10-L ex-STDE Dunkerque n°144,

- SC10-R ex-RATP n°3860, puis ex-Crépy-en-Valois,
- SC10-RA ex-RATP n°3978 (cédé par l'AMTUIR),
- PR180-MIPS ex-DK'Bus-Marine Dunkerque n°605,
- PR100-2 ex-RATP n°4172, puis ex-TUL Laval n°908.

ASPTUIT

La collection toulousaine a accueilli cet été un nouveau véhicule. Il s'agit du PR100-2 ex-Vichy n°234 (VF6PS08A1PX103929, 1ere mise en service le 14/01/93) qui avait été racheté par Keolis Touraine qui l'engageait sur le réseau de Châteauroux. Le 10 juillet dernier, après 483 km de route, nos amis arrivaient à Toulouse avec leur nouveau protégé en provenance de Loches où le véhicule était stationné dans une filiale de Keolis Touraine.



Le PR100-2 ex-Vichy lors de la traversée de Souillac
© *Michaël DIETRICH, le 10 juillet 2013*

COPEF

Le destin de l'ancienne motrice viennoise préservée par le COPEF, hébergée un temps au dépôt des tramways RATP d'Issy-les-Moulineaux et devenue indésirable à Paris, était préoccupant. Grâce en particulier à Sylvain Zalkind, ce tramway a trouvé une terre d'accueil en l'occurrence le dépôt SEMITAG de Gières des tramways grenoblois.



Arrivée de l'ex-motrice viennoise n°4098 au dépôt SEMITAG de Gières, le 18 juillet 2013
© *Jean-Marie GUETAT*

Omnibus Nantes

Durant l'été 2012, l'association nantaise avait acquis son second véhicule-musée : le Renault PR 100-2 n°9171. Mis en service chez le transporteur affrété CTA en 1993, ce bus avait été retiré du service commercial en 2012 suite à une avarie importante au niveau de la pompe à injection.

Grâce à la participation active des adhérents, les solutions de remise en état ont été diligentées et le bus a brillamment repris du service à des fins associatives au début du mois d'octobre dernier. La rénovation intérieure et extérieure a pu être réalisée. Le bus a revêtu les girouettes à film d'origine et l'ancienne livrée TAN qu'il arborait jadis. Les deux premières sorties associatives pour 2013 ont été réalisées avec le PR100-2 : la première le 24 mars, la seconde le 26 Mai.



Le PR100-2 n°9171 en service sur le renfort 91 à Bellevue, le 7 avril 2011
© *David LE PAUTREMAT*



Le PR100-2 n°9171 après rénovation, le 5 mai 2013
© *David LE PAUTREMAT*



Le Puy-en-Velay : le Lion's City n°R13, rue P. Farigoule

© *Jérôme GIMEL, octobre 2011*



Les Sables-d'Olonne : le GX127 n°12701, promenade Georges Godet

© *Pierre-Marie VAINEAU, juillet 2013*



Concarneau : le Citaro-C2 n°48, le 2 août 2013 à l'arrêt Jaurès

© *Sandrine MEYER*



Metz : le Citaro-G-C2 n°1356

© *Erwan LE MAT, le 18 juin 2013*



A la gare de Garges-Sarcelles, un Citaro des CIF sur la ligne 95-02

© *Olivier MEYER, le 3 août 2013*

Grand format



Toulouse : sur la ligne T1, à la station Arènes Romaines, l'œuvre « Le Locataire » de Gloria Friedmann

© *François DROISY, le 27 mai 2013*



Le PR100-2 n°9171, ex-CTA, préservé par l'association Omnibus Nantes et qui vient sortir de restauration

© *David LE PAUTREMAT, le 5 mai 2013*