

Réseaux Urbains



Dossier

Le Paladin



Événement

RATP : le T6 prolongé

Découvertes

Les Skibus de Haute-Savoie



France Passion des
Transports Urbains



Chamonix - Le Citaro-C2 n°46 place du Mont-Blanc sur la ligne 1 en direction des Praz / Flégère (mars 2016)

© Jérôme GIMEL



Vélizy – Le Citaro-C2 n°708 de Keolis-Vélizy sur la ligne 34, descendant vers Chaville avec une publicité pour le prolongement du T6

© Christophe DECAUX, 28 mai 2016

4	Éditorial
5	Événement
	RATP : l'ouverture du second tronçon du T6
10	Dossier
	Le Paladin
22	60 jours
	Toute l'actualité des transports urbains
	Infrastructures
	<i>Retrouvez cette rubrique dans une de nos prochaines éditions</i>
	Technique
	<i>Retrouvez cette rubrique dans une de nos prochaines éditions</i>
49	Parcs
	Les listes de véhicules des réseaux français

55	Pôle d'échanges
	Toute l'information associative
	Rétro
	<i>Retrouvez cette rubrique dans une de nos prochaines éditions</i>
57	Découvertes
	Les réseaux Skibus de Haute-Savoie
63	Passé... Présent
	Villes et transports collectifs... à travers les décennies

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.

Photos de couverture

Le Paladin – Le Citaro n°593 devant l'Hôtel de Ville de Wissous

© J. OLIVIER, 13 août 2007

Vélizy – Avant d'entrer dans le tunnel, la rame n°607 croise la n°611

© Christophe DECAUX, 28 mai 2016



France Passion des
Transports Urbains

Qu'est-ce que FPTU ?

France Passion des Transports Urbains (FPTU), association à but non lucratif de type loi de 1901, a été fondée le 6 janvier 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 bimestriel.

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, liste de véhicules de transport, etc.) sont également gérées par des membres de l'association, et constituent en quelque sorte son « patrimoine ».

Cotisation

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 pas 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 2016 – Union Européenne et Suisse (autres pays : nous consulter) :

- **Particuliers :** magazine digital (PDF) : 15,00 € / magazine classique et digital : 55,00 €
- **Entreprises :** magazine classique et digital : 70,00 €

Contacter FPTU



FPTU - c/o Thierry GAREL – 5, rue Charles Lecocq – 75015 PARIS



fptu@fptu.fr



<https://twitter.com/assoFPTU>



<https://www.facebook.com/francepassiontransportsurbains>

Site Internet : www.fptu.fr

Pour tout savoir sur FPTU et son magazine *Réseaux Urbains de France*, rendez-vous sur notre site Internet. 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 complet et régulièrement actualisé de liens vers des sites Internet consacrés aux transports urbains (constructeurs, exploitants, amateurs, etc.) ;
- Un formulaire de contact et un lien vers le site HelloAsso permettant d'adhérer en ligne.

Association déclarée sous le n°W912003300 en préfecture de Police de Paris (75)

Domiciliation bancaire : Crédit Mutuel – CCM Sainte-Thérèse – 44100 NANTES

IBAN : FR76-1027-8361-9600-0115-3460-111 - BIC : CMCIFR2A

fptu



Par Benjamin WEYER

Il n'était pas prévu que je signe cet éditorial. Et ce n'est pas sans une pensée amicale à celui que je remplace au pied levé que je prends la « plume » en ce 16 septembre 2016. Nul d'entre nous n'est hélas à l'abri des aléas de la vie.

D'ici 2 semaines si tout va bien, ce 130^{ème} numéro de Réseaux-Urbains sera devant vos yeux, marquant la fin d'un nouveau marathon de plus de 2 mois pour aboutir à ce résultat.

On ne le répètera jamais assez, éditer un tel magazine de façon totalement bénévole relève d'un défi permanent. La concentration des tâches sur un (trop) faible nombre d'intervenants fait partie des sujets de préoccupation de bien des structures associatives.

Pour FPTU, le vieillissement constant des effectifs et l'absence de relève sur des postes-clés viennent assombrir l'avenir de l'association. On peut certes toujours se contenter d'une vision « à court terme » : le fameux « jusqu'ici tout va bien » a encore de beaux jours devant lui, d'autant que tout dans la société actuelle nous pousse vers le « plaisir immédiat » et le gain facile.

Pourtant, sans vision de long terme, que pourrions-nous construire de durable ? Cette question vaut autant pour nos vies personnelles, que pour nos associations ou le système politique. Chacun de nous à un rôle à jouer, une pierre à apporter à l'édifice. Dans une association comme FPTU, la notion de transmission de la connaissance apparaît fondamentale. Transmettre, c'est faire grandir l'autre mais aussi prendre conscience que le savoir que l'on a pu accumuler disparaîtra purement et simplement si personne ne peut en profiter par la suite.

Réseaux-Urbains, à sa façon, participe à cet échange des savoirs et à la capitalisation de la connaissance, à l'opposé d'Internet où les nouveautés et scoops se succèdent continuellement : le « présent permanent » en quelque sorte, sans futur, ni passé...

Le calendrier FPTU

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

- **30 septembre 2016** : date limite d'envoi des contributions pour le n°131 (Novembre/Décembre) de *Réseaux-Urbains*.
- **Du 30 septembre au 2 octobre 2016** : Assemblée Générale de FPTU à Strasbourg.
- **Novembre 2016** : parution du n°131 (Novembre/Décembre) de *Réseaux-Urbains*.
- **25 novembre 2016** : date limite d'envoi des contributions pour le n°132 (Janvier/Février 2017) de *Réseaux-Urbains*.

Anciens numéros de Réseaux Urbains

Dans la limite des stocks disponibles (très faibles), nous pouvons également distribuer « Réseaux Urbains de France » à l'unité. 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

Réseaux Urbains

Direction

- **Directeur de la Publication** : Thierry GAREL
- **Responsable éditorial** : Patrick KIRSTETTER

Réalisation

- **Maquette** : Christophe DECAUX
- **Graphisme** : Benjamin WEYER
- **Iconographie** : David LE PAUTREMAT
Philippe MESNIGÉ
- **Base photographique** : Pierre COLIN
- **Révision** : Jean CAPOLINI
Boris DESHAYES
Kevin LEMOING
- **Cartographie** : Sylvain BLANCHARD
- **Vérification du Bon à Tirer** : Patrick ROSTOUCHER
- **Impression et routage** : Société REPROGRAPHIC – Metz (57)
- **Gestion des stocks** : Claude DRUON

Rédaction

- **60 jours, Parcs, Pôle d'Échanges** : Patrick KIRSTETTER
Assisté par Nicolas CAPON
- **Passé... Présent** : Pierre COLIN
- **Autres rubriques** : Parution à l'initiative des adhérents

Contributeurs

Ont contribué à cette édition :

- | | |
|-----------------------|----------------------|
| Sylvain BLANCHARD | Claude JAUSSIOMME |
| Frédéric BOLLE | Pierre-Joris JEHENNE |
| Jérôme BONATO | Patrick KIRSTETTER |
| Jean-Michel BOUTILLEZ | Gilles LENHARD |
| Bruno CANIVET | Henri MARTIN |
| Nicolas CAPON | Alain MASSON |
| Olivier CARRÉ | Philippe MESNIGÉ |
| Nicolas CHEMINOT | Olivier MEYER |
| Pierre COLIN | Sandrine MEYER |
| Clive D'EATH | Antony MEYRUEIS |
| Christophe DECAUX | Alain ROGER |
| Michaël DIETRICH | Patrick ROSTOUCHER |
| François DROISY | Pierre-Marie VAINEAU |
| Judicaël ESMIEU | Benjamin WEYER |
| Thierry GAREL | |

Participer à Réseaux Urbains

- **Envoyer un article ou des informations**
Patrick KIRSTETTER - 6, rue Paul Belmondo - 93160 NOISY-LE-GRAND
infos-ru@fptu.fr
- **Envoyer des photographies**
photos-ru@fptu.fr et infos-ru@fptu.fr

Il est impératif d'indiquer l'auteur, le lieu (ville, réseau,...) et la date de prise de vue dans le nom du fichier.



Vélizy – La rame n°624 dans la rue Marcel-Sembat se dirigeant vers Viroflay, le 28 mai 2016

© Christophe DECAUX

RATP : l'ouverture du second tronçon du T6



Vélizy – la rame n°624 à la sortie du tunnel de Viroflay en direction de Châtillon, le 28 mai 2016

© Christophe DECAUX

Le 28 mai dernier, la ligne **T6** francilienne a été prolongée de Vélizy (Robert-Wagner) à Viroflay-Rive-Gauche et Viroflay-Rive-Droite, via une longue section en tunnel. Retour en images sur ce prolongement, avec notamment la découverte des deux stations souterraines à l'architecture monumentale, œuvre de l'architecte Pierre Schall (Atelier Schall).



Châtillon – La rame n°613 prête au départ vers Viroflay
© Christophe DECAUX, 28 mai 2016

L'ancien terminus Robert-Wagner



Vélizy – La rame n°624 arrivant à Vélizy-2 en direction de Châtillon
© Christophe DECAUX, 28 mai 2016



Vélizy – La rame n°624 quittant Vélizy-2 en direction de Châtillon
© Christophe DECAUX, 28 mai 2016

Après avoir longé Vélizy depuis le centre commercial Vélizy 2, la ligne T6 effectuait son terminus provisoire avenue Robert-Wagner dans une station éponyme.



Vélizy – La rame n°626 traverse le rond-point entre l'avenue Robert-Wagner et la rue Marcel-Sembat
© Christophe DECAUX, 28 mai 2016

Le prolongement jusqu'à Vélizy, nécessitant la construction d'un tunnel et deux stations souterraines, a été mis en service lors d'une seconde phase le samedi 28 mai dernier.



Vélizy – la rame n°602 rue Marcel-Sembat en direction de Viroflay
© Christophe DECAUX, 28 mai 2016



Vélizy – La rame n°617 entrant en station Robert-Wagner vers Châtillon
© Christophe DECAUX, 28 mai 2016

L'amorce du prolongement était déjà réalisée sur la rue Marcel-Sembat et servait pour les manœuvres de rebroussement. Une situation peu pratique, les véhicules devant d'abord traverser un rond-point avant de rejoindre un appareil de voie relativement éloigné pour réaliser la manœuvre.



Vélizy – La rame n°613 quitte la rue Marcel-Sembat et s'engage dans la descente vers le tunnel de Vélizy/Viroflay
© Christophe DECAUX, 28 mai 2016

Descente vers Viroflay



Vélizy – La rame n°607 dans la descente vers le tunnel
© Christophe DECAUX, 28 mai 2016



Vélizy – La rame n°601 sortant du tunnel de Viroflay vers Châtillon
© Christophe DECAUX, 28 mai 2016

À l'extrémité de la rue Marcel-Sembat, la ligne amorce sa descente depuis le plateau de Vélizy vers Chaville et Viroflay à travers la forêt domaniale de Meudon.

La plateforme du T6 est encastrée entre la rue de Dietzenbach et l'avenue de Harlow. Elle aborde une large courbe afin de se mettre dans l'axe du tunnel de Viroflay, dont l'ouverture se trouve sous la rue de Dietzenbach.

Viroflay–Rive Gauche



Viroflay – Vue d'ensemble de la station Viroflay-Rive-Gauche
© Christophe DECAUX, 28 mai 2016



Viroflay – Entrée d'une rame en provenance de Viroflay-Rive-Droite dans la station Viroflay-Rive-Gauche
© Christophe DECAUX, 28 mai 2016

Première station rencontrée après avoir quitté Vélizy et emprunté une majeure partie du tunnel, la station impressionne, tant par les volumes que par l'architecture générale. On est à mi-chemin entre la station *Gare-Centrale* de Strasbourg, sur les lignes A et D du tramway, et *Bibliothèque-François-Mitterrand* de la ligne 14 du métro parisien.

Les parois basses sont recouvertes de vitres qui supportent la signalétique. Si le béton bénéficie d'une large place, le bois est également présent et apporte une touche plus chaleureuse.

La station est organisée sur plusieurs niveaux de mezzanines qui orientent les cheminements des voyageurs entre l'extérieur et les quais.

L'accessibilité fait évidemment partie intégrante de la station : présence d'escaliers mécaniques pour remonter des quais, et d'ascenseurs permettant un parcours entre les quais et la voirie.



Borne d'information et plaque de nom de station à Viroflay Rive-Gauche
© Christophe DECAUX, 28 mai 2016

Le T6 marque sa présence en surface par des mâts arborant le logo tramway.

Viroflay-Rive Droite

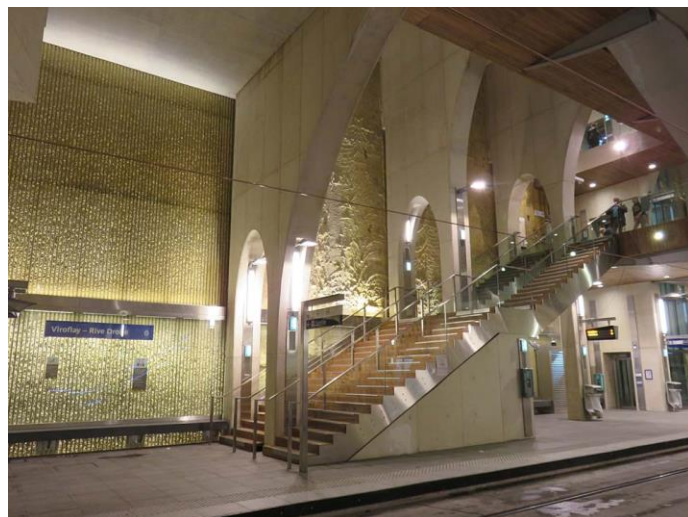


Viroflay - La rame n°602 se présentant au quai départ du terminus Viroflay-Rive-Droite
© Christophe DECAUX, 28 mai 2016

La station terminus ressemble comme une sœur jumelle à sa voisine. L'architecture est identique, et le voyageur distrait a tout intérêt à vérifier le nom de la station avant de descendre...

Pour rejoindre la sortie, là encore escaliers fixe et mécanique se côtoient. À noter qu'aucun agent de station n'est présent, contrairement au métro. Toutefois, des bornes « Point contact », réparties en plusieurs endroits, permettent d'entrer en liaison avec du personnel d'exploitation.

L'information des voyageurs est assurée par plusieurs écrans IMAGE indiquant les temps d'attente des prochains départs et relayant les éventuelles perturbations.



Viroflay - Escaliers de la station Viroflay-Rive-Droite
© Christophe DECAUX, 28 mai 2016

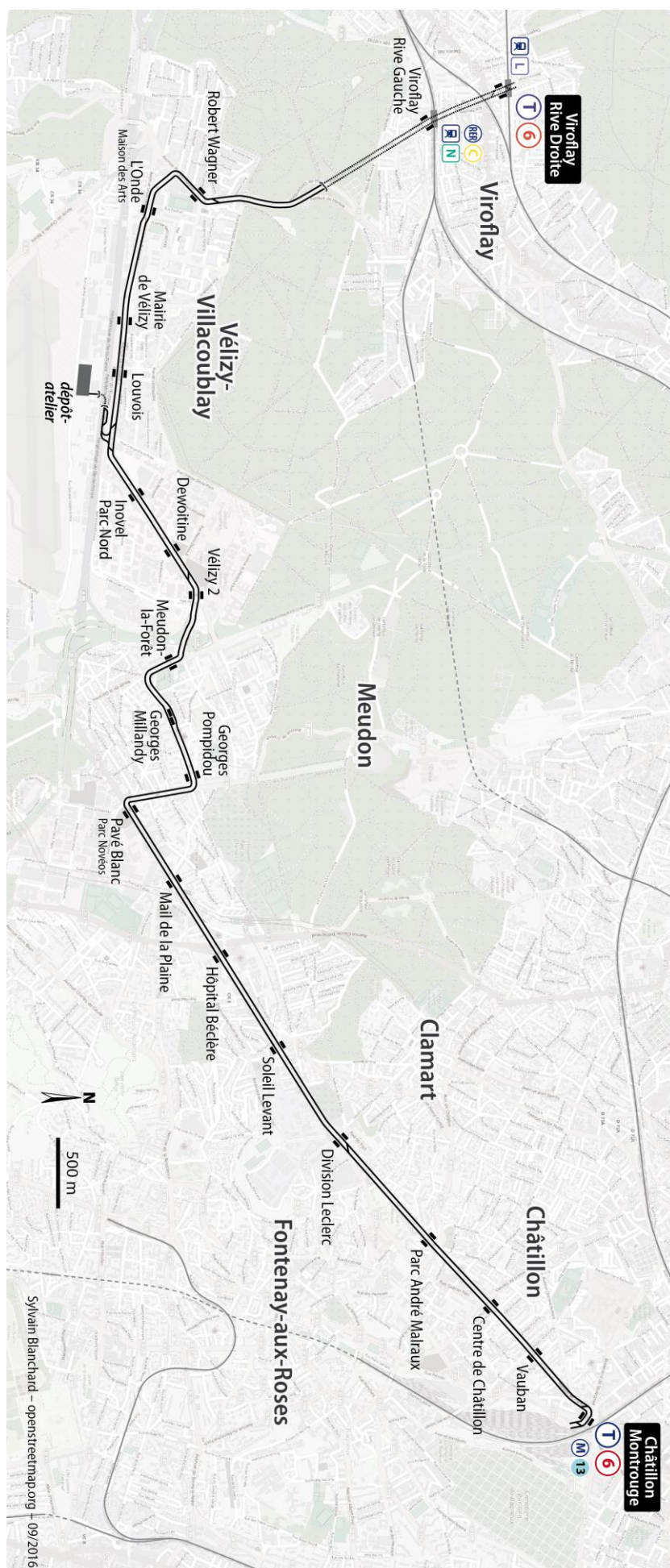
Les arches de différentes hauteurs guident également les cheminements des voyageurs le long des escaliers.



Viroflay - La rame n°602 dans le tiroir d'arrière-gare du terminus Viroflay-Rive-Droite
© Christophe DECAUX, 28 mai 2016



Viroflay - Vue du tunnel vers Châtillon depuis la station Viroflay Rive-Droite
© Christophe DECAUX, 28 mai 2016



PAR **BENJAMIN WEYER**, AVEC LA PARTICIPATION DE **NICOLAS CAPON** ET **BRUNO DUBOIS**



Les S215SL n°568 et 573 à la gare d'Antony en mars 1991

© Bruno DUBOIS

Le Paladin



Le GX337 n°672 à la gare d'Antony le 19 juillet 2016

© Damien LABOURIER

Constitué en 1991 sous l'impulsion de la municipalité d'Antony (92) associée pour la circonstance à sa voisine Wissous (91), le réseau du Paladin irrigue 7 communes représentant 182.477 habitants (Antony, Bourg-la-Reine, Châtenay-Malabry, le Plessis-Robinson, Sceaux, Verrières-le-Buisson, et Wissous).

Au cœur de ce réseau, la ville d'Antony, située à une dizaine de kilomètres au plein sud de Paris, doit son nom à un riche propriétaire romain, Antonius. Son domaine s'étendait en bordure de la voie qui, depuis Paris (qui s'appelait alors Lutèce), longeait les bords de la Bièvre pour la traverser au Pont-aux-Ânes (rue Prosper-Legouté) et filer ensuite par le plateau vers Orléans. À la fin de la guerre de Cent Ans, Antony ne compte qu'une centaine d'habitants. Le véritable développement de la ville s'amorce lors de la construction de la nouvelle route de Paris à Orléans (future Nationale 20) par François 1^{er}. On exploite le gypse, et au 18^{ème} siècle est créée la Manufacture royale de cire. La commune d'Antony reste toutefois faiblement urbanisée, et ne compte alors qu'un millier d'habitants.

L'arrivée de la ligne ferroviaire dite « de Sceaux » en 1854 va transformer le village. Des Parisiens à la recherche de terrains moins chers que dans la capitale s'installent peu à peu. Une vague de constructions va conduire à une croissance importante de la population entre les deux guerres, passant de 4.000 à 20.000 habitants. La modernisation radicale de la ligne de Sceaux, reprise par la CMP (Compagnie du Métropolitain de Paris) en 1932 puis électrifiée et équipée de rames automotrices performantes en 1938, va venir amplifier cette tendance. Au début des années 1960, Antony accueillera une partie des rapatriés d'Algérie, pour lesquels de « grands ensembles » sont édifiés ; le nombre d'habitants connaît ainsi un nouveau bond, grimant de 25.000 à 55.000 habitants entre 1955 et 1965. La ville, devenue en 1968 sous-préfecture du nouveau département des Hauts-de-Seine, comptait en 2013 pas moins de 61.727 administrés.

→ Historique

Les années 1970 : premiers services urbains

Alors que la Ville d'Antony achève peu à peu son important développement, les habitants de certains quartiers se plaignent régulièrement de difficultés de déplacement entre divers pôles d'activités un peu excentrés.

La desserte existante par les transports en commun s'avère pourtant riche. La ligne de Sceaux, qui se prépare à devenir la future ligne B du RER, dessert 5 gares implantées sur le territoire communal, selon un axe nord / sud : *Parc-de-Sceaux, La Croix-de-Berny, Antony, Fontaine-Michalon et Les Bacconnets*. À cela viennent s'ajouter 6 lignes de bus RATP, dont deux radiales (197, 297), trois lignes de rocade (179, 196, 396) et une ligne de rabattement entre Les Bacconnets et Massy-Palaiseau (119). N'oublions pas non plus les différentes lignes de transporteurs privés affiliés à l'APTR (Association Professionnelle des Transporteurs Routiers d'Île-de-France), circulant sur la RN 20 entre la grande banlieue sud et Paris (Porte d'Orléans ou Denfert-Rochereau), mais où tout trafic local est interdit (Daniel Meyer 55-01, SETRA 40-03, CEA-Uniroute 10-07 et 10-11).

Pour répondre à un besoin de desserte plus fine, en dehors des grands axes de circulation et sans nécessité de

correspondances pour certains trajets intra-muros, la municipalité va étudier en début d'année 1973 l'itinéraire de deux circuits de minibus, réalisant en 20 km le tour complet de la commune sous forme de boucles à sens inversé, au départ de la gare des Bacconnets. Les principaux points d'intérêt doivent être desservis : le CES Pajeaud, le cimetière, la mairie, la sous-préfecture, le CES La Fontaine, le Lycée, la Zone Industrielle et le CES des Rabats.

La société des Cars de Villebon, fondée en 1971 et qui exploite une ligne Orsay / Massy / Paris (indicée 09-02, reprise aux Cars Charpentier) ainsi qu'un service de navettes à Massy entre la gare et le Grand-Ensemble (ligne 09-01 créée en 1972), est alors sollicitée. Celle-ci avait déjà tenté, en fin d'année 1972, de mettre en route une liaison entre la gare des Bacconnets et la toute nouvelle Zone Industrielle d'Antony (ZAIDA) au sud-est de la ville. Hélas cette desserte, aux risques et périls du transporteur, n'avait pas atteint la rentabilité souhaitée. De fait, la négociation entre les deux parties débouchera sur la proposition d'un contrat avec garantie de recettes pour le nouveau service urbain.

Après quelques difficultés avec la RATP, qui voit d'un mauvais œil la création d'un service pouvant concurrencer partiellement ses lignes en place, le Syndicat des Transports Parisiens (STP, ancêtre de l'actuel STIF) autorise la création de la desserte au cours du mois d'octobre 1973. L'inauguration, initialement envisagée le 13 septembre, est finalement fixée au 1^{er} décembre, avec l'acquisition prévue par les Cars de Villebon de 4 minibus de 20 places aux couleurs de la ville d'Antony (bleu et rouge). Sur chacun des deux circuits, un départ doit être effectué toutes les 30 minutes de 7h00 à 20h00 du lundi au samedi, ainsi que le dimanche matin de 9h00 à 12h00 pour la desserte du marché.

Malheureusement, les Cars de Villebon vont rencontrer des difficultés pour se procurer les véhicules souhaités, si bien que le contrat sera dénoncé par la municipalité. La recherche d'un nouvel exploitant va déboucher dès la fin du mois de décembre. Les Cars Fenouillet-Bridet, dont le dépôt est localisé au 25 avenue Paul Doumer à Arcueil, vont rapidement se montrer intéressés. Exerçant des prestations historiquement tournées vers le tourisme, ils disposent néanmoins d'une expérience de services réguliers, suite à la reprise début 1973 de l'entreprise Connan basée à Igny (91). Deux lignes régulières sont ainsi exploitées : Vauhallan / Igny / Massy-Palaiseau (20-01) et Vauhallan / Vélizy / Pont-de-Sèvres (58-01, en pool avec les Cars Sylvestre des Loges-en-Josas).



Un Heuliez Cherokee sur base Berliet Dauphin PK380 des Cars d'Orsay
© Archives municipales d'Antony, 1977

Malgré tout, le directeur de l'entreprise, Michel Bridet, hésite à se lancer sur une desserte purement urbaine. Il demande alors l'assistance de son confrère des Cars d'Orsay, René Robinet. Les deux hommes se connaissent bien et s'estiment mutuellement, ce qui permet la création d'une société commune, la SACOFB (Société Anonyme des Cars d'Orsay et Fenouillet-Bridet). Néanmoins, un délai de 3 mois s'avère nécessaire pour la livraison des 4 minibus... Pour ne pas trop décevoir ses administrés, le Maire d'Antony décide de faire appel aux Autocars Estournet, plutôt spécialisés dans les activités touristiques et dont le siège est situé à Saint-Mandé (94) et les garages à Montreuil (93), pour démarrer provisoirement l'exploitation. Leur prestation durera jusqu'à la fin du mois de mars. Dès le 1^{er} avril, la SACOFB entre en action sur les deux circuits. Les Cars d'Orsay comme les Cars Bridet engagent chacun deux minibus Heuliez Cherokee (21 places assises, 14 debout) sur châssis Berliet, avec le bas de caisse bleu agrémenté d'une bande rouge. Ceux-ci sont numérotés selon les règles en vigueur chez chaque transporteur : série 500 pour les véhicules de lignes régulières pour les Cars Bridet, et numérotation « à la suite », toutes activités confondues, pour les Cars d'Orsay.

Service urbain d'Antony

Lignes en septembre 1975

Lignes	Destinations
60-01	1 : Baconnets / CES Pajeaud / Mairie / Gare / CES La Fontaine / Lycée / ZAIDA / Baconnets
	2 : Baconnets / Fontaine Michalon / Lycée / CES La Fontaine / Mairie / CES Pajeaud / Baconnets

Au cours du premier semestre 1975, alors que la fréquentation hebdomadaire atteint les 3.000 voyageurs, quelques ajustements vont être effectués au regard du bilan de la première année d'exploitation : le service du samedi après-midi, peu utilisé, est supprimé ; le circuit est étendu vers le nord jusqu'au Parc de Sceaux ; et un crochet est réalisé à hauteur de Fontaine-Michalon. En septembre de cette même année, le service urbain reçoit l'indice 60-01 dans le système de numérotation de l'APTR, à l'occasion de la mise en place de la Carte Orange qui va révolutionner l'usage des transports collectifs franciliens. Un renforcement des dessertes sera d'ailleurs opéré en 1976 compte-tenu de la fréquentation croissante, avec un intervalle tombant aux 20 minutes en pointe, nécessitant l'engagement de 2 midibus supplémentaires, des Saviem SC50 achetés par les Cars Bridet, qui ouvrent un nouveau remisage à Wissous, 15 avenue Ampère.

Le 25 septembre 1977, une nouvelle gare dénommée « *Chemin d'Antony* » voit le jour à l'est de la commune, lors de la réouverture aux voyageurs de la Grande Ceinture Stratégique entre *Pont-de-Rungis* et *Massy-Palaiseau*, renforçant ainsi le maillage ferroviaire. Puis, le 8 décembre, la ligne de Sceaux devient la ligne B du RER à la suite de son prolongement jusqu'à *Châtelet-les-Halles*.

Dans le même temps, l'augmentation continue du trafic constaté sur le service urbain conduit les exploitants à acquérir des véhicules de plus grande capacité : 4 Berliet PGR d'occasion ex-RATP viendront ainsi remplacer les premiers minibus entre fin 1977 et début 1978, dont 3 pour les Cars Bridet (n°536 à 538) et 1 pour les Cars d'Orsay. Ceux-ci sont repeints en blanc et orange.

Enfin, le 2 janvier 1979 marque le déménagement du siège des Cars Fenouillet-Bridet vers le nouveau dépôt de Wissous. Simultanément, la dénomination sociale devient « Cars Bridet ».

Les années 1980 : le TUVa

Rompant avec plus de 20 années de réélections successives, l'équipe sortante à la mairie doit céder sa place en mars 1977 à un nouveau conseil municipal. Dans la foulée, une étude est commandée à la RATP sur l'optimisation du réseau, notamment pour mieux desservir le CES La Fontaine au nord et la Zone Industrielle au sud. Un premier rapport sera remis à l'été 1978, suivi d'un examen plus approfondi de plusieurs scénarii de restructuration. Le principal but recherché est alors le raccourcissement des circuits.



Un des Berliet PGR ex-RATP des Cars Bridet, près de la gare d'Antony
© Gilles GAYRAL, 1980

La municipalité va œuvrer durant de longs mois pour que le service urbain d'Antony soit repris par la RATP, afin que le déficit d'exploitation soit supporté par l'État. Hélas ce souhait va tarder à se réaliser, et face aux surcharges et retards, les préconisations de la RATP sont mises en œuvre sans plus attendre à la rentrée 1979. Après un démarrage progressif les 13, 14 et 15 septembre aux heures de pointe du matin et du soir pour accompagner la rentrée scolaire, les nouvelles dessertes sont définitivement établies le 17/09/79. Le service, baptisé TUVa pour « Transports Urbains de la Ville d'Antony » est désormais assuré tous les jours de la semaine de 7h00 à 19h30 ainsi que le samedi matin, à l'aide de 8 véhicules. Aux 4 midibus Berliet PGR existants viennent s'ajouter 4 autres exemplaires identiques, soit 3 aux Cars Bridet (n°540 à 542) et 1 aux Cars d'Orsay (n°111), ainsi que 3 standards Berliet PCMR (n°108 à 110) aux Cars d'Orsay, tous de seconde main (ex-RATP datant de 1968 à 1971) et repeints en orange. Les lignes 1 et 3 sont alors exploitées en PGR par les Cars Bridet, et la ligne 2 en PCMR et PGR par les Cars d'Orsay.

Service urbain d'Antony

Lignes TUVa en septembre 1979

Lignes	Destinations
1	Antony (CES La Fontaine / CES Pajeaud) (desserte nord et ouest de la commune)
2	Antony (Gare / Les Baconnets Gare) (desserte sud-est y compris la Zone Industrielle)
3	Antony (Gare) / Massy-Verrières (Gare) (desserte sud-ouest, sens inversé matin / après-midi)

Les intervalles de passage, de 20 à 30 minutes en pointe, 30 à 45 minutes en creux, tombent à 15 minutes sur la ligne 2. En décembre 1979, une convention est signée entre la ville d'Antony et la RATP, cette dernière reprenant l'exploitation des trois lignes sous le régime de l'affrètement à compter du 1^{er} mars 1980. À cette occasion le réseau d'Antony se voit affecter l'indice 490, commun aux trois circuits (490-1, 490-2 et 490-3).

Les missions de la RATP concernent l'organisation et la surveillance du service (un cadre et un agent de maîtrise), le passage régulier d'une brigade de contrôleurs, le contrôle ponctuel des voitures et l'entretien des points d'arrêt, ainsi que la perception et le contrôle des recettes. La tarification reste spécifique : des billets spéciaux sont vendus au prix de 2 francs, le carnet de 10 tickets étant proposé au prix de 15 francs. La Carte Orange continue à être acceptée. De leur côté, les Cars Bridet et les Cars d'Orsay continuent à fournir autobus (prévus dans la convention de provenir du parc d'occasion de la RATP) et personnel de conduite, mais cette prestation est désormais réalisée via la structure TRANSUNIVOR créée en 1976 sous l'égide de l'APTR entre ces deux transporteurs, la SAVAC, la SETRA et les Cars Sylvestre pour la desserte du plateau universitaire d'Orsay.

L'année 1981 voit la suppression du service sur les lignes 1 et 3 durant les vacances scolaires d'été. À la rentrée suivante, une carte hebdomadaire est proposée au prix de 12,50 francs, donnant droit à 2 voyages par jour pendant 6 jours consécutifs. Puis, le 19 septembre, 3 Renault S105R neufs remplacent les PCMR des Cars d'Orsay, dont la fiabilité n'avait cessé de se dégrader. Il est à noter que la municipalité d'Antony avait alors exigé que les remplaçants soient de marque française... Le 10 décembre, la ligne B du RER atteint Gare du Nord, mais il faudra attendre juin 1983 pour que l'interconnexion nord / sud devienne réalité.



Le S105R n°121 des Cars d'Orsay sur la ligne 2 du TUVA

© Bruno DUBOIS, avril 1988

En septembre 1982, 5 Saviem SC10U ex-RATP datant de 1969 et 1970 remplacent les midibus Berliet PGR à bout de souffle chez les Cars Bridet.



Le SC10U n°552 ex-RATP des Cars Bridet sur la ligne 1 du TUVA

© Bruno DUBOIS, août 1987

Aucun fait notable n'interviendra jusqu'en 1985. Initialement prévu pour le 1^{er} avril, un remaniement des

circuits 2 et 3 sera finalement mis en place le 2 septembre : le circuit n° 2 abandonne le passage par le quartier des Baconnets en contrepartie d'une desserte plus fine de la zone industrielle ; le circuit n° 3 est également étendu jusqu'à l'entrée de ladite zone industrielle.



Le S130S n°146 des Cars d'Orsay sur la ligne 2 du TUVA

© Bruno DUBOIS, avril 1989

Au cours des années 1986 et 1987, la RATP va décider de porter l'âge de la réforme de ses véhicules de 12 à 15 ans. Ceci ne permettra plus au réseau TUVA de recourir à l'utilisation de véhicules d'occasion ex-RATP ; un renouvellement du parc va donc être opéré avec l'arrivée de 5 Renault S53R-022 neufs aux Cars Bridet. Parallèlement les Cars d'Orsay remplacent leurs 3 S105R par des Setra S130S provenant du réseau des Ulis.



Un des S53R-022 (n°556) des Cars Bridet au dépôt des Cars d'Orsay

© Bruno DUBOIS, avril 1988

En 1989, une nouvelle découpe à base de bandes bleu et orange est apposée sur une partie du parc de véhicules.



Le S130S n°145 des Cars d'Orsay sur la ligne 2 du TUVA

© Bruno DUBOIS, octobre 1990

Les autres activités des Cars Bridet

En 1962, M. Michel Bridet, autocariste spécialisé dans les activités touristiques domicilié rue d'Alésia à Paris, fusionne son activité avec celle d'un autre membre de sa famille, M. Jean Fenouillet, situé au Pré-Saint-Gervais, chez qui il avait fait ses premières armes. Le siège de l'entreprise « Fenouillet – Bridet » est alors fixé au 160 rue Pelleport à Paris, avant de rejoindre le 25 avenue Paul Doumer à Arcueil dès 1963, les bureaux et garages étant quant à eux établis au 4 rue Marcel Vigneron également à Arcueil.

Les activités de lignes régulières n'apparaissent qu'en cours d'année 1971, avec la reprise du fonds de commerce de l'entreprise Connan (basée 71 rue Jules Ferry à Gommonvilliers-Igny) qui exploite la ligne Vauhallan / Igny / Massy-Palaiseau (rachetée en 1947 à M. Layeillon) et vient de lancer une ligne Vauhallan / Vélizy. Ces deux lignes prendront les indices 20-01 et 58-01 en cours d'année 1973, la ligne 58-01 étant par ailleurs prolongée au Pont de Sèvres dans le cadre du Groupement des Transporteurs de la Bièvre (GTB, avec les Cars Sylvestre). Des autocars Saviem S53M-303 circulent sur ces deux relations, épaulés par des autobus Setra S130S. Ce constructeur allemand deviendra d'ailleurs dès le début des années 1970 le fournisseur privilégié des Cars Bridet pour l'ensemble des autocars de tourisme.

En octobre 1976, les Cars Bridet participent au lancement du pool « Trans-Univor » desservant le plateau universitaire d'Orsay, à travers la ligne 76-04 qui relie la gare de Massy-Palaiseau à l'École Polytechnique avec deux S53M-303.

En début d'année 1980, le parc des Cars Bridet compte 7 autocars Saviem S53M, 6 midibus Berliet PGR (ex-RATP), 3 autobus Setra S130S et 17 autocars Setra des gammes S100 et S200. Au cours des années suivantes, deux nouvelles implantations seront développées à Grasse d'une part (GTS : services occasionnels et scolaires), et autour des stations de ski des Ménuires et de Val-Thorens d'autre part (ITV : services de navettes).

En 1983, une nouvelle ligne régulière des Cars Bridet voit le jour dans le cadre de Trans-Univor : il s'agit de la ligne 76-07, qui irrigue la ville de Palaiseau entre quartiers nord (Clos du Pileu) et sud (Avenue du 8 mai 1945) en passant par la gare. Cette ligne prendra en mars 1987 l'indice 20-03, la structure Trans-Univor étant peu à peu démantelée.

L'année 1986 voit la reprise de la ligne Vélizy / Vauhallan sous l'indice 20-02, sur laquelle circulent des Renault S53R-022. Fin 1987, cette liaison est prolongée jusqu'à Massy (RER) avec un S53RX-022 supplémentaire. Deux projets de lignes déposés en 1989 (20-04 : Massy-RER / Jouy-HEC et 20-05 : Massy RER / Orly) seront par contre ajournés. Le 10 septembre 1990, une ligne 20-07 est mise en route entre Palaiseau et la gare RER de Massy-Palaiseau, avec un minibus Mercedes O611D Trouillet. En 1991, la ligne 20-01 est apportée à une nouvelle co-entreprise baptisée TIPS (Transport Interurbain du Plateau de Saclay) et devient la 269-04, sur laquelle des Setra S215SL sont engagés.

Le 6 octobre 1997, les Cars Bridet participent avec les Cars d'Orsay et la SAVAC au lancement de la ligne départementale 91-06 reliant Massy-Palaiseau à Saint-Quentin-en-Yvelines, en y engageant un autocar Iliade-TE n°577 sur les six nécessaires.

Une nouvelle étape importante est franchie le 4 janvier 1999 : les Cars Bridet et la RATP restructurent les 3 lignes 20-02, 119 (entre Le Pileu et Massy-RER) et 269-04, fusionnées dans deux nouvelles dessertes baptisées 495 (Massy-Palaiseau / Vélizy 2) et 496 (Massy Palaiseau / Mairie de Vauhallan). Des Agora-S sont alors engagés, dont 6 pour les Cars Bridet (n°578 à 583).

En 2002, deux midibus Mercedes Cito (n°601 et 602) sont engagés sur les lignes 20-03 et 20-07.

Le 2 janvier 2006, suite à l'extension du réseau Paladin, le remisage des Cars Bridet doit faire l'objet d'une désaturation. De ce fait, les lignes 495/496, 20-03, 20-07 et la part de la ligne 91-06 sont transférées aux Cars d'Orsay avec les véhicules associés (Agora-S n°578 à 583, Iliade-TE n°577, Cito n°601 et 602).

Le 1^{er} septembre 2006, les Cars Bridet reprennent la gestion de la ligne entre Orly et Pont-de-Rungis (RER C), précédemment sous la tutelle d'Aéroports de Paris. Le service reste toutefois sous-traité à R'Orly, filiale de Transdev disposant d'un dépôt sur place. Trois véhicules neufs (Citaro-Facelift) n°654 à 656 arriveront début 2007 pour cette relation, qui sera finalement transférée en 2013 au groupe Keolis suite à la perte de nombreux marchés par R'Orly.



Le S53RX n°561 sur la ligne 20-02 à la gare RER de Massy-Palaiseau

© Malcolm CHASE, juillet 1997



L'Agora-S n°578 de la ligne 495 au dépôt de Wissous

© Damien LABOURIER, 10 septembre 2005

Enfin, le 28 août 1989, le circuit n° 3 est prolongé au Parc des Hautes Technologies situé à proximité de la Zone Industrielle, dans la partie limitrophe de Wissous.



Un des S53R-022 des Cars Bridet sur la ligne 1 du TUVA
© Bruno DUBOIS, septembre 1989

1991 : le réseau Paladin

Compte-tenu du développement rapide de leurs Zones d'Activités, les communes d'Antony (92) et de Wissous (91), auxquelles va s'associer pour la circonstance celle de Verrières-le-Buisson (91), lancent en 1989 une étude d'amélioration de leurs dessertes.

Tirant parti des constats de cette étude (offre insuffisante en pointe vers les zones industrielles mais surabondante en heures creuses dans Antony, nécessité d'un meilleur rabattement sur les axes lourds pour Wissous,...), et compte-tenu du manque de ressources de Verrières-le-Buisson, les communes de Wissous et Antony vont décider de créer en juin 1990 un syndicat intercommunal pour la création et la gestion d'un réseau de transport collectif.

Plusieurs exploitants vont ensuite être sollicités en vue d'exploiter un réseau de 3 lignes se substituant au TUVA, avec pour origine commune la gare centrale d'Antony et extension pour l'une d'entre elles à Wissous. Après comparaison des devis, les Cars Bridet seront retenus par le nouveau Syndicat Intercommunal pour exploiter seuls cet ensemble.

La date de lancement, après instruction par le STP, va être fixée au 4 mars 1991. Le projet initial sera amendé entre-temps avec l'ajout in-extremis d'une ligne n°4, conduisant au réseau détaillé dans le tableau suivant, qui sera nommé Paladin. Cette référence à un héros chevaleresque doit alors véhiculer, selon ses auteurs, des valeurs « de générosité, de courtoisie et de disponibilité ». Les couleurs retenues pour l'habillage des supports sont alors le blanc, le bleu et le gris.

Réseau Paladin	
Lignes au 4 mars 1991	
Lignes	Destinations
1	Antony (Gare RER / Rabats / ZI n°1)
2	Antony (Gare RER / ZI n°2) / Wissous (ZI / Centre)
3	Antony (Gare RER / Baconnets / Fontaine-Michalon)
4	Antony (Gare RER / CES La Fontaine)

Le parc de véhicules est à cette occasion totalement renouvelé, avec l'entrée en lice de 8 standards Setra S215SL (n°566 à 573) et 2 midibus Van-Hool A508 (n°574 et 575), complétés par un S53R en réserve (n°558). Ceux-ci sont dotés de valideurs et pupitres de billettique Magbus

de chez Crouzet-Monétel (remplaçant les oblitérateurs CAMP CE11), ainsi que de radiotéléphones. Une centaine de poteaux d'arrêt neufs (de marque MetroBus) vient également remplacer les « têtes de vaches » RATP.

Un protocole d'accord signé avec la RATP va également permettre de faire bénéficier ce réseau de la tarification de la Régie, et de l'appui de celle-ci dans l'expérimentation de 4 bornes d'appel sur la ligne 3, permettant en heures creuses de desservir à la demande des points d'arrêt facultatifs en dehors de l'itinéraire habituel (Cimetière, Poney-Club, Commissariat et Clos-Massy). Ce dispositif sera opérationnel en février 1992 ; à cette occasion, la ligne 3 est scindée en 2 lignes commerciales : 3A et 3B. Celles-ci se caractérisent par un itinéraire spécifique (3 A : desserte du quartier Le Paradis, 3B : desserte des quartiers Le Breuil, Baconnets et Noyer Doré) et un tronc commun dans le centre d'Antony.



Le S215SL n°572 des Cars Bridet arrivant à la gare RER d'Antony
© Bruno DUBOIS, mai 1992

Afin d'offrir aux salariés de la Zone Industrielle d'Antony un accès plus direct au RER B, une nouvelle ligne est mise en route le 30 mars 1992 depuis la gare RER de Fontaine-Michalon, nécessitant l'acquisition d'un Setra S215SL supplémentaire (n°576). Dans le même temps débutent d'importants travaux dans le secteur de la Croix-de-Berny, nécessaires au passage de l'autoroute A86. De ce fait, l'itinéraire de la ligne 4 doit être dévié, mais son nouveau trajet conduit à doubler des lignes RATP en place. Ainsi, cette relation sera arrêtée le 1^{er} septembre 1992.



Le S53R-022 n°558 et le S215SL n°569 à la gare d'Antony
© Clive D'EATH, octobre 1992 – Collection Malcolm CHASE

Après un an d'existence, la ligne 5 ne va malheureusement pas rencontrer le succès attendu, ce qui conduira à sa suppression le 31 mars 1993. En contrepartie, la ligne 2 sera déviée par Fontaine-Michalon le 1^{er} septembre 1993,

avec augmentation de sa fréquence (4 passages par heure en pointe) et simplification du parcours dans Wissous.

En 1994, alors que le réseau Paladin enregistre 818.927 voyages (contre 566.211 en 1991 sur 10 mois), l'arrêt du système de bornes d'appel est décidé, face au peu d'intérêt du public et à des difficultés de maintenance croissantes.



Le Van-Hool A508 n°575 des Cars Bridet à l'arrêt Église d'Antony
© Archives municipales d'Antony, 1995

Le réseau n'évoluera plus par la suite jusqu'en 1999, année d'échéance de la convention signée en 1991 pour 8 ans. Après une prorogation d'un an, le Syndicat Intercommunal va conclure le 24 février 2000 un nouveau contrat d'une durée de 10 ans avec les Cars Bridet, devenus filiale du groupe Transdev au cours de l'année précédente lors du rachat du groupe Visual (fondé en 1990 par les Cars Bridet et Cars d'Orsay pour le rachat des Cars Lecaplain). La production annuelle du réseau Paladin est alors fixée à 410.000 km, et la société se spécialise peu à peu dans l'exploitation des lignes régulières, l'activité touristique rejoignant progressivement l'ancien dépôt des Cars Lecaplain (4 rue Victor Basch à Massy) puis un nouveau dépôt Visual situé à Vitry en 2008.

Les années 2000

Pour la rentrée 2001, plusieurs nouveautés sont à relever, avec l'extension des dessertes en soirée jusqu'à 20h30, mais aussi l'arrivée de 10 véhicules neufs, désormais climatisés et équipés de rampes UFR. Il s'agit de 8 standards Mercedes Citaro (n°592 à 599) et de deux midibus Cito diesel-électriques (n°590 et 591).



Le Citaro n°592 des Cars Bridet rue de l'Abbaye à Antony
© Archives municipales d'Antony, 2001

En début d'année 2002, les valideurs et pupitres de billettique sont renouvelés par des équipements de marque ERG. Du fait de problèmes de compatibilité avec les passes Navigo, ceux-ci laisseront la place en 2005 à des modèles de marque ACS-Monétel.



Le Cito n°590 des Cars Bridet arrivant à la gare d'Antony
© Archives municipales d'Antony, 2001

Prenant la succession du Syndicat Intercommunal Antony-Wissous pour la compétence Transports, la Communauté d'agglomération des Hauts-de-Bievre est portée sur les fonts baptismaux le 31 décembre 2002. Elle est alors composée de six communes, formant un territoire de 156.000 habitants : Antony, Bourg-la-Reine, Châtenay-Malabry, Le Plessis-Robinson et Sceaux pour le département des Hauts-de-Seine, et Wissous dans le département de L'Essonne. C'est ainsi qu'en cours d'année 2003, le réseau Paladin est étendu par création d'une ligne desservant Châtenay-Malabry et par la reprise des services urbains existants à Sceaux et au Plessis-Robinson.

Réseau Paladin	
Lignes au 1 ^{er} janvier 2004	
Lignes	Destinations
1	Antony (Gare RER / Rabats / ZI n°1)
2	Antony (Gare RER / Fontaine-Michalon / ZI n°2) / Wissous (ZI / Centre)
3A	Antony (Gare RER / Clinique Bois Verrières / Heller)
3B	Antony (Gare RER / Breuil / Baconnets / F. Michalon)
4	Antony (Croix-de-Berny RER) / Châtenay-Malabry
5	Service urbain Hibou et Minhibou du Plessis-Robinson
6	Service urbain de Sceaux



Le Van-Hool New-A308 n°375 près de la Croix-de-Berny
© Bruno DUBOIS, octobre 2004

Pour la ligne n°4, 4 midibus Van-Hool New-A308 sont acquis (n°373 à 376), tandis que la ligne 6 fait appel à un minibus Mercedes Sprinter O413 (n°390) et la ligne 5 à un minibus Heuliez GX77H d'occasion (n°371) et un minibus

Peugeot Boxer (n°346). On notera que tous ces véhicules acquis en 2003 portent des numéros de parc des Cars d'Orsay. Le parc total s'élève dès lors à 17 véhicules. Les Cars Bridet comptent alors, au global, 53 conducteurs dont 34 sont affectés aux lignes Paladin.



Le Sprinter O413 n°390 des Cars Bridet dans Sceaux
© Bruno DUBOIS, juin 2003

Le 1^{er} janvier 2004, la commune de Verrières-le-Buisson rejoint la Communauté d'Agglomération des Hauts-de-Bièvre. Tout au long de cette année, des études approfondies d'extension du réseau Paladin à l'ensemble du territoire vont être menées. Le projet sera finalisé au printemps 2005, reposant sur la mise en place de lignes structurantes reliant les communes entre elles et de lignes secondaires assurant une desserte fine des quartiers, soit au total 11 lignes :

- les lignes 1 et 2 à Antony et Wissous sont inchangées ;
- les lignes 3A et 3B à Antony sont remplacées par les nouvelles lignes 3, 8, 9 et 10 ;
- la ligne 4 est modifiée aux heures de pointe avec la création de services directs entre la gare de la Croix-de-Berny et la Butte rouge à Châtenay-Malabry ;
- la ligne 5 au Plessis-Robinson est supprimée et partiellement remplacée par la ligne 12 ;
- la ligne 6 voit sa fréquence modifiée et intègre une antenne scolaire reprenant la desserte assurée par la ville de Sceaux entre les Blagis et le lycée Lakanal ;
- la ligne 7 est créée à Bourg-la-Reine pour relier des secteurs résidentiels au centre-ville ;
- la ligne 8 est créée, permettant de relier Verrières-le-Buisson à Antony et Massy ;
- la ligne 11 est créée à Châtenay-Malabry pour desservir le secteur du Val d'Aulnay et relier les parcs départementaux ;
- la ligne 12 est créée, elle constitue une ligne de ceinture intercommunale reliant Antony, Châtenay-Malabry, le Plessis-Robinson, Sceaux et Bourg-la-Reine, ainsi que le parc d'activités du Plessis-Clamart.

Cette restructuration du réseau implique :

- une forte croissance des moyens de production, passant de 34 à 78 conducteurs et de 17 à 37 autobus. Il faut noter que les 20 bus supplémentaires sont de gabarit réduit : il est alors prévu l'achat de 20 GX127-L (dont 3 en renouvellement) et de 3 Microbus Gruau, mais comme nous le verrons plus loin ce choix sera remis en

cause au vu de la fréquentation constatée sur les différentes lignes ;

- une augmentation de la production annuelle de 700.000 km à plus de 1.500.000 km.



Le GX77H n°371 des Cars Bridet, place des Alliés au Plessis-Robinson
© J. OLIVIER, octobre 2005

L'objectif en termes de fréquentation est de passer de 976.000 à 2,2 millions de voyages annuels.

Après des négociations difficiles avec la RATP, compte-tenu des transferts attendus de trafic de ses lignes vers le nouveau réseau Paladin, l'accord du STIF est obtenu le 17 juin. De ce fait, la date de mise en service du nouveau réseau, initialement prévue pour la rentrée de septembre 2005, sera reportée au 2 janvier 2006. Il faut dire que pas moins de 220 nouveaux points d'arrêt sont à équiper... et 164 autres à renouveler.

Réseau Paladin	
Lignes au 2 janvier 2006	
Lignes	Destinations
1	Antony (Gare RER / Zone Industrielle)
2	Antony (Gare RER) / Wissous (Zone Industrielle)
3	Antony (Gare RER / Les Baconnets Gare RER)
4	Antony (Croix de Berny) / Châtenay-Malabry
6	Sceaux (Circulaire)
7	Bourg-la-Reine (Circulaire)
8	Antony (RER) / Verrières / Massy-Verrières (RER)
9	Antony (Gare RER) / Massy-Verrières (Gare)
10	Antony (Gare RER) / Massy (Le Breuil)
11	Châtenay-Malabry (Robinson / Coulée Verte)
12	Antony / Châtenay / Plessis-Rob. / Sceaux / Bourg-R.



Le Cito n°611 sur la ligne 10 à Antony Noyer-Doré
© J. OLIVIER, 4 août 2006

En attendant la livraison de véhicules neufs, une série de midibus d'occasion, de diverses provenances, va assurer l'interim. Ils seront complétés par quelques véhicules de location, identifiés dans la série 900. Deux minibus Mercedes Sprinter ex-Aircar (Roissy), numérotés 603 (type O413) et 619 (type O412), demeureront quant à eux plus longtemps dans les effectifs.

Réseau Paladin – Cars Bridet		
Parc au 31 décembre 2006		
Matériels	Nb	Numéros
4 minibus		
Sprinter	3	390, 603, 619
Boxer	1	346
30 midibus		
GX77H	17	204 (ex-Cars d'Orsay) ; 371 ; 604, 605, 610, 613 à 618, 620 à 624 (ex-Toulon, Alençon, Orléans, Aix,...) ; 997 (ex-Aircar)
A508	2	360 (ex-n°575), 574
Cito	7	590 ; 606 et 607 (ex-Béziers) ; 608, 609, 611 et 612 (ex-Brive)
New-A308	4	373 à 376
11 standards		
S215SL	2	231 (ex-Cars d'Orsay), 573
PR100-2	1	392 (ex-CEAT n°9362)
Citaro-2p	8	592 à 599
Total : 45 véhicules		



Le GX77H n°571 sur la ligne 12 dans la zone d'activités Plessis-Clamart
© J. OLIVIER, 4 mai 2006

Compte-tenu de cette croissance importante du parc, le dépôt de Wissous se spécialise sur le seul réseau Paladin, et le 15 janvier 2007, les Cars Bridet changeront de dénomination pour devenir Bièvre-Bus-Mobilités.

Le 26 mai 2007, la ligne 14 est inaugurée ; elle relie les quartiers du Pierrier et du Coteau au Plessis-Robinson à la gare de Robinson. La ligne 12 qui assurait un service circulaire depuis Antony via Châtenay-Malabry, Le Plessis-Robinson, Sceaux et Bourg-la-Reine est scindée en deux lignes : la ligne 13 qui relie Antony à Robinson par Sceaux et Bourg-la-Reine et la ligne 12 entre Antony, Châtenay-Malabry et le Plessis-Robinson. La ligne 11 est simplifiée dans son itinéraire et la ligne 8 est pour sa part limitée à Verrières-le-Buisson. Cette réorganisation permet de rationaliser les moyens mis en œuvre avec 32 autobus en ligne et 65 conducteurs. Deux O405N d'occasion (n°629 et 630) provenant des Cars d'Orsay rejoignent le parc à l'été 2007. Quatre Cito d'occasion sont également renumérotés et repeints, afin d'être conservés : les n°606, 607, 609 et 611 deviennent n°635 à 638. À la rentrée de septembre, dix autobus neufs, dont cinq Mercedes Citaro-K-Facelift (n°628 et 631 à 634) et cinq Gruau Microbus (n°627 et 639 à 642), sont mis en service sur neuf lignes (lignes 6, 7, 8,

9, 10, 11, 12, 13 et 14). Ils sont bien sûr accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite (rampe d'accès, plancher bas, emplacement réservé aux usagers en fauteuil roulant), climatisés et répondent aux normes anti-pollution Euro 4.



Le Sprinter n°603 sur la ligne 6 dans Sceaux
© J. OLIVIER, 13 août 2007

La Communauté d'agglomération profite du renouvellement du parc pour moderniser l'image du réseau Le Paladin à travers un nouveau logo et un nouvel habillage extérieur des bus, basé sur le gris métallisé, qui préfigurera en quelque sorte la future livrée imposée par le STIF.



Le Cito n°607 sur la ligne 10 rue Adolphe Pajaud à Antony
© J. OLIVIER, 16 août 2007

Le parc de véhicules fera l'objet d'un nouveau renouvellement en début d'année 2008, avec 4 Citaro-K (n°645 à 648), 4 Microbus (n°649 à 652) et encore 3 O405N ex-Cars d'Orsay (n°657 à 659).



Le Citaro-K Facelift n°648 sur la ligne 8 à Verrières-le-Buisson
© J. OLIVIER, septembre 2008



Le Mercedes O405N n°629 sur la ligne 1 à la gare d'Antony
© Bruno DUBOIS, avril 2001

Le 12 juillet 2010, la ligne n° 1 devient une ligne à caractère « express » pour les déplacements des salariés des entreprises situées à Antony-pôle et dans la ZAC des Hauts-de-Wissous. La ligne 2, à cette occasion, est réorientée vers la ZAC du Moulin à Massy. De plus, les dessertes de Massy-Verrières sur la ligne 9, du Plessis-Robinson sur la ligne 12 et de Sceaux (Robinson-RER) sur la ligne 13 sont abandonnées.

La ligne 10 est quant à elle supprimée au profit des lignes 3 et 9. Des lignes à vocation scolaire complémentaires sont créées en compensation à la rentrée suivante pour le lycée Lakanal à Sceaux et le groupe scolaire privé Sophie Barat à Châtenay-Malabry, indicées n°15 à 18. À Wissous, la ligne 19 permet aux élèves de rejoindre le collège Lavoisier situé à Antony, tandis qu'une nouvelle ligne 5 relie la ZI ENNA d'Antony à celle de Villemilan à Wissous.



Le Sprinter n°619 rue Jean Jaurès à Châtenay-Malabry sur la ligne 11
© J. OLIVIER, 9 août 2007

À partir de cette année 2010, les renouvellements et extensions de parc (avec des véhicules désormais dépourvus de climatisation sauf pour les conducteurs) feront appel à la gamme Heuliez, excepté pour les minibus. Deux midibus GX127 (n°662 et 663) sont ainsi livrés à l'été. Ils seront suivis d'autres exemplaires au cours des années suivantes, mais aussi de standards GX327.

En 2011, l'ensemble du parc est doté d'un Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information des Voyageurs (SAEIV) fourni par SLE et Hanover, avec annonceurs sonores et écrans TFT.

Nouvelle évolution le 26 août 2013 : la ligne 1 dessert le centre-ville de Wissous ainsi que le quartier Saint-Éloi, entraînant la suppression des lignes 5 et 19.



Le Cito n°590 sur la ligne 10 à Antony Noyer-Doré
© J. OLIVIER, 16 août 2007

À partir de 2014, l'entrée en vigueur de la norme anti-pollution Euro-6 conduit à un changement de gamme Heuliez-Bus, amenant l'arrivée des GX337 et GX137. Divers minibus d'occasion (dont un Sprinter Cytios-30 et un Master Durisotti Novibus, tous deux ex-STRAV, respectivement n°471 et 543) effectuent également des passages réguliers sur le réseau, pour venir seconder les Microbus victimes d'avaries techniques répétitives.



Le Van-Hool New-A308 n°373 sur la ligne 4
© Bruno DUBOIS, juin 2010

Puis, le 16 février 2015, la ligne 14 est prolongée jusqu'à la station *Division Leclerc* de la ligne T6 et son offre est renforcée en journée. Le 13 juillet suivant, la ligne 13 est supprimée en raison d'une faible fréquentation.

Depuis le 1^{er} janvier 2016, dans le cadre de la réforme territoriale appliquée à la région Île-de-France, la Communauté d'Agglomération des Hauts-de-Bièvres a laissé la place à deux nouvelles entités :

- le territoire « Vallée Sud Grand Paris » côté Hauts-de-Seine (regroupant 11 communes : Montrouge, Châtillon, Châtenay-Malabry, Antony, Bourg-la-Reine, Le Plessis-Robinson, Sceaux, Fontenay-aux-Roses, Bagneux, Clamart et Malakoff) ;
- la Communauté d'Agglomération Paris-Saclay côté Essonne, avec 27 communes dont Verrières-le-Buisson et Wissous.

Ce redécoupage ne devrait pas induire d'évolutions à court terme du réseau Paladin, dans l'attente de restructurations plus profondes qui seront liées à l'ouverture de nouvelles relations en modes lourds. On citera notamment l'arrivée du tramway T10 à l'horizon 2021, qui reliera Antony (Croix-de-Berny) à Clamart via Châtenay-Malabry et le Plessis-Robinson.



Le Microbus n°640 sur la ligne 13 à Bourg-la-Reine
© J. OLIVIER, 20 septembre 2007



Le GX127 n°663 sur la ligne 9 rue Adolphe Pajaud à Antony
© J. OLIVIER, 12 août 2010

En 2015, 2,1 millions de voyages ont été comptabilisés, soit une moyenne de 8.500 voyageurs par jour ouvrable.

→ Situation en juin 2016

Dessertes

L'activité de la société Bièvre-Bus-Mobilités se concentre exclusivement sur le réseau Paladin, constitué de 15 lignes régulières dont 4 à vocation scolaire, résumées dans le tableau ci-après et se déployant sur un linéaire cumulé de 110 kilomètres. Celles-ci desservent 347 points d'arrêt, dont 6 gares RER (Robinson, Bourg-la-Reine, Antony, Croix-de-Berny, Les Baconnets, Fontaine-Michalon) et une station du T6. Ponctuellement, l'entreprise peut effectuer des services de substitution programmée pour la SNCF, à l'aide d'autocars prêtés par d'autres filiales Transdev.

Réseau Paladin	
Lignes au 1 ^{er} juin 2016	
Lignes	Destinations
1	Antony (Gare RER/ Wissous (Concorde))
2	Antony (Gare RER) / Massy (ZAC du Moulin)
3	Antony (Gare RER / Les Baconnets Gare RER)
4	Antony (Croix-de-Berny) / Châtenay-Malabry
6	Sceaux (Circulaire)
7	Bourg-la-Reine (Circulaire)
8	Antony (Gare RER) / Verrières-le-Buisson (Mairie)
9	Antony (Gare RER / Clos de Massy)
11	Châtenay-Malabry (Robinson / Coulée Verte)
12	Antony (Croix-de-Berny) / Châtenay-Mal. (Cyrano)
14	Sceaux (Robinson-RER) / Fontenay (Div. Leclerc T6)
15	Châtenay-Mal. (S. Barat) / Sceaux (Robinson RER)
16	Sceaux (Avenue Lombart / Lycée Lakanal)
17	Sceaux (Lycée Lakanal) / Bourg-la-Reine (Mairie)
18	Châtenay-Mal. (S. Barat) / Verrières-le-B. (J. Moulin)

Les lignes en italique sur fond bleu sont à vocation scolaire

Les principales lignes du réseau Paladin sont les 1 et 2 (représentant à elles seules 30% de la fréquentation) suivies des lignes 4 et 12 ; il s'agit donc des dessertes de rabattement sur les grands pôles multimodaux du secteur : Antony et Croix-de-Berny.

En termes d'amplitude, les premiers départs sont effectués à 6h00, les derniers l'étant vers 20h30. Les intervalles de passage s'échelonnent de 10 minutes en pointe sur les lignes fortes (lignes 1 et 2) à 40 minutes en creux sur les lignes locales (lignes 6 et 7). Si toutes les lignes, à l'exception des 1 et 11, fonctionnent le samedi, aucun service n'est assuré les dimanches et jours fériés.



Le GX127 n°667 au dépôt de Wissous avec plusieurs Citaro-K Facelift
© Benjamin WEYER, 26 mai 2016

Moyens d'exploitation

La société Bièvres-Bus-Mobilités emploie, mi-2016, 100 salariés dont 81 conducteurs et conducteurs-assureurs, 5 agents de médiation, 4 mécaniciens encadrés par 2 responsables d'atelier, et 7 cadres ou agents de maîtrise en charge de l'exploitation, du marketing et des fonctions support, cet ensemble étant placé sous la responsabilité d'un directeur. Le contrôle des voyageurs est assuré par le groupement HCP, descendant de l'ancienne structure « Contrôle » de l'APTR.



Le Citaro n°599 sur la ligne 1 à Wissous, Zone Industrielle de Villemilan
© J. OLIVIER, 16 août 2007

Au quotidien, l'exploitation est supervisée par deux chefs de secteur qui se relaient au poste de régulation présent au dépôt, avec l'appui de 4 conducteurs-assureurs (soit deux le matin et deux l'après-midi).

Il est à noter que certaines lignes du réseau, notamment celles passant par la Croix-de-Berny, sont très sensibles aux aléas de circulation, par exemple en cas d'incident important sur l'autoroute A86 induisant des reports de trafic sur les voiries locales.



Les GX137 n°675 et 676 au repos sur les pistes du dépôt de Wissous
© Damien LABOURIER, 4 mai 2016

L'ensemble du parc est équipé de radiotéléphonie GSM Nokia et d'un Système d'Aide à l'Exploitation fourni par Hanover et SLE, permettant de localiser les véhicules. Ceux-ci sont en partie pourvus soit d'écrans TFT, soit de bandeaux lumineux à diodes, permettant d'annoncer les dessertes. Ces équipements doivent être renouvelés en 2017 par un SAEIV complet, comprenant l'installation de bornes d'information aux arrêts.

Depuis 2011, l'effectif complet des autobus a été doté de caméras de vidéo-protection.

En 2015, les 42 véhicules détaillés ci-dessous ont parcouru 1.180.500 kilomètres. Ils sont affectés par groupes de lignes.

Réseau Paladin – Bièvre Bus Mobilités		
Parc au 1 ^{er} juin 2016		
Matériels	Nb	Numéros
12 minibus (lignes 6, 7, 11, 14, 16 et 17)		
Microbus	9	627, 639 à 642, 649 à 652
Novibus	1	543 (ex-STRAV)
City-35	2	700, 701
17 midibus (lignes 3, 4, 8, 9, 12, 15 et 18)		
Citaro-K FI	9	628, 631 à 634, 645 à 648
GX127	5	662, 663, 667 à 669
GX137	3	674 à 676
13 standards (lignes 1 et 2)		
Citaro	6	593, 595 à 599
GX327	4	664 à 666, 670
GX337	3	671 à 673
Total : 42 véhicules		

L'arrivée de 2 nouveaux minibus Mercedes est prévue pour l'automne 2016. Devant les problèmes d'usure croissante relevés sur les Microbus, des réflexions en vue de leur remplacement ont été lancées. Ces véhicules sont actuellement très appréciés par la clientèle locale du fait de leur accès de plain-pied et de leur large plate-forme. Leurs remplaçants devront donc disposer des mêmes qualités, avec éventuellement une motorisation électrique.



Le GX327 n°664 vu à proximité immédiate de la gare d'Antony. Ce véhicule est le seul à disposer de portes médianes coulissantes
© Bruno DUBOIS, avril 2011

Toute l'exploitation du réseau est concentrée sur un seul site de remisage et d'entretien, situé 15 avenue Ampère dans la zone industrielle de Wissous. Celui-ci, aujourd'hui arrivé à limite de capacité, comprend un bâtiment central ceinturé par une voie de circulation desservant les pistes de remisage situées à droite et au fond de la parcelle depuis l'entrée. Cette dernière est bordée par un parking pour une trentaine de véhicules légers. La station-service (2 postes) se trouve sur le côté droit du bâtiment, et le lavage au défilé à gauche.



Vue sur une partie du remisage du dépôt de Wissous, avec un Microbus, un Citaro-K, un GX337, un GX327, deux Citaro et un Arway de l'établissement Transdev de Brétigny détaché pour des substitutions SNCF
© Damien LABOURIER, 4 mai 2016

Le bâtiment se compose d'un ensemble de bureaux sur 2 niveaux, abritant l'ensemble des services d'exploitation et de direction, qui se prolonge par l'atelier constitué de 7 travées d'une quinzaine de mètres de long, non-traversantes, dont deux utilisées pour du stockage. Les 5 autres servent à l'entretien des véhicules, avec deux jeux de colonnes mobiles élévatrices.

Si tout l'entretien courant des véhicules est assuré au dépôt de Wissous, les prestations lourdes de carrosserie et d'électronique embarquée sont quant à elles confiées à d'autres dépôts Transdev du secteur (notamment CEAT à Sainte-Geneviève-des-Bois, qui dispose d'une cabine de peinture conforme aux dernières normes environnementales) ou parfois sous-traitées.

60 jours

RUBRIQUE COORDONNÉE PAR **PATRICK KIRSTETTER**



Aubenas – Le GX127 n°2317 vu
place de la Paix en mai 2016

© Olivier MEYER



Le Puy – Le Lion's City n°R19 en
mai 2016

© Olivier MEYER

► Actualités générales

→ Exploitation

Les transports urbains lors de l'Euro 2016

En début d'été, l'Euro 2016 de football s'est déroulé en France. Dix villes ont accueilli la compétition avec autant de stades à desservir. Diverses solutions ont été retenues tenant compte bien entendu des infrastructures existantes ou... préférant les ignorer comme à **Toulouse** où le tram était interrompu 4 heures avant le début de chaque match et jusqu'à 3 heures après le coup de sifflet final ! Pourtant, deux stations sont situées non loin du stadium. Les autorités ont préféré proposer des navettes bus depuis le Zénith ou Arènes, sur le même trajet que le tram...

À **Bordeaux**, le nouveau stade, situé à l'un des terminus de la ligne C, *Parc des Expositions*, bénéficiait donc du tram mais aussi de navettes bus assurées depuis la station *Cité-du-Vin* (anciennement *Bassins-à-Flots*) sur la ligne B.

À **Lille** comme à **Marseille**, c'est le métro (et la marche) qui a principalement acheminé les spectateurs. Les stades de Saint-Denis et de **Paris** (Parc des Princes) plus habitués aux grands événements ont été desservis par RER et métro comme à l'accoutumée. Plus petite ville accueillant la compétition, le stade de **Lens** était desservi par des navettes bus depuis divers parkings situés en périphérie alors que le centre-ville était interdit aux voitures les jours de matchs. À **Nice**, le nouveau stade inauguré en 2013 a été édifié loin de toute infrastructure de transport collectif mise à part une halte sur les Chemins de Fer de Provence insuffisante pour l'occasion. Ce sont donc des navettes bus depuis le centre-ville et l'aéroport qui ont été mises en circulation.



Lyon – Rames n°51 et 53 engagées sur les navettes entre la Part-Dieu et le Parc-OL, vues au terminus Vilette-Sud, le 16 juin 2016

© François DROISY

À **Lyon**, le nouveau stade, dénommé Parc-OL, était desservi en tramway par des navettes spéciales assurées depuis la station *Part-Dieu-Vilette-Sud* empruntant la ligne T3 du réseau TCL. La station *Part-Dieu-Vilette-Sud*, située à 350m de *Part-Dieu-Vilette* ne sert que pour ces grandes occasions et en cas de délestage de cette station située devant l'entrée côté est de la gare SNCF. D'ailleurs, son

quai central ne comporte aucun équipement commercial ni même aucune indication particulière ! Ces navettes s'inséraient entre les circulations commerciales des lignes T3 et T4 (cette dernière étant peu concernée puisque bifurquant peu après) ainsi que de Rhônexpress. À proximité du stade, une double antenne se greffant sur la ligne T3 dessert directement le stade.

À **Saint-Etienne**, on n'a pas hésité sur l'accueil des supporters en pelliculant spécialement une rame du réseau STAS et en affichant ostensiblement un message de bienvenue sur les autres rames Vevey-Alstom. Les jours de matchs, le service était renforcé notamment entre la gare SNCF de Châteaueux et le terminus partiel *Terrasse* desservant au passage la station *Geoffroy-Guichard*, du nom du stade local.



Saint-Etienne – La rame n°916 pelliculée pour l'Euro-2016

© David LE PAUTREMAT, le 3 juillet 2016

Côté tarifs, ce fut l'occasion pour certains réseaux de diffuser des forfaits jours à tarifs promotionnels comme à Saint-Étienne avec un ticket jour Euro à 3€ !

► Actualités des réseaux

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 !

→ Alsace

COLMAR > TRACE *

Parc

C'est le constructeur Scania qui a remporté en juin dernier l'appel d'offre de la ville préfecture du Haut-Rhin pour la fourniture de 7 bus fonctionnant au GNC, soit 6 standards et un articulés. Les Citywide-GNC rejoindront ainsi la quarantaine de bus composant la flotte du réseau TRACE, dont 90% fonctionnent d'ores et déjà au gaz.

HAGUENEAU > RITMO *

Anniversaire

Le réseau fêtera ses 10 ans d'existence, le 1^{er} octobre 2016. Nous aurons l'occasion de revenir sur cet évènement.

MULHOUSE > SOLEA **

Résultats

Nous nous permettons de livrer les conclusions d'un rapport d'information du Sénat en date du 22 octobre 2015 soulignant les progrès accomplis par l'agglomération mulhousienne en termes de mobilité.

« En moins de quinze ans, Mulhouse Alsace Agglomération a su déployer des alternatives innovantes à l'usage individuel de la voiture, qui font d'elle une agglomération en pointe. Fait majeur, les trajets réalisés chaque année sur le réseau urbain de l'agglomération représentent 20 millions de voyageurs et 6,4 millions de kilomètres.

Par ailleurs, la modernisation du réseau urbain a eu un effet positif sur sa fréquentation. À titre d'exemple, la mise en service du tram-train a permis un doublement du nombre d'usagers quotidiens des transports collectifs entre Mulhouse et la Vallée de la Thur, qui est passé de 5.000 à 10.000. Les actions de sensibilisation engagées auprès du personnel ont quant à elles suscité des changements de comportements. Suite à la mise en place du plan de déplacements d'entreprises de l'agglomération, l'usage de la voiture a reculé de 68 à 61%, tandis que l'utilisation du vélo a augmenté de 7 à 11% et celle des transports collectifs de 11 à 16%, selon une évaluation menée en 2010. Au total, comme l'indique le bilan du Plan climat réalisé en 2011, les émissions de gaz à effet de serre imputables aux transports routiers ont diminué de 11,6% sur l'agglomération entre 2005 et 2009, ce qui constitue un résultat significatif. »

> Réseau Autobus

Essais

Après Strasbourg, le réseau de la cité du Bollwerk a testé un autobus électrique Yutong E12.



Mulhouse – Le bus électrique Yutong E12 en service sur la ligne 16 et quittant l'arrêt Camus le 13 juin 2016

© Alain MASSON

SAINT-LOUIS > DISTRIBUS *

Futur tramway

Les travaux d'extension de la ligne 3 des tramways bâlois (BVB) vers la gare de la cité ludovicienne avancent à bon rythme. Côté français la pose des voies était réalisée à 70% et les premiers poteaux supports de LAC étaient implantés boulevard de l'Europe et rue Jean-Mermoz.

Parc

Le transporteur Metrocars a mis en service le Citaro-C2 (WEB62805413131129, EA-290-ZN) en mars 2016.

STRASBOURG > CTS **

> Réseau Tramways

Ligne D

Début août, l'ensemble des voies du prolongement avait été posé depuis l'actuel terminus Aristide-Briand jusqu'au début de la berge allemande. Les premiers poteaux support de LAC avaient également été implantés dans le quartier du Port du Rhin aux abords de l'ouvrage sous la voie ferrée. Côté allemand, la chaussée était décaissée pour y construire la future plateforme.

Parc

La CTS a lancé la rénovation des 41 rames Citadis. Celle-ci devrait prendre fin durant l'été 2018.

→ Aquitaine

AGEN > TEMPO °

Parc

Le réseau a procédé à la vente des 3 minibus Cytios-Advance-3/23 n°9271, 9272 et 9274.

BORDEAUX > TBM °

> Réseau Tramways

Ligne C

Une première rame a circulé pour essais le 5 juillet sur la future antenne vers Blanquefort (dite *Tram-train du Médoc*). Cette antenne de 7,2 km desservira 6 nouvelles stations et les communes de Bruges et Blanquefort (nord-ouest de l'agglomération) à partir d'un débranchement situé après la station *Cracovie*.

> Réseau Autobus

Parc

Le réseau dispose depuis déjà quelque temps de 25 articulés Lion's-City-GNC n°1401 à 1425, ces véhicules ayant été immatriculés en avril 2015. Après un peu d'attente, nous pouvons désormais vous communiquer

leurs coordonnées en rubrique *Parcs*. Dans le sens des radiations, notons la réforme du Microbus n°2881.

SARLAT-LA-CANEDA > SARLAT'BUS °

Réseau

Sarlat-la-Canéda est une cité médiévale d'un peu plus de 9.200 habitants, au centre d'une aire urbaine de 19.650 habitants. La cité périgourdine est desservie par le réseau Sarlat'Bus qui s'adapte selon les jours de la semaine :

- ligne **A** : lundi, mardi, mercredi après-midi, jeudi, vendredi et samedi,
- ligne **B** : samedi matin et ligne **AB** : mercredi matin.

Cette particularité ne facilite pas la lecture du plan et des horaires, sachant qu'en période de vacances scolaires et en période touristique (de mi-mai à mi-octobre), l'exploitant stipule que « *les horaires sont susceptibles d'être modifiés vu l'afflux de touristes à Sarlat et les bouchons que cela engendre* »... Notons qu'en période scolaire, un service est assuré le vendredi entre le lycée Pré-de-Cordy (17h20) et la gare SNCF (17h30), et dans l'autre sens le dimanche avec un départ de la gare à 20h55.

Parc

Le réseau est exploité par Périgord-Voyages à l'aide des minibus Noventis-420 n°2113 (BL-102-JC) et Cytios-20 n°2153 (2192 VB 24). Le Master MG19 n°9681 (1546 TD 24) n'était par contre pas présent au dépôt en mai 2016.



Sarlat-la-Canéda – Le Noventis-420 n°2113 vu en direction de l'hôpital sur la RD46, en mai 2016

© Olivier MEYER

→ Auvergne

LE PUY-EN-VELAY > TUDIP °

Réseau

Depuis le 4 juillet 2016, le réseau de la préfecture de la Haute-Loire a été restructuré.

Il comprend désormais 10 lignes (A à J) et s'articule autour du nouveau *Pôle d'Échanges Intermodal* (PEI) situé à la gare. La ligne B est une ligne circulaire et les H et I sont des lignes dédiées au centre-ville du Puy-en-Velay. L'ancien

point central *Michelet* est devenu un simple point de passage). Le dispositif est toujours complété par 10 lignes scolaires (S1 à S10) et un service de transport à la demande pour les personnes à mobilité réduite.

Il est intéressant de noter que les automobilistes stationnant leur véhicule sur l'un des parkings de la gare bénéficient de la gratuité du réseau.



Le Puy-en-Velay – Le Lion's-City n°R9 sur la ligne 4 quittant l'ancien point central *Michelet*, le 13 mai 2016

© Olivier MEYER

Exploitation

La Communauté d'agglomération du Puy-en-Velay (28 communes et environ 60.000 habitants) est desservie par le réseau TUDIP (Transport urbains du district du Puy-en-Velay) exploité en régie par la RTCA (Régie des Transports de la Communauté d'agglomération du Puy-en-Velay) avec l'assistance d'AGIR.

LE PUY-EN-VELAY > Réseau depuis le 4 juillet 2016	
Lignes	Destinations
A	Malpas / Michelet / PEI / St-Germain
B	Coubon/Taulhac/Michelet/PEI/Brives/Coubon
C	Chadrac / PEI / Michelet / Vals
D	Espaly / Michelet / PEI / Mons
E	Polignac / Michelet / PEI / Bon-Secours
F	PEI / Blavozy
G	Chirel / Michelet / PEI / Corsac
H	PEI / Michelet / Capucins / Ville-Haute/ PEI
I	PEI / Michelet / IUT / Hôpital E.Roux / PEI
J	PEI / Le Monteil

Pôle d'Échanges Intermodal

La création du PEI, c'est-à-dire la nouvelle gare routière aux abords de la gare SNCF, s'inscrit en deux phases.

1^{ère} phase :

- Construction d'une passerelle permettant de relier les quartiers de Guitard et Coloin au centre-ville et de desservir les quais SNCF par un système d'ascenseurs.
- Réalisation d'une dépose-minute sur le boulevard Bertrand-de-Doue et d'un parking public (180 places).

2^{ème} phase (mise en service au début de l'été 2016) :

- réalisation d'une gare routière (15 quais) pour les autocars scolaires.
- mise en place d'un parking péri-urbain (140 places).

- aménagement du parvis de la gare.
- desserte du site par les transports urbains.
- création d'une voie de désenclavement du site ferroviaire à partir du contournement du Puy-en-Velay.

SAINT-FOUR > FLORIBUS °

Réseau

Déjà présentée dans nos colonnes (**RU76**), Saint-Flour, sous-préfecture du département du Cantal (6.600 habitants) a mis en place et exploite le réseau Floribus depuis le 2 septembre 2013. Ce réseau gratuit assure les déplacements du lundi au samedi, de 7h à 18h avec 3 lignes représentant un circuit d'environ 25 km et une trentaine de points d'arrêt. Il permet des liaisons cadencées entre la ville basse et la ville haute et la desserte du centre historique, des zones d'habitation et commerciales, ainsi que des établissements scolaires et sportifs. Le point principal est l'arrêt *Allées-Pompidou*. Le véhicule est un City-21 immatriculé CX-949-BY.

TAD

La Communauté de communes du Pays de Saint-Flour s'étant engagée à trouver des solutions de transport pour répondre aux attentes des personnes isolées, un service de transport à la demande dénommé **TAD'i** a été mis en place sur Saint-Flour. Il fonctionne sur réservation les mardis et samedis avec une arrivée à Saint-Flour à 9h30 ou 14h30 et un départ à 12h00 ou 17h00.



Saint-Flour – Le City-21 du réseau Floribus en service sur la ligne 2 et passant à la gare SNCF en mai 2016

© Olivier MEYER

→ Bourgogne

DIJON > DIVIA °

Réseau

Certaines lignes voient leur parcours adapté en cette rentrée 2016.

Le tracé de la ligne **L5** est modifié entre *Monge* et *Darcy* pour permettre un accès plus direct à la gare SNCF. En conséquence, la ligne ne dessert plus le cœur de ville.

La ligne **B36** voit son itinéraire dévié entre Sennecey-lès-Dijon et Quetigny (*Grand-Marché*) pour absorber la ligne P32 qui disparaît. Elle offre ainsi une nouvelle correspondance avec la ligne T1 à *Piscine-Olympique*.

Suite à des aménagements de voirie dans la rue de Montchapet, la ligne **B20** ne peut plus y circuler et emprunte désormais la rue de Fontaine.

Enfin, la ligne **F41** adapte son itinéraire à Chevigny pour desservir le sud de l'avenue de l'Égalité, un secteur résidentiel de la commune.

LE CREUSOT/MONTCEAU-LES-MINES > MON REZO *

Parc

La restructuration du réseau a entraîné une véritable purge du parc. De 39 véhicules, le parc devrait passer à 17, essentiellement constitué de midi et minibus. 31 véhicules ont été vendus le 6 juillet dernier, parmi lesquels les minibus Jumper n°931 et Noventis n°998 et 999, les 2 GX317 n°326 et 327, l'Agora-S n°465, les 2 Agora-line n°444 et 446, le S315NF n°531, l'A320 n°864, les 4 new-A320 n°828, 832, 858 et 862, les 5 Volvo 7700 n°733 à 735, 767 et 768, ainsi que les 7 Citaro n°270 à 276 (les 4 premiers ayant été rachetés par le réseau de Calais). L'Agora-S n°453 a pour sa part été réformé. Restent donc les 3 Cytios n°912, 914 et 961, les 3 new-A308 n°829, 850 et 859 et (pour combien de temps) un unique standard, le S315NF n°530.

Par ailleurs, les véhicules neufs ou préservés arborent une nouvelle livrée, laquelle est en adéquation avec le nouveau réseau, c'est à dire... minimaliste.



Le Creusot – A nouveau réseau discret, nouvelle livrée... discrète. Le Vectio-C n°44 en service sur la ligne C1 à l'arrêt *François-Mitterrand*, le 9 juillet 2016

© Frédéric LARAIZE

→ Bretagne

BREST > BIBUS **

Futur téléphérique

Après la mise en place du pylône central en mai, les câbles ont été tirés le 17 juin. Cette manœuvre a entraîné l'interdiction de la circulation dans les zones en

dessous du téléphérique dans la base navale de Brest. Le système pour tirer le câble principal était mis en place au début juillet.



Brest – Le pylône du téléphérique érigé en mai, vu en juillet 2016

© Sandrine MEYER

> Réseau Tramways

Inspection LAC

Une inspection nocturne de la ligne aérienne de contact du tramway a été réalisée du 25 au 28 avril, puis du 2 au 4 mai 2016 de nuit. Il s'agissait de la visite bisannuelle qui a pour objectif de prévenir d'éventuelles dégradations du matériel, afin de garantir la circulation dans des conditions optimales de sécurité.

Des bus de substitution avaient été mis en place :

- du 25 au 28 avril, ainsi que le 2 mai : interruption totale dans les deux sens, substitution à partir de 21h ;
- les 3 et 4 mai : circulation uniquement entre la Porte de Plouzané et Menez-Paul, substitution à partir de 22h30.



Brest – La rame n°1014 bondée, achemine les visiteurs des fêtes maritimes qui se sont déroulées du 13 au 19 juillet comme tous les quatre ans depuis 1992. À cette occasion, le service avait été renforcé sur le réseau. Liberté, le 14 juillet 2016

© François DROISY

> Réseau Autobus

Parc des affrétés

Le transporteur **Labat** a racheté le Citaro-E2-3p n°322 de Keolis-Brest et l'a renuméroté 709.

LORIENT > CTRL *

Liaison maritime

«*Ar Vag Tredan*» («Bateau électrique» en breton), officie depuis septembre 2013 sur la ligne 10 qui traverse la rade de Lorient en sept minutes entre le quai des Indes et Locmiquélic (Pen Mané). Il transporte chaque année plus de 400.000 voyageurs. Le réseau CTRL a affrété à Keolis-Maritime l'exploitation de ce catamaran estampillé «*zéro émission de CO2*» construit par le chantier STX-France de Lanester. Cet investissement de 3,2 millions d'euros se caractérise par son équipement (condensateurs «*super-capacité*», panneaux photovoltaïques pour le réseau très basse tension, système de chauffage et système de climatisation par pompe à chaleur) susceptible de procurer à la collectivité une économie annuelle d'au moins 80.000 € sur son budget carburant.

Parc bus

Le Citelis-18 n°347 a été détruit à Larmor-Plage le 31 mai dernier suite à un incendie provenant du moteur.

RENNES > STAR *

> Réseau Métro

Future ligne B

Afin de compléter notre article sur l'avancement du chantier de cette ligne publié dans **RU128**, il nous a paru intéressant de signaler que le tunnelier Elaine était arrivé à la station *Saint-Germain* le 19 juillet dernier. Après 18 mois de travail, le monstre a ainsi achevé le creusement de 4 secteurs souterrains de la ligne en traversant 5 stations profondes. Après 3 semaines d'arrêt pour effectuer quelques opérations de maintenance, Elaine a repris sa course sous le centre-ville historique pour atteindre la station *Sainte-Anne* cet automne.

> Réseau Autobus

Comme à son habitude depuis plusieurs années, le réseau poursuit ses adaptations en cette rentrée 2016, pour se préparer notamment à l'arrivée de la ligne **B** du métro.



Rennes – Le Citaro-G Facelift n°945 au terminus Patton sur la ligne C5

© David LE PAUTREMAT, 29 août 2016

Lignes Chronostar

Les lignes majeures 1, 5 et 6 deviennent **C1**, **C5** et **C6**.

La ligne **C1** adopte un itinéraire plus direct à Chantepie et ne dessert plus les arrêts *Hallouvry* et *Bourgogne*, récupérés par la ligne 13. De plus, l'offre est renforcée en soirée entre *République* et *Champs-Blancs*.

Par ailleurs, signalons que la ligne majeure **9** devient ligne urbaine, en attendant une prochaine modification avec la mise en service de la ligne B. Le label *ligne majeure* disparaît donc au profit de *Chronostar*.

Ligne urbaine

La ligne 33 devient la ligne **13**, indice qui existait jadis sur cet axe. À Chantepie, elle reprend la desserte de l'arrêt *Bourgogne* de la ligne 1. À l'ouest, à partir de l'arrêt *25 Fusillés*, elle propose une nouvelle antenne afin de desservir les quartiers de la Courrouze et de Cleunay. Chaque antenne est desservie en alternance toutes les 30 minutes, soit un intervalle de 15 minutes sur le tronçon commun (contre 20 précédemment).



Rennes – L'Agora-S n°120 au terminus de Chantepie sur la ligne 13
© David LE PAUTREMAT, 7 septembre 2016

Ligne interquartiers

À Cesson-Sévigné, la ligne **38** est créée à titre expérimental entre La Ménouriais et La Monnais, en correspondance avec la ligne 67. Exploitée en taxi, elle circule en semaine de 7h à 8h puis de 17h à 18h, à raison de 4 départs le matin et 4 retours le soir.

Lignes métropolitaines

Les lignes **151ex** et **152ex** sont renforcées aux heures de pointe le matin (vers Rennes) et le soir (respectivement vers Betton et Saint-Gilles).

Au retour de Rennes, la ligne **156ex** voit son départ de 18h40 avancé à 18h10.

Sur la ligne **57**, les horaires sont adaptés le samedi et le dimanche afin de mieux correspondre aux départs des vols de l'aéroport.

Les fusions de lignes métropolitaines, qui avaient notamment abouti aux actuelles lignes 52 et 59, ne semblent plus d'actualité. La ligne **59**, depuis Bruz, fait son terminus à *Henri-Fréville* à Rennes. La desserte de Vern-sur-Seiche (*Croix-Malinge*) est assurée par une

« nouvelle » ligne **62** (encore un indice ressuscité sur cet axe) au départ de *La Poterie*. Pour les trajets entre *Henri-Fréville* et *La Poterie*, les voyageurs sont invités à se reporter sur les lignes A ou 13.

L'offre est renforcée sur la ligne **61** les dimanches et jours fériés, avec 4 allers-retours supplémentaires. Sur la ligne **161ex**, ce sont 4 nouveaux départs qui sont proposés en heures creuses en semaine.

La ligne **72** voit également son offre dominicale renforcée, avec l'ajout de 3 allers-retours.

Enfin faute de fréquentation, la ligne **95**, en expérimentation depuis un an, est supprimée : en moyenne, un seul voyageur était dénombré par course.

Parc des affrétés

Le transporteur **Jollivet** a réceptionné son premier Urbanway-12, immatriculé EC-590-WX et numéroté 3027 le 7 juin dernier.

SAINT-BRIEUC > TUB *

Parc

La flotte de A500 ne cesse de se clairsemer avec la réforme en juillet du n°250.

VANNES > KICEO **

Réseau

Le réseau vannetais connaît quelques modifications à l'occasion de la rentrée 2016.

La ligne **3** réalise un détour pour desservir le Parc du Golfe en remplacement de la ligne 11 supprimée.

La ligne **5** est déviée entre l'arrêt Capitaine-Jaude et le centre-ville de Vannes pour desservir la gare (via l'arrêt Pont-SNCF). Elle rejoint ensuite la place de la République par l'avenue Victor-Hugo et la rue Joseph-Le Brix.

La ligne **6** bénéficie d'une modification conséquente. Elle devient en effet circulaire par la création d'une liaison expresse en rocade au sud de Vannes entre les deux terminus Vannes-Agglomération et Le Fourchène. L'itinéraire emprunte l'avenue René-de-Kerviler, le nouveau tunnel de Kérino, l'avenue du Maréchal-Juin, la rue Winston-Churchill, les boulevards de la Résistance et du Général-Rémy puis l'avenue de la Marne. L'arrêt Cendrars n'est de fait plus desservi.

Notons enfin la création d'un arrêt Troadec entre Hôpital-Chubert et Gradon sur les lignes **6** et **8**.

→ Centre-Val-de-Loire

CHINON > SITRAVEL °

Réseau

Nous nous permettons de revenir sur ce petit réseau intercommunal, présenté de façon très complète dans **RU92** (mai-juin 2010) et désormais constitué de 3 lignes (voir tableau). Il dessert hormis Chinon, les communes de Savigny-en Vêron, Beaumont-en-Véron, Avoine, Port-

Boulet et Bourgueil. La navette interne à Chinon (ligne B) dessert quant à elle le centre-ville (*Statue-Rabelais*), la gare SNCF, le centre hospitalier, la zone industrielle, Blanc-Carroi, Hucherolles, Saint-Lazare et Saint-Louans.

Depuis le 1er septembre 2011, le réseau SITRAVEL est exploité par le transporteur Archambault (groupe Réunir) qui a pris le relais de Veolia-Ligeria (ex-CAT).

Parc

Après avoir remplacé les 2 GX37H initiaux, les 2 minibus Mago ont à leur tour été relevés par 2 nouveaux minibus : un Indcar Wing (CA-685-DZ) et un BMC Alyos (AE-742-VX).



Chinon – Le minibus Indcar Wing à la gare SNCF, en mai 2016
© Olivier MEYER

CHINON > Réseau SITRAVEL

Lignes	Destinations
A	Chinon (gare) / Port-Boulet (gare) / Bourgueil
B	Navette interne à Chinon
C	Chinon (gare) / Savigny-Bertignolles

DESCARTES > PHIL'BUS °

Service urbain

Cette commune d'Indre-et-Loire d'un peu plus de 3.000 habitants bénéficie d'un service urbain fonctionnant seulement du mardi au samedi matin. Deux circuits cadencés à l'heure de 9h00 à 18h00 (environ) avec une pause entre 12h30 et 15h30.

Le service est exploité en régie avec un minibus Trafic mis à disposition par une entreprise de publicité. La fréquentation mensuelle dépasse les 500 voyages.

LOCHES > LE LIEN °

Service urbain

Un service urbain dessert cette commune du département d'Indre-et-Loire, ainsi que sa voisine de Beaulieu-lès-Loches soit environ 6.000 habitants. Le service n'est réalisé que le mercredi et le samedi avec une fréquence d'environ une heure de 8h30 à 18h00 et une coupure le midi.

L'exploitation est assurée par Keolis-Touraine avec un minibus City-21.



Loches – Le minibus City-21 de Keolis-Touraine affecté au service urbain, le 22 juin 2016

© Bruno CANIVET

ORLÉANS > TAO °

> Réseau Tramways

Ligne A

Des travaux de réfection de la voie ont été effectués cet été entre les stations *Tourelles-Dauphine* et *Hôpital-La Source*. Apparemment, la mauvaise qualité des rails a entraîné une usure prématurée et par mesure de sécurité, l'imposition aux tramways d'une vitesse réduite.

L'exploitation fut interrompue sur ce tronçon à partir de 20h et remplacée par un service de bus de substitution.

TOURS > FIL BLEU °

> Réseau Tramways

Projet de seconde ligne

Il semble qu'une volonté de disposer d'une deuxième ligne de tramway se fasse jour dans l'agglomération tourangelle. L'idée serait l'implantation d'une antenne partant de *Verdun* pour relier l'hôpital Trousseau via le campus Grandmont. La recherche d'un projet économe guiderait les élus sur l'exploitation d'un tronc commun entre le terminus sud *Jean-Monnet* et la station *Verdun*, la mutualisation du dépôt, mais également le non-recours à l'APS.

L'Agglo a lancé une étude préalable dont le résultat est attendu fin septembre. La décision finale devra ensuite être validée par les 22 maires de l'Agglo.

> Réseau Autobus

Parc

Les GX317 n°179 et GX317-GPL n°552 ont été réformés.

VIERZON > VIB *

Parc

Le réseau a acquis d'occasion 2 GX127, dont le n°139 (VJ1GX586H5C001403, AB-718-DT) est l'ex-n°0009 de Mobicité du réseau francilien de Rosny-sous-Bois.

→ Champagne-Ardenne

TROYES > TCAT *

Réseau

Depuis le 1^{er} septembre, le réseau a connu plusieurs améliorations.

Une nouvelle ligne a été créée afin de pallier l'absence de desserte de la zone d'Ecrevolles, zone industrielle importante en plein cœur de l'agglomération (3.000 salariés). La ligne **12-Chrono** relie *Fontaine* (Troyes) à *Pont-Sainte-Marie-Eureka* (Ecrevolles-Pont-Sainte-Marie), terminus de la ligne 1. Ainsi, les habitants de ce secteur (communes de Pont-Sainte-Marie et de Lavau) ont désormais la possibilité de rejoindre le centre de Troyes en 13 minutes contre 30 par la ligne 1. La ligne 12-Chrono est exploitée du lundi au samedi à raison d'un départ toutes les 30 minutes (plus exactement 34...) avec un véhicule.

De son côté, le hameau de Lépine dépendant de la commune de Saint-Germain est desservi par la ligne **5A** du TAD Flex'agglomération. Ce TAD donne correspondance à son terminus avec la ligne 5 du réseau reliant Saint-Germain à La Chapelle-Saint-Luc (Fouchy). Le service est assuré par la TCAT en liaison avec les transporteurs locaux, du lundi au samedi (hors jours fériés), sur réservation.

Parc

Les 5 Agora-S-E2 n°210 à 214 ont été réformés.

→ Corse

AJACCIO > TCA °

Exploitation

Jusqu'à présent, le réseau de transport urbain de la Communauté d'agglomération était exploité sous le système de la délégation de service public (DSP). Le réseau TCA était exploité par le groupe Transdev par le biais de sa filiale SNA (Société Nouvelle des Autobus Ajacciens).

Le 16 décembre 2015, le conseil communautaire a décidé de prendre directement en charge son réseau et de confier son exploitation à une société publique locale. Afin de donner le temps nécessaire à la CAPA d'organiser la transition, la DSP a été prolongée de huit mois.

La nouvelle société publique devait prendre le relais le 1^{er} septembre et reprendre l'ensemble du personnel de la SNA.

→ Franche-Comté

BESANÇON > GINKO °

Parc

Retrouvez en rubrique *Parcs* l'effectif du parc de Keolis-Besançon au début mai 2016.

VESOUL > V'BUS °

Réseau



Vesoul – Le Citroën C2 n°2294 traversant le Pont sur le Durgeon

© Jérôme GIMEL, juillet 2015

Depuis le 6 juillet, le réseau a connu plusieurs évolutions. Ainsi, des lignes régulières, qui offrent plus de correspondances entre elles ainsi qu'au pôle d'échange multimodal (PEM), sont renforcées comme la ligne **1** (PEM/Montmarin), avec un bus toutes les 30 minutes en heures de pointe.

L'offre est également dynamisée pour les **Direct** conçus pour assurer, en période scolaire, des liaisons faciles entre les principaux lieux de vie et les établissements scolaires ou administrations.

Flexo Gare, service sur réservation, est désormais ouvert à tous les habitants des 20 communes de l'agglomération, avec des services matinaux et tardifs.

Flexo Pôle santé, service adapté aux salariés du groupement hospitalier de Haute-Saône voit ses horaires étendus en soirée.

La numérotation a également évolué avec l'abandon des confus A1, A2... et l'adoption d'indices de 1 à 8.

Côté tarification, le ticket unité reste à un euro ; il n'a pas augmenté depuis 2011.

Résultats

La communauté d'agglomération a confié, en mai 2009, l'exploitation du réseau à Keolis-Vesoul.

En décembre 2015, les élus communautaires ont renouvelé leur confiance à cette même société qui assurera la délégation de service public pour les sept prochaines années. Pendant cette durée, le transporteur s'est engagé à accroître la fréquentation de 10%.

V'Bus a effectué 570.397 voyages en 2015 (+2,01% par rapport à 2014) et 493.125 kilomètres ont été parcourus, contre 501.337 (soit -1,64%) lors de l'exercice précédent.

Parc

Des midibus, jugés plus adaptés, vont prochainement prendre la suite des standards sur les lignes **7** (PEM/Quincey par Frotey-lès-Vesoul) et **8** (PEM/Navenne).

→ Île-de-France

RÉSEAU TRANSILIE (SNCF)

Ligne N

Cette ligne devrait être entièrement équipée de rames de type Regio-2N au plus tard fin 2021.

RÉSEAU RER (RATP/SNCF)

Ligne A

Le trafic a été interrompu du 23 juillet au 21 août inclus sur la partie centrale entre *La Défense* et *Nation* afin d'effectuer la deuxième saison de renouvellement total des voies et ballast. Les 4 stations *Charles-de-Gaulle-Étoile*, *Auber*, *Châtelet-Les Halles* et *Gare-de-Lyon* étaient donc fermées.

Ligne C

Comme chaque été, le tronçon central de cette ligne multi-branches a été fermé pour effectuer les travaux de rénovation des infrastructures. Cette année le service était interrompu entre la gare d'Austerlitz et la station *Javel*, et entre la gare d'Austerlitz et la station *Avenue-Henri-Martin*.

Ligne D

Des rames RER-NG devraient commencer à se déployer dès 2021 sur cette ligne exploitée par la SNCF. Ces mises en service sont assujetties aux aménagements d'infrastructure à réaliser à Paris-Gare de Lyon et sur le tronçon Juvisy/Creil.

RÉSEAU RATP

MÉTRO

Ligne 4

La station *Mouton-Duvernet* est fermée pour travaux depuis le 8 août, celle de *Château-Rouge* l'étant depuis le 20 mai.

Ligne 6

La station *Quai-de-la-Gare* a été fermée du 13 juin au 28 août inclus pour cause de rénovation.

Future ligne 15

La construction du futur dépôt-atelier de Champigny a débuté. Les mois de juin et juillet ont été mis à profit pour libérer les emprises du futur site en procédant à la démolition d'anciens bâtiments de logistique dans la zone industrielle du Plateau.

TRAMWAYS

Ligne T1 : interruption

Afin d'effectuer les habituels travaux de maintenance de la plateforme et des voies, la ligne a été interrompue entre les stations *Gare-de-Saint-Denis* et *Hôpital-DelaFontaine*.

Ligne T1 : extension Ouest

Lors de sa séance du 13 juillet 2016, le CA du STIF a décidé d'approuver le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales du prolongement du tramway vers Nanterre et Rueil-Malmaison.

Ligne T3b

Comme nous l'expliquions dans notre précédent numéro, les voies actuelles du terminus de la Porte de la Chapelle doivent être déplacées de plusieurs mètres vers le centre de la chaussée afin de pouvoir passer dans le boulevard Ney, d'une infrastructure latérale à une axiale. Pour ce faire, le terminus nord de la ligne a été reporté à la station précédente *Colette-Besson* du 4 juillet au 19 septembre pour permettre ces travaux de réaménagement. En parallèle, le bus PC3 a été prolongé de la porte de la Chapelle à celle d'Aubervilliers pour assurer la continuité.

AUTOBUS (Matériel)

Plan « Bus-2025 »

Suite à la volonté du STIF de supprimer les bus diesel du réseau francilien, la RATP s'est engagée, dès 2014, dans une évolution technologique majeure en voulant disposer, d'ici 2025, d'un parc 100% écologique. Celui-ci sera constitué d'environ 80% de bus électriques et 20% de bus à gaz renouvelable et non fossile, en cohérence avec les objectifs de réduction de 20% des émissions de gaz à effets de serre inscrits dans le Plan de Déplacement Urbain d'Île-de-France. Le plan *Bus2025* permettra de diminuer de 50% le bilan carbone de la RATP.

Cette transition énergétique se fera en 3 phases :

- 1ère phase : renforcement de la place des bus hybrides. Dès à présent, tous les nouveaux appels d'offres concernent des bus hybrides, électriques et GNV.
- 2ème étape (2015/2017) : tests et expérimentations de toutes les technologies de bus électriques et systèmes de recharge existants ; préparation du programme d'adaptation des dépôts.
- 3ème étape (2017/2025) : appels d'offres pour un déploiement massif de bus électriques et biogaz.

Ce phasage doit permettre à la profession de lancer les nécessaires investissements dans la recherche et développement ainsi que dans ses outils industriels.

Bus électriques

Depuis le 30 mai, la ligne **341** du dépôt Belliard a reçu son premier bus standard 100% électrique (reliure **RU129**). Cette ligne sera totalement équipée d'ici la fin de l'année. Cette expérimentation a été retenue par l'Union Européenne pour participer au projet ZeEUS (Zero Emission Urban Bus System) programme européen visant à dynamiser l'introduction du bus électrique dans les grandes villes). Les 23 autobus seront rechargés la nuit dans le dépôt, ce qui permettra notamment de ne pas « tirer » sur le réseau électrique aux heures de pointe. Ils auront une autonomie d'au moins 180 km, ce qui leur permettra de circuler sans avoir besoin d'être rechargés en service. La ligne 341 a été choisie car le dépôt Belliard, auquel elle est affectée, accueille déjà des matériels électriques (Oreos-4X sur la ligne Montmartrobus et Oreos-2X sur la Traversée Ney). Les travaux d'adaptation seront donc plus rapides.

Outre le projet Bluebus, la RATP teste d'autres technologies de bus électriques et systèmes de recharge. À ce titre, la RATP a signé des accords pour expérimenter un véhicule de chaque constructeur. De décembre 2015 à avril 2016, des tests ont été réalisés avec voyageurs sur des matériels Irizar, Solaris et Yutong sur ses deux lignes de référence (21 et 147). Le test du Heuliez devait démarrer mi-2016. Des discussions sont en cours avec d'autres constructeurs comme BYD (Chine), Volvo (Suède) ou VDL (Pays-Bas).

Le concept choisi par la RATP est la recharge de nuit, les bus ayant une autonomie suffisante pour toute la journée d'exploitation. Cette technique à l'avantage d'être proche du mode de fonctionnement actuel et ne nécessite pas l'installation de stations de charge en zone urbaine dense. Cependant, pour compléter ce modèle et avoir de la flexibilité pour les lignes les plus longues, la RATP étudie l'installation de stations de charge dans certains terminus.

À travers ces expérimentations, la RATP va pouvoir réaliser un retour d'expérience sur la performance de la chaîne de traction (batteries, moteurs) et des systèmes de recharge en s'appuyant notamment sur le partenariat RATP-EDF signé le 25 juin 2014. Pour la RATP, c'est aussi l'occasion de mesurer les conséquences de cette nouvelle technologie sur l'exploitation et sur la maintenance.

Bus hybrides

En attendant que les bus électriques développés par les industriels répondent à l'ensemble des contraintes techniques et économiques qu'exige l'exploitation en milieu urbain dense, la RATP et le STIF s'équipent de bus hybrides. Aujourd'hui, 400 bus hybrides circulent déjà sur le réseau RATP et d'ici la fin 2016, ils seront 637 en circulation. Cette solution technique permet une réduction de consommation de carburant située entre 20% et 30% en fonction du gabarit du véhicule et des conditions d'exploitation pour des hybrides Euro-5-EEV par rapport à des véhicules diesel Euro-3 et 4. Pour les véhicules de génération Euro-6, la RATP estime une réduction de consommation entre 10% et 20% entre un hybride et un véhicule diesel. Le bus hybride permet également de réduire les nuisances sonores ainsi que les vibrations à l'intérieur du véhicule. En revanche, le surcoût à l'achat reste important (50% à 60%).

Biogaz

Pour augmenter le nombre de bus roulant au biogaz, la RATP doit adapter dépôts. En accord avec le STIF, c'est Créteil qui sera le premier à être totalement converti au GNV. Depuis 1999, il exploite 90 bus standard GNV et depuis le 1^{er} juin 2015, tous ces bus sont alimentés en BioGNV c'est-à-dire le méthane produit par l'usine voisine de traitement des eaux usées implantée à Valenton. D'ici mi-2016, tous ses bus standard, soit 140 véhicules, seront avitaillés en BioGNV et à l'horizon 2018, l'ensemble des bus standards et articulés, soit environ 240 bus.

Une étude de faisabilité est en cours pour choisir les autres dépôts qui seraient susceptibles d'accueillir le biogaz et déterminer les conditions, coûts et délais de cette transition. Les plus pertinents seraient les dépôts de Bussy-Saint-Martin, Massy, Nanterre et Thiais.

Midibus

La régie a acquis d'occasion le 17 novembre 2015, un GX127-L qui appartenait auparavant aux Cars Sauterel pour le réseau de Decazeville. Le n°73

(VJ1GX586H7L002396, CL-606-FY) a été mis en service la première fois le 28/09/12.

Mises en service

Retrouvez en rubrique *Parcs* les coordonnées des 30 GX337-H n°1231 à 1260, des 30 Urbanway-12-H n°5981 à 6010, des 6 derniers Lion's-City-GNC n°4831 à 4836, et des 30 Urbanway-18-H n°5041 à 5070.

Nous en profitons pour vous signaler une anomalie en p.52 du **RU129**. En effet, suite à un regrettable copier-coller, les coordonnées du GX337-H n°1220 étaient les mêmes que celles du n°1219. Le n°1220 (VJ14116M20N004553) a été immatriculé DZ-042-TC le 18/02/16. Merci au lecteur attentif qui nous a signalé cette bétise.

Affectations

Hormis les mises en service mentionnées ci-dessous, les Urbanway-12-H continuaient de se déployer sur le **194**, les GX337-H sur le **73**, et les Urbanway-18-H sur le **170** (détails dans une prochaine édition).

Réseau Bus RATP			
Mises en service de juin à août 2016			
Lignes	Dépôts	Nb	N° de coquille
Urbanway-12-H-2p			
120	Neuilly-Plaisance	12	6011 à 6022
GMR	Fontenay	1	6023
GX337-H-2p			
126	Malakoff	24	1248 à 1271
Total :	37 véhicules		

Dépôts

Retrouvez en rubrique *Parcs* l'effectif du dépôt d'**Asnières** arrêté au 16 juillet 2016.

RATP > État des matériels « Agora » au 26/07/16			
Types	Séries	Total	Restants
Agora-V0	2001 à 2115	115	0
Agora-V2	2116 à 2892	776	0
	7201 à 7794	594	103
Agora-E3	7795 à 7953	159	105
Agora-GNC	7001 à 7090	90	36
Agora-line	8101 à 8520	420	304
Agora-L-E2	1501 à 1650	150	9
	4401 à 4571	171	12
Agora-L-E3	1701 à 1809	109	58

RÉSEAU OPTILE

Redécoupage des réseaux

Depuis le 1^{er} janvier 2007, l'ensemble des opérateurs affiliés à l'OPTILE (Organisation Professionnelle des Transporteurs routiers d'Île-de-France) dispose d'un cadre contractuel avec l'autorité organisatrice régionale, le STIF. Ces contrats se sont substitués à de simples conventions d'exploitation, à dominante tarifaire.

La première génération de contrats, dite CT1 (Contrats de Type 1), d'une durée maximale de 4 ans, a été conclue à l'échelle de chaque entreprise ou établissement pour les grands groupes. Il s'agissait d'introduire une première série d'indicateurs financiers et de qualité de service, en parallèle de nouveaux mécanismes d'amélioration de l'offre. À partir de l'été 2010, une seconde génération de contrats (CT2) a pris le relais, ceux-ci étant désormais signés par réseaux

(généralement déterminés en fonction des intercommunalités), plusieurs entreprises pouvant opérer sur un même réseau (et vice-versa). Une politique volontariste d'amélioration de l'offre a accompagné ces CT2 et a permis de renforcer significativement de nombreuses dessertes en moyenne et grande couronnes.

Le 1^{er} janvier 2017 marquera l'entrée en lice de la troisième génération (CT3) préparant l'ouverture totale à la concurrence des bus franciliens en 2024. Ces CT3 vont se caractériser par un redécoupage des réseaux au regard de la refonte des intercommunalités intervenue le 1^{er} janvier 2016. Un développement important de l'offre est également annoncé, avec le plan « 1000 bus » issu des promesses de campagne du nouvel exécutif régional. À suivre dans de prochains **RU** !

BEAUCHAMP (95) > LACROIX *

Parc

Retrouvez en rubrique *Parcs* l'effectif du transporteur du nord-ouest francilien arrêté au 1^{er} mai 2016.

CHESSY (77) > DISNEYLAND-PARIS *

Parc

Le parc d'attractions a acquis en juin, 3 Urbanway-18-4p supplémentaires. Les coordonnées des n°73 à 75 sont compilées en rubrique *Parcs*.

MANTES (78) > TAM *

Réseau

Fin août, une restructuration a été mise en œuvre (relire à ce sujet le tome 3 de notre Hors-série « Île-de-France » pour plus de détails) avec en point d'orgue l'intégration de la commune de Limay, longtemps restée desservie par des lignes spécifiques (série 50, ex-Rive-Droite).

Deux lignes structurantes du réseau TAM sont ainsi étendues jusqu'à Limay :

- La ligne **A** : Rosny/Limay où la fréquence est de 7' en heure de pointe sur le tronçon principal ;
- La ligne **K** : Buchelay/Limay où la fréquence est de 15' en heure de pointe.

Deux lignes en complément de l'offre des lignes structurantes sont renforcées :

- Ligne **C** : Mantes-la-Jolie (Port-Fouquet)/Mantes-la-Jolie (Gare), d'une fréquence de 7' en heure de pointe pour la desserte des quartiers les plus denses ;
- Ligne **X** : Mantes-la-Jolie (Gare)/Mantes-la-Jolie (Henri-Clérissé) dont l'offre est renforcée avec une fréquence de 15 à 30' en heure de pointe.

Deux lignes de rabattement sur les lignes structurantes sont également créées :

- Ligne **R** : Rosny-sur-Seine (Gare), circulaire, d'une fréquence de 30' en heure de pointe, par fusion des anciennes lignes R, S et T ;
- Ligne **L** : Limay (Fosses-Rouges)/Limay (Port autonome), d'une fréquence de 30' en heure de pointe.

Parc

Pour les besoins liés à ce nouveau réseau, 11 GX437 hybrides à 4 portes ont été commandés. Le premier, le n°60, a été immatriculé le 8 juin, les 10 autres (n°61 à 70) l'étant en août (coordonnées en rubrique *Parcs*). Ces véhicules n'ont pas reçu de découpe personnalisée dans l'attente de la future livrée de la Communauté Urbaine « Grand Paris Seine-et-Oise ».



Magnanville – le GX437H n°60 du réseau TAM devant le lycée Senghor
© Pierre-Marie VAINÉAU, 26 juillet 2016

Ces livraisons ont entraîné les réformes des Agora-S n°15, 17, 18 et 19. Les GX327 n°41, 46 et 47 ainsi que le GX337 n°50 ont été mutés chez le transporteur CTVM (renumérotés respectivement 93 à 96) qui exploite désormais les lignes L, N et R du nouveau réseau TAM en compensation de la perte des lignes de la série 50.

MARCOUSSIS (91) > CARS D'ORSAY *

Retrouvez en rubrique *Parcs* les coordonnées des 8 Citaro-C2-NGT mis en service par ce transporteur fin-2015, ainsi que celles des 9 Citaro-C2Ü-NGT confiés par Albatrans pour les lignes express de l'Essonne.



Évry – Le Citara-C2Ü-NGT n°673 des Cars d'Orsay sur la ligne 91-05
© Damien LABOURIER, 18 juillet 2016

MEAUX (77) > MARNE-ET-MORIN *

Parc

Trois nouveaux Urbanway-GNC, dont un articulé, seront livrés cet automne.

MELUN (77) > MELIBUS *

Nous vous proposons d'effectuer une synthèse des évolutions survenues depuis la parution de notre « hors-série » en fin d'année 2013.

Réseau

Côté réseau, tout d'abord, la ligne Citalien reliant Melun à Sénart (Lieuxaint) a fait l'objet d'un renforcement de ses fréquences le 6 janvier 2014, avec un passage toutes les 30 minutes tout au long du service, nécessitant l'engagement d'un quatrième véhicule.



Lieuxaint - Le Citaro-C2 n°71453 de la ligne Citalien

© Damien LABOURIER, 6 décembre 2014

Puis, le 2 février 2015, l'amplitude de service a été étendue en soirée, les derniers départs de la gare de Melun s'effectuant jusqu'à 23h00 (au lieu de 21h30) pour les lignes A, C, D/L, E et F avec un intervalle de 30 minutes. La ligne dominicale H (séparée en une partie Melun et une partie Dammarie-les-Lys) a également été renforcée avec une fréquence de 30 min toute la journée et un dernier départ à 22h23. Enfin, le 24 août, la fréquence aux heures creuses de la ligne E (Dammarie-les-Lys / Gare de Melun / Melun Almont) a été améliorée passant de 30 à 15 minutes.

Ces renforcements d'offre, ajoutés à ceux déjà opérés début 2013, ont conduit à une augmentation de la fréquentation conséquente du réseau Melibus : plus de 30% entre 2013 et 2016.

Projets

L'intégration des deux communes de Saint-Fargeau-Ponthierry et de Pringy au sein de la Communauté d'Agglomération Melun Val-de-Seine au 1er janvier 2016, a conduit à des études d'extension du réseau Melibus vers l'est. Ceci devrait renforcer à l'avenir le rôle du dépôt Transdev de Saint-Fargeau-Ponthierry dans l'exploitation du réseau ; ce dernier fournit déjà une série d'autocars aux couleurs Melibus pour les 6 lignes scolaires S1 à S6.

En revanche, le passage de la ligne Citalien en Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) sous l'appellation T-Zen 2 se heurte à l'opposition des commerçants et riverains du centre-ville de Melun. Initialement prévue en 2020, la mise en service n'est plus espérée avant 2023 au mieux, sous réserve que la situation puisse se débloquer...

Dépôt

Face à l'obsolescence et à la saturation de l'actuel dépôt de Vaux-le-Pénil, ouvert en avril 1974, le Syndicat des

Transports d'Île-de-France (STIF) a décidé début 2015 d'acquérir un terrain plus vaste dans la même zone industrielle, rue des 3-Tilleuls, afin d'y édifier un nouveau dépôt. Il s'agit d'un ancien centre de tri-postal, qui devra tout d'abord être démoli, avant d'entamer la dépollution du site puis d'édifier les nouvelles infrastructures. L'inauguration n'est donc pas attendue avant 2020.

Ce choix de l'Autorité Organisatrice francilienne de devenir propriétaire des nouveaux remisages vise à préparer la future ouverture à la concurrence.

Équipements

Tout au long de l'année 2014, le Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information des Voyageurs (SAEIV) a été renouvelé. Après un premier test au mois de juin sur les lignes D, L et Citalien, le nouveau système INEO a été mis en marche en septembre sur l'ensemble du réseau. Tous les véhicules sont dotés d'un défiler à diodes à l'avant, de deux écrans TFT dos-à-dos au centre et d'annonceurs sonores. 55 bornes d'information-voyageurs (dont une partie de marque Lumiplan réutilisée de l'ancien SAEIV) et deux grands écrans TFT (un à la gare, l'autre au Mail Gaillardon) sont implantés aux principaux arrêts.

Parc

Depuis l'état de parc sommaire publié dans le « Hors-série », arrêté à la date du 1er juillet 2013, 4 derniers Citaro-Facelift Euro-5 ont fait leur entrée le 20 août 2013 (n°70914 à 70917). Ils ont été suivis de deux séries de 5 Citaro-C2, n°71357 à 71361 en 2014 puis n°71914 à 71918 en 2015. Un Citaro-C2 climatisé destiné à la ligne Citalien (n°71453) s'est intercalé en septembre 2014 ; deux autres seront livrés en septembre 2016, pour remplacer les Citaro Facelift-BHNS n°07087 et 07088.



Melun - Le GX437H n°72960 en préparation au dépôt de St-Fargeau

© Damien LABOURIER, 12 août 2016

C'est sans aucun doute « la » grande nouveauté du réseau Melibus pour cette rentrée de septembre 2016 : 3 articulés Heuliez GX437 hybrides ont été mis en service sur la ligne **E**, la plus chargée du réseau. Le réseau melunais avait déjà par le passé possédé des véhicules articulés : la CGEA, en 1982, avait reçu 4 PR180-MI, mais ceux-ci étaient engagés sur les lignes de la Ville Nouvelle de Sénart, qui deviendront indépendantes par la suite. Puis, en 1998, deux GX187 d'occasion avaient été rachetés aux Cars Perrier (Trappes) mais ceux-ci avaient été revendus en 2000 et étaient restés sans suite, l'accent étant mis sur le renforcement des fréquences. Les coordonnées complètes des 3 GX437H vous attendent en rubrique « Parcs ».

MONTEREAU (77) > SIYONNE ***Parc**

L'arrivée en septembre 2015 d'un nouveau Citaro-C2 (n°71934, immatriculé DV-384-NH, châssis WEB62803310606258) faisant suite au n°71334 reçu en 2014, a permis la réforme des Citaro n°91020 et 91021. Un troisième Citaro-C2 sera reçu en octobre. D'ores et déjà, un autocar Intouro Optimum (n°25167) a été réceptionné durant l'été pour les services scolaires. L'exploitant Interval doit également prendre possession pour le réseau interurbain Comète de 2 GX137L et de 3 autres Intouro Optimum.



Montereau – Le Citaro-C2 n°71334 près de la gare

© Nicolas ROUY, 6 août 2016

ONLY (94) > KEOLIS ***Lignes 191-100 et navette Pont-de-Rungis**

Depuis le 1^{er} septembre 2015, la ligne **191-100** Yerres/Orly/Rungis et la navette reliant l'aéroport d'Orly à la gare RER C de Pont-de-Rungis (ex-« Orly-Rail » puis « Paris par le train », désormais nommée « GO C Paris ») sont intégralement exploitées par Keolis via sa filiale « Keolis Orly-Rungis » créée en avril 2015 à cette intention. Cette dernière, détentrice des véhicules, ne possède aucun personnel propre et fait donc appel à celui de Keolis Seine-Val-de-Marne (ex-Athis-Cars).

La ligne 191-100 a bénéficié à cette occasion d'une modification de sa desserte, avec de nouveaux arrêts à Belle-Épine, Pont-de-Rungis (RER C) et Athis-Mons. Ouverte depuis le 15 mai 2009, tout d'abord entre Montgeron (Pavillon Flore) et Rungis (M.I.N), et exploitée par un groupement Athis-Cars/Garrel & Navarre/STRAV, cette relation avait été prolongée jusqu'à la gare d'Yerres et mise en exploitation 24h/24 et 7j/7 le 1^{er} avril 2012.

Rappelons aussi que la ligne « Orly-Rail », dont l'exploitation avait été reprise par R'Orly (filiale de Transdev) à la fin des années 1990, avait été renommée « Paris par le train » le 1^{er} juillet 2006, date à laquelle les droits de ligne avaient été cédés par Aéroports de Paris au Syndicat des Transports d'Île-de-France. Cette navette avait alors été confiée par appel d'offres à Bièvres-Bus-Mobilités (Transdev) tout en restant sous-traitée à R'Orly. La perte par R'Orly de plusieurs contrats sur des services de piste et de navettes avait amené en juillet 2013 le groupe Transdev à transférer auprès de Keolis (Athis-Cars) cette prestation devenue trop isolée.

Parc

La quasi-totalité des véhicules affectés aux lignes 191-100 et à la navette Orly/Pont-de-Rungis a été renouvelée en fin d'année 2015 avec l'arrivée de 9 Iveco Crossway-Line-LE-13, numérotés de 250 à 258, en livrée Express ou Navette. Deux Citaro-LE-Ü ont été conservés en réserve.

PLATEAU BRIARD (77) > SETRA ***Parc**

Retrouvez en rubrique *Parcs* l'effectif de cette filiale Transdev au 8 juillet dernier. Un seul véhicule neuf, un articulé Heuliez GX437, sera réceptionné cette année. De plus, l'équipement des véhicules en SAEIV Ineo a débuté.

PLAISIR (78) > HOURTOULE ***Parc**

Les véhicules neufs en renouvellement ont été reçus au cours du mois de juin. Il s'agit de 9 autocars S415UL (dont 8 pour les lignes « Plaine de Versailles » et 1 pour la ligne 475), d'un Citaro-C2 pour les lignes de Plaisir et d'un articulé Citaro-C2-G pour les lignes SQYBUS 417 et 418 (voir ci-dessous). L'ensemble du parc est en outre en cours d'équipement en SAEIV, pour une mise en service en 2017.

Dépôt

Les travaux de rénovation du dépôt des Cars Hourtoule, qui ont démarré en début d'année, battent actuellement leur plein. Les nouvelles aires de lavage et station-service ont été construites au printemps, après l'assainissement du parking. La restructuration des bâtiments a été lancée cet été. En attendant l'inauguration prévue début 2017, une partie des véhicules est accueillie sur le dépôt de la STAVO situé à deux kilomètres.

ROISSY-EN-BRIE (77) > N°4 MOBILITÉS ***Parc**

Un autobus articulé hybride Volvo 7905-LAH est attendu pour le mois d'octobre pour les réseaux Sit'bus et Stigo. Il viendra compléter l'articulé Citaro-C2G n°71323 livré en 2014, la réserve étant assurée par deux Citaro-G d'occasion déjà évoqués dans nos colonnes.

Les autres véhicules neufs livrés cette année sont 4 autocars Iveco Crossway HV (modèle « High Value » développé pour Transdev) à boîte automatique, dont un pour le réseau Sit'bus, un pour le réseau Arlequin et deux « multi-réseaux » en livrée régionale.

SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES (78) > SQYBUS ***Parc**

Le transporteur **Hourtoule** a mis en service le Citaro-G-C2-3p n°329 (WEB62823313131385) immatriculé EC-212-WX le 8 juin 2016.

Cette arrivée a entraîné le même mois, la réforme de l'Agora-L n°137.

VÉLIZY (78) > PHEBUS *

Dépôt

La cérémonie de pose de la première pierre du futur dépôt STIF pour les autobus de Keolis-Vélizy s'est déroulée le 25 juin dernier. Ce nouvel établissement sera construit sur un terrain de près de 15.500 m² jouxtant le dépôt RATP des Translohr de la ligne T6, rue du Général-Valérie-André à Vélizy. Il pourra prendre en charge 95 autobus et l'atelier pourra accueillir 10 véhicules simultanément. Le bâtiment de 2.000 m² sera revêtu d'un bardage en bois et devra bien s'intégrer dans le paysage selon le cahier des charges fixé par la municipalité. L'établissement, propriété du STIF, remplacera l'actuel situé au Plessis-Robinson en raison de la fin imminente de son bail et de son inadaptation aux véhicules de grande longueur. Son ouverture est fixée en juillet 2017.

Parc

Les Agora-line n°222 et 226 du réseau de Versailles ont été mutés sur celui de Vélizy. L'Agora-S n°215 a par contre été détruit en juillet.

VERSAILLES (78) > PHEBUS *

Parc

Le 6 juillet vers 16h, le Citelis-12 n°280 a été détruit par un incendie provenant du bloc-moteur, rue du Champ-Lagarde, à Versailles. Grâce au professionnalisme du conducteur, aucun blessé n'est à déplorer. Le véhicule avait été mis en service en septembre 2005.

Dans les bonnes nouvelles, notons la mise en service des 7 GX137-L n°385 à 391 (coordonnées en rubrique *Parcs*).

→ Languedoc-Roussillon

BÉZIERS > BMT °

Parc

Les 3 Microbus n°60, 61 et 65 ont été vendus en juin, ainsi que le GX117-L n°720 et l'Agora-line n°518.

MENDE > TUM °

Réseau

Préfecture du département de la Lozère, Mende (12.000 habitants) est située dans le pays du Gévaudan dans la région des Grands-Causse. Elle est desservie par les TUM (Transports Urbains Mendois) dont le service est exploité en délégation de service public par les Voyages Boulet.

Du vendredi au samedi, deux lignes assurent ce service au départ du point central place du Foirail :

- La ligne **1** dessert l'hôpital, Chantepedrix, Fontanilles, Castelsec, et le Causse-d'Auge.
- La ligne **2** dessert Les Boulaines, Valcroze, Le Chapitre et Ramilles.

Le samedi, un circuit unique, la ligne 3, dessert l'ensemble de la ville.

Parc

Le réseau est exploité par 4 véhicules aux couleurs bleu et jaune : deux Citaro-K (AH-489-YN, AJ-316-CQ), un Citaro-K-C2 (DN-828-WH) et un minibus City-35 (DF-700-YQ).

Le dépôt des cars Boulet est situé route du Chapitre, dans un faubourg à l'ouest de la ville.



Mende – Deux des trois Citaro-K à la station centrale du réseau, place du Foirail, le 18 mai 2016

© Olivier MEYER

MONTPELLIER > TAM *

> Réseau Tramways

Ligne 4

Inauguré la veille, le chaînon manquant de la ligne circulaire n°4 de tramway a été mis en service le samedi 2 juillet. Ce nouveau tronçon de 1,2 km relie les stations *Saint-Denis* et *Albert-1^{er}* et est jalonné par trois nouvelles stations : *Albert-1^{er}-Cathédrale*, *Peyrou-Arc-de-Triomphe* et *Saint-Guilhem-Courreau*. Indiciee **4A** (circulaire intérieure) et **4B** (circulaire extérieure), la nouvelle ligne dessert désormais sur ses 9,2 km de tracé, 18 stations dont 8 communes avec les autres lignes du réseau de tramways. Cette mise en service risque d'être malheureusement le début d'une longue période sans autres extensions du réseau de tramways.

> Réseau Autobus

Parc des affrétés

Le transporteur **Pays-d'Oc-Mobilités** a vendu l'Agora-S-2p n°722.

NARBONNE > CITIBUS °

Contrat

Après appel d'offres, l'exploitant sortant, Keolis Narbonne, a été reconduit aux destinées du réseau narbonnais pour une durée de 8 ans.

Ce contrat prévoit un réaménagement et une modernisation du réseau dès son démarrage, le 1^{er} septembre 2016. L'offre devrait être homogénéisée et renforcée entre les différents quartiers de Narbonne et les itinéraires devraient être plus directs. L'offre des principales

lignes devrait être augmentée et une desserte des zones commerciales et d'activités sera mise en place. L'offre de service sera également renforcée sur le réseau périurbain.

L'info-voyageur devrait également être améliorée.

Le réseau Citibus du Grand Narbonne dessert 125.000 habitants répartis sur 39 communes. Grâce à cette refonte, il est visé une hausse de fréquentation de 11% et une augmentation des recettes de 14% à l'horizon 2024.

→ Limousin

LIMOGES > TCL *

Parc

Le réseau a mis en service plusieurs Urbanway-18-4p dont le n°667 (VNE422CR400308185) immatriculé ED-109-TG le 6 juillet. Ces arrivées ont entraîné la réforme des 4 Agora-L n°606, 607, 611 et 612. Notons également la réforme de l'Agora-S n°808.



Limoges – L'Agora-L n°606 à l'arrêt Poste

© Olivier MEYER, mai 2012

→ Lorraine

NANCY > STAN *

Évolutions d'offre

Dès le 27 juin, le réseau a adapté de nouveau son offre sur une grande partie de ses lignes, notamment à la baisse sur les liaisons proposant déjà des fréquences moindres.

La ligne **1** est ainsi renforcée le samedi et en vacances scolaires avec un passage toute les 7 min. La ligne **2** fait de même en semaine scolaire (7 min) et en vacances scolaires (10 min). De plus, elle propose des premiers départs plus matinaux permettant une arrivée en centre-ville vers 5h.

Sur les lignes **3** et **4**, le dernier passage en centre-ville est plus tardif (après 22h) et l'offre est renforcée le samedi après-midi (15 min).

La ligne **5**, équipée en articulés en semaine scolaire, réduit ses fréquences aux heures de pointe à 15 min (au lieu de

10 min). En revanche, le samedi après-midi, l'intervalle proposé est de 20 min (au lieu de 30 min).

Les lignes **6** et **16** proposent un passage toutes les 15 min sur leur tronçon commun aux heures de pointe en vacances scolaires.

Les lignes **11**, **13**, **15** et **19** voient leur amplitude réduite le dimanche : la desserte est supprimée le matin avant 11h et en fin d'après-midi après 18h environ.

Quant à la ligne **18**, le service est supprimé en vacances scolaires et le samedi.

Réseau

Parallèlement aux évolutions d'offre, certaines lignes voient leurs itinéraires modifiés.

La ligne **5** est prolongée à l'est jusqu'à Seichamps (*Haie-Cerlin*). À l'ouest, le terminus de Laxou (*Champ-le-Bœuf*) est déplacé dans la zone commerciale de la Sapinière.

La ligne **7** se dote d'un nouveau terminus en antenne à Vandœuvre (*Roberval*), desservi à raison d'un bus sur deux en moyenne du lundi au vendredi. L'offre s'en trouve dégradée sur Houdemont (*Porte-Sud*). Même punition pour la ligne **9** à l'ouest, où la desserte du terminus Saulxures (*Centre*) est allégée au profit d'un nouveau terminus à Saulxures (*Forêt*).

Le terminus sud de la ligne **8** est implanté rue du Morvan, à proximité du CHU de Vandœuvre.

La ligne **10** est prolongée au sud jusqu'à Jarville (*Californie*) après avoir desservi la gare et le centre de Jarville. On se rapproche ainsi de la desserte de l'ancienne ligne 30 d'avant le TVR...

L'itinéraire de la ligne **11** est rendu plus direct par la rue de Strasbourg.

À Tomblaine, la ligne **13** adapte son itinéraire pour desservir le quartier Bois-la-Dame via la rue Maria-Desraimes.

Le terminus sud de la ligne **17** est déplacé devant le collège Jacques-Monod à Ludres. Celui de la ligne **18** à l'est est ramené de Pulnoy à Saulxures (*Centre*).

L'itinéraire de la ligne **19** est modifié : desserte du quartier Solvay à Maxéville, passage par le boulevard Marcel-Brot (au lieu de la place des Vosges) et terminus sud à Janville (*République*).

Signalons la création du **P'tit Stan Est** résultant de la fusion du Mobistan Est et du P'tit Stan de Pulnoy. Il offre une liaison toutes les 45 min du lundi au samedi de G. Barrois-Stade M. Picot à Seichamps (*Chamois*), via Dommartemont, Essey-lès-Nancy et Pulnoy. En complément, un service **Taxistan** assure la desserte sur réservation de certains arrêts excentrés de Dommartemont et Essey-lès-Nancy.

Enfin, le **P'tit Stan de Laxou** se trouve limité à la desserte entre la zone commerciale de la Sapinière et le collège Victor Prouvé, de 10h30 à 18h. La desserte du collège aux heures de cours est reprise par la nouvelle ligne **Stanplus P** au départ du village de Laxou (place du Jet-d'Eau).

Parc

Les 19 GX317-GNC n°209, 211 à 216, 218, 220 à 224, 226, 228 à 230, 232 et 233 ont été vendus le 12 juillet.



Nancy – Le GX317GNV n°221 sur la ligne 123 à l'arrêt République
© Michaël DIETRICH, 24 octobre 2004

→ Midi-Pyrénées

PAU > IDELIS °

Parc

Le réseau a réformé ses 7 Agora-line, les n°239 à 241, 243, 346 à 348.

RODEZ > AGGLOBUS °

Parc

La SATAR a procédé à la vente du PR112 n°130 en juin.



Rodez – Le PR112 n°130 sur la ligne 15 à l'arrêt Foch
© Michaël DIETRICH, 16 octobre 2009

TOULOUSE > TISSEO **

> Réseau Autobus

Mouvements parc

Avec l'arrivée des nouveaux GX437-H, le report de l'exploitation des plus faibles lignes régulières à la sous-traitance pour la rentrée prochaine, la permutation des

lignes 22/23 et 38/79 entre les dépôts d'Atlanta et de Langlade, un important déplacement de véhicules a eu lieu entre les trois dépôts bus le samedi 4 juin :

- d'Atlanta à Langlade : les 5 GX317 n°9924 à 9928,
- de Colomiers à Langlade : 2 GX317 n°0109-0113 (futurs bus-formation) et 3 Citelis-18 n°0860 à 0862,
- de Colomiers à Atlanta : les 2 GX317 n°0103-0104, le Citelis-18 n°0952 et les 6 GX327 n°0650, 0701 à 0705,
- de Langlade à Atlanta : les 21 GX327 n°0706 à 0726.

Réformes

Les 22 GX317 n°0008-0009-0011-0012-0015 à 0020, 9903 à 9905, 9907 à 9915 du dépôt d'Atlanta ont été réformés. Les 6 standards Volvo 8700-LE n°6000 à 6005 affectés au dépôt de Colomiers ont pour leur part été vendus, les n°6000 et 6005 continuant leur carrière chez Négoci Tourisme (n°7341 et 7346).

→ Nord-Pas-de-Calais

DUNKERQUE > DK'BUS-MARINE **

Réseau

Le 4 avril 2016, le nouveau pont du Triangle reliant Saint-Pol-sur-Mer et Fort-Mardyck a été mis en service et ré-emprunté par les lignes 2A, 2B et 9. De nouveaux horaires ont été adoptés pour les lignes 2A, 2B, 5 et 9. La ligne **5** voit sa tête de ligne de St-Pol ramenée à l'arrêt *Flamand*.

Par ailleurs, la ligne **21** reliant Bray-Dunes (Plage) à Ghyvelde (Lac des Hérons) dessert à la demande la petite commune des Moères située au sud de Ghyvelde.

LILLE > TRANSPOLE °

Parc

L'Agora-S-GNC n°10018 a été détruit en juin dernier et le n°10024, réformé le mois suivant.

→ Basse Normandie

CAEN > TWISTO °

TVR

L'exploitation du TVR a été interrompue du 25 au 30 juillet afin d'effectuer des travaux d'entretien sur la plateforme. Des bus de remplacement ont alors pris le relais.

→ Haute Normandie

LE HAVRE > LIA *

Réseau

Depuis le 27 juin 2016, date de passage en horaires d'été, le réseau a connu quelques modifications :

- Ligne **3** - Modification de l'itinéraire dans le quartier Brindeau pour permettre une liaison directe vers le centre commercial de la Vallée-Béreault.
- Ligne **12** - modification de la desserte du Clos-Fleuri.
- Ligne **13** - Pour améliorer la desserte fine du quartier Mont-Gaillard, le tracé de la ligne évolue par la rue de la Bigne-à-Fosse. À Saint-Martin-du-Manoir, les habitants à proximité des arrêts *Les Hauts* et *L'Ormelle* pourront réserver le service Fil'Bus en complément.
- Ligne **15** - Le service de la ligne 15 est désormais assuré uniquement par le service Fil'Bus.

LOUVIERS/VAL-DE-REUIL > TRANSBORD **

Parc

En juin dernier, le réseau a réceptionné deux nouveaux véhicules acquis d'occasion. Le minibus Sprinter City-65 n°138 (EC-766-FY) et le GX127 n°139 (CL-277-FY, ex-Decazeville). Les deux véhicules arborent la livrée bleue du sous-réseau « Le Bus de Ville ». Le GX127 est le premier midibus à revenir sur ce sous-réseau exploité en minibus depuis la réforme des O405-NK.



Louviers – Le Sprinter City-65 n°138 au dépôt Transbord, le 1^{er} juillet 2016
© Bruno CANIVET

ELBEUF > ASTUCE *

Dépôt

Le nouveau dépôt des TAE a été mis en service cet été. Il est situé à Caudebec-les-Elbeuf et est mitoyen avec celui de VTNI.

ÉVREUX > TRANSURBAIN °

Parc

Le réseau a mis en service les deux midibus Citaro-K-C2 n°25 et 26 (WEB6284031313-1116 et 1117) respectivement immatriculés EB-814/810-KM le 18 avril 2016.

ROUEN > ASTUCE °

Parc

Signalons la destruction le 23 juin de l'Agora-S n°5034.

YVETOT > VIKIBUS *

Réseau

Yvetot est une ville d'un peu moins de 12.000 habitants située au cœur de la Seine-Maritime et du Pays de Caux. En 2007, elle a mis en place un service urbain, baptisé Vikibus, desserte débutée avec un Microbus des Cars Hangard.

Après divers véhicules comme le City-21 de Dietrich, il y a aujourd'hui deux lignes desservies par un Vehixel Cytios-3 sur base Sprinter-O513 et un Vehixel Cytios-4 sur base Daily-70C. Le service est assuré en régie et dessert également la commune de Sainte-Marie-des-Champs (1.500 habitants) grâce à la ligne 1.



Yvetot – Le Cytios-4 sur base Daily-70C en service sur la ligne 2
© Bruno CANIVET, 19 mai 2016

→ Pays de la Loire

LAVAL > TUL °

Contrat

L'Agglo a renouvelé sa confiance au groupe Keolis pour l'exploitation de son réseau qui dessert 20 communes et 100.000 habitants.

Prenant effet le 1^{er} septembre 2016, le nouveau contrat, d'une durée de 6 ans, prévoit un réaménagement du réseau dès le 1^{er} janvier 2017. Cette restructuration devrait comporter l'ouverture de nouvelles lignes et l'extension de certaines existantes ainsi qu'une optimisation des services TAD. Sont également prévus l'extension de la vidéo-protection dans tous les bus, le réagencement de l'Espace commercial des TUL, ainsi que des travaux de voirie.

Pour ce nouveau contrat, l'opérateur table sur une hausse de fréquentation de 7% et sur une augmentation des recettes de 6% à l'horizon 2022.

Parc

Laval-Agglomération renouvellera progressivement son parc avec deux bus hybrides qui seront mis en service dès 2016, puis 18 nouveaux véhicules de 2017 à 2022. Par ailleurs, à partir de 2018, l'ensemble de la flotte sera accessible aux voyageurs à mobilité réduite.

Retrouvez en rubrique *Parcs* l'effectif des TUL arrêté en juillet 2016.

> Réseau Tramways

Station Commerce

Du 4 juillet au 28 août, la station centrale des tramways, *Commerce*, fréquentée par près de 60.000 voyageurs par jour, a été l'objet d'une rénovation en profondeur. En effet, les installations de ce point central qui voit passer quotidiennement 900 tramways des trois lignes nantaises n'avaient pas été renouvelées depuis leur mise en service en 1992. Les travaux ont consisté en :

- l'allongement des quais des lignes 2 et 3 afin d'accueillir simultanément deux rames dans chaque sens pour réduire les effets d'encombrement,
- le remplacement de 2,2 km de linéaire de rails et les appareils de voie,
- la pose d'une nouvelle communication entre la branche sud (vers Rezé) et la branche ouest (vers *François-Mitterrand*). Elle remplace une des deux jonctions qui existaient auparavant d'orientation est-nord "est-nord",
- le déplacement de plusieurs poteaux soutenant les LAC et la remise aux normes de ces dernières.

Pour effectuer ces travaux, les trois lignes ont été limitées de part et d'autre de la zone avec des terminus provisoires à Commerce et Bouffay pour la ligne **1**, Hôtel Dieu pour la ligne **2** (le tronçon nord ne pouvant être alimenté en rame par aucun dépôt a été assuré en Bus Relais Tram), Hôtel Dieu et Bretagne pour la ligne **3**.

> Réseau Autobus

Adaptations de rentrée

L'offre dominicale de la plupart des lignes Chronobus est revue à la baisse. Les lignes C1, C2, C3, C5 et C6 passent ainsi de 20 à 25 minutes, tandis que la ligne C7 est dégradée de 20 à 30 minutes. Seule la ligne C4, offrant déjà un intervalle de 30 minutes, n'est pas modifiée.

L'itinéraire de la ligne **26** est modifié et rendu plus direct entre *Petit-Port* et *Grande-Censive* afin de desservir le campus via les arrêts *Fac-de-Lettres* et *École-Centrale-Audencia*.

Une nouvelle ligne **48** est créée entre le terminus *Neustrie* de la ligne 3 du tramway et l'aéroport Nantes-Atlantique. Aux heures de pointe de la semaine, la ligne est prolongée pour desservir l'IRT Jules-Verne (arrêt *Bélouga*). Parallèlement, la **Navette Aéroport** abandonne la desserte de *Neustrie* et assure une liaison directe entre la gare et l'aéroport.

La desserte nocturne de la ligne **71** est adaptée à partir de 22h30. La ligne est ainsi raccourcie entre *François-Mitterrand* et *Couëron-Océan*. Elle ne dessert plus ses terminus de journée, soit *Hermeland* au nord et *Bac-de-Couëron* au sud. Le passage par la mairie de Saint-Herblain est quant à lui maintenu.

L'offre est renforcée aux heures de pointe en semaine sur la ligne **75**, qui propose désormais un passage toutes les 15 minutes et raccourcit les temps de correspondance avec la ligne C6.

L'antenne de Bouaye de la ligne **88** est simplifiée avec un seul terminus à la ZAC des Côteaux (*Bouaye-Côteaux*). L'ancien terminus partiel *Bouaye-Lycée* est déplacé de 250 m et renommé *Lycée-d'Orbigny*. Enfin, la ligne dessert deux nouveaux secteurs : la ZAC des Ormeaux et le lycée Brottier.

Parc des affrétés

Le transporteur **CTA** a acquis d'occasion 2 Citaro-E3 qui ont été mis en service le 22 juillet. Le n°9061 est en configuration 2 portes (VF962804330300200, AD-560-RL, première mise en service le 09/07/2003) et le n°9062 en 3 portes (VF962804330300232, CA-159-AK, première mise en service le 18/02/2004).

→ Picardie

LAON > TUL °

POMA

Le 7 juillet 2016, la ville de Laon a décidé de mettre fin à l'exploitation du funiculaire POMA. Cet arrêt définitif devait intervenir durant l'été.

Mis en service en 1989, ce funiculaire sur pneumatiques et tracté par câbles reliait la ville historique située sur un plateau (station *Hôtel-de-Ville*) à la gare de Laon en contrebas, avec un arrêt intermédiaire (station *Vaux*). Les cabines effectuaient la liaison (1.500 m) en 3 minutes 30, avec une fréquence de 10 minutes et une vitesse moyenne de 35 km/h. La ligne était exploitée par 4 véhicules dont un pour la réserve.



Laon – Le Poma vu de la station haute « Hôtel-de-Ville »
© Yves LE CHANU, septembre 2005

Les raisons invoquées pour cette fermeture seraient une chute de la fréquentation (400.000 voyageurs contre le double à sa mise en service) et surtout sa nécessaire rénovation jugée trop coûteuse (15 M€) par la ville.

Le système POMA-2000, développé par l'entreprise grenobloise Pomagalski, avait succédé à l'ancien tramway à crémaillère qui avait cessé son service en 1971 et dont il avait repris la plateforme.

Réseau bus

Depuis le 4 juillet, un nouveau réseau de bus est proposé aux voyageurs. La nouvelle ligne **1** (Clandel-Ville

haute/Gare) est issue de la fusion des lignes 1 et 5 et d'une partie de la ligne 3/4. La nouvelle ligne **2** (Claudel-Ville haute/Chambry) permet dorénavant une liaison directe avec l'Hôpital et le lycée Paul Claudel.

→ Poitou-Charentes

ANGOULÊME > STGA °

Parc

Le 25 mai, le réseau a mis en service le GX437-4p n°661 (VJ1421CP40N004694) immatriculé EC-725-KT.

LA ROCHELLE > YELO **

Navettes Paquebot

Chaque année, une vingtaine de paquebots font escale à La Rochelle. Lors de ces escales, la RTCR met en service plusieurs articulés pour transporter les touristes du port de La Pallice au centre de La Rochelle.



La Rochelle – Le GX427 n°353 engagé sur les navettes « Paquebot », vu dans le quartier du Gabut, le 4 mai 2016

© Claude JAUSSIOME

Nouveau réseau

Un nouveau réseau devrait être opérationnel pour le 4 juillet 2017. Il sera constitué de 20 lignes soit :

- 4 lignes structurantes (Lagord / Bongraine, La Pallice / Aytré, Mireuil / Villeneuve-les-Salines et Beaulieu / Les Minimes). 3 nouveaux parcs relais seront créés à Beaulieu, Périgny et Aytré. Sur ces lignes la fréquence sera de 10 minutes, le service étant assuré jusqu'à 22 heures en semaine et 1h du matin le week-end ;
- des lignes complémentaires des communes les plus proches vers le centre-ville de La Rochelle (fréquence 15 mn en pointe) ;
- des lignes de maillage pour les communes les plus éloignées.

Le réseau sera toujours exploité par la RTCR pour la partie centrale du territoire, un opérateur devant être choisi en fin d'année pour les communes périurbaines.

Correspondances multimodales

Sur le territoire de la communauté d'agglomération, trois haltes ferroviaires ont été ouvertes ces dernières années

sur la ligne La Rochelle/Rochefort (*La Rochelle-Porte Dauphine, Aytré-Plage et Angoulins*). Une nouvelle halte est en cours d'aménagement à La Jarrie (ligne La Rochelle/Surgères). Certaines de ces haltes, ainsi que la gare de Chatelaillon, pourraient être le terminus de lignes de maillage.

→ Provence-Alpes-Côte d'Azur

BOLLÈNE > TUB °

Réseau

Située au nord du département du Vaucluse, la commune de Bollène (14.000 habitants) héberge sur son territoire le barrage hydro-électrique de Donzère-Mondragon, ainsi que le site nucléaire du Tricastin. La commune a confié à Transdev Sud-Est Mobilité l'exploitation de son réseau TUB (Transports Urbains Bollenois). Il met à disposition des voyageurs deux lignes urbaines (ligne **1** : Les Pins/Pasteur/Eluard ; et ligne **2** : Pasteur/Gare SNCF), une navette Marché (Les Pins, Pétunias, Saint-Blaise, ESAT-Fourniller/Pasteur), ainsi que trois circuits scolaires.

Parc

Deux minibus sont affectés au réseau urbain, soit un Cytios-30 n°97233 (DA-086-TP) et un Daily-Way n°11720 (BE-858-PZ). Les services scolaires sont (entre autres) assurés par deux autocars, un Recreo-2 n°10134 (CK-354-ZE) et un Scoler-3 n°7360 (AZ-594-YK).



Bollène – Le minibus Cytios-30 n°97233 au niveau du centre commercial

© Olivier MEYER, 17 mai 2016

CANNES > PALM'BUS *

Parc

Le réseau a mis en service le GX337 n°427 (VJ14016M40N004587) immatriculé DZ-614-QV le 15 février. Dans le sens des radiations, notons celles du GX317 n°320 et du GX327 n°356.

LA CIOTAT > CIOTAT-BUS °

Service touristique

Comme tous les étés, et ce depuis plusieurs années, le réseau ciotaden fait circuler un bus à impériale découverte

sur la ligne **40** reliant la gare routière à la gare SNCF, ligne desservant les principales plages. Ce bus, accessible avec les titres de transport habituels du réseau, est en service les après-midi du lundi au samedi. Cette année l'habituel Volvo ELC a laissé sa place à un Neoplan N4426 provenant de Paris, en l'occurrence le n°14 de la SELT, opérateur de l'Open-Tour.



La Ciotat – Le Neoplan N4426 n°14 de la SELT en location pour l'exploitation de la ligne 40, vu à l'arrêt Allée Lumière le 16 juillet 2016
© Thierry GAREL

MARSEILLE > RTM °

Parc



Marseille – L'Irizar-i2e n°1806 de la RTM sur la ligne 82S à Saint-Charles
© Thierry GAREL, 24 juillet 2016

Après une période de tests entre le 24 novembre 2014 et le 22 janvier 2015, 6 autobus électriques Irizar i2e n°1801 à 1806 ont été acquis par la régie marseillaise. Le 6 juin dernier, le réseau a donc lancé sa première ligne entièrement équipée en bus électriques, la ligne **82/82S** reliant *Pharo-Catalans* à *Euromed-Arenc* et *Gare-Saint-Charles*. Nous vous communiquerons ultérieurement les coordonnées de ces 6 véhicules.

MARTIGUES > ULYSSE °

Parc

Le réseau a mis en service 2 nouveaux GX137, n°414 et 415, qui ont été immatriculés le 2 mai dernier.

MONACO > CAM *

Parc

Le réseau a mis en service au début de l'année, les 5 new-A330-H n°123 à 128 dont les coordonnées vous seront communiquées dans une prochaine édition.

NICE > LIGNES D'AZUR **

> Réseau Tramways

Future ligne 2

À la mi-avril, le tunnelier "Catherine", construit spécialement pour le chantier de la partie souterraine de la seconde ligne, a démarré ses travaux. Il restera en action pendant environ 10 mois pour avaler les 3,2 km du tracé en souterrain. La chambre d'entrée du tunnelier est située dans la rue Ségurane, très proche du terminus est de la ligne (Port). Il trace donc sa route vers l'extrémité ouest de la ligne. Une trémie située dans la rue de France, à hauteur du centre universitaire méditerranéen, permettra aux futures rames Citadis-405 de sortir à l'air libre pour poursuivre leur route le long de la rue de France vers leur terminus ouest de la ligne 2. Le tunnelier fore un tunnel de diamètre 9,68 m (avant mise en place des 14.560 voussoirs), et équipé de ses remorques, il pèse 1.400 tonnes pour une longueur de 78 m. Le forage se fait au rythme moyen de 10 m par jour. Le constructeur du tunnelier est l'entreprise allemande Herrenknecht, un des leaders mondiaux pour ce type d'équipements. À la mi-juillet, le tunnelier avait foré 500 m et était passé sous le fleuve Paillon, lui-même en souterrain sous la promenade du même nom connue par tous les amateurs de transports en commun pour sa gare routière et le site propre bus. Comme nous le notions dans un précédent numéro, les 300.000 tonnes de terre sont évacuées vers Fos-sur-Mer par voie maritime en utilisant une installation temporaire du port de Nice. Le tunnelier devrait terminer son travail en février 2017, permettant une mise en service de la ligne 2 du tram entre la mi-2018 et l'été 2019.

> Réseau Autobus

Parc

Après l'Urbanway-12-3p n°289, à la suite des 4 unités n°285 à 288 (**RU125**), la RLA a mis en service en début d'année, les 3 GX137 n°131 à 133. Les coordonnées de ces véhicules sont compilées en rubrique *Parcs* en compagnie des 2 Citaro-C2-3p n°296 et 297 immatriculés en novembre 2015.

→ Rhône-Alpes

AUBENAS > TOUT'ENBUS °

Réseau

Depuis le 4 juin 2007, le réseau Tout'enbus dessert les communes ardéchoises d'Aubenas, Labégude, Saint-Didier-sous-Aubenas, Saint-Privat, Ucel, Vals-les-Bains et Saint-Etienne-de-Fontbellon. Le syndicat de transport urbain Tout'enbus assure le transport urbain et le transport

scolaire sur les communes précitées (communes du Pays d'Aubenas-Vals), l'exploitation en étant confiée aux Autocars Ginhoux.

Le réseau actuel fonctionne depuis le 1er septembre 2015 avec 4 lignes urbaines (voir tableau), 4 services scolaires, une Navette coeur-de-ville (circuit du centre-ville d'Aubenas) qui fonctionne tous les samedis (hors fériés) ainsi qu'une Navette estivale fonctionnant les dimanches et jours fériés durant la période d'été. Une agence commerciale est implantée place de la Paix, point-central du réseau.



Aubenas – Le GX117L n°2328 au point central place de la Paix
© Olivier MEYER, le 17 mai 2016

La flotte Tout'enbus est remise et entretenue au dépôt du transporteur Ginhoux situé dans une zone d'activités au sud-est d'Aubenas, aux abords immédiats de la commune de Saint-Didier-sous-Aubenas. La gare routière est attenante à ce dépôt.



Aubenas – Le GX137 n°2425 arborant la nouvelle livrée du réseau, arrivant au point-central, place de la Paix, le 17 mai 2016
© Olivier MEYER

AUBENAS > Réseau TOUT'ENBUS

Lignes	Destinations
1	Gare routière / Pl. de la Paix / Quartier Oliviers
2	St-Didier-sous-Aubenas / Gare routière / Pl. de la Paix / Ucel / St-Privat / St-Didier-sous-Aubenas
3	Gare routière / Pl. de la Paix / Vals-les-Bains
7	Pl. de la Paix / St-Etienne-de-Fontbellon

CHAMONIX > CHAMONIX-BUS °

Parc

En marge de notre article en rubrique *Découvertes*, retrouvez dans *Parcs* les coordonnées des 6 Citaro-C2 n°43 à 48, ainsi que celles des 2 minibus Bluebus n°60 et 61.

LYON > TCL **

> Réseau Tramways

Parc

La première des sept rames Citadis-403 commandées, la n°887, a été réceptionnée le 7 juillet dernier. Les livraisons s'étaleront jusqu'en octobre.

Rhôneexpress

Le 9 avril dernier, les techniciens du centre de maintenance de Rhôneexpress (CFTA Rhône) situé à Meyzieu, ont après 5 mois d'efforts réussi l'exploit de faire rouler en exploitation la motrice ex-Vienne n°4098 appartenant à l'association COPEF.



Lyon – La motrice type M ex-Vienne du COPEF, lors de son premier jour en exploitation sur la ligne Rhôneexpress, vue le 9 avril 2016 au terminus de l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry.

© Judicaël ESMIEU

La motrice arrivée il y a un an au dépôt CFTA Rhône a subi une batterie d'essais et d'adaptations pour rouler sur le réseau lyonnais. L'équipe composée de passionnés des deux exploitants (Kéolis-Lyon et CFTA-Transdev) a passé de longues nuits parcourant ainsi plus de 140 km pour

valider la tenue de la motrice. Un record de vitesse pour une type M a été atteint à 60,2 km/h... Mieux que la RATP !



Lyon – La motrice type M ex-Vienne du COPEF, lors de son premier jour en exploitation sur la ligne Rhônexpress, vue le 9 avril 2016 au terminus de l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry.

© Judicaël ESMIEU

Pour l'instant l'autorité de contrôle d'état, le STRMTG, n'autorise plus de sortie en exploitation le temps que la législation soit clarifiée (notamment après l'accident de TGV à Eckwersheim en Alsace). Les techniciens continuent à rouler la nuit hors exploitation sur les 7 km de la liaison Rhônexpress. Ils souhaitent à terme accueillir des passagers et leur faire profiter du charme de cette motrice de 87 ans. Rendez-vous est donc donné pour les Journées du Patrimoine pour la découvrir dans le dépôt.

> Réseau Autobus/Trolleybus (Exploitation)

Adaptation de l'offre

Des adaptations d'offre du réseau sont intervenues depuis le 29 août :

- Les lignes **50/50E** et **Zi8** remplacent la ligne 48 qui est supprimée (le quartier de la Fouillouse, à Saint-Priest, est desservi par la ligne 50/50E et le Parc des Lumières par la ligne Zi8).
- La ligne **37** voit son terminus *Part-Dieu-sud* reporté à *Charpenne-Charles-Hernu* pour résoudre des problèmes de régularité.
- La ligne **73** effectue son terminus à *Brindas-Centre*.

- La ligne **C23** est supprimée, la ligne **C25** reprenant en grande partie son itinéraire.

Cette opération touche parallèlement les lignes **C7**, **C9**, **C15** et **26** (lire ci-dessous).

- L'exploitation de la ligne **C15** est désormais effectuée en autobus articulés.
- La ligne **S15** est prolongée jusqu'à son nouveau terminus *Gare-d'Ecully-la-Demi-Lune*.
- La ligne **Zi5** est prolongée jusqu'au Rond-Point d'Italie.
- La ligne **29** est limitée à *Genas-Ratabizet*.
- La ligne **90** est limitée place Valmy.

Ligne C25

La restructuration de cette ligne C25 a provoqué une importante « opération domino » dont le résultat majeur est la disparition de la ligne C23 dont elle reprend en grande partie l'itinéraire depuis la station *Garibaldi* du métro (ligne D) jusqu'à l'avenue Paul-Santy, en passant par la Manufacture des Tabacs et la rue Marius-Berliet.

En outre, dans le 3^e arrondissement, la C25 permute son itinéraire avec celui de la ligne **C7** en passant par la rue Garibaldi et la rue André-Philip, la C7 empruntant désormais le cours Gambetta depuis la station *Garibaldi* du métro, puis le boulevard Vivier-Merle pour rejoindre le quartier de la Part-Dieu.

Parallèlement, la ligne **C9** remplace la C23 cours de la Liberté et quai Augagneur qu'elle sillonne depuis ou vers son terminus *Bellecour-Antonin-Poncet*.

Irriguant le secteur de la Manufacture des Tabacs et la rue Marius-Berliet, la ligne C25 abandonne le quartier du Jet-d'Eau et le boulevard des Etats-Unis où elle est remplacée par la ligne **26**, laquelle, dorénavant, relie le quartier des Etats-Unis depuis l'arrêt *Lycée-Lumière*, son nouveau terminus, et l'avenue Viviani au pôle d'échanges de Parilly.

Passant boulevard Pinel jusqu'à la station *Mermoz-Pinel* du métro (ligne D), son trajet demeure inchangé jusqu'au campus universitaire de Bron et Saint-Priest. Cependant, elle ne dessert plus le Bachut et l'avenue Mermoz desservis par la ligne **C15**.

Lignes Résago

Une nouvelle ligne à la demande **Résago 4** a été créée le 29 août, reliant les communes de Genas et Saint-Bonnet-de-Mure et permettant également de relier les communes de Saint-Laurent-de-Mure et Colombier-Saugnieu grâce à une correspondance avec la ligne 1Ex.

Elle permet de rejoindre les pôles attractifs ainsi que les services administratifs de Genas dont les habitants peuvent également se rendre au centre aquatique de Saint-Laurent-de-Mure.

La ligne **Résago 5**, qui relie toujours les communes de Saint-Pierre-de-Chandieu et Toussieu à Saint-Priest, s'arrête désormais dans les ZA Pesselière et La Palombière sur la route d'Heyrieux à l'aller comme au retour.

Déviations

En raison des travaux d'aménagement du site propre bus engagés cours Lafayette et cours Tolstoï, les lignes **C3**, **C9**, **C13** et **27** sont déviées du 4 juillet au 30 novembre 2016 entre le quai Sarrail et l'avenue du Maréchal-de-Saxe. La

ligne **C14** est quant à elle limitée à *Hôtel-de-Ville-Louis-Pradel* pendant la durée des travaux.

Signalons également que durant ces mêmes travaux, l'exploitation de la ligne **C3** est assurée avec des Citelis-18, la ligne **C4** avec des Cristalis-18 affectés habituellement à la C3, et la ligne **C13** exploitée en deux tronçons : Nord (trolleybus) et Sud (autobus).

> Réseau Autobus/Trolleybus (Matériel)

Véhicules électriques

Dans le cadre de la loi sur la transition énergétique pour une croissance verte (LTECV) votée en juillet 2015, qui impose aux AO d'acquiescer à hauteur de 50% des véhicules à faibles émissions à partir de 2020 puis à 100% à partir de 2025, et en vue du prochain renouvellement de sa flotte de bus, le SYTRAL va mener une série de tests sur 7 autobus électriques, entre le 27 juin 2016 et le 1er trimestre 2017. L'objectif est d'évaluer, sur une semaine et sans passager, les performances en matière de mobilité et l'autonomie de roulage de différents modèles de 12 mètres disponibles sur le marché. Le SYTRAL a retenu pour ces essais la ligne **45** pour son relief, et la ligne **C7** dont la longueur et la vitesse commerciale sont représentatives du réseau. Seront successivement testés un Yutong, un Bluebus-12 de Bolloré, un EBus-K9 de Byd, un Urbino Electric de Solaris, un Ebusco, un i2E d'Irizar et un GX-Elec d'Heuliez.



Lyon – Electricité ancienne et nouvelle : Le Yutong EC12 en essai sur la ligne 45 doublé par un Cristalis de la ligne C13 boulevard de la Croix-Rousse, le 30 juin 2016

© Clive D'EATH

Articulés

30 Urbanway-18 ont été livrés en mars-avril 2016, et mis en circulation courant mai. Ils sont affectés à des lignes exploitées intégralement ou partiellement avec des articulés : **C12** d'une part, renforts **C20/C20E**, **C21**, **3**, **4**, **20**, **89** et **98** d'autre part.

Des véhicules plus anciens sont transférés sur d'autres lignes comme la C15 et la C5, cette dernière retrouvant les siens partis sur la C3 à l'occasion des travaux de construction de son site propre.

Citelis-18

Le 4 juillet dernier, vers 16h30, le Citelis-18 n°2105 de la ligne **C17** a été victime d'un incendie accidentel, non loin de l'arrêt *Marne-Lacouture*, à Bron. Après avoir fait évacuer

les passagers, le conducteur a essayé de combattre le début de sinistre à l'aide de l'extincteur mais sans succès : le véhicule a été totalement détruit. On ne déplore aucun blessé. Le bus avait été mis en service en juillet 2009.

Parc

Retrouvez, en rubrique *Parcs*, l'effectif du parc routier lyonnais arrêté à la fin juin 2016.



LYON CITELIS 18 clim 2010 TCL Lg 40 QUAI ST-VINCENT

© Jérôme GIMEL, janvier 2015

Dépôts

Construit en 1926, le dépôt de **Cuire**, situé rue Coste à Caluire, héberge une cinquantaine de véhicules circulant sur 7 lignes : C13, C18, 33, 77, S4, S6 et S12.

Des travaux d'extension ont commencé sur le terrain voisin qui porteront sa surface actuelle de 3.000 m² à 7.000 m², ce qui lui permettra d'accueillir d'autres lignes en redéploiement (sont évoqués les transferts d'une ou deux lignes (2 et 45) du dépôt de Vaise, saturé, ainsi que celui des lignes 9 et/ou 38 du dépôt d'Alsace).

SAINT-ÉTIENNE > STAS °

Tramways

La première rame CAF Urbos-3 (la n°941) a été livrée au dépôt de Saint-Priest-en-Jarez le 30 juin.



Saint-Etienne - La première rame CAF Urbos-3

© Saint-Etienne Métropole, juillet 2016

Par ailleurs, la rame PCC articulée n°955 qui avait été pelliculée en *tram-fret* et présentée à Paris en marge de la

COP-21 (photo dans **RU126**, p.37), sera offerte au musée de Montmarault (Chemins de Fer de l'Allier).

VALENCE > CITEA *

Parc

Les 2 derniers PR180-2, les n°41 et 42, ont été réformés le 23 juin dernier. C'étaient également les deux derniers « planchers hauts » du réseau.

VILLEFRANCHE-SUR-SAÔNE > LIBELLULE *

Précédent réseau

Jusqu'au 29 août 2016, le réseau Libellule desservait 5 communes du territoire de l'Agglomération Villefranche-sur-Saône Beaujolais-Saône comprenant les communes de Villefranche-sur-Saône, Arnas, Limas, Gleizé et Jassans-Riottier. Se déployant en 5 lignes régulières, 4 lignes à vocation scolaire, 2 navettes circulaires et un service de transport à la demande (TAD), il comptait 318 arrêts dont 133 sont aujourd'hui accessibles aux personnes à mobilité réduite. 68 arrêts jugés prioritaires le seront au cours des 3 prochaines années pour un budget de 490.000€.

Le parc est composé de 32 véhicules, propriété du Sytral, dont 63% sont aujourd'hui accessibles PMR, part qui atteindra les 90% dès la rentrée 2016 grâce à l'acquisition de 5 minibus répondant aux nouvelles normes (et qui seront principalement utilisés sur les lignes RésaLib). Tous les véhicules du réseau seront accessibles PMR en 2018.

Extension de l'agglomération

Le 29 août 2016, le territoire desservi par le réseau Libellule s'est élargi aux 20 communes de la CAVBS* (contre 5 précédemment) : Arnas, Blacé, Cogny, Denicé, Gleizé, Jarnioux, Jassans-Riottier, Lacenas, Le Perréon, Liergues, Limas, Montmelas-Saint-Sorlin, Rivolet, Saint-Cyr-le-Châtoux, Saint-Etienne-des-Ouillères, Saint-Julien-sous-Montmelas, Salles-Arbuissonnas-en-Beaujolais, Vaux-en-Beaujolais, Ville-sur-Jarnioux et Villefranche-sur-Saône. Ce nouvel ensemble compte une population de 75.000 habitants sur une superficie de près de 200 km².

* La CAVBS compte aujourd'hui 21 communes. Saint-Georges-de-Reneins, quittant ce territoire à partir du 1er janvier 2017, n'est pas desservie par le nouveau réseau Libellule.

Nouveau réseau

Il est apparu que l'offre jusqu'alors déployée sur les 5 communes historiques du réseau Libellule s'avérait peu en adéquation avec les besoins de déplacements selon les secteurs ou périodes. L'objectif d'optimisation de l'offre pour l'adapter à la demande, tout en étendant le réseau à l'ensemble des communes de l'agglomération, s'est donc traduit de la façon suivante :

Depuis le 29 août 2016, le réseau Libellule comprend 3 familles de lignes.

▪ 9 lignes CityLib :

Ce sont les lignes régulières du réseau historique. Les lignes 1 à 5 circulent toute l'année et desservent les communes d'Arnas, Gleizé, Jassans-Riottier, Limas et Villefranche-sur-Saône.

Les lignes 6 à 9, à vocation scolaire, circulent du lundi au vendredi en périodes et horaires scolaires. Ces lignes sont ouvertes à tous (dans la limite des places disponibles) et peuvent aussi répondre aux besoins de déplacements des actifs.

▪ 8 lignes CarLib :

Desservies par des véhicules des Cars du Rhône, les lignes CarLib du réseau Libellule desservent les établissements scolaires du territoire et certains arrêts des 5 communes « historiques » du réseau Libellule (Arnas, Gleizé, Limas, Villefranche-sur-Saône et Jassans-Riottier). Ces lignes sont ouvertes à tous (dans la limite des places disponibles) et accessibles avec un titre de transport Libellule pour les déplacements effectués sur le périmètre Libellule. Les correspondances avec les lignes CityLib sont possibles.

VILLEFRANCHE-SUR-SAÔNE Nouveau réseau LIBELLULE	
Lignes	Destinations
Lignes urbaines CityLib	
1	Limas-Collège / Limelette ou Surchamp
2	Arnas-Ecole / Route de Frans
3	Carrefour de l'Europe / Gleizé-Hôpital ou EHPAD ou Cimetière Paysager
4	Burdeau / Limas-Collège
5	Mairie de Gleizé / Limas
6	Besson / Limas-Collège
7	Petit-Gleizé ou Croix-Cassée / Collège Faubert
8	Cariattes / Lycée Louis-Armand
9	Béligny-Eglise / Collège Jean-Moulin
Lignes scolaires CarLib	
10	Montmelas St-Sorlin / Limas Collège Utrillo
11	Villefranche Gare Routière / St-Georges Collège Bois-Franc
12	Cogny-Le Creux / Limas Collège Utrillo
13	Le Perréon Le Bout-du-Monde / St-Georges Collège Bois-Franc
14	Le Perréon Le Bourg / Limas Collège Utrillo
15	St-Julien-Bussy / St-Georges Collège Bois-Franc
16	Vaux-en-Beaujolais Chamfray / St-Georges Collège Bois-Franc
17	Vaux-en-Beaujolais Le Bourg / Limas Collège Utrillo
TAD ResaLib	
A	Grange-Perret > Arnas centre > ZI Nord > Carrefour de l'Europe > Route de Frans > Grange-Rouge
B	Petit-Gleizé > Mairie de Gleizé > Gymnase St-Roch > Centre-ville de Villefranche > Gare routière
C	Ville sur Jarnioux > Jarnioux > Liergues > Centre-ville de Villefranche > Gare routière
D	Rivolet > Cogny > Lacenas > Denicé > Gleizé > Centre-ville de Villefranche > Gare routière
E	Vaux-en-Beaujolais > Salles-Arbuissonnas-en-Beaujolais > Blacé > St-Julien > Arnas > Centre-ville de Villefranche > Gare routière
F	Le Perréon > Blacé > Arnas > Centre-ville de Villefranche > Gare Routière

▪ 6 lignes RésaLib :

La création de ces 6 lignes sur réservation intervient suite à l'arrêt du transport à la demande (TAD) par le Département du Rhône et remplace le service Libellule à la demande. Ce service, qui propose des itinéraires et des horaires prédéfinis, est déclenché dès lors qu'au moins une personne a réservé une course. La réservation s'effectue au plus tard la veille à 18h pour le lendemain, au plus tard le samedi à 13h00 pour le dimanche et le lundi avec possibilité de réserver plusieurs courses lors d'un seul appel.

Une coordination des deux offres des réseaux Libellule et Cars du Rhône se traduit à partir du 29 août par la mise en place d'un cabotage afin de proposer un service le plus complet possible. Les clients, munis d'un titre Libellule pourront ainsi emprunter le réseau Cars du Rhône pour effectuer leur trajet sur le territoire de la CAVBS.

Réseau urbain : modifications

Changements opérés sur les itinéraires des lignes CityLib depuis le 29 août 2016 :

- Simplification de la desserte de Jassans-Riottier :
 - La ligne 1 effectue son terminus à Limelette avec une course sur deux prolongée à Surchamp ;
 - La desserte de Maison de Convalescence et St-Exupéry est reprise par la ligne 113 des Cars de l'Ain (avec un titre de transport Libellule pour les déplacements sur le territoire de la CAVBS).
- Simplification de la desserte d'Arnas :
 - La ligne 2 effectue systématiquement son terminus à Arnas-Ecole ;
 - La desserte de Grange-Perret est reprise par les lignes RésaLib A et E et CarLib 11 et 17 ;
 - La desserte de l'Escale est reprise par la ligne 236 des Cars du Rhône (accessible avec un titre de transport Libellule pour les déplacements sur le territoire de la CAVBS).
- Inversion des branches des lignes 3 et 4 :
 - Ligne **3** : Cimetière Paysager ou EHPAD ou Hôpital/Centre-ville/Carrefour de l'Europe ;
 - Ligne **4** : Limas-Collège/Gare/ Burdeau.

Réseau urbain : détails

La ligne **1** circule en semaine de 6h à 20h. Un bus toutes les 13 minutes en heure de pointe et toutes les 20 minutes en heure creuse. Une offre de transport sur réservation est disponible avant 6h et après 20h (RésaLib). Le samedi, la ligne circule de 7h à 21h avec un bus toutes les 25 minutes. Le dimanche, le service est assuré de 8h à 20h, avec un bus toutes les heures.

La ligne **2** circule en semaine de 7h à 20h. Un bus toutes les 15 minutes en heure de pointe et toutes les 30 minutes en heure creuse. Le samedi, la ligne circule de 7h30 à 20h avec un bus toutes les 40 minutes. Le dimanche, une offre de transport sur réservation est disponible (RésaLib). En période de vacances scolaires, les bus circulent toutes les 40 minutes.

Les lignes **3** et **4** circulent en semaine de 7h à 20h. Un bus toutes les 15 minutes en heure de pointe et toutes les 30 minutes en heure creuse. Le samedi, les lignes circulent de 7h30 à 20h avec un bus toutes les 30 minutes. Le dimanche, une offre de transport sur réservation est disponible (RésaLib). En période de vacances scolaires, les bus circulent toutes les 30 minutes.

La ligne **5** circule en semaine de 7h à 19h. Un bus toutes les 30 minutes en heure de pointe et toutes les heures en heure creuse. Le samedi, la ligne circule de 7h30 à 19h avec un bus toutes les heures. Le dimanche, une offre de transport sur réservation est disponible (RésaLib). En période de vacances scolaires, les bus circulent toutes les heures.

► Réseaux des pays voisins

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

Belgique : **TRAM 2000**
Place Tomberg 16 Bte 4, B-1200 BRUXELLES
www.tram2000.be

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

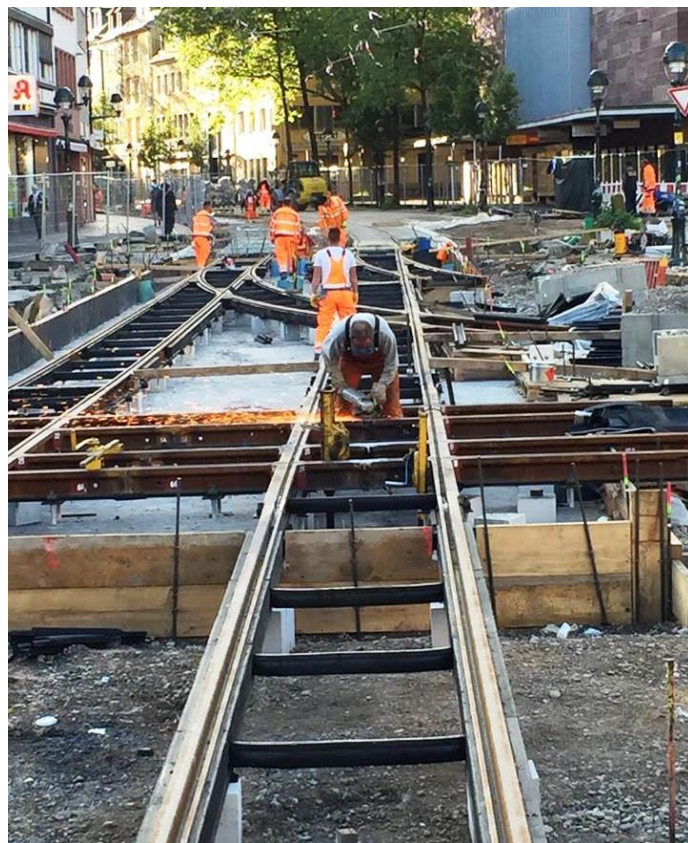
Allemagne : **BLICKPUNKT STRASSENBAHN**
Burg Herrenstrasse 2, D-12101 BERLIN
www.blickpunktstrab.net

→ Allemagne

FREIBURG-IM-BREISGAU > VAG

> Réseau de tramways.

Extensions



Freiburg-im-Breisgau – Construction de la nouvelle infrastructure au niveau de l'arrêt *Stadttheater*, le 1^{er} juin 2016

© Alain MASSON

Après la mise en service le 11 décembre 2015 de la desserte du *Freiburg Messe* par la nouvelle ligne **4** (reliée **RU126**), le réseau VAG continue son développement en construisant une infrastructure, dite *ligne de Rottingen*, destinée à contourner le point central *Bertoldsbrunnen* qui est saturé durant les heures de pointe.

→ Belgique

BRUXELLES > STIB

Prochain marché

Nous l'avions évoqué dans un de nos précédents numéros, le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (COBRACE) stipule qu'« aucun des véhicules de transport public à acquérir ou à prendre en leasing par la STIB et mis en service à partir du 1^{er} janvier 2015 ne sera équipé d'un moteur fonctionnant au carburant diesel ».

Les autorités ayant écarté de facto la technologie gaz et biogaz, c'est vers la filière électrique que s'est porté leur choix. Or, selon les responsables bruxellois, le marché actuel est incapable de répondre positivement à une commande de 235 autobus entièrement électriques. En attendant que cette technologie soit fiabilisée et compte tenu de l'urgence de reprendre le cycle interrompu de renouvellement du matériel, décision a été prise d'acquérir 235 bus hybrides. Ce marché permettra le remplacement de 117 bus Euro-2 et la mise en service de 118 bus supplémentaires afin de faire face à la nouvelle offre de transport en commun. Parallèlement, des essais d'autobus électriques seront menés avec la mise en service en 2018 et 2019 de deux lignes de centre-ville. Le résultat de ces essais permettra à la STIB de peaufiner ses futurs appels d'offre pour qu'en 2030, l'ensemble de la flotte STIB fonctionne à l'électricité.

État de parc

Comme promis dans **RU129**, nous republions en rubrique *Parcs* l'effectif de la STIB arrêté en juin 2016 avec toutes les rectifications nécessaires. Celui paru dans **RU128** est donc considéré comme caduc.

→ Espagne

SAN SEBASTIAN > D.BUS

Réseau



San Sebastian – Les 2 Irizar i2e, lors de leur présentation devant l'hôtel de ville, en compagnie des deux Urbino-12-H, le 5 juillet 2016

© Service de presse Irizar

Depuis le 5 juillet 2016, la ligne **26** qui relie Amara et Martutene sur la rive de l'Urumea est équipée de deux autobus standards Irizar i2e, 100% électriques et zéro émission, ainsi que deux Solaris Urbino-12 hybrides. Les

deux Irizar i2e se joignent à celui qui se trouve déjà en circulation depuis juillet 2014.

Donostiabus (D.Bus), société municipale depuis 1981, exploite 30 lignes et 9 liaisons de nuit à l'aide d'une flotte de 123 autobus. La fréquentation est élevée avec 163 voyages annuels par habitant. Depuis 2003, D.Bus possède un dépôt proche du centre-ville dans De Mons Ibilibidea (est de la ville). Il est à souligner que cet établissement, sur deux niveaux et d'une excellente insertion environnementale, est situé au cœur d'une zone résidentielle. Un exemple à méditer...

→ Suisse

GENÈVE > TPG

Bus électriques

Après l'expérimentation en service commercial d'un véhicule prototype du système TOSA, le réseau va acquérir 12 nouveaux autobus électriques articulés de 18 m de type LightTram à batterie qui équiperont la ligne **23** reliant les Tours-de-Carouge au Grand-Saconnex, en passant par Vernier. Le contrat signé par les TPG le 15 juillet dernier prévoit également l'implantation de 13 stations de recharge flash en ligne, 3 postes de charge au terminus et 4 postes au dépôt.

Nouveau hors-série

Notre dernier hors-série de 148 pages est paru début octobre 2016.

Celui-ci est disponible à la vente sur notre site Internet.



Informations

Nos listes de matériels roulants, que nous mettons à jour depuis plusieurs années, servent à enrichir et illustrer nos colonnes d'actualités. Afin de les compléter et de les vérifier, toutes vos informations, aussi minimes soient-elles, ont leur importance. Envoyez le fruit de vos recherches soit par courrier à Patrick Kirstetter, soit par courriel (infos-ru@fptu.fr) à Jean-Michel Boutillez.

→ États de parc sommaires

BEAUCHAMP (95) > CARS LACROIX – Parc au 1^{er} mai 2016

Modèles	Nb	N° de parc
2 mini-trains tourisme		
Akval	1	902 (loco), 903 à 905 (wagons)
Prat	1	955 (loco), 956 à 958 (wagons)
4 minibus		
Sprinter	3	831, 832, 999
Oreos-2X	1	1010
8 midibus		
GX127	6	848, 899, 933, 938, 939, 950
GX137	2	960, 1048
77 standards		
S415NF	24	858, 862 à 869, 871, 878 à 888, 901, 906, 907
Citaro-2p	33	929 à 932, 934 à 937, 941 à 949, 951, 961 à 975
GX327-H-2p	1	940
GX337-H-2p	19	1001, 1009, 1011 à 1013, 1017 à 1030
5 articulés		
Citaro-G-3p	1	959
GX427-3p	1	928
GX437-H-3p	3	1002, 1003, 1008
39 autocars		
Intouro	3	1014 à 1016
S415H	25	849, 850, 894 à 897, 908 à 918, 978 à 980, 996 à 998, 1039, 1040
S417UL	11	856, 857, 919 à 925, 1046, 1047
19 autocars tourisme		
Sprinter Travel Luxe	1	1000
S415GT-HD	3	874, 875, 877
S411HD	2	851, 852
S417UL-GT	4	853 à 855, 876
S515HD	5	900, 926, 927, 976, 977
S517HD	2	981, 995
S511HD	2	1041, 1042
Total :	154	véhicules

BESANÇON > BESANÇON-MOBILITES (Réseau GINKO) - Parc en mai 2016

Matériels	Nb	N° de parc
9 minibus		
Boxer	3	11 à 13
Ducato	6	14 à 19
25 midibus		
A508	1	50
GX117	1	76
GX117-L	9	77 à 85
GX127-L	10	(2p) 86 à 90, 92 à 95, (3p) 91
GX137-L	4	96 à 99
92 standards		
GX317-3p	1	105 (bus-info)
GX317-3p	12	113 à 124
GX317-GNC-3p	42	401 à 442
GX327-3p	4	125 à 128
GX327-GNC-3p	10	443 à 452
Citaro-3p	13	129 à 141
Urbanway-12-3p Cursor	10	142 à 151
31 articulés		
GX417-4p	1	534
Agora-L-GNC-4p	9	501 à 509
Citaro-G-4p	14	535 à 548
Urbino-18-4p	7	549 à 555
Total bus :	157	autobus
19 tramways		
CAF Urbos-3	19	801 à 819
Total :	176	véhicules

(B) BRUXELLES > STIB - Parc en juin 2016

Matériels	Nb	N° de parc
Tramways		
PCC 2 caisses	63	7701, 7703, 7706, 7710, 7714, 7716, 7721 à 7723, 7727, 7732, 7733, 7735, 7736, 7739, 7744, 7745, 7748, 7751, 7759, 7760, 7762, 7766, 7767, 7770, 7771, 7774, 7775, 7779, 7782, 7783, 7786, 7791, 7794, 7799 à 7827 (7718, 7760, 7774, 7779 école)
PCC 3 caisses	61	7901 à 7961
T2000	51	2001 à 2051 (2043 à 2046 école)
T3000	150	3001 à 3150 (3098 à 3102, 3104 école)
T4000	70	4001 à 4070
Total exploitation :	395	tramways
PCC 1 caisse (service)	2	7019 (service), 7055 (bi-directionnelle travaux) (pour mémoire : au musée MTUB : 7016, 7042, 7047, 7065, 7093, 7171 + 7126 : studio-télé BX1)
PCC 2 caisses (Point (i) ligne 9)	1	7749
PCC 2 caisses (réserve inactive)	5	7724, 7729, 7755, 7757, 7761
PCC 2 caisses (spécial)	1	7601 (tram-resto « Tram-Expérience » ex-7765) (pour mémoire : au musée MTUB : 7500)
Total tramways :	404	motrices
12 minibus		
Sprinter Mobility-33	12	9901 à 9912 (TPMR « Taxibus »)
6 midibus		
Van-Hool A308	6	8001, 8009, 8016, 8026, 8027, 8029
533 standards		
Van-Hool A500-3p	-	8387 (bus-prévention) (transformé en 2p) (8399 au MTUB)
Van-Hool New-A330	-	8101 (bus-prévention)
Van-Hool A300-3p	8	8635, 8655, 8661, 8742, 8750, 8756, 8786, 8794 (voitures-école)
Van-Hool A300-3p	58	8621, 8622, 8627, 8628, 8632 à 8634, 8637 à 8639, 8641 à 8644, 8646, 8648 à 8650, 8652 à 8654, 8656, 8658, 8662, 8663, 8669 à 8671, 8673, 8674, 8679, 8740, 8745, 8749, 8752 à 8755, 8762, 8763, 8765 à 8767, 8769, 8770, 8773, 8774, 8776, 8783, 8787, 8790, 8791, 8793, 8795, 8796 Réserve : 8741, 8792, 8798
Jonkheere SB250	59	8560 à 8606, 8608 à 8619
Van-Hool New-A330-2p	315	8102 à 8227, 9603 à 9789 Voitures-école : 9601, 9602
Mercedes Citaro-C2-3p	93	9801 à 9893
162 articulés		
Mercedes Citaro-G-4p	162	8858 à 8888, 9001 à 9052, (C2) 9101 à 9179 (8881, 8882, 9002 voitures-école)
Total autobus :	713	véhicules

LAVAL > TUL - Parc en juillet 2016

Matériels	Nb	N° de parc
8 minibus		
Master	1	20 (PMR)
Kangoo	2	22, 23 (PMR)
Jumper	1	21
Microbus	3	206 à 208
Bluebus	1	209
54 standards		
GX107-2p	2	100, 101
Agora-3p	1	109
GX317-3p	7	102 à 108
GX317-GPL-3p	8	401 à 408
GX317-GPL-2p	4	409, 410 (ex-Perrier), 412, 413 (ex-Fos-sur-mer)
NL243-GPL-3p	3	414 à 416
Lion's-City-GPL-3p	6	417 à 422
Lion's-City-3p	13	118 à 130
Citaro-3p	4	110 à 113 (ex-aéroport Roissy)
Citelis-12-3p	4	114 à 117
S415NF	2	423, 424
6 articulés		
Lion's-City-G-4p	3	501 à 503
Citelis-18-4p	3	504 à 506
Total Keolis-Laval :	68	véhicules
Affrété (STAO)		
PR112	1	910
GX317-3p	1	907
GX327-3p	3	911, 916, 918
S315NF	4	912 à 915
Citaro-LE	1	917
Total STAO :	10	véhicules
Affrété (Keolis-Atlantique)		
GX317-3p	1	932
S315NF	1	940
Total Keolis-Atlantique :	2	véhicules
Total affrétés :	12	véhicules
Total réseau TUL :	80	véhicules

LYON > KEOLIS LYON (Réseau TCL) - Parc autobus au 30 juin 2016

Matériels	Nb	N° de parc	Lignes
33 midibus			
GX137-3p	26	3401 à 3426	S1, S4, S9, S12, S15, 27, 65, 71
Trolleybus NMT-222-2p	7	1711 à 1717	S6
688 standards			
Agora-3p	12	2508, 2509, 2541, 2733 3601, 3603 à 3608, 3637	FCO Réforme en cours
Agora-Line-E2-3p	225	89 3701, 3702, 3707 à 3712, 3714 à 3717, 3721 à 3742, 3744, 3746, 3748, 3749, 3753 à 3756, 3758, 3759, 3902 à 3906, 3908 à 3910, 3914, 3919 à 3931, 3933, 3935 à 3956	5, 6, 7, 11, 12, 20, 22, 45, 66, 72, 73, 90, 98, S11, Zi4, Zi5, Zi7
Agora-Line-E3-3p		136 1201 à 1238, 1301 à 1303, 1305 à 1338, 1401 à 1404, 1406 à 1417, 1419 à 1458, 1460 à 1464	C17, 7, 16, 35, 39, 50, 54, 57, 60, 62, 67, 68, 76, 79, 85, 87, 93, 95, Zi1, Zi2, Zi3, Zi6
Citelis-line-3p	25	1501 à 1510, 1512 à 1526	24, 25, 26, 69
Citelis-12-3p	272	1601 à 1618, 1620 à 1655, 2601 à 2663, 3101 à 3158, 3301 à 3356, 3801 à 3838, 3844, 3845, 3847	C5, C15, C16, C20, C21, C23, C26, 2, 3, 8, 9, 14, 15, 17, 18, 19, 31, 33, 37, 38, 40, 46, 52, 55, 61, 63, 77, 78, 80, 81, 88, 90,
Urbanway-12-3p (Cursor)	85	3001 à 3065, 3201 à 3220	C6, C7, C9, C13, C19, C21, C22, 21, 43
Trolleybus ETB-12-3p	69	1801 à 1869	C11, C4, C18, C14
239 articulés			
Citelis-18	154	2001 à 2014, 2016 à 2024, 2026 à 2038 (4p), 2101 à 2112, 2117 à 2124 (3p), 2801, 2802, 2805, 2808 à 2812 (3p), 2201 à 2279 (3p), 1101 à 1112 (4p)	C3, C5, C8, C10, C20, C24, C25, 4, 20, 40/43, 70, 83, 89, 98, C18,
Urbanway-18-4p	30	1001 à 1030	C12, C20, C21, 3, 4, 89, 98, 20
Trolleybus ETB-18-4p	55	1901 à 1927, 2901 à 2928	C1, C2, C3
Total : 960 véhicules (dont 134 trolleybus)			

Nota : Pendant les travaux d'aménagement du site propre de la ligne **C3** cours Lafayette et Tolstoï, son exploitation est assurée avec des Citelis-18 (trolleybus garés) et la ligne **C13** est exploitée en deux tronçons Nord (trolleybus) et Sud (autobus).

LYON : répartition par dépôts bus (30 juin 2016)

Matériels / Dépôts	Alsace	Audibert	Caluire	Givors	Oullins	Perrache	Pins	Soie	St-Simon	Divers ACX *	Total
GX137	7		3		2	9			5		26
NMT-222			7								7
Agora-S	2	1						3	1	5	12
Agora-Line		71			11**	10	14	59	56	3	224
Citelis-12	29	6	20	21	53	10	36	39	58		272
Citelis-line							25				25
Urbanway-12		25	10			18	12		20		85
ETB-12	10		20					13	26		69
Citelis-18	19	29			12	27	14	29	24		154
Urbanway-18		9				6			15		30
ETB-18	28							27			55
Total :	95	141	60	21	78	80	101	170	205	8	959

* « Divers ACX » sont des voitures remises aux ateliers centraux, en réserve pour la formation FCO.

** les 11 Agora-line sont garés à Thurins (lignes 11 et 12).

PLATEAU BRIARD (77) > SETRA - Parc au 8 juillet 2016

Modèles	Nb	N° de parc
5 minibus		
Master	3	3251, 72553 (BrieBus), 3192
Sprinter	2	3132, 3178
2 midibus		
GX137-L	2	71565, 71566 (réseau ARLEQUIN)
59 standards		
GX317-2p	4	3148, 3153, 3169, 3171 (réseau SITUS)
GX327-2p	17	3218, 12216 (réseau ARLEQUIN), 3217, 70940 3184 à 3186, 3219, 3223 à 3226, 12293, 12294, 12425, 70939, 70943 (réseau SITUS)
GX337-2p	16	71468 à 71470, 71709 à 71713, 72140 à 72142 (réseau SITUS) 71472 à 71474 (réseau ARLEQUIN), 71471, 72229
Citelis-12-2p	2	3194 (réseau ARLEQUIN), 3193
Citaro-2p	17	3145, 3146, 3151, 3156, 3157, 3176, 3205 à 3207, 3209 3133, 3152, 3175, 3177 (réseau ARLEQUIN) 3136, 3199, 3210 (réseau SITUS)
Citaro-Ü	1	3163 (réseau SITUS)
S315NF	1	71251 (réseau ARLEQUIN)
S415NF	1	71250 (réseau ARLEQUIN)
5 articulés		
Citaro-G-3p	2	3142, 71559
GX427	3	3222, 12215, 70942
34 autocars		
Iliade	1	71249
Syter	5	3179, 3188 à 3190 (réseau ARLEQUIN), 3167
Intouro	15	3195 à 3198, 3215, 3216, 21801, 21803, 23326, 24125, 24126, 24500, 24501 (réseau ARLEQUIN), 3200, 3201
Integro	2	3211, 3212 (réseau ARLEQUIN)
Crossway	10	3227 à 3235 (NOCTILIEN), 3221
Ares	1	19670 (réseau ARLEQUIN)
Total :	105 véhicules	

PARIS > RATP

Dépôt d'ASNIERES (Centre bus Rives-Nord)			Effectif au 16 juillet 2016	
Lignes	Nb	Matériels	N° de coquille	
54	28	Citelis-line	3708 à 3735	
140	9	NL223	9082 à 9090	
175	17	Citelis-12	8691 à 8707	
235	9	NL223	9132 à 9140	
238	13	Lion's-City	9601 à 9613	
340	10	NL223	9091 à 9100	
538	4	Crafter Ligneo	924, 926 à 928	Port de Gennevilliers : Le Bus du Port Service urbain Clichy-la-Garenne : TUC River-Plazza (Asnières)
574	4	GX127	458 à 461	
577	2	GX127	484, 489	
	4	GX137	944 à 947	
GMR	2	Citelis-line	3211, 3577	
	1	GX137	948	
Total :	103 véhicules à l'effectif du dépôt			

→ États de parc partiels

BORDEAUX > KEOLIS BORDEAUX (Réseau TBM)

Lion's-City-G-GNC-3p				N° de série commençant par WMAA23ZZ_FR0							
N°	Immat.	VIN	Date imm	N°	Immat.	VIN	Date imm	N°	Immat.	VIN	Date imm
1401	DQ-358-QW	7_14910	13/04/15	1410	DQ-698-RE	2_14975	14/04/15	1419	DQ-173-VJ	7_15023	17/04/15
1402	DQ-304-QW	1_14952	13/04/15	1411	DQ-947-RE	8_14981	14/04/15	1420	DQ-335-VJ	6_15028	17/04/15
1403	DQ-223-QW	5_14954	13/04/15	1412	DQ-456-RD	7_14986	14/04/15	1421	DR-056-AP	8_15032	27/04/15
1404	DQ-140-QW	2_14958	13/04/15	1413	DQ-235-RD	6_14994	14/04/15	1422	DR-679-AQ	0_15039	27/04/15
1405	DQ-065-QW	0_14960	13/04/15	1414	DQ-454-QW	3_15004	14/04/15	1423	DR-229-AX	4_15044	27/04/15
1406	DQ-909-QV	1_14966	13/04/15	1415	DQ-789-RC	0_15008	14/04/15	1424	DR-912-AX	X_15050	27/04/15
1407	DQ-002-QW	4_14962	13/04/15	1416	DQ-383-RE	2_15012	14/04/15	1425	DR-356-AY	8_15063	27/04/15
1408	DQ-695-RD	5_14968	14/04/15	1417	DQ-330-RC	X_15016	14/04/15				
1409	DQ-876-RD	7_14972	14/04/15	1418	DQ-929-VH	1_15020	17/04/15				

CHAMONIX > MONT-BLANC-BUS (réseau CHAMONIX-BUS)

Bluebus-6				N° de série commençant par VF9MCE6CU5L							
N°	Immat.	VIN	Date imm	N°	Immat.	VIN	Date imm	N°	Immat.	VIN	Date imm
60	DZ-699-PG	880103	11/02/16	61	DZ-683-PG	880108	11/02/16				
Citiro-C2-3p				N° de série commençant par WEB628054106							
43	DX-896-GF	06423	12/11/15	45	DX-903-GF	06419	12/11/15	47	DX-909-GF	06418	12/11/15
44	DX-898-GF	06421	12/11/15	46	DX-907-GF	06422	12/11/15	48	DX-910-GF	06420	12/11/15

CHESSY (77) > DISNEYLAND-PARIS

Urbanway-18-4p				N° de série commençant par VNE422CP_0030							
N°	Immat.	VIN	Date imm	N°	Immat.	VIN	Date imm	N°	Immat.	VIN	Date imm
73	ED-448-HP	9_8097	23/06/16	74	ED-455-HN	2_8071	23/06/16	75	ED-707-HP	4_8105	23/06/16

MANTES (78) > TVM (réseau TAM)

GX437-H-4p				N° de série commençant par VJ1411CM_0N00							
N°	Immat.	VIN	Date imm	N°	Immat.	VIN	Date imm	N°	Immat.	VIN	Date imm
60	EE-271-WT	4_4736	08/06/16	64	EE-097-JF	4_4753	01/08/16	68	EE-687-JF	4_4767	01/08/16
61	EE-762-JE	6_4740	01/08/16	65	EE-184-JF	8_4755	01/08/16	69	EE-723-JF	6_4771	01/08/16
62	EE-888-JE	0_4751	01/08/16	66	EE-573-JF	3_4761	01/08/16	70	EE-763-JF	9_4778	01/08/16
63	EE-020-JF	2_4752	01/08/16	67	EE-635-JF	0_4765	01/08/16				

MARCOUSSIS (91) > CARS D'ORSAY

Citiro-C2-NGT				N° de série commençant par WEB6280231313							
N°	Immat.	VIN	Date imm	N°	Immat.	VIN	Date imm	N°	Immat.	VIN	Date imm
654	DX-107-ZY	0171	09/12/15	657	DY-977-EG	0170	16/12/15	660	DX-265-XP	0166	04/12/15
655	DY-570-AS	0169	10/12/15	658	DY-993-GN	0173	18/12/15	661	DX-390-ZA	0167	08/12/15
656	DY-973-EG	0172	16/12/15	659	DX-553-ER	0168	09/11/15				
Citiro-C2Ü-NGT				N° de série commençant par WEB6280231313							
665	EA-705-WN	1000	29/03/16	668	EA-720-WN	1008	29/03/16	671	EA-733-WN	1007	29/03/16
666	EA-712-WN	1004	29/03/16	669	EA-723-WN	1002	29/03/16	672	EA-735-WN	1001	29/03/16
667	EA-717-WN	1003	29/03/16	670	EA-727-WN	1006	29/03/16	673	EA-739-WN	1005	29/03/16

MELUN (77) > TRANSDEV VAUX-LE-PENIL (réseau MELIBUS)

Articulés											
GX437-H				N° de série commençant par VJ1411CM_0N00_							
N°	Immat.	VIN	Date imm	N°	Immat.	VIN	Date imm	N°	Immat.	VIN	Date imm
72960	ED-739-PS	X_4742	30/06/16	72961	ED-005-PT	5_4745	30/06/16	72962	ED-217-PT	9_4747	30/06/16

NICE > RLA (réseau LIGNES D'AZUR)

Midibus											
GX137				N° de série commençant par VJ14014J_0N00_							
N°	Immat.	VIN	Date imm	N°	Immat.	VIN	Date imm	N°	Immat.	VIN	Date imm
131	EB-642-XW	2_3415	03/05/16	132	EB-752-XW	4_3416	03/05/16	133	EB-834-XW	6_3417	03/05/16
Standards											
Urbanway-12-3p (Cursor)				N° de série commençant par VNE4226N_0030_							
289	EB-170-RK	0_8094	26/04/16								
Citaro-C2-3p				N° de série commençant par WEB628054106							
296	DX-557-JT	06443	17/11/15	297	DX-563-JT	06444	17/11/15				

PARIS > RATP

Standards											
Urbanway-12-H-2p				N° de série commençant par VNE4126M							
N°	Immat.	VIN	Date imm	N°	Immat.	VIN	Date imm	N°	Immat.	VIN	Date imm
5981	DY-977-BB	800307656	10/12/15	5991	EA-250-MC	200307703	16/03/16	6001	DY-403-DR	500307744	15/12/15
5982	DY-099-BR	100307661	11/12/15	5992	DY-070-BC	100307708	10/12/15	6002	DY-457-CT	400307749	14/12/15
5983	DY-075-SW	000307666	07/01/16	5993	DZ-041-FR	3400307712	28/01/16	6003	DY-587-DR	X00307755	15/12/15
5984	EA-500-MC	400307671	16/03/16	5994	DY-187-BR	600307719	11/12/15	6004	EA-392-CJ	300307760	01/03/16
5985	DY-914-CS	500307677	14/12/15	5995	EB-669-KQ	400307721	18/04/16	6005	EA-400-MM	400307766	16/03/16
5986	EA-414-EZ	900307682	04/03/16	5996	EB-275-AK	300307726	01/04/16	6006	DY-699-DR	600307770	15/12/15
5987	DY-034-CT	600307686	14/12/15	5997	EA-619-CJ	900307732	01/03/16	6007	EB-722-FX	300307774	12/04/16
5988	EA-682-LQ	X00307691	15/03/16	5998	EA-734-CJ	200307734	01/03/16	6008	DY-795-DR	400307783	15/12/15
5989	DY-137-CT	900307696	14/12/15	5999	EA-854-CJ	X00307738	01/03/16	6009	EB-204-EG	100307787	08/04/16
5990	EA-725-LQ	700307700	15/03/16	6000	DY-366-CT	700307745	14/12/15	6010	EB-710-JS	000307795	15/04/16
GX337-H-2p				N° de série commençant par VJ14116M							
1231	EA-403-MB	90N004579	16/03/16	1241	EB-206-CD	20N004603	05/04/16	1251	EB-957-HS	X0N004624	14/04/16
1232	EA-527-MB	70N004581	16/03/16	1242	EB-522-AG	80N004606	01/04/16	1252	EB-639-KL	80N004623	18/04/16
1233	EA-290-MH	50N004580	16/03/16	1243	EB-377-DW	X0N004607	07/04/16	1253	EB-096-LW	10N004625	20/04/16
1234	EA-362-MH	90N004582	16/03/16	1244	EB-771-CD	30N004609	05/04/16	1254	EB-293-LW	70N004628	20/04/16
1235	EA-275-WM	40N004585	29/03/16	1245	EB-535-DW	50N004613	07/04/16	1255	EB-495-TR	10N004642	28/04/16
1236	EA-442-YS	20N004584	31/03/16	1246	EB-781-DW	00N004616	07/04/16	1256	EB-867-TR	30N004643	28/04/16
1237	EA-603-YS	60N004586	31/03/16	1247	EB-655-DW	90N004615	07/04/16	1257	EB-466-VN	00N004647	29/04/16
1238	EA-745-YS	10N004589	31/03/16	1248	EB-314-RW	20N004617	27/04/16	1258	EB-094-TS	80N004654	28/04/16
1239	EA-923-YS	X0N004591	31/03/16	1249	EB-572-FA	20N004620	11/04/16	1259	EB-578-VN	60N004653	29/04/16
1240	EB-426-AG	30N004593	01/04/16	1250	EB-104-FT	60N004619	12/04/16	1260	EB-682-VN	30N004657	29/04/16
Lion's-City-GNC-2p (NL273)				N° de série commençant par WMAA21ZZ							
4831	EA-784-MH	7GR016517	16/03/16	4833	EA-015-MJ	5GR016533	16/03/16	4835	EA-880-ND	7GR016548	17/03/16
4832	EA-996-JT	3GR016532	11/03/16	4834	EA-919-RA	6GR016542	22/03/16	4836	EA-506-RB	XGR016558	22/03/16
Articulés											
Urbanway-18-H-4p				N° de série commençant par VNE412CM							
N°	Immat.	VIN	Date imm	N°	Immat.	VIN	Date imm	N°	Immat.	VIN	Date imm
5041	DX-131-AK	700307541	30/10/15	5051	DX-773-EY	600307613	09/11/15	5061	DX-202-PY	300307665	25/11/15
5042	DY-553-EM	800307550	16/12/15	5052	EC-375-XF	400307612	08/06/16	5062	DY-145-PW	700307670	31/12/15
5043	DY-344-XC	000307560	14/01/16	5053	DX-277-AK	500307618	30/10/15	5063	DY-994-CT	400307674	14/12/15
5044	EC-788-TH	300307570	03/06/16	5054	DX-092-VE	600307627	01/12/15	5064	DX-134-JK	X00307680	17/11/15
5045	EC-754-XR	000307574	09/06/16	5055	DW-315-TV	X00307632	23/10/15	5065	EC-175-BB	500307683	10/05/16
5046	ED-170-CD	500307585	16/06/16	5056	DX-723-GN	700307636	12/11/15	5066	EA-497-FR	400307688	07/03/16
5047	DX-316-GY	200307588	13/11/15	5057	DW-957-TT	000307641	23/10/15	5067	DY-148-CV	500307697	14/12/15
5048	DY-344-BD	600307594	10/12/15	5058	DZ-681-SC	100307650	16/02/16	5068	ED-328-DN	500307702	17/06/16
5049	DZ-273-XE	300307603	23/02/16	5059	DY-922-JT	000307655	22/12/15	5069	EB-759-FV	200307706	12/04/16
5050	ED-529-ET	300307598	20/06/16	5060	DX-966-JJ	800307656	17/11/15	5070	EC-267-BM	000307705	11/05/16

VERSAILLES (78) > KEOLIS VERSAILLES (réseau PHEBUS)

Standards											
GX137-L				N° de série commençant par VJ14015M_0N00_							
N°	Immat.	VIN	Date imm	N°	Immat.	VIN	Date imm	N°	Immat.	VIN	Date imm
385	DZ-301-RW	3_3406	16/02/16	388	DZ-454-RW	9_3409	16/02/16	390	DZ-591-RW	7_3411	16/02/16
386	DZ-360-RW	5_3407	16/02/16	389	DZ-512-RW	5_3410	16/02/16	391	EB-515-EE	9_3412	08/04/16
387	DZ-405-RW	7_3408	16/02/16								

Ce magazine vous intéresse ?

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

- de regrouper les passionnés des transports urbains français ;
- d'informer ses adhérents et le grand public de l'actualité des transports urbains par le biais d'une publication bimestrielle : **Réseaux Urbains de France**, disponible au choix sous format digital (PDF) et classique (Papier) ;
- de contribuer à la promotion et au développement des transports urbains en relation avec les entreprises exploitantes et les associations d'usagers ;
- d'encourager la sauvegarde du patrimoine français de matériel de transports urbains en relation avec les associations spécialisées.

En adhérant à FPTU, vous pourrez :

- recevoir tous les deux mois et en priorité le magazine « Réseaux Urbains » ;
- participer aux visites et voyages organisés chaque année. Les assemblées générales de l'association sont notamment l'occasion d'allier l'utile à l'agréable en proposant aux adhérents diverses sorties. Après Le Havre en 2013 et Metz en 2014, c'est à Grenoble que les adhérents de FPTU se sont réunis en 2015. Mais les assemblées générales ne sont pas les seules occasions mises à profit pour les visites. Plusieurs journées découvertes ont ainsi été réalisées sur les réseaux de Versailles, Troyes, Roanne, Laon, Nîmes, Moulins,... et sur des sites industriels tels l'usine Irisbus d'Annonay ;
- avoir accès aux manifestations (salons professionnels notamment) auxquelles FPTU est présente à travers un stand.

Bulletin d'adhésion

À renvoyer, accompagné de votre règlement par chèque (compte domicilié en France) à l'ordre de FPTU, à :

FPTU - C/o Joshua GUICHARD - Appartement A26 - 25, rue de la Planche au Gué - 44300 NANTES

Vous pouvez également adhérer en ligne sur notre site www.fptu.fr (paiement sécurisé avec notre partenaire HelloAsso)

Vos coordonnées (les champs suivis d'un astérisque sont obligatoires – Courriel obligatoire pour le magazine digital)

Nom* : **Prénom*** :

Adresse* :

Code Postal* : **Ville*** :

Téléphone* : **Courriel** :

Date de naissance : **Profession** :

Je souhaite adhérer à **France Passion des Transports Urbains** pour l'année **2016**. J'ai bien noté que l'adhésion prend effet au 1^{er} janvier 2016 et qu'elle comprend les 6 numéros du magazine *Réseaux Urbains de France* publiés pendant l'année, sauf les hors-série (*l'abonnement seul au magazine est impossible*). En tant qu'adhérent, je renonce à tous les droits relatifs aux images et informations que je transmettrai à l'équipe éditoriale du magazine.

Vous adhérez

- ☐ À titre personnel (voir options 1 ou 2 ci-dessous)
- ☐ À titre professionnel Le cas échéant, société :

Montants 2016 pour les pays de l'Union Européenne et la Suisse (autres pays : nous consulter au préalable)

- ☐ Particuliers (option 1) : formule magazine digital (format PDF) via l'espace adhérents de www.fptu.fr : **15,00 €**
- ☐ Particuliers (option 2) : formule magazine classique (format papier) + digital (format PDF) : **55,00 €**
- ☐ Professionnels : formule magazine classique (format papier) + digital (format PDF) : **70,00 €**

Date et signature



France Passion des
Transports Urbains

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

Thierry GAREL
5, rue Charles Lecocq
75015 PARIS
president@fptu.fr
Tel : 01.47.34.04.44

Vice-Président

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

Trésorier

Joshua GUICHARD
Appartement A26
25, rue de la Planche au Gué
44300 NANTES
tresorier@fptu.fr

Secrétaire

Didier FRUGIER
34, rue de l'Angevinière
72100 LE MANS
fptu@fptu.fr

Administrateurs

Arnaud BOUSEZ
Jean-Michel BOUTILLET
Nicolas CAPON
Pierre COLIN

Christophe DECAUX
Patrick KIRSTETTER
Olivier MEYER

Relations externes

Secrétaire-adjoint

Christophe DECAUX – fptu@fptu.fr

Webmasters

Joshua GUICHARD et Olivier MEYER

Coordinateur des sorties et visites

Vincent GLOHR – sorties@fptu.fr

→ Infos FPTU

Compte-rendu réunion du CA du 12 mars 2016

(validé en CA du 11 juin 2016)

50 ans de SC10

Hors-série « 50 ans de SC10 » : à la date de cette réunion de CA, le document de travail était en version 17. Le texte est considéré comme quasi-complet à ce jour, après consultation des rédacteurs et associations amies (Car-Histo-Bus, Standard-216, TCA, ASPTUIT, AMTUIR, AMSAA). Reste à traiter la mise en page et l'illustration.

Projet FPTU 2016 / Fonctionnement de FPTU

Refonte graphique et ergonomique, nettoyage et enrichissement du contenu du site Internet

Suite à la refonte graphique du site, il reste à adapter le nouveau site pour la lecture sur les smartphones (problème d'affichage détecté). Notre webmestre s'en charge d'ici l'été 2016.

Nouveau logo FPTU

Le CA avait abordé l'idée de faire évoluer notre logo ou de le changer. Ce point est reporté au prochain CA.

Flash RU

Le fonctionnement de **Flash RU** se rode, avec des *news* insérées régulièrement. Il faudrait mieux mettre en valeur la possibilité d'abonnement à **Flash RU** (les non-habitués au flux RSS n'ont pas trouvé comment s'abonner). Un petit rappel de l'existence de Flash RU et de sa diffusion sera rédigé en direction des divers médias (Web, Facebook, Twitter).

Fonctionnement de RU / Point sur la parution

Parution/préparation

Le planning de **RU** est bien respecté. Les actions mises en œuvre continuent de porter leurs fruits. **RU127** (au moment de ce CA) était en maquettage et les contributions du **RU128**, en cours de rédaction.

Pour rééquilibrer entre photo et texte en fin de RU, l'insertion d'un sujet intercalaire entre *Rétro* et *Passé-Présent* avait été abordée au dernier CA. Si cette inversion de rubrique est techniquement réalisable, elle nécessite néanmoins une restructuration de la maquette qui est une opération lourde. Il est donc décidé de maintenir la mise en page actuelle.

Aide Rédaction

Le principe est d'alimenter notre rédacteur en chef en brèves "pré-rédigées" pour la publication. Elle pourrait être organisée en :

- une répartition régionale de certains sites importants.
- la proposition à des adhérents volontaires de documents ou d'extraits de site pour leur faire réaliser une synthèse. Un encart a déjà été publié dans ce sens dans **RU126**.

Base photo / Photothèque en ligne

Début mars 2016, nous étions tout proches du seuil des 20.000 photos dans la nouvelle base photos. C'est un incontestable succès depuis la restructuration opérée en avril 2013 par Pierre Colin, gestionnaire de la base. L'ensemble des contributeurs réguliers de photos doivent en être remerciés.

À ces quasi 20.000 photos de la nouvelle base, il faut ajouter les 13.500 photos accumulées par David Le Pautremat, l'un de nos deux illustrateurs, et qui à l'occasion ressortent des disques durs pour publication dans **RU**.

Pierre Colin poursuit l'identification des photos avec la méthode recommandée dans **RU**. Il a établi une liste des contributeurs photographiques très réguliers (dans un ordre aléatoire ...) qui doivent en être remerciés : Alain Masson,

François Droisy, Patrick Rostoucher (et ses amis lorrains), Jean-Marie Guétat et Sylvain Blanchard (de Standard-216), Jérôme Gimel, Damien Labourier, la famille Meyer, Kevin Lemoing (et Omnibus Nantes), Jean-Henri Manara (dont nous utilisons l'immense base photos), Christophe Decaux, Philippe Mesnigé, Valentin Delucq, Nicolas Capon, Patrick Kirstetter (et ses amis de l'AMTUIR), Pierre Colin, Sylvain Maîtrehenry, Gilles Lenhard, Frédéric Giana (et son réseau TCA), Jean Pierre Zimmermann, Clive D'Eath, Michaël Dietrich (et son réseau toulousain)...

Photographies : quelques règles

Afin de faciliter le travail des bénévoles qui élaborent cette revue, nous vous invitons à nommer les photographies que vous nous adressez de façon explicite. Voici un exemple :



Le nom idéal du fichier correspondant à cette photographie serait : **Marseille Flexity Outlook 011 RTM LgT1 Bourse 2007 09 21 F_RAINART**

Marseille	Nom de la ville où est prise la photo
Flexity Outlook	Type de véhicule et son équipement le plus complet. S'il s'agit de travaux, poteau arrêt, dépôt, etc..., le type de véhicule est remplacé par un terme simple décrivant l'essentiel de la photo
011	N° de parc du véhicule. Le N° d'immatriculation n'est indiqué que s'il n'est pas lisible sur la photo
RTM	Nom du réseau, suivi de l'exploitant si différent du nom de réseau. À indiquer notamment si le véhicule roule pour un sous-traitant
LgT1	N° de ligne exclusivement dans ce format simplifié. Si le véhicule est hors ligne ou le N° n'est pas identifié, ne rien indiquer.
Bourse	Nom de l'arrêt ou de la voie de circulation
2007 09 21	Date (par exemple 21 septembre 2007)
F_RAINART	Nom du photographe (ici Franck RAINART)

Monographies de réseaux Groupe REUNIR

Le **RU124** traitant du réseau Obernai a été envoyé au réseau. L'article sur Voiron a été publié (**RU126**).

Projet AG 2016 - Strasbourg

L'AG 2016 se déroulera du 30 septembre au 2 octobre 2016 à Strasbourg. L'organisation se poursuit avec Jean-Pierre Zimmermann sur place. L'hôtel est choisi ainsi que les

restaurants. Parmi les activités en étude, il y aura une visite du réseau, le dépôt de Kibitzenau.

Salons professionnels

Transports Publics 2016 à Paris (14, 15 et 16 juin 2016)

Nous aurons un stand à titre gracieux. Conformément aux accords par le GIE, les **RU126** à 128 auront la page d'invitation. Ces 3 numéros seront envoyés au GIE.

Cession du fonds documentaire de Charles-Henri BRIZARD

Notre adhérent Charles-Henri Brizard était une mémoire vivante des transports en commun et disposait d'un fonds documentaire très conséquent, composé de documents et de photos. Il avait décidé de léguer ce fonds à des associations telles que la FACS, FPTU ou Omnibus-Nantes. Omnibus-Nantes a récupéré une partie du fond correspondant à Nantes. La FACS devrait récupérer tout ou partie du fonds restant. Les relations avec la famille de Charles-Henri se font par l'intermédiaire de Martin Chaillou d'Omnibus-Nantes. FPTU pourrait récupérer les photos afin de les intégrer dans sa photothèque, cette cession devant être régie par une charte afin que ce fonds documentaire puisse profiter à tous les passionnés, suivant le vœu de notre ami Charles-Henri.

Prochaine réunion du CA

Samedi 11 juin 2016 à 10h à la Maison des Associations, 22 rue de la Saïda, Paris 15^{ème}.

→ Le coin des associations

AAF

Le déménagement de la collection de l'association Autocars Anciens de France de Betschdorf vers Wissembourg s'est déroulé de mi-mars à début juin 2016, soit en un peu plus de 2 mois et demi. Ce ne sont pas moins de 75 véhicules et des milliers de pièces détachées qui ont migré, un travail titanesque réalisé par de nombreux bénévoles de l'association AAF.

Le nouveau siège de l'association est désormais :

Autocars Anciens de France

Espace Euromobile, Route de Lauterbourg

67160 Wissembourg-Altenstadt.

Le bulletin de l'AMTUIR

Sommaire de « la Ligne du Musée » n°322 (juillet/août 2016) :

AMTUIR EN MARCHÉ

EN DIRECT DE L'ATELIER

L'activité de l'atelier en continu

MEMOIRE DES TRANSPORTS

Une ligne, une histoire : Paris, la ligne 70

AMTUIR sur Internet : www.amtuir.org



Le Lion's-City-H n°50 au rond-point Lionel-Terray avec en arrière-plan le massif du Mont-Blanc (mai 2016)

© Jérôme GIMEL

Les réseaux Skibus de Haute-Savoie



Le Grand Bornand - Le Citaro-K n°437 au Grand-Bornand, sur la route montant au Nant-Robert en mars 2016

© Jérôme GIMEL

Bien qu'ils occupent une place particulière dans le panorama des transports urbains et périurbains, les services de transport saisonniers destinés à la desserte interne des stations de sport d'hiver constituent des réseaux à part entière.

Notre revue, sous la plume de Didier Frugier, avait d'ailleurs évoqué les réseaux Skibus des Ménuires et de Val-Thorens dans **RU91** (mars-avril 2010) (ndlr).

Leur découverte nous donne l'occasion d'embrasser les majestueux paysages de montagne et de voir évoluer des véhicules urbains hors de l'environnement dans lequel nous les rencontrons habituellement. Ainsi, le dossier qui suit a pour objet de parcourir les principaux réseaux Skibus de Haute-Savoie, sans toutefois prétendre être exhaustif. En effet, pour ce seul département, nous aurions pu ajouter les services et navettes des Carroz, de Flaine, de La Chapelle-d'Abondance, de Saint-Gervais ou des Contamines-Montjoie.

Chamonix

La commune aux seize hameaux, frontalière avec la Suisse et l'Italie, s'étire en fond de vallée entre le massif des Aiguilles Rouges et celui du Mont-Blanc. Elle doit sa notoriété à la présence sur son territoire du plus haut sommet des Alpes qui culmine à 4.809 mètres d'altitude, d'après la dernière mesure effectuée en 2015 ! Le téléphérique de l'Aiguille du Midi, dont la gare basse est située au centre de la station, constitue le point de départ de l'un des itinéraires menant au Mont-Blanc. La préservation architecturale et la valorisation réussie du cœur de la station ont par ailleurs permis à Chamonix de conserver le charme, le caractère et l'esprit d'un village de montagne.



Chamonix - Le Bluebus n°61 est l'un des deux minibus électriques mis en service en février 2016 sur la navette de centre-ville « Le Mulet » (mars 2016)

© Jérôme GIMEL

Le réseau Chamonix Bus, exploité par Transdev Mont-Blanc-Bus, n'est pas à proprement parler un réseau « Skibus » dans la mesure où il fonctionne toute l'année. Cependant les variations saisonnières d'offre et de fréquentation justifient que l'on traite ici ce réseau. Ainsi, le parc mobilisé passe de 17 véhicules en basse saison à 38 véhicules en haute saison d'hiver, tandis que la fréquentation quotidienne passe de 5.000 à plus de 22.000 voyageurs les jours de pointe ! Enfin le personnel voit son

effectif quadrupler pour faire face au surcroît d'activité durant la période hivernale, et dans une moindre mesure en été.



Chamonix - Le Lion's-City-H n°54 au rond-point de l'église Saint-Michel, sur la ligne 1 en direction des Houches (mai 2016)

© Jérôme GIMEL

Aux trois lignes et à la navette de centre-ville fonctionnant à l'année (lignes 1, 2, 3 et Le Mulet) s'ajoutent 6 lignes saisonnières en période d'hiver (lignes 11 à 16). Les lignes 11, 12 et 15 sont des services express assurant des liaisons directes entre Chamonix et les domaines skiables d'Argentière et des Houches, toutes les 20 minutes en moyenne. Les lignes 13 et 16 sont les navettes internes d'Argentière et des Houches, elles fonctionnent suivant un cadencement à la demi-heure. Enfin la ligne 14 effectue la liaison entre le centre de Chamonix et les accès aux domaines skiables du Brévent et des Planards, toutes les 10 à 20 minutes. En soirée, la ligne Chamo'night prend le relais et sillonne la vallée des Houches jusqu'à Argentière toutes les 45 minutes de 20h30 à 23h30. La carte d'hôte ainsi que les forfaits de remontées mécaniques donnent un accès gratuit au réseau Chamonix Bus (sauf ligne Chamo'night au tarif unique de 2 € par trajet).



Chamonix - Le Citelis-12 n°34 en direction d'Argentière passe devant l'église Saint-Michel à Chamonix en mars 2016

© Jérôme GIMEL

Dans le cadre du nouveau contrat qui lie Transdev Mont-Blanc Bus à la Communauté de Communes de la Vallée de Chamonix, le délégataire s'est engagé à acquérir des véhicules plus respectueux de l'environnement. Ainsi, le parc est en cours de renouvellement. Au cours du printemps 2016, 6 standards Lion's-City hybrides ont été mis en service. Enfin la navette « Le Mulet » est exploitée

depuis février 2016 par deux minibus électriques BlueBus (reliure **RU129**).

Châtel

Nichée au fond du Val-d'Abondance, à quelques kilomètres du Pas-de-Morgins qui marque la frontière avec le canton suisse du Valais, la station de Châtel a conservé le caractère et le charme d'un village savoyard, échappant à une urbanisation sauvage. Son domaine skiable s'étend sur deux massifs : Barbossine/Super-Châtel d'une part et Linga/Pré-la-Joux d'autre part. Il est en outre relié au domaine d'Avoriaz et à la station suisse de Morgins.



Châtel - Le Citaro de la ligne I monte la route de Vonnès en direction de Gabelou (mars 2016)

© Jérôme GIMEL

Le réseau saisonnier exploité par le groupement Voyages Gagneux/Gavot Tourisme s'articule en hiver autour de 7 lignes gratuites effectuant leur départ de la gare routière, aménagée en terrasse à côté de l'Eglise, au cœur du village.



Châtel - Le Citelis-10 à hauteur de la chapelle de Vonnès redescend en direction du centre de Châtel (mars 2016)

© Jérôme GIMEL

La principale ligne (ligne A) relie le centre de Châtel au domaine skiable de Linga/Pré-la-Joux de 8h30 à la fermeture des pistes toutes les 10 à 15 minutes. La ligne C relie le Petit-Châtel au Linga par les Freinets, toutes les 15 minutes. Les lignes D et I desservent respectivement la route de Thonon et la route de Vonnès (accès aux remontées mécaniques inter-domaine de Super-Châtel et du Linga) toutes les 15 minutes. La ligne E dessert la Béchigne, Jardy et Villapeyron (accès à la télécabine du

Linga) toutes les 15 minutes. Enfin, les courtes lignes F et G assurées en minibus relient le centre de Châtel aux hameaux du Boude et du Roitet toutes les 40 minutes en moyenne. Par ailleurs, une liaison avec le Col du Pas-de-Morgins est proposée 4 fois par jour. De 18h00 à 20h00, le dispositif « après-ski » est mis en place : les lignes sont alors jumelées et la fréquence de passage est réduite (un départ toutes les 30 à 40 minutes).



Châtel - Le Citaro immatriculé BE 910 ND devant l'église

© Jérôme GIMEL, mars 2016

Le matériel est essentiellement constitué de bus standards Citaro et de midibus Urbino-10 auxquels s'ajoutent un Citelis-10 ainsi qu'un minibus Cytios-Advance. En haute saison d'hiver, le service est assuré à l'aide d'une douzaine de véhicules.



Châtel - Cet Urbino-10 de la ligne E remonte la route de la Béchigne vers le centre de Châtel (mars 2016)

© Jérôme GIMEL

En période estivale, un service restreint mobilisant deux véhicules est mis en place : l'un assure une rotation toutes les 40 minutes sur la ligne A tandis que le second est affecté en alternance aux lignes C, D, E et I (un départ par heure sur chacune des lignes).

La Clusaz / Le Grand-Bornand

Les stations de La Clusaz et du Grand-Bornand sont situées au cœur du massif des Aravis, à une trentaine de kilomètres à l'est d'Annecy. Le réseau Skibus exploité par Transdev Mont-Blanc Bus assure leur desserte interne mais offre également une ligne inter-station par Saint-Jean-de-Sixt ainsi qu'une liaison entre Thônes et la station voisine de Manigod.



La Clusaz - Le Neoplan N4411 n°127 vu au centre de La Clusaz sur une course de la ligne 3 en mars 2016

© Jérôme GIMEL

Les lignes 1 à 10 sillonnent la station de La Clusaz de 8h00 à 20h00. La ligne 1 dessert le cœur du village, la patinoire et le centre nautique toutes les 30 minutes. La ligne 2, la plus fréquentée, relie le centre de la station au quartier des Confins à raison d'un passage toutes les 15 minutes en période de pointe. Les autres lignes passent en moyenne toutes les 40 à 60 minutes. Toutes les lignes partent de la gare routière située à l'entrée du village, où s'effectue la connexion avec la ligne inter-station. Une navette gratuite, « La Toupie », relie le parking du Salon-des-Dames à la patinoire toutes les 10 minutes le week-end et en période de vacances scolaires. Un service nocturne est proposé les vendredis à 22h10 et 23h10 sur les lignes 2 et 5.



La Clusaz - Le S415NF n°431 de retour du Col de Croix-Fry redescend vers la gare routière de la Clusaz (mars 2016)

© Jérôme GIMEL

Les lignes A à H desservent quant à elles la station du Grand-Bornand de 8h00 à 20h00 à raison d'un bus toutes les 15 à 45 minutes suivant les lignes et les périodes. Les lignes B (circuit du Chinaillon), C (circuit de Samance), D (circuit de la Patinoire) et E (circuit de l'Orée-du-Bois) fonctionnent sur un principe de navette en boucle parcourue toutes les 20 à 30 minutes. Comme à La Clusaz, une navette gratuite relie les parkings aux télécabines Rosay/Joyère toutes les 10 minutes le week-end et en vacances scolaires. Un service de soirée est également proposé les vendredis à 20h20, 22h10 et 23h00. Le mardi soir, une navette fonctionne de 18h00 à 22h00 entre la gare routière, les Gettiers et le Chinaillon, à l'occasion de l'ouverture nocturne des pistes.



La Clusaz - Le Citaro-K n°442 à la gare routière

© Jérôme GIMEL, mars 2016

La liaison inter-station entre La Clusaz, Saint-Jean-de-Sixt et Le Grand-Bornand est assurée toutes les 30 minutes de 8h30 à 18h30. En période estivale, un service allégé est mis en place sur trois lignes à La Clusaz (lignes 2, 5 et 7) et deux lignes au Grand-Bornand (lignes A et F). Le réseau est accessible gratuitement pour les résidents et possesseurs d'une carte d'hôte, un tarif unique de 2 euros par trajet étant appliqué aux autres voyageurs.



La Clusaz - Le Citaro K n°440 au centre de la Clusaz redescend vers la gare routière (mars 2016)

© Jérôme GIMEL

Le parc de véhicules est constitué d'une dizaine de Citaro-K pour la desserte interne des stations auxquels s'ajoutent un Urbino-8.6 et des minibus Sprinter. Quelques midibus Neoplan N4411 subsistent mais ils sont en voie de disparition. Plusieurs standards Setra S315NF et S415NF circulent en outre sur les principales lignes ainsi que sur la navette inter-station.

Les Gets

Cette station familiale à taille humaine est située à 1200 mètres d'altitude, sur la route du col des Gets qui sépare la vallée d'Aulps, au nord, de celle du Giffre, au sud. Elle est rattachée au domaine skiable des Portes du Soleil.

Le service de transport gratuit exploité par Gavot Tourisme comprend 4 lignes. Les lignes A, B et C qui desservent les principaux hameaux, le centre de la station et les accès au domaine skiable fonctionnent en boucle de 8h00 à 19h00, à raison d'une rotation toutes les 30 minutes au départ de la gare de la télécabine du Mont-Chéry. La ligne D qui dessert

le Lavey et la route de Thonon fonctionne quant à elle uniquement pendant les vacances scolaires de Noël et d'hiver et offre 6 rotations quotidiennes.



Les Gets - Ce Citaro-K de la ligne B passe devant l'église Notre-Dame-de-la-Nativité en mars 2016

© Jérôme GIMEL

Un service nocturne à la demande est proposé tous les jours de 19h30 à 23h00. Un service restreint à fréquence horaire fonctionne en période estivale. Le matériel est essentiellement constitué de midibus Citaro-K et d'un Otokar Vectio-C. À titre expérimental, un midibus électrique Oreos-4X avait été loué durant la saison d'hiver 2014.



Les Gets - Le Vectio-C quitte la gare de la télécabine du Mont-Chéry pour assurer la boucle de la ligne C (mars 2016).

© Jérôme GIMEL

Megève

Située au sommet d'un col séparant les bassins versants de l'Arly et de l'Arbon, en surplomb de la vallée de l'Arve, et aux confins de trois massifs (le Giffre, les Aravis et le Beaufortain), la station s'est ouverte au tourisme il y a près d'un siècle sous l'impulsion de la famille Rothschild. Aujourd'hui encore, Megève bénéficie d'une qualité de vie appréciée, d'une architecture typique et d'un cœur de ville préservé qui contribuent à sa notoriété. Les nombreuses personnalités qui la fréquentent participent par ailleurs à entretenir l'image d'une station « chic ».

Le réseau Meg-Bus s'articule autour de 4 lignes qui se déploient à partir de l'Autogare (nom donné à la gare routière). La ligne 1 dessert le quartier de Rochebrune, la Croix-du-Bouchet et le Jaillet toutes les 20 minutes de 8h30 à 18h00. La ligne 2 relie l'Autogare, le Mont-d'Arbois et

Cote-2000, toutes les 20 minutes de 8h20 à 18h00, avec un renfort à 10 minutes en début et fin de journée entre le centre de Megève et le Mont-d'Arbois.



Megève - Le Sprinter-City de la ligne 3 desservant la route de Rochebrune en mars 2016

© Jérôme GIMEL



Megève - Le Citaro-K n°934 sur la ligne 2 à la Patinoire Centrale

© Jérôme GIMEL, août 2015

La ligne 3 dessert Chataz, Rochebrune et le Jaillet toutes les heures de 8h30 à 19h00 et la ligne 4 effectue la navette entre Megève et Combloux toutes les heures de 8h40 à 19h30.



Megève - Ce Citaro-C2 de la ligne 2 de retour du Mont-d'Arbois va desservir le Palais des Sports et le Jaillet avant de rejoindre l'Autogare (mars 2016).

© Jérôme GIMEL

Des services supplémentaires sont réalisés après la fermeture des pistes à 18h20 et 19h40 sur les lignes 1 et 2. Le service est gratuit pour tous sur les lignes 1 à 3, et uniquement pour les skieurs sur la ligne 4 (1,50 € par trajet pour les autres voyageurs).

Le vendredi et le samedi soir, la ligne « Moon Bus » assure le déplacement des noctambules de 20h00 à minuit, toutes les 30 minutes, au tarif unique de 5 € par passager. En période estivale, seules les lignes 1 et 2 fonctionnent suivant une grille horaire allégée (fréquence de passage de 40 minutes sur les deux lignes).



Megève - Le Citaro n°062 sur la ligne 1, route de Rochebrune
© Jérôme GIMEL, août 2015

Les autocars Borini, délégataires du service, disposent d'un parc principalement constitué de bus standards Citaro-C2 et de midibus Citaro-K, ainsi que d'un minibus Sprinter. Un Setra S415NF et un Citaro de génération plus ancienne constituent la réserve et circulent aussi en renfort sur la ligne 2.

Morzine / Avoriaz

La station offre deux visages : Morzine, village savoyard traditionnel situé en vallée d'Aulps qui a conservé une forme d'authenticité avec ses chalets et ses toits couverts d'ardoise, et la station moderne d'Avoriaz, à l'architecture audacieuse, perchée à 1800 mètres d'altitude et ouverte en 1966 lors de l'essor du tourisme hivernal. Avoriaz présente la particularité d'être une station « skis aux pieds », interdite aux voitures, où les déplacements se font exclusivement à pied... ou en traîneau !



Morzine - Le Citelis-12 n°311 de Transdev Mont-Blanc Bus quitte le centre de Morzine en direction de la route de la Plagne, sur la ligne U
© Jérôme GIMEL, mars 2016

Le réseau de transport gratuit comprend 7 lignes. La ligne A, exploitée par la SAT à l'aide de 5 bus standards Lion's-City, effectue la liaison entre le centre de Morzine et la gare du téléphérique d'Avoriaz (Parking des Prodains) de 8h30 à 21h00, à raison d'une rotation toutes les 10 minutes (fréquence allégée en début et fin de service). Inauguré en 2013 pour remplacer une ancienne installation, le téléphérique « 3S » reliant Morzine-Les Prodains à Avoriaz présente la particularité, contrairement aux téléphériques conventionnels fonctionnant avec deux cabines en va-et-vient, d'être débrayable. Doté de 12 cabines de 35 places, il effectue le trajet en moins de 5 minutes à une vitesse de 7 m/s.

Les lignes D (Mas-Métoud), E (L'Erigné), U (Savoie/Les Granges) et P (route de la Plagne) assurent une desserte interne des quartiers et hameaux de Morzine de 8h00 à 20h00, toutes les 20 à 60 minutes suivant les lignes et les périodes. Elles partent toutes de la gare de la télécabine du Plénay et sont exploitées par Transdev Mont-Blanc Bus qui dispose d'une flotte de 6 bus dont 3 standards Citelis-12 et 3 midibus Citelis-10. Enfin, les lignes M (Morzine/Montriond) et N (Plénay/Téléphérique de Nyon) fonctionnent toutes les 30 minutes environ et sont exploitées par la SAT à l'aide d'autocars.



Morzine - Le Citelis-10 n°313 de Transdev Mont-Blanc Bus sur la ligne D à hauteur du rond-point de la Mouille-au-Clerc en mars 2016
© Jérôme GIMEL

En période estivale, un service réduit est proposé sur les lignes A (toutes les 30 minutes), E (toutes les heures) et U (toutes les 40 minutes).



Morzine - Le Lion's City n°497 à la Mairie en mars 2016
© Jérôme GIMEL

Passé... Présent



Nancy – Le SC10U-044 n°231 des TCN engagé sur la ligne 46 dans la rue Raugraff en 1975

© Jean-Henri MANARA



Nancy – L'Urbanway-12-CNG n°324 du réseau Stan engagé sur la ligne 5 dans cette même rue Raugraff, le 23 février 2016

© Patrick ROSTOUCHER



Albertville – Le Neoplan N4407 n°326 du réseau CORAL devant l'Hôtel-de-Ville

© Jérôme GIMEL, novembre 2015

Périgny-sur-Yerres - Le GX427 n°12215 de la SETRA sur la ligne 23 à destination de Créteil-Préfecture

© Damien LABOURIER, 26 avril 2016

