

Réseaux URBAINS

de France

Le bimestriel de l'association FPTU

Septembre/Octobre 2004 n° 58

► SUR LA TOILE

Le jeu Bus Manager

► DOSSIER

Salon des transports et de la mobilité

► COLLECTIONNEURS

Tickets spéciaux et modèles réduits



France Passion des
Transports Urbains



► CARTE D'IDENTITÉ

Le réseau OCTOBUS de Rodez

La gamme tramway Alstom Citadis



► FICHE TECHNIQUE

Divia, le nouveau réseau dijonnais



► EVÈNEMENT

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

► DL : 11.11.14 ► ISSN : 1283-4459



L'Agora-S n° 139 du réseau de Vannes, au terminus Conleau
© Christophe DECAUX, été 2004



Le Cito n° 143 du réseau OCTOBUS de Rodez, en haut-le-pied
© Michaël DIETRICH, mai 2004



Le tout nouvel Heuliez GX327, au salon des Transports à Paris
© Yann MENORET, juin 2004

► Réseaux URBAINS de France

- Directeur de la publication : Jean-Michel BOUTILLEZ
- Responsable éditorial : Patrick KIRSTETTER
- Coordinateur de réalisation : Yves LE CHANU

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

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

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

❗ Qu'est ce que FPTU ?

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

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

📄 Cotisation et Abonnement

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

Tarifs 2004 - UE et Suisse (autres pays : nous consulter) :

- Particuliers : 43,00 €
- Entreprises : 50,00 €

📧 Contacter FPTU

Pour tout renseignement, ou pour adhérer à FPTU :

FPTU
C/o Jean-Michel BOUTILLEZ
4/15 square Pierre et Marie Curie
78120 RAMBOUILLET

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

📄 Anciens numéros de Réseaux URBAINS

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

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

🖨 Impression - Routage

Reprographic - Metz (57)

► Photos de Couverture

A Rodez, le PR100-2 n° 134 au dépôt SATAR

© Jérôme BONATO, mai 2004

Croisement de deux Alstom Citadis à Madrid

© Alstom, 25 décembre 2002

Un des NewA330 GNV dijonnais, aux couleurs de Divia

© STRD, juin 2004

4 Editorial
Par Christophe DECAUX

5 Ligne directe
Les faits marquants de l'actualité générale

6 Dossier
Le salon des Transports Publics et de la Mobilité

7 Lignes mythiques
Retrouvez cette rubrique dans une de nos prochaines éditions

13 Carte d'identité
Le réseau OCTOBUS de Rodez

17 Evènement
Divia : un nouveau réseau pour Dijon

21 60 jours à...
L'actualité des réseaux français

46 Ailleurs...
L'actualité des réseaux étrangers

48 Fiche technique
La gamme tramway Citadis d'Alstom

49 Un réseau. des dépôts
Retrouvez cette rubrique dans une de nos prochaines éditions

50 Parcs

56 Collectionneurs
L'actualité des modèles réduits

58 Pôle d'échanges
Toute l'information associative

62 Sur la toile...
Visites virtuelles sur Internet

► L'équipe éditoriale de Réseaux URBAINS

► Edition et réalisation

Coordinateur de réalisation	Yves LE CHANU
Maquettiste	Benjamin WEYER
Iconographe	David LE PAUTREMAT
Réviseur	Christophe DECAUX

► Coordinateurs de rubriques

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

► Contacter Réseaux URBAINS

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

M. Patrick KIRSTETTER

6, rue Paul Belmondo

93160 NOISY LE GRAND

e-mail :

infos-ru@club-internet.fr

► Internet

Webmestre : Dominique GUIBERT

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

<http://fptu.free.fr>

Vous y trouverez :

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

► Calendrier de parution

Ce calendrier est communiqué à titre indicatif, et non contractuel. L'équipe éditoriale déploie tous ses efforts pour respecter les dates communiquées, mais divers aléas sont toujours possibles.

La date de bouclage est la date limite d'envoi des articles et informations à l'équipe éditoriale

N° 59 Novembre-Décembre 2004

Bouclage 22 octobre 2004

Parution mi-décembre 2004

N° 60 Janvier-Février 2005

Bouclage 15 décembre 2004

Parution mi-février 2005

Par Christophe DECAUX

Le numéro 50 de « Réseaux Urbains » ? C'était hier ou presque... La soixantaine approche déjà, et avec elle les dix ans de FPTU.

Ce regard en arrière, s'il ne nous rajeunit pas (hélas !), peut néanmoins nous apporter une certaine satisfaction : celle d'avoir contribué à faire de FPTU une association qui rassemble aujourd'hui près de 200 membres (si ! si ! on y arrive !), en France et bien au-delà. Mais derrière les chiffres, c'est surtout un formidable espace de rencontres et d'échanges entre passionnés des transports qui s'est créé et qui vit depuis bientôt une décennie.

Bien sûr, gérer une telle structure sur la base du bénévolat n'a rien d'évident, que ce soit pour la partie « administrative » de l'association, pour l'organisation des activités diverses, des simples visites de réseaux aux assemblées générales, ou encore pour la rédaction de notre magazine. Plus qu'ailleurs nous sommes soumis aux disponibilités des uns et des autres... Preuve en est la démission de notre secrétaire Jean-Pierre ZIMMERMANN qui doit nous quitter pour œuvrer dans une association à but humanitaire. Une noble cause que nous ne pouvons que saluer !

Si FPTU affiche une bonne santé apparente, elle n'en reste pas moins fragile. Un Conseil d'Administration élargi s'est réuni à Paris le 18 septembre dernier afin de faire le point sur la situation en vue de préparer l'assemblée générale de Metz.

L'affaire d'Amiens et de l'association A.D.H.T.U.A. nous rappelle que nous devons tous rester vigilants vis à vis de ce qui est publié dans « Réseaux Urbains ». Mais nous aurons l'occasion de revenir sur cette rocambolesque histoire dans un prochain numéro.

Par ailleurs, en ce qui concerne « Réseaux Urbains », la parution bimestrielle sous la forme actuelle reste toujours très difficile à tenir, au prix d'une implication importante de l'équipe rédactionnelle. Des propositions de réorganisation seront avancées et discutées lors de l'assemblée générale.

Mais en attendant notre événement messin, prenez le temps de récupérer de l'agitation de la rentrée en feuilletant ce nouveau numéro, qui vous conduira du salon de la Mobilité à Rodez, en passant par les lianes de Dijon...



A Bordeaux devant l'Hôtel de ville, la rame Citadis n° 2217

© Christophe DECAUX, été 2004



Le Solaris Urbino-12 n° 36 du réseau de Douai

© Philippe MESNIGE, 30 mai 2004

Les faits marquants de l'actualité

Par Patrick KIRSTETTER

► Opérateurs

Connex

Le groupe a récemment fait plusieurs acquisitions en Europe. Tout d'abord, le transporteur urbain et interurbain slovène **I&I** actif entre autres dans les villes de Ljubljana et Novo-Mesto. Puis, 51% de l'opérateur interurbain polonais **PKS-Mielec**, 6^e PKS repris par Connex sur un total de 145 entités PKS que compte le pays.

RATP-Développement

Suite à un appel d'offres, le réseau de l'agglomération de Casablanca au Maroc sera exploitée par une nouvelle société, M'Dina-Bus. Cette société sera formée du groupe Chrouate, exploitant privé de 13 lignes à Casablanca, de RATP-Développement ainsi que d'une holding financière marocaine. RATP-Développement est mandataire du groupement de l'offre et pilote technique de la société. Celle-ci devra exploiter au démarrage de son activité une soixantaine de lignes à l'aide de 400 autobus. Le plan industriel prévoit une montée en puissance de l'offre jusqu'à 1.200 véhicules dans les 5 ans et une exploitation exclusive du réseau à compter de 2009.

► Industrie

Alstom

La firme continue d'enregistrer les succès avec son concept de tramway **Citadis**. Après la commande passée par l'agglomération du Mans pour 23 rames et celle pour Ténérife, voici celle passée par le réseau SMLT de Tunis pour 30 éléments, et celle de Madrid pour pas moins de 70 rames destinées au métro léger de la ville.

Alstom construit par ailleurs à Singapour, un important réseau de métro automatique constitué de 31 stations et 32 km de voies dont la première ligne, la North East Line, a été mise en service le 20 juin dernier. Celle-ci est exploitée par 25 rames **Metropolis** de 6 voitures commandées par le système de signalisation et de contrôle automatique **Urbalis-300**.

Seule ombre au palmarès du constructeur : le procédé d'alimentation par le sol, **APS**, qui équipe le tramway de Bordeaux et qui a bien du mal à se fiabiliser.

Duo-Combino

Un tramway Combino hybride vient d'être mis en service sur le réseau allemand de Nordhausen (SNV). Afin de desservir la localité d'Ilfeld par la nouvelle ligne 10 du réseau, les tramways des SNV empruntent le parcours des chemins de fer du Harz (HSB). Ceux-ci n'étant pas électrifiés, les SNV ont acquis trois nouvelles motrices Siemens Combino utilisant un moteur diesel de 180 kW qui entraîne une génératrice ; le tram fonctionne alors comme un autorail. Lorsqu'il rejoint le réseau urbain, le tram lève son pantographe et continue sa course grâce à la ligne aérienne.

Les rames Duo-Combino de Nordhausen sont équipées pour ce réseau métrique et présentent une longueur de 20 m, une largeur de 2,30 m, et sont bidirectionnelles. Les trois rames sont numérotées dans la série 200, les autres Combino conventionnels du réseau l'étant dans la série 100.

Bus-Euro-Test

Le concours permettant de décerner le trophée du « Bus of the Year » s'est déroulé cette année en Pologne. Il mettait d'ailleurs en concurrence trois véhicules fabriqués dans ce pays, à savoir le MAN Lion's City (NL243), le Solaris Urbino-12 et un Volvo 7700 en 2,55 m de largeur. Le vainqueur devait être connu en septembre.



Le Citaro GNV faisait sa première apparition en France

© Yann MENORET, juin 2004

Le salon des Transports Publics et de la Mobilité

Par Bernard PAPOUZOPOULOS

Présentation générale

Cette année, le Salon des Transports adoptait une nouvelle formule. Appelé Salon de la Mobilité, il se déroulait à Paris, Porte de Versailles, sur 4 jours : 3 jours pour les professionnels et une journée tout public. Cette dernière journée a été un peu décevante, car beaucoup de professionnels « n'ont pas joué le jeu ». Plusieurs stands étaient vides et en début d'après midi de nombreux exposants commençaient à plier bagages. Il est vrai que pour certains, il était difficile d'avoir un stand attractif de par la nature de leur activité. Alors pour les prochaines éditions, puisqu'il semble que cette formule doive se renouveler tous les 2 ans, il faudrait conserver cette idée moyennant quelques adaptations.

Comme vous en avez l'habitude maintenant, nous allons vous présenter les productions des constructeurs de véhicules et une sélection d'exposants en ce qui concerne les équipements, les accessoires... Le salon de cette année fut particulièrement intéressant, notamment, par la présence pour la 1^{ère} fois de la gamme SOLARIS, par la présentation en avant première du GX 327 (un très beau véhicule), par la présence de CAR POSTAL France (qui exploite le réseau de Dôle) et des chemins de fer polonais. Une exposition de maquettes et de véhicules de la RATP complétait les présentations. Bien sûr, nous avons assisté au Bus d'Or 2004. A la fin de la 1^{ère} épreuve consistant en

un parcours technique devant le palais des expositions, 2 « STAR » finissaient premiers : le conducteur de Rennes et René Devignot de Roanne. Le 2^e jour d'autres épreuves attendaient les concurrents dont une sur une course commerciale sur une ligne de la RATP. Le classement final a donné la victoire au conducteur de la RATP alors que notre ami roannais terminait à la 9^e place. Les 10 meilleurs conducteurs ont reçu leur trophée des mains du ministre, Monsieur De Robien.

Heuliez

Commençons par celui qui dès l'entrée du salon attirait l'œil du visiteur : le **GX 327. Heuliez** présentait le successeur du GX 317. Le standard de la marque non seulement subit une cure de jouvence mais présente aussi des nouveautés bien pensées. Cet autobus se démarque de la gamme actuelle par son design. Des lignes fluides, douces tant à l'extérieur qu'à l'intérieur résultent du travail du designer de la marque. Première nouveauté, des baies basses triangulaires (en option) agrémentent les flancs de l'autobus et offrent au passager une vue nouvelle sur la ville. Les formes se sont arrondies, avec notamment un pare brise monobloc englobant la girouette, des rétroviseurs arrondis. Aucune visserie n'est apparente pour une ligne douce, continue et fluide tout en préservant un entretien facile. Sur les deux côtés une bande alu souligne ces lignes nouvelles. Quelques petits détails ajoutent une

touche de confort comme les gouttières au dessus des portes protégeant le client de l'eau de pluie tombant du toit du véhicule. Pour l'entretien, l'accessibilité du moteur est toujours de rigueur avec le souci du détail pratique comme les colliers rapidement et facilement accessibles.



Le GX327 vu de l'arrière
© Pierre-Marie VAINÉAU

L'intérieur a bénéficié des mêmes soins que l'extérieur : plus de visserie apparente (sans pour autant rendre l'entretien difficile), lignes épurées, ambiance douce et confortable. Des trappes au pavillon en verre athermique sont aussi proposées en option. Bien sûr, le poste de conduite n'a pas été oublié : tableau de bord avec SAE intégré, espace commercial intégré au portillon, climatisation, compartiment porte bagages au dessus du chauffeur, poste de conduite élargi, inclinaison volant... Avec son design, ses 2,55 m de largeur, nul doute que le GX 327 aura du succès dès sa commercialisation mi-2005 avec un moteur aux normes Euro 4.



Le 500^{ème} exemplaire de la série GX117
© Yann MENORET, juin 2004

Heuliez présentait aussi un **GX 117 L**. Celui-ci était d'ailleurs le 500^e de la série et sa décoration le faisait savoir. Le succès de ce véhicule et l'apparition du GX 327 devraient, nous l'espérons, nous amener à découvrir le GX 127 peut-être au salon 2005.

➤ Nos remerciements à Christophe HUGÉ pour ses explications et sa disponibilité

Irisbus

Mais l'entrée du salon était aussi marquée par **IRISBUS** en face d'Heuliez. Là l'œil était attiré par un **CRISTALIS** avec

une décoration des futures lignes « C » du réseau lyonnais. Ce véhicule est équipé du guidage optique Siemens. D'ailleurs IRISBUS a annoncé que l'ensemble de la gamme AGORA diesel et gaz (12 et 18 m) est disponible désormais avec le guidage optique. 67 exemplaires du Cristalis sont en circulation à Lyon, ils seront 95 en fin 2004 (69 standards et 26 articulés), 11 standards à St Etienne et 10 articulés seront livrés à Milan en 2005. Comme nouveauté IRISBUS présentait un **AGORA GNV** équipé du nouveau moteur Iveco Cursor 8 : le niveau d'émission est meilleur que le standard EEV, et il est standardisé avec le moteur Cursor 8 diesel de la gamme AGORA. Ces moteurs sont produits à l'usine de Bourbon-Lancy (Saône et Loire). Quant à l'**Europolis**, IRISBUS exposait pour la 1^{ère} fois en France la version hybride. Long de 9,40 m et large de 2,26 m, il peut accueillir 40 à 44 passagers à une vitesse maxi de 60 km/h. En mode diesel électrique, le régime de fonctionnement optimisé du générateur diesel et la récupération dans les batteries de l'énergie de freinage permettent de réduire la consommation et l'émission de 10 à 20 % pour une autonomie d'environ 450 km. Il est déjà en service dans plusieurs villes italiennes et en Espagne à Valence. A Lyon, ce sont 5 véhicules en version électrique qui équiperont les navettes Presqu'île à l'automne 2004.

➤ Nos remerciements à Nicolas TELLIER pour son accueil et ses explications



L'Agora-S GNV équipé du nouveau moteur Euro-4
© Yves LE CHANU

Solaris - Disticar

Autre bonne surprise de ce salon, la présence de la gamme **SOLARIS** (distribuée par DISTRICAR), surprise d'autant plus agréable qu'un trolleybus de 15 m était présent sur le stand. Solaris Bus and Coach est une société polonaise. Son origine remonte à 1994, année où Cristophe Obszowski établit un bureau commercial Néoplan. En 1996, l'entreprise devient fabricant avec l'installation d'une usine à Bolechowo près de Poznan. En 1999, c'est le lancement d'un autobus urbain à plancher surbaissé : Urbino 12. Ainsi naît la marque SOLARIS. Il est à noter que l'enseigne de cette famille d'autobus est un teckel (le chien surbaissé !).

En 2001, est créée la nouvelle raison sociale que nous connaissons aujourd'hui. L'entreprise produit les autobus urbains à plancher surbaissé Urbino en 10, 12, 15 et 18 m, le trolleybus Trollino, les autocars Vacanza et l'autobus de navette Valletta. En 2002, Solaris livre à Berlin des Urbino 12 et 18 dont l'un est le millième autobus fabriqué à Bolechowo. En 2003, c'est la 1^{ère} du Trollino 15.

L'ossature des Urbino est une construction soudée réalisée en acier inoxydable. Les moteurs sont des DAF, Man ou Iveco. Les véhicules sont équipés de la direction à assistance hydraulique ZF. L'installation électrique bénéficie du système CAN Bus, quant au freinage toutes les roues sont munies de freins à disques assistés par EBS. Les autobus peuvent être équipés de filtre CRT. Pour les trolleybus, les groupes électriques sont placés dans la chambre du moteur ou sur le toit du véhicule et sont équipés par Cegelec ou Ganz Trans Elektro.

- Nos remerciements à Mlle Ozgul BALLA pour ses explications et son accueil.



Le Trollino de Solaris, en version 15m
© Yves LE CHANU

C'est la société **Districar** dirigée par Monsieur Claude Dietrich qui distribue les véhicules Solaris. En 1965, Monsieur Dietrich dirige une société de transport routier. C'est en 1979 qu'il crée DISTRICAR. Cette société importe des autocars d'occasion d'Allemagne. Ces derniers sont reconditionnés, remis aux normes, et homologués. Quant à la société de transport routier, elle est vendue en 1997. En 1998, Districar construit des minicars et produit 35 véhicules la première année. Lors du salon UITP à Madrid en 2003, c'est la rencontre imprévue avec les dirigeants de Solaris. Elle débouche une semaine plus tard sur la visite de l'usine Solaris par M. Dietrich. Après des rencontres fructueuses, Districar devient l'importateur direct et gère l'ensemble des propositions. Districar assure aussi la formation des conducteurs et du personnel de maintenance car 3 réseaux français signent pour des Urbinos : en décembre 2003 ce sont 6 véhicules Urbino-12 pour Bayonne, suivis en janvier 2004 de 5 véhicules Urbino-12 pour Douai et 6 Urbino-10 pour Narbonne. La satisfaction du client est le leitmotiv chez Districar. Nul doute que nous entendrons reparler de Solaris et Districar et pourquoi pas pour le trolleybus.

- Nos remerciements à Monsieur Claude Dietrich pour son accueil, ses explications et sa disponibilité.

Evobus

Pour **EVOBUS**, la nouveauté consistait en la présentation sur le marché français du **Citaro au gaz** naturel. Une version standard était présentée aux visiteurs. Répondant aux normes Euro 4 et Euro 5 avec la certification EEV, il bénéficie de « L'Ange Bleu », sceau de qualité du Ministère fédéral allemand de l'environnement qui récompense les produits particulièrement respectueux de l'environnement. Les réservoirs sur le toit ont une contenance de 190 litres chacun sachant qu'un bus standard GNV en est équipé de 5

ou 6 et un autobus articulé de 6 ou 8. En plus de ce véhicule Mercedes présentait aussi un **Citaro Lü** en version interurbaine aux couleurs de la RDT 13. Long de 15 m, large de 2,55 m, il présente une capacité de 53 places assises, 26 debout et 2 emplacements UFR (rampe d'accès à commande électrique). La commande des portes est électro-pneumatique avec une porte à simple vantail à l'avant et à double vantaux à l'arrière. Son équipement est complété par l'ABS, la climatisation intégrale, des portes bagages intérieurs et un rack à bagages. Cette présentation de véhicules était complétée par un S 315 NF de chez Lacroix (Val d'Oise).

- Nos remerciements à Jean Marc Oualid et à Katia Khairallah

MAN

L'autre grand constructeur allemand, **MAN**, présentait un **NL 283 X One** équipé de pneus extra large (455 x 45), offrant ainsi un couloir large de 800 mm. La monte simple à l'arrière fait gagner 1,5 à 2 % sur la consommation. L'autre véhicule présenté était un **NL 243 au GPL** aux couleurs du réseau de Laval. Le moteur est à aspiration naturelle de 12l de cylindrée. Le collecteur d'échappement est dans un caisson refroidi par l'eau du moteur évitant ainsi le phénomène de surchauffe. A noter que MAN assure la formation sur ses produits.

- Nos remerciements à François Neumair - MAN et Yves Hervouet - Butagaz

Volvo Bus France



Le Volvo 7700, évolution du 7000 élargi à 2,55m
© Pierre-Marie VAINÉAU

La présentation de **Volvo** était tournée vers l'autobus 7700 (évolution du 7000) et l'autocar péri-urbain à plancher bas partiel 8700 LE (ce dernier aux couleurs de CarPostal Suisse). Le 7700 d'une largeur de 2,55 m bénéficiera en septembre 2004 de freins à disque à l'avant et à l'arrière. Quant au 8700, il est destiné aux trajets interurbains. Il bénéficie d'une structure entièrement en acier inoxydable, d'une suspension pneumatique, d'un faible niveau sonore et d'un système de climatisation intégré.

En 2005, les moteurs gaz Volvo seront aux normes Euro 4. Comme toujours, sécurité et environnement sont les deux bases de travail chez Volvo. Dans les versions interurbaines l'effort est notamment porté sur les sièges en développant des modèles ergonomiques. Enfin 2004 est marqué par l'investissement dans une nouvelle identité Volvo Bus

France. Un réseau commercial et SAV est mis en place s'appuyant sur 25 réparateurs agréés dans le domaine de l'entretien et des réparations de véhicules industriels, camions, cars et bus.

► Nos remerciements à Jean-Paul Asselot

Scania

Toujours pour les constructeurs de véhicules urbains standards et grande capacité, **SCANIA** présentait outre son **Omnicity**, un **SCANIA IRIZAR Intercentury** qui peut être à la fois un car de ligne et un car de tourisme. En France, vous pouvez croiser le sourire de l'**Omnicity** à Calais (3 standards et un articulé), Amiens (22 standards (dont 2 aux CAP) plus 30 à livrer en 2004 et 2005), Pont à Mousson (4 standards et 2 articulés), Vélizy (4 standards), Paris (11 articulés pour les navettes Orlybus), Angers (42 standards et articulés plus 13 à livrer), Lyon (2 standards pour les navettes Lyon - St Exupéry) et Nice (3 standards pour les navettes aéroports).



Un Omnicity pour le réseau d'Angers
© Yves LE CHANU

Van Hool

Et pour finir avec les « grands gabarits », Van Hool présentait un A 330 GNV du réseau de Dijon (Divia) à l'intérieur très coloré, un AGG300 du réseau TPG de Genève, et un autocar 916 TL.



Un des NewA330 GNV destiné au nouveau réseau de Dijon
© Patrick KIRSTETTER

Durisotti

Dans le domaine des petits véhicules, **DURISOTTI** ne présentait pas de nouveauté fondamentale mais une évolution de la qualité. Il est à noter que le réseau de Toulon a commandé 18 véhicules dont 2 TPMP, qu'Annecy va recevoir 9 véhicules sur 2003/2005 et Villefranche-sur-Saône 2 en fin d'année.

► Nos remerciements à Christian Bescond

Dietrich Véhicules

DIETRICH VEHICULES propose cette année comme nouveauté le **Taxirider**. C'est le 1^{er} minibus interurbain à plancher intégralement bas et plat. Pourvu de 9 places, il est équipé de sièges grand confort. Son plancher bas (sur base Renault Master avec un châssis aménagé et développé pour ce véhicule) et sa suspension pneumatique intégrale permettent un accès à 230 mm du sol. Il peut accueillir 2 fauteuils roulants (rampe intégrée dans le plancher). C'était sa première présentation et Dietrich prévoit une production de 10 à 15 unités par an. Le **Noventis 400** continue de progresser dans ses ventes : 2 à Vienne, 2 à Carcassonne, 2 à Beauvais, 4 aux TCRM de Metz, 6 à Périgueux et des véhicules au GPL pour les Autobus du Fort (Seine-Saint-Denis). La production annuelle du Noventis se situe autour de 25 à 30 véhicules. Cette année la nouveauté sur ce véhicule est l'installation d'une rampe automatique sous le plancher et commandée à partir du poste de conduite. L'arrimage du fauteuil roulant s'effectue grâce à un totem, ce qui permet aux voyageurs d'avoir une autonomie totale.

► Nos remerciements à Messieurs Dietrich.



Un Noventis destiné au réseau de Beauvais
© Jérémy OLIVIER

Autres constructeurs

Parmi les autres constructeurs, pas de nouveauté particulière. Nous avons pu revoir le Microbus de **Gruau** qui rentre dans la phase de fabrication (était exposé un véhicule aux couleurs de Laval), l'Oréos 22 de **Gépébus**, et la gamme **Véhixel** (avec le Cytios 30)

A ceux-ci, se rajoutaient des constructeurs purement autocars : **TEMSA** qui présentait un Safari Intercity et **Bova** dont la gamme Futura était représentée par un autocar de 15 m aux couleurs d'Eurodisney (VEA).

CAR POSTAL Suisse



© Photos La Poste Suisse

CarPostal suisse a son siège à Berne, possède 17 centres régionaux et emploie 2500 personnes. CarPostal assure les transports publics routiers régionaux et dans les régions à faible densité de population propose Publicar (bus à la demande). Outre la desserte des lignes régulières assurées sur mandat de la Confédération et des Cantons, CarPostal effectue des transports demandés par des communes ou des tiers. Les principaux sont les transports d'écoliers mais il y a aussi les transports de personnels et les transports de skieurs dans les régions de sports d'hiver. CarPostal gère une trentaine d'exploitation de bus locaux surtout dans les villes de petites et moyennes importance. Enfin CarPostal gère des offres touristiques avec CarPostal Tourisme.

CarPostal c'est près de 100 millions de voyageurs transportés par an sur 826 lignes représentant 10387 km avec 1954 véhicules allant du minicar au car à étage en passant par les véhicules standards, à 3 essieux et les articulés. La ligne la plus longue relie St Moritz à Lugano sur 132 km et la plus courte relie Glaris à Oberdorf sur 1,1 km. A St Gall, en semaine 574 cars postaux circulent sur les 9 lignes desservant la gare, et entre 7 et 8 heures, un car postal arrive à cette gare toutes les 97 secondes en moyenne.

CarPostal c'est toute une histoire dont voici un résumé : «En 1906, la première ligne postale automobile était mise en service entre Berne et Detligen, un évènement annonçant la suppression des diligences. Le car postal partit à la conquête des cols alpins en 1919, avec l'inauguration de la ligne du Simplon. Simultanément, une douzaine de lignes étaient ouvertes sur le Plateau et autant dans les Préalpes. Il faut dire que l'administration postale reçut entre 1919 et 1920 des centaines de camions militaires qu'elle transforma en cars postaux, ce qui l'aida grandement à développer son réseau aussi rapidement. En 1930, les diligences avaient pratiquement disparues. La dernière diligence a néanmoins circulé jusqu'en 1961 sur la ligne Cresta-Juf, dans les Grisons. La grande époque des postes alpines a débuté en 1946 dès l'ouverture de la route du Susten. Les routes franchissant trois ou quatre cols jouissent toujours d'une immense popularité. Grâce à une excellente publicité par affiches dans les années trente et quarante, elles ont entretenu jusqu'à nos jours le mythe romantique des cars postaux alpins.

Tous les enfants connaissent le klaxon des cars postaux. A l'époque des diligences, les postillons sonnaient du cor pour annoncer leur arrivée ; ils pouvaient aussi signaler par diverses mélodies l'arrivée de tel ou tel courrier particulier comme un express, par exemple, ou encore le nombre de chevaux composant leur attelage. La mélodie actuelle est tirée de l'andante de l'ouverture de « Guillaume Tell », de Gioacchino Rossini : do dièse, mi la. Depuis 1924, sur les routes de montagne, ces trois notes servent au chauffeur de car postal à avertir de sa présence à l'approche d'un passage sans visibilité.

Les couleurs connues depuis le temps des diligences (jaune, noir et rouge) sont celles des armoiries de la famille princière von Thurn und Taxis, qui exploitait ses propres postes au 17^e siècle déjà. Cette combinaison a très peu évolué jusqu'à ce jour. Le jaune caractérise la Poste et les cars postaux. La chose est même devenue tout à fait officielle le 5 février 2002, avec la décision de la Commission fédérale de recours en matière de propriété intellectuelle, qui reconnaît le jaune Poste comme marque déposée de La Poste Suisse. C'est la première fois qu'une couleur est protégée en qualité de marque d'une entreprise et non d'un produit particulier

En bref...

Ferroviaire

Chez les constructeurs de matériels roulants fer, pas de nouveautés sensationnelles : chez **Bombardier** l'actualité se résume à l'AGC (autorail grande capacité) pour les TER SNCF (avec sortie d'une version bi-mode) et le tramway de Marseille. **Alstom** a toujours le vent en poupe avec le Citadis, quant à **Siemens**, il exposait la maquette de l'Avanto et son actualité concerne l'extension de la ligne 14 du métro parisien.

CarPostal

Parmi les nouveaux exposants, nous avons remarqué **CARPOSTAL**. Si les sociétés françaises prennent de nombreux marchés à l'étranger, il arrive quelquefois l'inverse.

La Poste Suisse exploite depuis le 1^{er} janvier 2004, par l'intermédiaire de sa filiale française Le CarPostal France, le réseau de Dôle. Avec un parc transitoire de 8 Citaro en début d'année, le CarPostal exploite le réseau depuis le 12 juin avec 4 GX 317 à 3 portes et 4 GX 117 L. En véhicule de réserve est conservé un Citaro. Sur la navette centre-

En marge du salon : les sites Internet des constructeurs



© D.R.

Il m'a semblé intéressant de faire le point sur ces sites et de vous informer sur ce que vous pouvez trouver puisque tous mes interlocuteurs au salon de la mobilité m'ont mentionné l'existence de leur site internet.

J'ai bien sûr commencé par celui de Solaris et je n'ai pas été déçu même si pour l'instant il n'existe qu'en version polonaise et en version allemande. La version anglaise ne devrait pas tarder. En plus des photos sur ce site, nous y trouvons des planches des différents modèles de bus et trolleybus que chacun pourra imprimer sur des feuilles cartons pour en faire des modèles réduits originaux. Autre intérêt de ce site, la liste par pays, villes et types de tous les véhicules Solaris en service, un document instructif sur ce constructeur que nous ne connaissons que depuis peu en France. Quant au site de Districar (distributeur de Solaris dans notre pays), je n'ai pu me connecter car il est en cours d'aménagement. www.solarisbus.pl

Chez Volvo il est possible d'avoir toutes les brochures descriptives des véhicules ainsi que de petites vidéos présentant les derniers produits. www.volvobuses.com

Sur le site d'APTS, l'intérêt se porte sur deux petites vidéos permettant de voir rouler le Phileas sans intervention du conducteur sur une piste d'essai et de le voir circuler sur site propre. www.apt-phileas.com

S'il vous manque des fiches techniques des véhicules Heuliez, alors aucun problème, vous les trouverez sur www.heuliezbus.com accompagnées des photos des véhicules.

Quant à Van Hool il vous propose les fiches techniques de ses autobus, les différentes possibilités d'aménagement intérieur et de nombreuses photos. www.vanhool.com

Chez MAN, les fiches sont en allemand et vous trouverez aussi des photos même si la navigation n'est pas toujours évidente sur ce site. www.man-nutzfahrzeuge.de

Si vous souhaitez de jolies photos de véhicules Setra mais hors contexte de circulation, alors le site www.setra.de est pour vous. (Plutôt des photos de studios pour brochure mais elles sont très belles).

Nos amis suisses de Car Postal vous proposent de découvrir leur histoire, leur actualité sur www.carpostal.ch. Il y a aussi possibilité d'écouter le fameux cor 3 tons des autocars de la Poste Suisse. Un site à découvrir notamment pour l'historique.

Je ne vous détaillerai pas d'autres sites mais vous trouverez des photos et parfois des vidéos chez www.irisbus.com, www.bombardier.com, www.siemens.fr, www.transport-alstom.com, www.gruau.com, www.evobus.com sans oublier www.latitude-cartagene.com et les chemins de fer polonais www.plk-sa.pl

N'oubliez pas que tous les documents, tous les photos sont protégées par les droits d'auteurs entre autres et que vous ne pouvez les utiliser qu'en tant que documentation pour votre usage personnel.

En bref...

ville gratuite circule un Aventis 400 de Dietrich Véhicules. Avec le nouveau réseau, toutes les lignes passent par la gare. Un service de bus à la demande a été créé et appelé FLEXIDOLE. Le client est pris en charge à son domicile et amené sur un arrêt du réseau. Conjointement a aussi été créé un service de bus scolaire à la demande. Une démonstration du service à la demande nous a été présentée avec visualisation dans un minibus Publicar de la commande de trajet au conducteur.

Sur Genève, le Car Postal exploite depuis le 16 avril 2004 un service de bus à la demande en porte à porte appelé

PROXIBUS sur deux zones de proximité. En transition, ce sont 2 Ducato (La Poste) et 2 Ford Transit (location) qui assurent le service. En septembre, 4 Sprinter aux couleurs des TPG prendront le relais. L'encadré, ci-dessus, vous permettra de connaître un peu mieux CARPOSTAL.

➤ Nos remerciements à Monsieur André Burri.

Latitude Cartagene

Pour les autres activités nous avons fait connaissance avec **LATITUDE CARTAGENE**. L'activité de cette société est la

cartographie tant dans le domaine des transports que dans le domaine des cartes institutionnelles (plans de ville...) et surtout dans le géo-touristique (randonnées, topoguides...).

L'activité SIG et l'édition complètent les compétences de cette société installée à Lyon et Chambéry. Pour les transports, les TCL sont les premiers clients depuis plus de 10 ans, mais il y a aussi Bordeaux, Toulon, Nice, Bourgoin Jallieu, Bourg en Bresse... sans oublier la RATP ! Les produits sont les plans de réseau pliés, les plans sur abribus, les plans de ligne de quartier....

➤ Nos remerciements à Patrick Chavel et Jérôme Roulleau.

ZF

Tout le monde connaît le constructeur de boîtes de vitesses, du moins son nom : **ZF**. Cette société conçoit et produit des boîtes de vitesses pour véhicules de tout type depuis le début du siècle dernier. En 1955, sont mises en circulation les premières boîtes automatiques. Près de 20 000 boîtes sont produites par an.

Depuis 1980, sont produites en série les boîtes de vitesses ZF ECOMAT. Les ZF ECOMAT évoluent : passage à 6 vitesses automatiques pouvant donner une réduction de la consommation de carburant jusqu'à 8 % par rapport à une boîte 5 vitesses.

Pour ceux que la technique passionne, il existe 2 sites Internet :

- ZF Friedrichshafen www.bus-transmission.zf.com
- ZF Bouthéon (Loire) www.zfboutheon.com

Trapinex

Quant à **TRAPINEX**, la société qui fabrique des cartes et des tickets, elle a évolué vers la billettique. Le titre magnétique évolue vers le sans contact. Trapinex intègre les nouvelles technologies et essaye de mettre en place un standard ouvert à la concurrence.

➤ Nos remerciements à Karim Belhassen.

PKP

Si nous sommes dédiés aux transports urbains, nous pouvons cependant parler de deux stands intéressants du côté ferroviaire. D'abord les **PKP** (chemin de fer polonais) présentaient leurs activités. Avec l'entrée dans l'Europe de la Pologne et l'ouverture à la concurrence, ils se font connaître notamment par rapport aux transports de marchandises.

SNCF

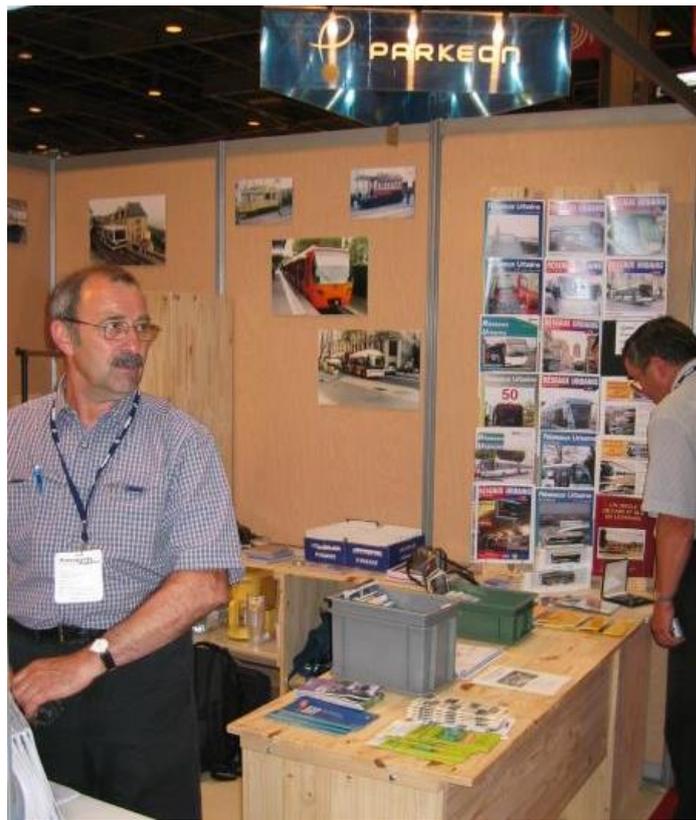
Pour ce qui est de « chez nous », la **SNCF** communiquait sur son offre de trains touristiques. Dans 11 régions, ce sont 21 trains touristiques TER qui sont exploités.

Parmi les plus fréquentés se trouve le Train Jaune qui relie Villefranche-de-Conflent à Latour-de-Carol. Depuis décembre 2003, outre les traditionnels trains de 1910, le Train de Cerdagne a mis en circulation deux automotrices panoramiques GTW de la société STADLER. Bi-caisse, elles

accueillent 90 places assises et le voyageur bénéficie de larges baies pour profiter du paysage.

Les Chemins de Fer Corse, quant à eux, ne sont plus à présenter. Ils accueillent chaque année des milliers de touristes qui peuvent découvrir les splendides paysages corses grâce au chemin de fer. Nous pourrions citer bien d'autres trains comme Le Train des Merveilles par exemple. De nombreux trains touristiques offrent une animation à bord, une tarification spécifique, des visites, des déjeuners, des guides..... Vous pourrez les découvrir sur www.traintouristiques-ter.com.

Stand FPTU



Vue du stand FPTU
© Yves LE CHANU

Comme chaque année, notre stand a reçu un grand nombre de visiteurs. Pendant les 3 journées professionnelles, nous avons pu recevoir les représentants de réseaux, d'autorités

organisatrices, d'institutionnels... En discutant avec nos visiteurs, nous avons pu nous rendre compte que notre revue était loin de les laisser indifférents puisqu'ils y découvraient de l'information qu'ils ne trouvaient pas ailleurs...

La journée tout public a fait le bonheur de notre trésorier. Le stand n'a pas désempli de toute la journée. Le stock d'anciens numéros a bien diminué permettant une rentrée de trésorerie et les cartes postales se sont bien vendues.

Un salon très positif et nos remerciements à Claude Druon et Raymond Streit pour l'installation, et à tous ceux qui ont tenu le stand et tout particulièrement notre trésorier Christophe Decaux.



Au point central « Musées », le PR100-2 n° 135

© Michaël DIETRICH, mai 2004

Le réseau OCTOBUS de Rodez

Par Jérôme BONATO et Michaël DIETRICH



Au dépôt, le GX317 n° 141

© Michaël DIETRICH, mai 2004

Aux confins des plateaux secs des Causses et des collines humides du Ségala, la capitale des Rutènes (peuple gaulois) fut fortifiée sur une butte dont le sommet domine de 120 mètres le lit de l'Aveyron.

L'agglomération qui s'est peu à peu constituée autour de la capitale de l'Aveyron compte aujourd'hui plus de 52 000 habitants et forme la Communauté d'Agglomération du Grand Rodez. Celle-ci organise sur son territoire les transports urbains qui sont assurés par la SATAR, Société Anonyme des Transports Automobiles Ruthénois, qui exploite le réseau sous la marque "OCTOBUS", créée en 2002. La SATAR demeure à ce jour une société indépendante, faisant partie du groupe familial Bouyssou.

Quelques chiffres (2002)

- 17 bus en circulation (24 en période de pointe)
- 599 981 passagers
- 515 535 km parcourus

Les lignes

Nomenclature des lignes OCTOBUS			
	Destinations	Fréq.	Amplitude
1	Balquières ⇄ Les Capucines / Musée	25-45mn	6h40-19h30
2	Musée ⇄ Drimmer	14 A/R	4h38-23h20
3	Musée ⇄ 4 Saisons / San Pau / Tamaris	1h	7h17-19h05
4	Musée ⇄ Rd-Pt la Mouline	7 A/R	7h12-19h08
5/6	Musée ⇄ Gare SNCF	17 A/R	6h00-22h12
7	Musée ⇄ Les Costes R. (Gare)		7h23-19h30
7d	Musée ⇄ Les Costes R. (Direct)	2 A/R	7h26-17h07
8s	Saint Félix ⇄ CES Jean Moulin	2 A/R	7h20-17h10
8b	Calcomier Haut ⇄ Lycée Foch	2 A/R	7h22-17h05
81	St Félix Cité ⇄ Salabru / Le Mail	14 A/R	7h22-19h16
82	St Félix Cité ⇄ Bel Air / Le Mail	15 A/R	8h00-19h08
9	Calcomier ⇄ Bourran	12 A/R	8h16-19h25
10	Musée ⇄ Costes Rouges	1 A/R	7h22 - 8h23
11	Saint Marc ⇄ Rd-Pt la Mouline	6 A/R	7h21-18h20
12	Saint Pierre ⇄ La Roque	1 A/R	8h40-17h20
14	Costes Rouges ⇄ CES 4 Saisons	1 A/R	7h35-16h40
15	Musée ⇄ Olemps	8 A/R	7h15-18h30
16	Ségala ⇄ Faubourg	4 A/R	8h00-18h05
17	Place Foch ⇄ Sainte Radegonde	2 A/R	8h40-17h10
18	Place Foch ⇄ La Primaube	2 A/R	9h30-18h00
19	Luc ⇄ Olemps	2 A/R	9h30-17h30
20	Place Foch ⇄ Sébazac Concourès	2 A/R	8h30-17h10
21	Druelle ⇄ Bourran	2 A/R	9h00-17h15
22	Hôpital sainte Marie ⇄ Bourran	2 A/R	8h35-18h10
Nav	Bourran ⇄ Place Foch	10 mn	7h15-19h15

Dix-neuf lignes et variantes irriguaient les communes de Rodez, Onet-le-Château, Olemps et le Monastère jusqu'au 5 avril 2004. Six autres liaisons ont depuis enrichi le réseau, desservant les communes jusque là non desservies sur le territoire du Grand Rodez.

En fait, en baptisant le réseau OCTOBUS, la Communauté d'Agglomération avait légèrement anticipé la desserte des 8 communes.

Les nouvelles lignes, 17 à 22, desservent les communes de Druelle, Luc-la-Primaube, Sainte Radegonde et Sébazac-Concourès.



Au dépôt, le GX187 « scolaires » n° 234
© Jérôme BONATO, mai 2004

Plusieurs lignes ne mènent plus au centre de Rodez ; trois nouveaux lieux de correspondance préfigurent le développement des pôles d'échange et de l'utilisation complémentaire des moyens de transports :

- le Mail de Bourran : Correspondance des lignes 21 et 22 avec la Navette, Parking autos ;
- la Mairie d'Olemps : Correspondance de la ligne 19 avec la ligne 15 ;
- Cardaillac : la ligne 2 est liée au transport de la demande de Layoule, Pré-Pailhas, Pré-Conquet...

La ligne 16 a été étendue à un nouveau secteur du Monastère (parc artisanal du Puech).



Au point central « Musées », le GX217 n° 140
© Jérôme BONATO, mai 2004

De nouveaux services à la demande ont été mis en place pour les quartiers éloignés de plus de 500 mètres d'une ligne régulière.

La Navette, créée au printemps 2003, est devenue la première ligne du réseau ! Reliant le centre ancien de Rodez à Bourran par le Viaduc, avec une fréquence de 10 minutes, elle offre une bonne alternative à la voiture et de nombreuses correspondances entre lignes de bus.

Son tarif à 0,10 € est de plus très attractif !

La billetterie

Depuis le 5 avril, les transports scolaires vers collèges et lycées ainsi que les cars interurbains sont désormais accessibles à tout public avec les billets Octobus. Le samedi, sur tous les bus desservant le Grand Rodez, le ticket baisse à seulement 0,10 Euros (tarif "Shopping 10" identique à celui de la Navette).

Principaux tarifs OCTOBUS	
SOLO (1 voyage)	1,00 €
OCTO 10 (10 voyages)	8,00 €
OCTO PLUS (abonnement 31 jours)	25,00 €
OCTO MINI CARNET 10 voyages	7,00 €
OCTO MAXI (25 voyages)	14,20 €

L'Espace Octobus se situe face au point central du réseau, au terminus "Musées" - 24 Boulevard Denis Puech



Au point central « Musées », le R312 n° 123
© Michaël DIETRICH, mai 2004

Le dépôt

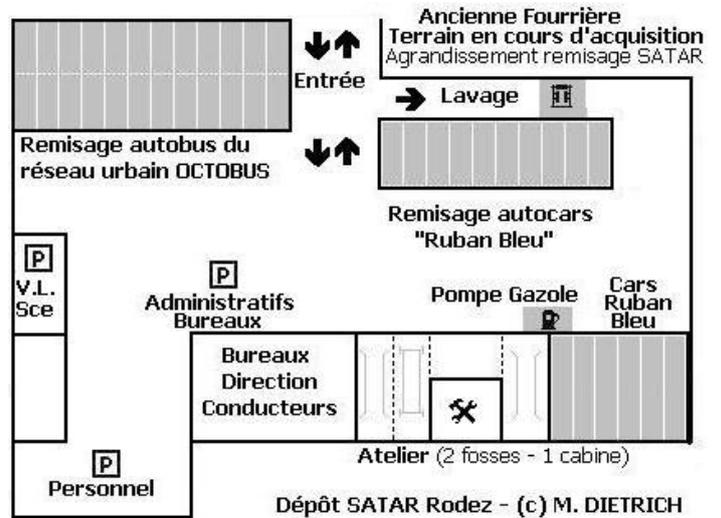
D'abord abrité à Onet-le-Chateau, le dépôt SATAR a par la suite déménagé au 68 avenue de Toulouse et partage ses infrastructures avec les autocars "RUBAN BLEU", également propriété de la famille Bouyssou.



Au point central « Musées », le GX44 n° 138
© Jérôme BONATO, mai 2004

C'est le hangar Sud qui, le 8 avril 2001, fut sinistré par un incendie d'origine accidentelle, détruisant une dizaine de véhicules.

L'acquisition prochaine de l'ancien terrain de la Fourrière jouxtant le dépôt actuel permettra un meilleur remisage du parc, accru par l'extension du réseau.



Le parc



Au point central « Musées », l'Agora-S n° 131
© Maximilien LANDAS



Sur la navette, le Cito n° 132
© Frédéric GIANA, 2003

L'incendie du 7 avril 2001 qui a ravagé une partie du parc a entraîné une certaine diversité du matériel roulant. En effet, dans ce sinistre, les principales pertes concernaient davantage des véhicules récents, et des véhicules

d'occasion sont donc venus rapidement reconstituer la flotte, parmi lesquels une majorité de PR100-2.

La majorité des véhicules urbains appartiennent à la communauté d'Agglomération, qui gère le parc et donne des directives. Sur un parc de 31 véhicules, la diversité est impressionnante avec des bus souvent uniques en leur genre: 1 GX317, 1 GX217, 1 Agora Line, 1 Agora-S.

Etat de Parc Complet SATAR - Rodez au 13 Mai 2004			
N°	Immat.	N° série	1 ^{ère} circul.
9 minibus et midibus			
Jumper et Master			
146	2219 NV 12	VF7233JL216000472	10/06/2002
231	4962 NR 12	VF1FB30DL13287165	18/09/1997
Van Hool A 508			
136	2230 NR 12	YE250800N24M23512	26/04/1993
Mercedes CITO			
132	3196 NQ 12	WEB66610013090265	23/01/2000
133	3198 NQ 12	WEB66610013090266	23/01/2000
142	2380 NS 12	WEB66610013090374	27/09/2001
143	7935 NS 12	WEB66610013090411	06/12/2001
144	7936 NS 12	WEB66610013090409	07/12/2001
145	7940 NS 12	WEB66610013090410	08/12/2001
21 standards			
Renault PR100.2			
112	1527 MD 12	VF6PS08A1PX100005	08/01/1985
113	9243 ME 12	VF6PS08A1PX101216	29/04/1987
134	2231 NR 12	VF6PS08A1PX102135	19/01/1989
135	2226 NR 12	VF6PS08A1PX102136	19/01/1989
147	4328 PA 12	VF6PS08A1PX101094	18/12/1986
148	4329 PA 12	VF6PS08A1PX101743	02/08/1988
Renault PR112			
129	7490 NC 12	VF6PS08A1PX104401	24/10/1994
130	264 NC 12	VF6PS08A1PX105024	04/12/1996
Heuliez GX107			
032	8042 NR 12	VJ1PS08A1PX101100	14/01/1987
137	3696 NR 12	VJ1PS08A1PX101837	08/08/1988
232	8044 NR 12	VJ1PS08A1PX101194	29/04/1987
233	8043 NR 12	VJ1PS08A1PX101262	29/04/1987
Heuliez GX44			
138	4492 NR 12	307001-11-023823	12/09/1980
Renault R312			
118	1575 MK 12	VF6PS09B100000089	08/11/1988
122	3742 MN 12	VF6PS09B100000669	11/01/1990
123	5589 MP 12	VF6PS09B100000843	23/01/1991
Agora S			
131	797 NP 12	VF6PS09B400011618	18/06/1998
Agora Line			
139	7938 NS 12	VF6PS09B700000029	26/06/2001
Heuliez GX217			
140	9567 NS 12	YV3R5A512XA001530	20/07/1999
Heuliez GX317			
141	7343 NS 12	VJ1PS09B400012927	20/03/2000
Obradors PR C			
230	2413 NR 12	VF6PS08A400000007	19/11/1997
1 Articulé			
Heuliez GX187			
234	8046 NR 12	VF6PU04A1PY101260	12/12/1991

Trois nouveaux GX317 Euro III à 3 portes devaient être livrés à la rentrée 2004 et équipés de girouettes LCD, une première sur le réseau.

Cette livraison a d'ores et déjà entraîné la réforme programmée de deux véhicules à la fin de l'année scolaire 2003/2004 :

- le GX44, ex-Cholet, pour sa motorisation différente

- le PR100-2 n°112 qui a pourtant l'intérêt d'être le 5ème construit sur les chaînes RVI et arbore encore l'ancienne livrée. Il sera cannibalisé pour pièces (boîte, pont,...)



Au dépôt, le GX 107 n° 137
© Michaël DIETRICH, mai 2004

La SATAR a également acheté à la STCL 2 PR100-2 3 portes ex-TCL n° 3228 et 3255. Re-numérotés 147 et 148, ils ont été rénovés à la SAFRA avec une sellerie constituée du revêtement SEMVAT. L'écoulement du stock toulousain restant permettait d'obtenir une réduction intéressante. Une girouette à pastilles SLE a été montée et à terme les deux bus seront aux couleurs ruthénoises (seul le 147 l'était à notre visite), peinture effectuée par Gilhodes, au nord de l'Aveyron.



Au point central « Musées », le PR 112 n° 130
© Jérôme BONATO, mai 2004



Le PR 100 PA n° 110 au dépôt
© Claude DRUON, 28 août 2000



Le R312 n° 405 à Chenôve Grands Crus (future ligne 2)

© Pierre-Marie VAINEAU, 2004

Divia : un nouveau réseau pour Dijon

Par Jérémy OLIVIER et Pierre-Marie VAINEAU



L'A500 n° 534 dans le centre-ville de Dijon

© Olivier MEYER

A partir du 25 octobre prochain, Divia sera la nouvelle marque du réseau STRD de Dijon. A cette occasion, le réseau sera profondément réorganisé. Voici un point complet sur tous les événements à venir, et sur ceux qui se sont déroulés au cours du printemps.

PTU

La Communauté d'Agglomération dijonnaise a intégré cinq nouvelles communes : Bressey-sur-Tille, Bretenières, Crimolois, Hauteville et Magny-sur-Tille. Ces communes, déjà desservies par le réseau départemental Transco, verront leur desserte complétée le 25 octobre prochain par des lignes urbaines de rabattement.

Pourquoi changer ?

Le réseau STRD que nous connaissons actuellement est âgé d'une trentaine d'années. En plus de l'adhésion de nouvelles communes à l'agglomération, l'urbanisation a suivi une forte poussée vers l'Est.

Parallèlement, l'économie du réseau s'est dégradée avec une hausse de 53% de la subvention d'équilibre au cours du précédent contrat tandis que la fréquentation reculait de 10%.

Enfin, le balai quotidien des 1270 bus rue de la Liberté, en plein centre-ville, était source de bouchons, de bruit... et de pollution. Le renouvellement de la délégation de service public à Keolis, en 2003, s'est assorti d'un ambitieux objectif de modernisation du réseau accompagné d'une forte contrainte sur les coûts d'exploitation.

Divia



La marque « Divia » n'a pas été choisie au hasard. En effet, à l'époque gallo-romaine, Dijon s'appelait Divio. La terminaison en « A » féminise le nom (près des deux tiers des clients du réseau sont des femmes) et renvoie au terme romain de « via », la voie, et au-delà à l'univers des déplacements.

Le logo est bicolore, bleu-vert et orange. Ses formes se veulent arrondies et douces, rompant ainsi avec les carrés jaunes de la STRD.

La découpe des bus accompagne ce logo de courbes multicolores entremêlées, symbolisant à la fois les lianes et la fluidité du service. A noter que les bas de caisse des bus restent gris anthracite.

Communication

Le lancement de Divia au 25 octobre prochain n'est pas dû au hasard, et ce pour trois raisons :

- interdiction pour les élus de communiquer sur le projet pendant la campagne électorale des régionales et cantonales ;
- phase d'appropriation du nouveau réseau par la population et prise en compte des remarques et suggestions ;
- mise en service lors des vacances de la Toussaint pour laisser passer le rush de la rentrée scolaire.

Six mois se seront donc déroulés entre l'inauguration de l'exposition publique place Darcy et les premiers tours de roue de Divia. 30.000 personnes se sont déplacées sous le chapiteau ! Un plan de réseau de 50 m² était disposé au sol.



L'Agora-L n°370 sur l'ancienne ligne 12 à Quétigny
© Jérémie OLIVIER, 2004

1.800 fiches suggestions ont été déposées, faisant l'objet d'un suivi méthodique : ainsi, de nombreuses adaptations des lignes et des arrêts ont été effectuées par rapport au projet initial.

Par ailleurs, le journal de la Communauté d'Agglomération, dans son édition de mai, consacre 9 pages et un encart détachable (avec le plan) au nouveau réseau.

Et ce n'est pas fini ! Une carte-réponse permet d'obtenir à domicile et gratuitement son futur trajet, tandis que le site internet www.divia.fr et le numéro vert 0 800 10 2004 sont disponibles depuis juin au public. L'espace STRD de la place Grangier est également à la disposition de la clientèle depuis le printemps.

Enfin, à la rentrée de septembre, un bus-expo (GX 107) ira à la rencontre de la population dans toute l'agglomération ; les nouveaux guide horaires et plan étant distribués dans les boîtes aux lettres.

Réseau

Le réseau Divia s'articule sur trois types de lignes :

- les « lianes » (Lignes A Niveau Elevé de Services) inspirées des lignes majeures du réseau STAR de Rennes ;

- les autres lignes principales circulant en journée et les dimanches après-midi avec des fréquences de 15 à 30 minutes ;
- les lignes de rabattement vers les lianes.

Globalement, la production kilométrique est en diminution de 3% grâce à une simplification des itinéraires et à la suppression de certains doublons. Ceci permet notamment de réduire de 30% le trafic bus rue de la Liberté.

Enfin, dans un souci de simplification, les horaires spécifiques aux petites vacances scolaires disparaissent.

Lianes

Les lignes à niveau élevé de service fonctionnent sur des parcours identiques 7 jours/7, de 5h à 0h30 (à partir de 9h les dimanches et fêtes), à des fréquences inférieures ou égales à 10 minutes. Les voici en détails.

Divia - Lianes			
Indice	Terminus		Fréquence
1	Talant	Quétigny / Chevigny	5'
2	Toison d'Or	Marsannay	8 à 9'
3	Fontaine d'Ouche	Val Sully ou La Fleuriée	8'
4	Epirey	Chenôve	8 à 9'
5	Campus	Gare Foch	5'
6	Ste Anne ou Motte Giron	Longvic	10'
7	Toison d'Or	Greuze La Noue ou Longvic ZI	10'

Seules les lianes 1, 3, 5, 6 empruntent la rue de la Liberté.



L'A500 n°504 repeint en blanc dans l'attente de la livrée Divia
© Pierre-Marie VAINEAU, 2004

Liane 1 Talant ↔ Quétigny ou Chevigny

A l'ouest, elle reprend l'itinéraire de l'ancienne ligne 4 jusqu'au centre-ville ; au passage, le terminus partiel de la ligne 14 « Clomiers » disparaît. A l'est, la ligne se poursuit sur le parcours de l'ancienne ligne 12 puis deux antennes se débranchent dans Quétigny vers Quétigny Centre (ancienne ligne 12) et vers Chevigny (ancienne ligne 14).

Liane 2 Toison d'Or ↔ Marsannay

On retrouve l'ancienne ligne 16 au nord et l'ancienne ligne 5 au sud, prolongée jusqu'à l'entrée de Marsannay.

Liane 3 Fontaine d'Ouche ↔ St Apollinaire (La Fleuriée ou Val Sully)

Entre Fontaine d'Ouche et le théâtre, il s'agit de l'itinéraire de l'ex-12, tandis qu'à l'est, la liane 3 rejoint St Apollinaire via l'hôpital du Bocage. A noter que la zone industrielle de St Apollinaire n'est plus desservie.

Liane 4 Epirey Cap Nord ↔ Chenôve

La liane 4 est née de la fusion des lignes 5 au nord, 16 du centre-ville à Chenôve Poste et 7 jusqu'à Chenôve (anciennement Terres Franches), desservant au passage le dépôt Divia.

Liane 5 Campus ↔ Gare Foch

L'itinéraire de l'ancienne ligne 9 est repris intégralement.

Liane 6 Longvic ↔ Ste Anne ou Motte Giron

Au départ de Longvic, la liane 6 reprend le parcours de l'ex-ligne 1, en abandonnant toutefois la desserte de la zone industrielle. A l'ouest, l'antenne de la Motte Giron est inchangée par rapport à l'ex-ligne 6. L'antenne Ste Anne est une fusion des antennes Ste Anne et IME de l'ex-ligne 19 ; la branche vers La Trouhaude étant supprimée.

Liane 7 Toison d'Or ↔ Greuze La Noue ou Longvic ZI

Pas de changement par rapport à la ligne 7 entre la Toison d'Or et l'hôpital général. En revanche, au sud, la desserte du quartier Greuze est affinée par rapport à l'ex-3 et prolongée jusqu'au CFA de la Noue. A certaines heures, elle est prolongée à la ZI de Longvic.

Les autres lignes

La desserte des autres quartiers et communes est reconduite au prix de quelques adaptations et simplifications :

- à Fontaine-lès-Dijon, le secteur Cortots est desservi en permanence (ligne 11) ;
- la desserte de Daix se fait en prolongement depuis Fontaine Peupliers (ligne 12) ;
- la ligne 12 vers Montagne de Larrey reprend le passage par la place Charret de l'ex-7 ;
- la ligne 13 vers Sennecey et Neuilly dessert désormais l'hôpital au lieu des facultés ;
- une nouvelle liaison à la fois radiale, tangentielle et inter-quartiers est offerte par la ligne 14 ;
- Perrigny (ligne 31) n'est accessible depuis le centre-ville qu'en correspondance avec la liane 2 ;
- Ouges (ligne 32) n'est accessible depuis le centre-ville qu'en correspondance avec la liane 6 ;
- la desserte vers Chevigny ZI (anciennement Serruriers) est reprise par la nouvelle ligne 33 en correspondance avec la liane 1 ;
- la ligne 34 est une nouvelle liaison de rocade entre St Apollinaire et Quétigny où de nouveaux arrêts sont créés ;

- la ligne 35 dessert la ZA Cap Nord uniquement en rabattement sur les lignes 2, 4 et 7.

Divia - Autres Lignes			
Indice	Terminus		Fréquence
10	Ahuy	Cimetière Bertillon ou Cimetière Claudon	15'
11	Talant	Fontaine	15'
12	Daix	Montagne de Larrey	15'
13	St Michel	Neuilly - Sennecey	20'
14	Toison d'Or	Théâtre v/ Université	20'
15	Parc technologique	Marsannay Château	30'
20	Fontaine d'Ouche	Fontaine d'Ouche (circulaire intérieure)	20'
21	Fontaine d'Ouche	Fontaine d'Ouche (circulaire extérieure)	
30	Plombières	Place Darcy	15' à 20'
31	Marsannay	Perrigny	15'
32	Longvic Carmélites	Ouges ou Base aérienne 102	20'
33	Chevigny Excellence 2000	Chevigny ZI	35'
34	St Apollinaire Tabourot	Quétigny Allées Cavalières	35' à 70'
35	Toison d'Or	Épérey	25' à 50'
39	Bressey-sur-Tille	Quétigny La Cerisaie	
40a	Magny-sur-Tille	Chevigny Lycée J.-M. Boivin	
40b	Crimolois	Dijon Cimetière	
42	Bretenières	Longvic 3 Maronniers	
51	Hauteville	Talant Nachev	
Nav. P+R	Chenôve Limburgerhof	Place Darcy	10'

Les services scolaires « Bus Class » sont par ailleurs maintenus. Pas de changement de parcours pour Plombières, Marsannay Château, Parc Technologique, Ahuy, Cimetière

Parc



Le nouvel intérieur vert, jaune et rouge des NewA330 GNV
© Pierre-Marie VAINEAU, juin 2004

L'autre grande nouveauté de cet automne est l'introduction de bus fonctionnant au GNV. Pour cela, 14 Van Hool New A 330 ont été mis en service, 12 autres étant programmés pour 2005. La construction de la station de compression a débuté en avril. La technologie gaz a été choisie notamment pour réduire les nuisances sonores dans les étroites rues de l'hyper-centre. Ces mises en service devraient entraîner la réforme des R 312 et GX 107.

Plusieurs A 500 ont été repeints en blanc, ce qui laisse penser que l'intégralité du parc sera à terme habillée aux couleurs Divia.

Un GX 317 GNV de démonstration a été aperçu au dépôt courant juin.

A noter

L'espace accueil place Grangier a été reconstruit et les tarifs resteront inchangés à l'occasion de la mise en place du nouveau réseau.



Place Darcy à Dijon, l'AG700 n°744 sur la ligne 12
© Christophe DECAUX

Projets



Un A300 en centre-ville
© David LE PAUTREMAT

Le Grand Dijon ne s'arrête pas là : des projets de nouveaux parking relais sont en cours d'études, ainsi que l'amélioration du service PMR et la création d'une navette électrique en centre-ville. Auparavant, l'aménagement de couloirs réservés et de priorités aux carrefours va être accéléré.



VOLVO ELC B7L n° 001 du réseau BUS AZUR de CANNES affecté à la ligne 8

© Frédéric GIANA, 23 mai 2004, terminus du quai Laubeuf

Toute l'actualité des réseaux français

Coordonnée par Patrick KIRSTETTER et Nicolas CAPON



A Rennes, l'Agora-S n° 118 sur la ligne 17, place de la gare

© Christophe DECAUX

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

** : informations régulières

* : informations occasionnelles

° : informations irrégulières

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

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

François ARNAUD	Michel GENEVOIS
Jean-Marc AUDIRAC	Frédéric GIANA
Frédéric BOLLE	Jérôme GIMEL
Jérôme BONATO	Jean-Marie GUETAT
Eric BOURGOUIN	Patrick KIRSTETTER
Arnaud BOUSEZ	Marc KHALDOUNE
Jean-Michel BOUTILLET	Yves LE CHANU
Lionel BREITMEYER	David LE PAUTREMAT
Nicolas CAPON	Sylvain MAITREHENRY
Olivier CARRE	Alain MASSON
Nicolas CHEMINOT	Philippe MESNIGE
Pierre COLIN	Antony MEYRUEIS
Daniel CROSNIER	Hassan NAJIM
Clive D'EATH	Jérémy OLIVIER
Christophe DECAUX	Stéphane OSTER
Olivier DELESTRADÉ	Michel PENNANEACH
Franck DELVAL	Franck RAINART
Michaël DIETRICH	Alain ROGER
Alain DUBOIS	Pierre-Marie VAINÉAU
Jean-Pierre DUPONCHELLE	Benjamin WEYER
Thierry GAREL	Jean-Pierre ZIMMERMANN

Alsace

COLMAR > TRACE °

Parc

Un appel d'offres a été lancé en vue de l'acquisition d'un midibus.

MULHOUSE > SOLEA **

Travaux

Les travaux de construction de la plate-forme ont débuté en juin dans la rue de Metz au débouché de la Porte-Jeune, ainsi que dans la rue du Capitaine Dreyfus, et en juillet boulevard de l'Europe, ainsi qu'au niveau de la future station « Porte-Haute » sur le boulevard Flammarion. A l'inverse, les travaux devaient prendre fin dans le secteur de la gare en septembre et la plate-forme était achevée rue de la Marseillaise.

Dépôt

Le montage de la charpente de l'atelier tramway s'est achevé cet été. Le peigne de voie devant desservir le faisceau de remisage était quant à lui en cours de pose, ainsi que les voies de liaison entre ce remisage et l'atelier.

Prolongement

Le 22 juin dernier, le SITRAM a confirmé la mise en service en 2007 de la deuxième phase du réseau, à savoir le prolongement de 1,7 km au nord de la ligne Nord-Sud, du terminus « Rattachement » à celui de « Châtaignier » situé à la limite des communes de Mulhouse et de Kingersheim. Deux rames supplémentaires seront nécessaires pour assurer le service.

Rappelons que la mise en place de la première phase du réseau est toujours prévue pour fin 2005.

Résultats

Malgré les importantes difficultés de trafic consécutives aux travaux, le nombre de voyageurs n'a pas diminué en 2003 (22 millions), voire a légèrement augmenté.

Ticket Indigo

Afin d'inciter à l'utilisation des transports en commun les jours de pollution, Solea propose le ticket Indigo à 1,60 €, qui, après oblitération, permet de voyager de façon illimitée sur le réseau.

OBERNAI °

Service urbain

La municipalité a commandé récemment 4 midibus. Nous attendons plus de renseignements sur ce nouveau service urbain.

SELESTAT > TIS °

Réseau

Le réseau, exploité jusqu'à présent par Carian Est, l'est dorénavant par les Autocars Schmitt. L'extension du réseau tant attendue s'est donc mise en place lors de cette rentrée. Trois lignes (A, B, C) constituent le nouveau réseau complété par trois circuits de transport à la demande (TAD1, TAD2, TAD3) desservant 8 villages des alentours.

Sélestat Réseau TIS		
Lignes	Destinations	Fréquences
A	Châtenois / Sélestat / Ebersheim	30' / 1H
B	Scherwiller/Sélestat/Muttersholtz	30' / 1H
C	Circuit interne Sélestat	30' / 1H
TAD Villages desservis		
1	Ebermunster, Dieffenthal, Kintzville	
2	Mussig, Baldenheim	
3	Orschwiller, Kintzheim, La Vancelle	

Tarifs

Depuis septembre, une nouvelle gamme tarifaire est proposée dans laquelle le ticket détail est à 1€, l'abonnement hebdomadaire à 7 € et le mensuel à 25 €. Tout un panel de titres complète ces titres de base : tickets

demi-tarif, ticket solidarité à 0,20 €, et abonnements jeunes.

Parc

Jusqu'à présent exploité à l'aide de 2 GX117 renforcés de 2 A508, le nouveau réseau devrait voir en janvier prochain son parc renouvelé par des véhicules neufs arborant une nouvelle livrée. En attendant, le service est assuré par une flotte de midibus immatriculés dans la Somme dont plusieurs GX77H (dont 2370 et 3091 WQ 80) et un ancien A508 arborant toujours la livrée de Bus-Var-Mer (3090 WQ 80).



Le GX77H n°27128 à Châtenois, terminus de la ligne A, le 1^{er} septembre 2004.

© Alain MASSON

STRASBOURG > CTS **

Billettique

Depuis le 1^{er} septembre, la nouvelle carte à puce baptisée Badgéo est en fonction, entraînant la validation obligatoire des titres. Le système devrait être étendu au réseau départemental « Réseau-67 » au premier semestre 2005.

■ Réseau Tramway

Extensions du réseau

- Lignes **C** et **E** :

Le 19 août dernier, le pont Winston Churchill a commencé à être démolé afin de procéder à sa reconstruction pour permettre d'implanter les voies de tramway destinées aux lignes **C** et **E**. Les rames pourront en venant du centre de Strasbourg, franchir après le terminus Esplanade le canal Dusuzeau afin de poursuivre leur itinéraire dans Neudorf. La circulation générale peut quant à elle emprunter le nouveau pont d'Ankara, situé à 350 m du pont Churchill, et ouvert en août dernier.

Malheureusement, deux associations de riverains, critiquant les impacts urbanistiques du projet côté Neudorf, ont entamé une procédure visant à l'annulation de la DUP. Le Tribunal administratif a alors ordonné le 6 août la suspension des travaux de destruction du pont Churchill. Les élus ainsi que le Préfet devaient se pourvoir en cassation de la suspension en saisissant le Conseil d'Etat. Les travaux préparatoires (déviations des concessionnaires)

n'étant pas concernés par cette mesure, ils se poursuivent quant à eux normalement.

- Ligne **E** :

Du côté du Wacken, la ligne **B** a été interrompue plusieurs jours entre la station République et le terminus d'Hoenheim afin d'installer les appareils de voie pour amorcer la bifurcation de la future ligne **E** vers la Robertsau. Le complexe de voies avait préalablement été assemblé à l'usine Vossloh-Cogifer (ex-de Dietrich) à Reichshoffen afin de limiter le temps d'installation sur place.

Les nouvelles voies qui seront posées après le Wacken sur 2 km, emprunteront le boulevard de Dresde et un pont à construire vers le quai Ernest-Bevin jusqu'à l'entrée de la Robertsau, rue Boecklin.

Pendant l'interruption du trafic, un service de bus de remplacement avait été mis en place jusqu'au 16 août.

Mais cet endroit connaît aussi un blocage. En effet, les propriétaires d'une jardinerie empêchent le début des travaux de prolongement, ceux-ci ne voulant pas libérer l'emprise.

- Ligne **B** :

Loin des déboires neudorfois, le chantier du tram arrive aux portes d'Ostwald avec les travaux de déviations des réseaux souterrains. A partir de l'actuel terminus de l'Elsau, le prolongement de 2,8 km empruntera la rue Cranach, traversera l'Ill vers la rue de l'Elmerforst avant de rejoindre la rue d'Ostwald puis celle du Général Leclerc. Le terminus provisoire s'établira fin 2006 à hauteur de la Poste.

A l'horizon 2008, la ligne bifurquera ensuite au niveau de la rue de l'Ile-aux-Pêcheurs pour emprunter le futur boulevard urbain (début des travaux en 2005) qui contournera le quartier Roethig-Cerises-Lac, et desservir Lingolsheim.

■ Réseau Autobus

Parc

La CTS a lancé un appel d'offres concernant la fourniture de 14 à 18 standards et 1 à 4 articulés.

► Aquitaine

BORDEAUX > TBC °

■ Réseau Tramway

Perturbations

Dans cette rubrique qui a malheureusement tendance à perdurer, de nouvelles pannes ont désorganisé l'exploitation cet été. Parmi les plus importantes, nous noterons celles sur la ligne **C** le 29 juin de 5H30 à 10H40 dont l'origine provient une nouvelle fois des sous-stations d'alimentation, le lendemain de 6H à 18H30 suite à un défaut de l'alimentation électrique et le 25 août durant 4H, les causes de cette dernière n'étant pas encore connues.

Il faut se rendre à l'évidence : le système d'alimentation par le sol (APS) est loin d'être au point. L'architecture du nouveau réseau TBC reposant sur les lignes de tramway pour la desserte du centre de Bordeaux, c'est l'ensemble

des déplacements qui se trouvent pénalisés par ces dysfonctionnements à répétition.

A ce sujet, le maire de Bordeaux a lancé début juillet une mise en garde contre le constructeur, expliquant son intention de renoncer à l'APS si les pannes persistaient en septembre ; une étude a d'ailleurs été diligentée en ce sens. L'édile se dit prêt à remettre en question l'utilisation de l'APS pour la deuxième phase, mais également sur les tronçons de la première phase utilisant ce système. Une succession de pannes le 2 septembre à Talence sur la ligne B pourrait donc être fatale à l'APS.



Sur la ligne B, la rame 2225 place Pey-Berland
© Christophe DECAUX, été 2004

Boîtiers d'alimentation

Les techniciens d'Alstom ont procédé tout l'été au renouvellement des 966 coffrets que compte le réseau. La majeure partie des coffrets « G » étant devenus après transformation des coffrets « J » (relire **RU57**), l'industriel s'est aperçu que les nouveaux équipements avaient un problème de contacteur qui a nécessité la pose d'un écran de protection ; la cinquantaine de coffrets « J » de première génération sont donc devenus des coffrets « J5 ».

Le maire de Bordeaux aurait déclaré lors d'une séance de la CUB aux représentants d'Alstom : « *Nous n'attendons pas les boîtiers « Z » pour obtenir ce pour quoi nous avons passé commande !* ».

Effets collatéraux

Selon le directeur du réseau, « *l'APS sollicite énormément les rames ce qui engendrerait des effets collatéraux qui n'étaient pas prévus* ». En effet, les pannes qui touchaient jusqu'à présent les systèmes d'alimentation électrique semblent désormais affecter davantage les rames, incidents qui seraient liés. Explications : les rames circulent sur des installations marquées par d'incessantes coupures de courant, ce qui a pour effet de solliciter fréquemment les moteurs d'appoint des rames mais aussi les serveurs informatiques embarqués. Ceux-ci se trouvent déroutés face au nombre de microcoupures auxquelles ils doivent faire face. Le modèle Citadis n'a pas été conçu pour fonctionner avec un fonctionnement haché mais avec une ligne aérienne continue. Les autres réseaux équipés d'une LAC ne connaissent en effet que peu de pannes électriques.

Actuellement, le courant doit être coupé sur le rail d'alimentation 288 millisecondes après le passage de la rame. Pour Alstom, il suffirait de réduire de moitié ce laps de temps draconien pour éviter les micro-coupures qui

endommagent les rames sans que cela mette en danger la sécurité d'un piéton qui poserait le pied sur le rail.

Prolongement ligne A

Les travaux concernant l'extension de la ligne A de Mériadeck au centre hospitalier progressent bien et la livraison pourrait même intervenir avec un peu d'avance. La plateforme du tramway devrait être livrée en janvier 2005 et il ne devrait plus rester que l'installation des stations avant la mise en service. Une ligne aérienne est prévue de Mériadeck à la place Gaviniès, puis une APS rues d'Ornano et Frantz-Despagnet, avant que la caténaire reprenne ses droits entre la place Amélie-Raba-Léon et la rue Pelouse-de-Douet. Il est à craindre que ces changements successifs de captation soient une fois de plus synonymes de pannes.

Seconde phase

Les travaux concernant la seconde phase du réseau de trams ont débuté le 6 juillet dernier. Ces travaux consistent au déplacement des réseaux souterrains et sont situés place Paul-Doumer, de l'avenue Emile-Counord et du cours Evrard-de-Fayolle au nord des Quinconces.

Numérotation

Les 46 premières rames de type 402 sont numérotées 2201 à 2246, les 6 rames complémentaires de Citadis-302 l'étant dans la série 2301 à 2306.

■ Réseau Autobus

Déviations

Début juillet, un nouveau plan de circulation a été mis en place pour une durée d'environ trois ans afin d'accompagner les travaux de la seconde phase du réseau de tramways (lire plus haut).

Les autobus des lignes **15, 24, 27, 31** et **S12** doivent désormais emprunter les rues Lagrange, Le Chapelier et d'Anjou pour récupérer la rue de la Course en bordure du jardin botanique. Dans cette déviation, les autobus ont beaucoup de mal à croiser les autres véhicules sans monter fréquemment sur les trottoirs et ont toute les peines à faire leur virage à gauche depuis la petite rue d'Anjou malgré un aménagement de voirie. Ces embarras fréquents engendrent bien sûr l'ire des riverains relayée par la presse locale. Le nouveau réseau TBC, déjà mis à mal par les dysfonctionnements du tram, n'avait vraiment pas besoin de ce problème supplémentaire.

Ligne 4

Afin de réparer l'erreur d'avoir mal compensé la suppression du 7/8, le réseau a mis en service depuis le 30 août, une nouvelle ligne 4 reprenant en partie le parcours de l'ancienne ligne « mythique ». Cette dernière ayant été tronçonnée en plusieurs lignes, les quartiers nord n'avaient plus de relations directes avec le centre. Le 4 relie dorénavant les Chartrons au centre-ville à Mériadeck de 5H à 19H30 avec une fréquence de 10 minutes. Celle-ci est ramenée à 15 ou 20 minutes en matinée et en soirée, le samedi et le dimanche, de 5H à 21H20.

MONT-DE-MARSAN > TUM °**Parc**

Depuis le 27 juillet, le réseau a mis en service 3 midibus Neoplan N4407. Ces véhicules surbaissés sont équipés d'une rampe UFR complétée par un système d'agenouillement, d'une climatisation du poste de conduite et de deux girouettes (frontale et latérale). Ils ont été engagés sur les lignes 2, 3, 5, 6 et 7. Cette arrivée a été mise à profit pour lancer la nouvelle identité visuelle ainsi que le nouveau logo du réseau. Les autres véhicules devraient prochainement subir ce relookage. D'ores et déjà, le réseau annonce l'acquisition de deux autres autobus pour 2005.

Vous découvrirez plus en détail ce réseau exploité par les RDTL dans un très prochain numéro.

► Auvergne**AURILLAC > STABUS °****Parc**

Le réseau devrait bientôt recevoir un nouveau standard Irisbus dont nous ignorons le type ainsi qu'un minibus Dietrich.

ISSOIRE**Navette**

La navette mise en place pour essai du 16 février au 15 mai et que nous évoquions dans **RU56**, n'a finalement pas été pérennisée faute de voyageurs.

MONTLUCON > TUM °**Livrée**

Le GX117L n° 70 arborant l'une des découpes testées
© Jérémy OLIVIER, juillet 2004

Les bus des TUM vont bientôt changer de découpe. A l'instar de ce qui a été fait à Mulhouse, la population a été invitée à choisir entre deux livrées. Pendant plusieurs semaines, deux GX117L du réseau ont revêtu chacun une proposition d'habillage. L'une des découpes proposées est

à base de vert et bleu, la seconde conjugue le bleu et le brun clair.

► Bourgogne**CHALON-SUR-SAÔNE > CHRISALIS °****Parc**

Le réseau a lancé récemment un appel d'offres en vue de la fourniture de deux autobus et deux minibus pour le centre-ville, l'un deux étant en tranche conditionnelle.

NEVERS > STUNIV °**Réseau**

Une nouvelle ligne a été mise en service le 21 juin dernier afin de desservir deux nouvelles communes de la Communauté d'agglomération, Garchizy et Pougues-les-Eaux. La ligne **11** relie ces communes à partir du point central en centre-ville (Pierre Bérégovoy) et par Varennes-Vauzelles.

► Bretagne**BREST > BIBUS °****Projet tramway**

La Chambre de Commerce et d'Industrie, a, comme en 1990, rejeté le projet de tramway, considérant que le centre-ville n'était pas saturé et le projet trop dispendieux. Elle préfère « une rocade nord et des bus en site propre ».

Si le projet défendu avait été un réseau de sites propres pour bus, nul doute qu'elle l'aurait rejeté préférant peut-être des minibus. Cette décision ne nous surprend pas, ces organismes étant traditionnellement opposés à tout projet pouvant contrarier la circulation et le stationnement des automobiles.

BREST		Nouveau réseau BIBUS	
Lignes		Modifications	
1	Inchangée		
2	Prolongée à Casabianca		
3	Prolongée à Océanopolis (dessert Bellevue)		
4	Inchangée		
5	Fusion des lignes 5 et 10		
6	Inchangée		
11	Hôpital Cavale / Kerguen		
12	Liberté / Bougen / Lambé / Strasbourg		
15	Ex-ligne 7		
16	Terminus à Villeneuve		
21	Prolongée à Penfeld		
27	Fusion des lignes 27N et 27S		
28	Ex-ligne 14		

Restructuration

Le 30 août, BIBUS a procédé à la restructuration de son réseau. A l'instar de Dijon, autre réseau du groupe Keolis, l'exploitant a hiérarchisé les dessertes avec la création de 5 lignes « Lianes » offrant des fréquences de 10 mn (lignes 1 à 5), 3 lignes inter-quartiers (lignes 6, 11 et 12), et enfin 8

lignes vers les communes de l'Agglomération (lignes 21 à 28). Enfin, 2 lignes (15 et 16) assurent la desserte du port et de la zone d'activité de Kergaradec.

Nous résumons dans le tableau ci-avant les principales modifications opérées.

Parc

Notre dernier état de parc remontant au 29 juillet 2002 (RU46), retrouvez en rubrique « Parcs » celui du 1^{er} juillet 2004. Depuis, le réseau s'est enrichi de 11 Citaro supplémentaires (n°315 à 325) et de 6 Citaro articulés (n°412 à 417). Par contre, 5 GX107 (n°154, 157, 168, 170, 171), 4 S215SL (n°328, 332, 334, 337) et 7 SG219SL (n°230 à 236) ont été réformés.

LORIENT > CTRL

Parc

Ce sont en fait 16 GX317 Euro 3 qui ont été livrés à Lorient, numérotés 325 à 340. Cela porte le nombre de GX317 à 37 unités et constitue un renouvellement important du parc de la CTRL, qui compte une centaine de véhicules.



GX317 n° 336 place Alsace Lorraine
© Christophe DECAUX, été 2004

LORIENT		Nouveaux GX317	
Numéro	Immatriculation	Numéro	Immatriculation
325	7061 XS 56	333	4519 XN 56
326	3187 XN 56	334	4517 XN 56
327	3186 XN 56	335	4512 XN 56
328	4539 XN 56	336	4507 XN 56
329	3188 XN 56	337	4497 XN 56
330	4532 XN 56	338	4493 XN 56
331	4530 XN 56	339	4489 XN 56
332	4521 XN 56	340	4480 XN 56

Festival Interceltique

Pour faciliter les déplacements pendant cette célèbre manifestation estivale, la CTRL a proposé un "Pass Festival" pour 10 euros, valable les dix jours. Plusieurs GX317 ont arboré une publicité intégrale pour la promotion de ce titre de transport.

Information voyageurs

Des bornes d'information sur les temps d'attente des prochains bus sont installées à la plupart des arrêts du centre de Lorient, sous les abribus.



GX317 n° 286 au Port de Pêche
© Christophe DECAUX, été 2004

Batobus

Le réseau CTRL, outre ses lignes de bus, compte aussi quelques liaisons maritimes qui permettent de relier Lorient aux différentes communes situées sur l'autre rive de la rade, en évitant ainsi de long détours par la route.

Si ces liaisons étaient auparavant désignées sous le terme unique de Batobus, le nouveau plan du réseau édité au début de l'été laisse apparaître des numéros pour chacune d'entre elles.

Lignes BATOBUS de LORIENT		
Indice	Parcours	Fonctionnement
1	Lorient (Quai des Indes) – Locmiquélic (Pen Mané)	Lundi à dimanche
2	Lorient (Port de Pêche) – Port-Louis (La Pointe)	Lundi à samedi
3	Lorient (Port de Pêche) – Locmiquélic (Pen Mané)	Lundi à vendredi
4	Port-Louis (Le Lohic) – Gâvres (Embarcadère)	Lundi à dimanche
5	Lorient (Quai des Indes) – Port-Louis (La Pointe)	Dimanche
6	Lorient (Quai de Rohan) – Larmor-Plage (Kernevel) – Port-Louis (La Pointe)	Lundi à samedi

MORLAIX > TIM °

Parc

Le réseau a récemment passé commande pour un GX317 supplémentaire.

RENNES > STAR °

Résultats

Le réseau STAR a connu une progression de son trafic de 13% en 2003, chiffre qui est aussi celui des recettes commerciales.

Parc autobus

Le 29 juillet dernier, ont été mis en service 14 nouveaux autobus soit 4 Agora standards (n°121 à 124) et 10 Agora-L (n°316 à 325). Ces nouveaux véhicules sont tous équipés de girouettes électroniques à diodes oranges. Retrouvez leurs caractéristiques complètes en rubrique « Parcs », accompagnées par celles des autres surbaissés :

Agora-S n°100 à 120, A300 n°200 à 209, Agora-L n°300 à 315 et AG300 n°500 à 561.



L'Agora-L n°307 quittant l'arrêt Pont de Bretagne
© David LE PAUTREMAT, octobre 2003

Par ailleurs, un appel d'offres a été lancé en vue de la rénovation complète de 46 autobus standards (R312) et articulés (AG300).



L'Agora-L n°301 sur la ligne 19 à Saint-Laurent
© Christophe DECAUX

VANNES > TPV

Parc

S'il reste encore quelques PR100.2 et R312 au parc du réseau vannetais, les surbaissés sont aujourd'hui largement majoritaires avec 7 O405N (n° 120 à 126) et 20 Agora-S (n° 127 à 134, 136 à 141 et 143 à 148). À noter que les six derniers véhicules sont dotés de moteurs euro 3.

Navettes gratuites

Comme tous les étés depuis quelques années maintenant, les TPV ont assuré une navette gratuite entre l'important parking de dissuasion "Parc du Golfe" et le centre-ville. C'est l'Agora-S n° 148, le dernier reçu, qui officiait cet été.

De même, la ligne régulière n° 2 effectuait un détour par ce même Parc du Golfe afin de prendre les voyageurs à destination de Conleau (sur présentation d'un ticket gratuit à retirer à l'office de tourisme).

Abribus

De nouveaux abribus au design sobre mais soigné, signés J.C. Decaux, sont installés dans les rues de Vannes.



Agora-S n° 148 à l'arrêt "Parc du Golfe"
© Christophe DECAUX, été 2004

Nouveautés rentrée 2004

Le terminus nord de la ligne **1** est reporté de Ménimur au dépôt TPV. Une trentaine de courses sont prolongées pour desservir la zone d'activité du Ténénio et la clinique Océane.

L'itinéraire de la ligne **5** est quant à lui légèrement modifié pour être plus direct et faciliter l'accès sur le boulevard de Monsabert.

► Centre - Val de Loire

BOURGES > CTB **

Réseau

Plusieurs lignes bénéficient d'adaptations à l'occasion de la rentrée. Une desserte supplémentaire de « Massoeuvre » par la ligne **8** est effectuée le matin, la ligne **11** est simplifiée (suppression de la boucle par la rue Pierre-Michot), et enfin, les navettes « Cigale » et « Fourmi » reprennent du service, leur fréquentation étant jugée satisfaisante.

Evoqué dans notre dernier numéro, un service à la demande « Créabus » a été mis en service depuis le 30 août sur la commune de St Doulichard. Le service fonctionne de 9H à 16H, les voyageurs devant utiliser la ligne **12** en dehors de cette période. La ligne 12 en profite pour passer dorénavant par « Muraille Blanche ».

Parc

Les deux autres autobus qui avaient été endommagés lors de l'incendie accidentel du PR180-2 n°113 dans l'enceinte du dépôt le 27 avril dernier, à savoir le PR100-2 n°111 et le minibus n°158, ont été réparés et sont de nouveau en service.

MONTARGIS > STAM °

Parc

Dans notre dernier numéro, nous vous informions de la mise en service récente de plusieurs Agora-S-3p. Or, en juillet, nous prenions connaissance d'un avis de fourniture au réseau concernant 6 standards surbaissés en version 3 portes. S'agit-il de deux marchés distincts ?

VIERZON > BUS-VALLEE *

Réseau

La CGFTE (Connex) étant seule en lice lors de l'appel d'offres pour l'exploitation du réseau, elle reprend donc un nouveau contrat dont nous n'avons pas encore connaissance des modalités.

► Champagne-Ardenne

BAR-LE-DUC > TUB °

Parc

Le midibus A508 ex-Langres immatriculé 7092 MR 52 (châssis YE250800N60M24986) circule maintenant sur le réseau de Bar-le-Duc.

EPERNAY > SPARNABUS °

Parc

Retrouvez en rubrique « Parcs » l'effectif de ce réseau constitué de 11 lignes.

LANGRES > BUS ETOILE °

Réseau

Le maire de cette cité a dû faire face à une vive polémique après le lancement du nouveau réseau. En effet, les multiples défaillances de l'Oreos-22 E n'ont pas manqué de donner de l'eau au moulin à ses détracteurs qui le jugent trop ambitieux pour une ville de cette taille. Parallèlement, le Versement-Transport a été supprimé avant même son application après que les entreprises locales aient réagi très négativement. Pour autant, l'offre ne devrait pas être réduite.

► Franche-Comté

BESANCON > GINKO °

Réseau

Le réseau a retrouvé, depuis le 30 août, la place de la Révolution, le site réservé exclusivement aux bus étant achevé. Ce lieu est desservi par les lignes **3, 31, 32** et les nouvelles lignes **5** et **A**.

Plusieurs nouvelles lignes sont donc mises en service le même jour : la ligne **5**, Planoise / Orchamps (au lieu de Bregille) par le pôle St Jacques et la place de la Révolution,

la ligne **7**, Campus/Brille (au lieu des Orchamps) par le pôle St Jacques et le secteur du 8-Septembre, la ligne **A**, Planoise/Orchamps pôle St Jacques et la place de la Révolution (au lieu de 8-Septembre) et la ligne **10D** afin de desservir la bibliothèque et la faculté de médecine du pôle J. Minjot.



► Informations

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

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

DÔLE > DOLEBUS °

Réseau

Dans notre précédent numéro, nous vous avons présenté le nouveau réseau mis en place par l'exploitant suisse CarPostal. Nous publions cette fois-ci le détail des nouvelles dessertes.

Réseau DOLEBUS	
1	Choisey / Crissey
2	Sorbiers / La Paule
3	St Mauris / Landon / St Mauris
4	St Mauris / Epenottes / St Mauris
Navette	Navette de centre-ville

La Navette est un service gratuit desservant le secteur piétonnier sans arrêt matérialisé. A ces lignes régulières s'ajoutent : des circuits scolaires réguliers, des dessertes spécifiques (marché, cimetière) et le service à la demande Flexidole (relire *RU57*). Il est à noter que la desserte des communes de Brevans et Choisey a été réduite selon le souhait des édiles.

► Ile de France



► A noter...



Un hors-série dédié aux réseaux franciliens de grande couronne va prochainement paraître !

Attention, ce numéro sera disponible uniquement sur réservation.

Tous les renseignements utiles se trouvent en rubrique « Pôle d'Echange », à la fin de cette édition.

RATP

METRO

Ligne 12

L'offre de cette ligne (Mairie d'Issy / Porte de la Chapelle) a été augmentée à la rentrée :

- 39 trains au lieu de 32 auparavant circulent à la pointe du matin et 34 le soir entre 18H et 22H.
- La station « Rennes » est désormais ouverte sur des horaires identiques aux autres stations du métro.
- Tous les trains ayant leur terminus à Porte de Versailles ont été prolongés jusqu'à Mairie d'Issy.

Matériel roulant

La RATP a lancé mi juillet, un appel d'offres portant sur l'acquisition de 49 trains de 6 voitures (avec une tranche optionnelle supplémentaire de 1 à 10 trains) destinés à une exploitation sans conducteur, en vue de l'automatisation de la ligne 1 (La Défense / Château de Vincennes).

Ce matériel, baptisé MP05, sera vraisemblablement équipé de la ventilation réfrigérée si les tests effectués sur le MF2000 sont concluants. La rame de pré-série de ce dernier matériel est d'ailleurs attendue pour début 2005 en test sur la ligne 2, après moult retards.

Après avoir été remplacées par les MP05, les 52 rames MP89-CC actuellement engagées sur la ligne 1 seront mutées sur la ligne 4 (Porte de Clignancourt / Porte d'Orléans), poussant ainsi vers la réforme les MP59 qui y circulent actuellement.

TRAMWAY

T2 : Prolongements

L'enquête publique concernant le prolongement d'Issy-Val de Seine à la Porte de Versailles s'est déroulée du 21 juin au 7 août derniers. Rappelons que ce prolongement de 2,3 km desservira 3 stations supplémentaires en correspondance notamment avec 2 lignes de métro et le tramway des Maréchaux. Les travaux devraient démarrer au premier semestre 2005, pour une mise en service fin 2007.

L'enquête publique qui concernera le prolongement à l'autre bout de la ligne, entre La Défense et Bezons, devrait se dérouler quant à elle à la fin de cette année ou début 2005. Ce dernier sera long de plus de 4 km et traversera quatre communes.

TMS



Construction de la plateforme de la voie d'accès au dépôt, rue de la Porte de Sèvres, le 24 août 2004
© Patrick KIRSTETTER

Mis à part le secteur de la Porte de Sèvres, les travaux concernant la chaussée définitive ont débuté en août entre

les Portes de Vanves et de Plaisance, ainsi qu'au niveau du futur terminus du pont du Garigliano. Les premiers coups de pioche ont par ailleurs été donnés, début septembre, concernant la construction du bâtiment du dépôt-atelier.

AUTOBUS (Exploitation)

Ligne 91

Depuis le mois d'août, des travaux sont diligentés sur le boulevard du Montparnasse (entre la place du 18 juin et le boulevard Raspail) afin d'y installer un site propre axial pour les autobus de la ligne **91**, future axe Mobilien. Ce premier tronçon pourra être également emprunté par les bus des lignes **58** et **82**. Un second tronçon a d'ores et déjà été entrepris dans la continuité du premier, sur le boulevard du Port-Royal, entre les boulevards Raspail et Saint-Michel.

Ligne 187

L'unique ligne exploitée par du matériel « panaché », en l'occurrence des standards et des articulés Agora, a profité des vacances d'été pour unifier son parc. Seuls des articulés ont circulé sur la ligne, ce qui a permis d'offrir plus de places en dépit des tableaux de marche d'été.

Nouvelle ligne

A partir de novembre prochain, une nouvelle ligne intramuros sera créée dans le 20^e arrondissement. Longue de 6,7 km, elle desservira les secteurs Gambetta, St Blaise et rue de Lagny. Elle comportera 26 points d'arrêts et le STIF couvrira 60% de son coût de fonctionnement.

Futur 550 ?

Un test de roulage a été effectué sur la plateforme aéroportuaire du Bourget. Ce test pourrait déboucher sur la création d'une nouvelle ligne reliant le RER-B à cette plateforme pour mieux desservir le musée de l'Air et de l'Espace, l'aérogare et les diverses entreprises implantées sur le site.

Mobilien

Élément clé du PDU francilien, le programme Mobilien prévoit l'amélioration de 150 lignes de bus et de trams, grâce à plusieurs dizaines de pôles d'échanges (en correspondance avec les réseaux lourds), un service de qualité (régularité assurée, vitesse commerciale améliorée, accessibilité garantie) et homogène (normes de service et amplitude de fonctionnement des lignes uniformisées). Mais la multiplicité des intervenants et leurs désirs souvent contradictoires ont fait prendre beaucoup de retard à ce projet qui est devenu l'arlésienne des transports franciliens.

Pour autant, les travaux des lignes 38 et 171 sont terminés, ceux des lignes 91, 143 et 170 sont en cours. Nous vous communiquons les quatre dernières lignes dont les contrats d'axes ont été adoptés.

- La ligne 27, longue de 9 km (Gare St Lazare / Porte de Vitry).
- La ligne 170, longue de 9,7 km (Porte des Lilas / Gare de St Denis) : première tranche sur les communes d'Aubervilliers et des Lilas.
- La ligne 172, longue de 13,7 km (Gare de Bourg-la-Reine / Créteil l'Echat).

- La ligne 323, longue de 14 km (Issy Val-de-Seine / Gare d'Ivry) ; les travaux projetés vont permettre à terme son prolongement jusqu'à la place Gambetta à Ivry.

Fin 2004, des travaux sont envisagés sur les itinéraires des lignes 31, 60, 103, 154 et 318.

Couloirs protégés

La Région vient de voter les crédits afin d'équiper le boulevard Ornano de couloirs bus protégés de la circulation. Une fois les travaux achevés, il ne restera plus qu'une file de circulation pour entrer dans Paris et deux pour en sortir. Cet équipement qui intéresse les lignes 56 et 85 prolongera celui prévu sur le boulevard Barbès (lignes 31, 56 et 85). L'importante pénétrante Barbès/Ornano irriguant le nord parisien a pour origine la Porte de Clignancourt.

SIEL

Le système d'information en temps réel SIEL va faire l'objet en 2005 d'une cinquième tranche de déploiement, sur 1400 points d'arrêts de 69 lignes hors réseau Mobilien. A l'issue de cette nouvelle extension, SIEL couvrira 184 des 317 lignes d'autobus de la RATP.

Bus d'Or

Pour la septième fois, depuis la création de la célèbre compétition organisée par l'UTP en marge de son congrès, c'est un machiniste de la RATP qui a reçu le trophée du meilleur conducteur de bus de France. Alors, félicitations à Jaouad Imoussi, machiniste-receveur au dépôt de Pleyel !

AUTOBUS (Matériel)

Aquisitions

Deux nouveaux GX117 ont été réceptionnés cet été. Il s'agit des n°426 et 427 portant respectivement les numéros de châssis 527 et 528.

Mises en service

Les premiers MAN de la seconde tranche équipent désormais la ligne **115** du dépôt des Lilas. Si le 121 et le 318 sont bien prévus avec ce type de véhicules, 8 exemplaires devraient équiper le 368.

Quant aux Agora-line, les futures lignes équipées avec ce matériel seront les 174 et 177 du dépôt de Pleyel.

Réseau Bus RATP			
Mises en service en juin 2004			
Lignes	Dépôts	Nb	N° de coquille
MAN NL223			
115	Lilas	15	9102 à 9116
Total :		15 véhicules	

Mouvements

Dix Agora-S délogés du 115 ont été mutés sur Fontenay-aux-Roses, un sur Croix-Nivert, les quatre restants rejoignant la réserve GMR.

Reventes

160 R312 réformés devraient, après remises à niveau par VOO, reprendre du service sur le réseau marocain de Casablanca. D'autre part, 20 PR180-2 puis 80 R312

pourraient connaître le même destin, cette fois-ci sur le réseau vietnamien d'Hanoi. Ces deux réseaux ont en commun de posséder une flotte conséquente de SC10.

Citaro

Les 70 Citaro de la Régie (n°4251 à 4320) ont subi une opération de remise à niveau technique prise en charge par Evobus dans ses installations de Sarcelles. L'opération s'est déroulée du 15 mars au 8 juillet et s'est concrétisée par la reprise de 17 points techniques reconnus défectueux par le constructeur.

Essais

Un midibus électrique Europolis d'Irisbus était au dépôt Belliard ce mois d'août afin d'être testé sur le parcours du Montmartrobus. Ce véhicule présentant en extérieur un volume généreux offre en fait peu de place, le constructeur ayant fait le choix de rassembler les organes techniques dans un vaste compartiment à l'arrière du véhicule. La charge devenant sur cette ligne importante avec une clientèle souvent âgée, ce véhicule semble à première vue assez mal adapté. Ce midibus, portant le numéro provisoire 477 W 75, possède le numéro de châssis ZGA4A7EOEOH000001.



Le midibus Europolis en compagnie d'Oreos-55 E, au dépôt Belliard le 22 août 2004
© Patrick KIRSTETTER

Confort climatique

Si les 26 Agora-line mis récemment en service sur le 65 sont encore équipés de la climatisation, les autres bus livrés cette année seront dotés d'une simple VMF (Ventilation Mécanique Forcée) qui constitue désormais l'équipement de référence. Les autres options (climatisation, VMF-réfrigérée) sont soumises au choix des autorités de tutelles et donc à l'attribution de subventions spécifiques.

La canicule de l'été 2003 a montré qu'il était illusoire de vouloir climatiser efficacement des bus urbains qui ne roulent jamais plus de trois à quatre minutes sans ouvrir leur portes. Par ailleurs, cette technologie alourdit les dépenses de fonctionnement des bus (surconsommation de gazole, frais de maintenance des circuits de réfrigération) et elle les rend plus sensibles à certaines pannes comme les surchauffes de moteur. Pour éviter les incidents, il faudrait laisser tourner les moteurs aux terminus ce qui n'est pas la meilleure façon de lutter contre le bruit et la pollution.

Dépôts

Les parcs des établissements d'Aubervilliers et de Pavillons-sous-Bois ayant été sensiblement modifiés depuis leurs dernières parutions, retrouvez leurs nouveaux effectifs en rubrique « Parcs ».

Agora-S

Retrouvez également en rubrique « Parcs », les caractéristiques complètes des Agora-S n° 2001 à 2115.

TRANSILIEN

Tram-train Aulnay-Bondy

La voie a été totalement renouvelée entre les gares des Coquetiers et de Gargan (section en voie double) ainsi que les traversées de chaussée ; par ailleurs, les quais de ces stations ont été arasés.

Alors que le projet stipulait une plateforme intégrée sur le boulevard de type tramway urbain, il est étonnant que la pose ballast conventionnelle soit renouvelée. Encore plus étonnant le fait que la caténaire 25.000V ait été maintenue sans que l'on aperçoive la moindre réservation quant à une éventuelle pose de poteaux centraux destinés à une caténaire 750V plus discrète.



Station « Allée de la Tour » en direction de Bondy, le 24 août 2004
© Patrick KIRSTETTER

Rénovation des gares

Les gares de Viroflay-RG, la Celle-St Cloud, Mantes-Station et Taverny vont faire l'objet d'opérations de rénovation d'ici à la fin-2005.

Information

Afin d'assurer la diffusion des données du système d'information en temps réel Infogare auprès des transporteurs routiers (Optile), un Serveur de Données Temps Réel (SDTR) va être mis en place d'ici 2006. Il permettra d'améliorer les correspondances entre trains et bus.

Plan d'urgence pour la régularité

A la demande du STIF, la SNCF a établi un plan d'urgence destiné à améliorer la régularité de ses lignes. Les mesures décidées portent essentiellement sur la gestion et l'exploitation du réseau (réserve de conducteurs, fiabilisation et protection des installations, amélioration de

la maintenance, augmentation des moyens de dépannage...). Le STIF s'est engagé à financer ces mesures pendant quatre ans (durée du contrat STIF/SNCF).

Offre de transport

A l'occasion de l'entrée en vigueur du service d'hiver en décembre prochain, plusieurs améliorations de desserte vont être mises en place :

- Ligne RER-D : augmentation de la fréquence en gare de St Denis-Stade de France à la pointe, prolongement des trains de Villiers-le-Bel vers Goussainville aux heures creuses et réorganisation de l'offre de nuit sur l'axe Paris/Melun.
- Ligne RER-B : les trains directs Roissy/Paris marqueront un arrêt en gare de La Courneuve-Aubervilliers à la pointe du matin et du soir.
- Paris-St Lazare : les trains Paris/Cergy marqueront un arrêt supplémentaire à Clichy-Levallois à la pointe du matin et du soir. Par ailleurs, les dessertes d'extrême soirée seront réaménagées entre Conflans et Mantes.
- Paris-Montparnasse : desserte au quart d'heure des gares de Plaisir et Houdan sur la ligne Paris/Dreux.
- Paris-Sud-Est : un train supplémentaire entre Melun et Montereau entre 7H et 8H.

RESEAUX OPTILE

Gares routières

Les gares routières d'Ermont-Eaubonne (95), Boissy-Saint-Léger (94) et Villiers-le-Bel / Gonesse (95) vont faire l'objet, d'ici début 2006, de travaux complets de réaménagement et de reconstruction.

BRUNOY > STRAV **

Réseau

La rentrée 2004 a été marquée par une amélioration de l'offre sur plusieurs lignes. Les services de soirée ont été étendus sur les lignes **C** (Circulaire du Val d'Yerres) et **J** (Villeneuve - Boissy), plusieurs courses ont été créées ou prolongées sur les lignes **J** et **O** (Crosne - Créteil) en heures de pointe, et le samedi sur la ligne **E** (Montgeron).

Nouveau dépôt

Nous vous informions, dans notre numéro 52, du projet de la STRAV d'établir un nouveau remisage sur la commune de Limeil-Brévannes (94), afin de décharger le site de Brunoy (91). Ne pouvant attendre l'édification du nouveau dépôt, prévue pour fin 2005, les gestionnaires ont opté pour la reprise provisoire d'un corps de bâtiment et d'un parking désaffectés de l'ancien site du CEA (Commissariat à l'Energie Atomique) de Limeil, limitrophe de la commune de Valenton. Ce remisage temporaire accueille les 16 standards et 18 articulés affectés aux lignes **J** et **K**.

Rectificatif

Toujours dans notre numéro 52, nous vous faisons part des doutes de l'un de nos lecteurs sur la légende d'un des clichés du « zoom réseau » consacré à la STRAV dans notre

42^{ème} édition (Janvier-février 2002). Effectivement, le véhicule en question, identifié au départ comme un autocar Chevrolet, est bel et bien un modèle sur châssis Renault, ainsi que nous l'a confirmé M. René Baillergeau, le fils du fondateur de l'entreprise.

Parc

Depuis le dernier point effectué là encore dans notre numéro 52, le renouvellement du parc STRAV s'est poursuivi... mais pas tout à fait comme nous vous l'avions annoncé dans de précédentes éditions ! Tout d'abord, les 6 Agora-L restant à livrer au titre du renouvellement 2002/2003 se sont « transformés » en 4 Citaro-G (n°423 à 426) et 2 Agora-L (n°428, 429), tous affectés au dépôt de Limeil-Brévannes, qui a également reçu les 2 Agora-Line (n°430, 431) prévus. Les véhicules Agora sont dotés du nouvel aménagement intérieur Irisbus.

Deux Citaro Ü (n°419, 420) ont été réceptionnés pour la ligne 91-09 (Yerres - Evry), ainsi qu'un Agora Line (n°422) pour le réseau Sénart Bus (dépôt de Combs-la-Ville).

Un O405 ex-Cars Rose (n°427) a été acquis d'occasion mi-2004, pour servir de véhicule de réserve au dépôt de Brunoy, tandis qu'un Iliade (n°421) est venu renforcer le parc de la ligne 91-01 (Brunoy - Evry).

Pour 2004/2005, l'acquisition de 6 standards et 6 articulés a été décidée pour le dépôt de Limeil-Brévannes. Un premier Agora-L était ainsi attendu pour mi-septembre.

Dernière Minute

Au moment de boucler cette édition, nous avons eu connaissance d'un certain nombre d'opérations de redistribution d'activités entre plusieurs établissements du groupe Connex. Ainsi, le dépôt STRAV de Combs-la-Ville serait repris au 1er janvier 2005 par l'établissement Connex de Moissy-Cramayel, qui deviendrait de fait l'unique exploitant du réseau Sénart Bus.

Parallèlement, le service urbain de Villecresnes (ligne U de la STRAV) serait transféré à la SETRA, cette dernière cédant en contrepartie le « QuincyBus » à la STRAV.

CORBEIL-ESSONNES > STA *

Parc

Voici les caractéristiques complètes des véhicules engagés par la STA sur la ligne 405 du réseau Tice, soit deux CITARO standards, un CITARO articulé ainsi qu'un GX 107 blanc de réserve. Ce dernier a été ré-immatriculé au mois de juin. Il était auparavant immatriculé 5255 VG 27.

STA - véhicules engagés sur la ligne TICE 405				
N°	Type	Immat.	1 ^{ère} circ.	Châssis
325	CITARO Euro 3	396 DQA 91	30/12/03	VF962804330 300228
326	CITARO Euro 3	398 DQA 91	30/12/03	VF962804330 300229
411	CITARO G Euro 3	401 DQA 91	30/12/03	VF962824330 300040
93937	GX 107	127 DRV 91	22/09/93	VJ1PS08A1PX 104167

À noter que STA va recevoir deux CITARO articulés climatisés, avec girouette à diodes oranges et palette UFR. Ils seront engagés à la fin du mois de septembre en remplacement de 2 PR 180-2.

Le réseau de Corbeil-Essonnes va lui recevoir 3 CITARO standards climatisés avec palette UFR (et non 5 GX317 comme annoncé précédemment). Ce seront les premiers véhicules à plancher bas du réseau après les 2 OREOS mis en service en 1999 !

2 AXER du constructeur Irisbus seront également reçus afin de renouveler le parc autocars.



Deux PR180-2 au dépôt STA
© Nicolas CAPON, printemps 2004

Livrées

Appartenance au groupe Keolis oblige, les cars de la société perdent petit à petit leurs livrées très variées. On trouvait ainsi des cars aux couleurs de Colvert (réseau du nord de la France) ou des livrées Cariane en fond vert. La livrée Keolis a fait son apparition sur les VAN HOOL T815. Ce sont dorénavant les FR1, les SETRA et les TRACER qui perdent la livrée Cariane au profit de la livrée à base de blanc, bleu et vert.

DRAVEIL > GARREL & NAVARRE **

Réseau

Côté nouveautés, c'est le réseau de Vigneux-sur-Seine qui est à l'honneur. Deux lignes nouvelles et de nombreuses courses supplémentaires sont proposées depuis le lundi 30 août 2004.

La nouvelle ligne **G** fonctionne en heures creuses du lundi au samedi et relie la zone d'activités Maurice Garin située près du carrefour du Réveil Matin à Montgeron au Centre Commercial du Val d'Oly (correspondance avec la ligne **E**).

La nouvelle ligne **H** relie la zone des Saules à Montgeron au quartier de la Prairie de l'Oly (correspondance avec la ligne **B**). Cette ligne ne fonctionne qu'en heures de pointe du lundi au vendredi.

Côté améliorations de l'offre, ce sont les lignes E, F et 4 qui voient leurs fréquences et leurs plages horaires augmenter.

Enfin, signalons que la société des AUTOCARS GARREL & NAVARRE a changé son logo.

Parc

Après la réception de 5 Van Hool NewA330 en début d'année, cinq autres véhicules du même type ont été commandés au titre du renouvellement 2004 du parc. Tous ces véhicules, subventionnés par les Conseils Régional et Général, sont dotés de climatisation et d'équipement UFR.

L'arrivée récente des 4 Citaro Ü (400, 403, 406 et 534 DNK 91) et des 5 A330 (62, 97, 99, 102 et 104 DQP 91), a poussé vers la réforme 5 GX107 (8174, 8178, 8182, 8186 et 8190 ZV 91) ainsi que 2 A500 (1175 et 1177 ZJ 91).

ETAMPES > CERISE *

Parc

Nous vous annonçons, dans **RU54**, l'acquisition prochaine de 4 Citaro standards par Ormont Transport, exploitant du réseau Cerise. Ce sont en fait 4 S 315 NF qui ont été commandés, et mis en circulation début octobre.

ÉVRY > TICE *

Réseau

L'itinéraire de la ligne **401** va être modifié sur la commune de Fleury-Mérogis. Un pont est actuellement en cours de construction au-dessus de la Francilienne. Il permettra de relier le centre-ville de cette commune aux zones d'activités des Ciroliers et de la Marinière. Il sera uniquement emprunté par les transports en commun et les modes doux comme le vélo. La ligne 401 aura ainsi un itinéraire plus direct entre le Val d'Orge et le Centre Essonne, et gagnera ainsi 5 minutes. Amplitudes et fréquences seront parallèlement revues à la hausse.

La ligne **402**, axe majeur du réseau est en passe d'être certifiée. Son offre a été augmentée en heures creuses du lundi au vendredi, en particulier entre 11h30 et 14h00 pour les entrées-sorties scolaires.

D'autre part, le terminus intermédiaire de la Treille est mieux desservi, et un meilleur cadencement est proposé notamment sur les terminus d'Épinay-sur-Orge et du Coudray-Montceaux.

Des bus standards sont dorénavant prioritairement affectés aux courses ayant pour terminus la Gare RER d'Épinay-sur-Orge. En période de vacances scolaires, toutes les courses seront couvertes par des véhicules articulés.

Parc

47 bus neufs ont été mis en circulation depuis 3 ans. Ce sont ainsi 2/3 des bus qui ont été renouvelés.

MAISONS-LAFFITTE > CONNEX °

Parc

Le centre Connex de Conflans va prochainement réceptionner 2 GX317 destinés au réseau urbain de Maisons-Laffitte / Le Mesnil-le-Roi (lignes 6 et 12).

MELUN > TRAM **

Rentrée

Quelques modifications ont été apportées à ce réseau géré par l'Établissement CGEA Connex de Vaux-le-Pénil. La ligne **G** qui relie le quartier des 3 Horloges à Melun aux villes de Voisenon, Montereau-sur-le-Jard et Saint-Germain-Laxis offre deux allers retours directs matins et soirs. Il y aura également un bus toutes les heures sur la ligne **O** reliant la ville de Seine Port à la Gare RER de Cesson.

Parc

Retrouvez dans la rubrique dédiée le parc de cet établissement suite aux mouvements de véhicules déjà mentionnés dans **RU57**. Pour rappel, EvoBus a repris 5 CITARO Euro II (numéros de parc E 504 à E 508) suite à d'importants problèmes de fiabilité. Ce sont donc 5 CITARO Euro III (n°03045 à 03049) qui sont venus renouveler le parc.

RAMBOUILLET > R'BUS **

Réseau

Prévue initialement pour octobre 2003, la restructuration a enfin eu lieu et c'est donc le 30 août dernier que le nouveau réseau ramboliteau, que nous vous avons présenté dans **RU52** (p.36), est effectivement entré en service.

Parc

Dans l'attente du nouveau réseau et pour pallier aux problèmes de matériel, le réseau ramboliteau a fonctionné en 2003 avec des véhicules provenant d'autres centres Connex d'Ile-de-France. Mis à part 2 S105RX réformés depuis (n°E721 et E722), le parc était composé de 6 Citaro-2p (n°E744 à E749), un Agora-L n°E845 reparti depuis au centre de Nanterre, 3 S215SL (E684 à 686) du réseau Ville en Ville, un GX107 (E238) et 2 S105RX (E729 et E580), tous trois du réseau Traverciel, ainsi que le S105RX n°E723.

Le centre Connex de Rambouillet a reçu fin janvier 2004, 4 GX317 et un GX117 neufs arborant une livrée grise métallisée et équipés de girouettes (frontales et latérales) à diodes couleurs. Le réseau devrait disposer de 15 véhicules totalement renouvelés d'ici fin 2005.

Le nouveau mobilier urbain est quant à lui en place depuis plusieurs mois.

SÉNART > Sénart Bus *

Réseau

Un troisième aller-retour a été créé sur la ligne **96** Suresnes - Réau Centre Aéronautique.

Parc

Concernant les derniers S 105 RX encore au parc, les E703 et E716 sont encore en état de fonctionnement et roulent. Quant au E706, il a été réparé, mais le E717 est HS.

SEINE-ET-MARNE > Seine-et-Marne Express *

Depuis le 3 juillet, la ligne Seine-et-Marne Express n°**34** "Château-Landon - Melun" favorise les déplacements de loisirs en proposant des horaires spécialement conçus avec des services supplémentaires le samedi en soirée et une nouvelle offre le dimanche entre Château-Landon et Fontainebleau.

VAL D'ORGE > ORGEBUS °**Fusion**

La Communauté d'agglomération du Val d'Orge, regroupant Fleury-Mérogis, Morsang-sur-Orge, Saint-Michel-sur-Orge, Sainte-Geneviève-des-Bois, Villemoisson-sur-Orge et Villiers-sur-Orge, s'est élargie au 1^{er} janvier 2003 aux communes de Brétigny-sur-Orge et du Plessis-Pâté et au 1^{er} janvier 2004 à la commune de Leuville-sur-Orge permettant ainsi à l'intercommunalité de regrouper environ 120.000 habitants.

De ce fait, les 3 lignes 227-001 à 003 du réseau Orgebus (présenté dans notre dernier numéro) exploitées par le pool Connex-Brétigny / Athis-Cars et organisées par la commune de Brétigny-sur-Orge, ont intégré le réseau de transport conventionné par la Communauté d'agglomération, au côté des lignes CEAT 010-005 et 015, et Daniel Meyer 055-002, 016 et 021.

Parallèlement, la réalisation d'un Plan Local de Déplacements en cours d'élaboration, devrait offrir de nouvelles perspectives de développement par un renforcement du maillage du réseau, et se traduire par la création d'une identité visuelle commune à l'échelle du bassin du Val d'Orge.

Parc

CEAT, Athis-Cars et Connex-Brétigny vont chacun réceptionner d'ici fin 2004, un Agora-line climatisé et équipé UFR.

VERSAILLES/ST-CYR-L'ECOLE > PHEBUS ****Regroupement**

Dans le cadre de la création de la Communauté d'agglomération « Le Grand Parc » et de la charte régionale de qualité encourageant l'émergence d'autorités organisatrices de proximité, le sous-réseau **CSA** de Saint-Cyr-l'École, composé de 3 lignes régulières, est intégré depuis la rentrée 2004 au réseau Phebus. Ces lignes qui ont toutes pour origine la gare SNCF de St Cyr sont :

- La ligne **1/2** (code STIF 078.056.001) ayant vocation à relier le quartier de Fontaine-St Martin (50 courses/jour du lundi au vendredi, 31 courses le samedi).
- La ligne **4/5** (code STIF 078.056.002) visant à desservir le quartier de l'Epi-d'Or (21 courses/jour du lundi au vendredi, 2 courses le samedi).
- La ligne **3/6** (code STIF 078.056.006) permettant une desserte fine de la résidence « Geldrop » et du lycée Mansart (30 courses/jour du lundi au vendredi).

Cette harmonisation autorise la constitution d'une identité visuelle unique sur l'ensemble du réseau de bassin de Versailles, et l'unification de l'information voyageurs (acquisition de 50 poteaux d'arrêts aux normes « Phebus ») ainsi que l'édition d'un plan unique du réseau.

Le sous-réseau de St Cyr est relié, au départ de la gare SNCF, à son homologue versaillais par la ligne P, les lignes de St Cyr restant identifiées par des chiffres et celles de Versailles par des lettres.

Parc

Six nouveaux GX117L (n°265 à 270) sont arrivés au dépôt fin août, ainsi qu'un Agora-L-3p (n°271) arborant une livrée « JO-2012 ». Tous ces véhicules sont bien sûr équipés pour les UFR et climatisés. Un deuxième Agora-L-3p (n°272) était attendu.

Par ailleurs, nous évoquons dans **RU56** le possible achat de véhicules d'occasion afin de pallier aux quelques défaillances des Agora n°255 à 264. C'est en fait un bus de démonstration qui devrait être prêté afin de faire face aux éventuelles indisponibilités ; des bus d'occasion ne seront acquis qu'au cas où de belles opportunités se présenteraient comme cela avait été le cas pour les bus n°507 et 508 (ex-ADP).

Fiches horaires

Si le transporteur a profité de la fusion des deux réseaux pour éditer un plan unique, il propose également à la clientèle un nouveau jeu de fiches horaires où l'effort de présentation est à souligner.

Languedoc-Roussillon**MONTPELLIER > TaM ******Tramway**

Les travaux de la ligne **T2** ont débuté cet été avec les déviations de réseaux sur certains secteurs du tracé.

Les travaux du Corum ont nécessité de n'utiliser qu'une voie entre la sortie du tunnel de la Comédie et la station Corum et ont entraîné la pose de 2 aiguillages californiens provenant du réseau de Grenoble.

La ligne sera totalement coupée entre la sortie du tunnel et la station Corum à partir du 19 septembre et jusqu'au 19 novembre pour permettre la pose de 4 appareils de voies motorisés. Une station provisoire nommée Corum Bis sera installée à la sortie de ce tunnel pour les personnes voulant reprendre le tram en direction d'Odysseum et un passage piéton de 300 m sera mis en service pour relier ces deux stations.

Quant aux rames, 9 d'entre elles seront remises et surveillées par un gardien à Odysseum pour exploiter la section Odysseum - station provisoire Corum Bis.

100 m de voie ont été posés après le terminus d'Odysseum pour pouvoir remiser les rames et une fosse est en train d'être construite pour l'entretien.

Un service de navette gratuite devrait être mis en place pour les personnes à mobilité réduite et les personnes âgées entre les stations Comédie et Corum.

Bus

Suite à ces travaux les lignes **5**, **8** et la Ronde sont déviées définitivement. La ligne **14** (Mosson - Gare) a été supprimée. Vous pouvez suivre l'évolution du réseau sur le site officiel de la TAM : www.tam-way.com

Le R312 n°412 a connu un début d'incendie dans le compartiment moteur suite à un court circuit début juillet, nécessitant l'intervention des pompiers. Ce bus est actuellement en réparation au dépôt de Jeune Parque.

UFR suite

L'équipement en palettes UFR sur les Agora S GNV se poursuit, les 114, 116 à 159, 600 et 601 en sont équipés.

Suite à ces équipements 4 PR 100.2 ont été remis en service et les Agora-S GNV n° 147 et 148 ont été décorés de bandes rouge la Ronde pour pallier les absences.

Ironie du sort, les 147 et 148 sont des « ex-Ronde », respectivement ex-614 et 615, repeints en bleu lors de la suppression de la ligne côté secteur sud.



L'Agora-S GNV n° 147 de retour sur « La Ronde »
© Hassan NAJIM, 2004

Navette Centre Ville

Une navette prénommée « Le Guilhem Grand Cœur » a été mise en service le 23 Août dernier au centre ville ; elle dessert le cœur historique de la ville. Quant aux matériels, ce sont des Volvo Steyr qui ont été engagés. Le prix du ticket unité est de 0,50 €.

Petite anecdote : le « Guilhem » a existé entre 1985 et 1992 sous l'indice 16, et était exploité par des Van Hool AU138 ex-Orléans. Cette ligne fut remplacée par le Petibus lors de la restructuration totale du réseau en 1992.

Tarifs

Les tarifs de plusieurs tickets et abonnements ont été augmentés à la mi-août ; le ticket 1 voyage est ainsi passé à 1,30 € tandis que le l'aller-retour coûte désormais 2,30 €.

► Limousin**LIMOGES > TCL *****■ Trolleybus****Perches rétractables**

Le journal interne des TCL signale une intéressante innovation des techniciens des TCL. Constatant qu'il n'était pas possible de laver de manière automatique les faces arrières des trolleybus du fait du dépassement des perches, ils ont imaginé un système de perches télescopiques qu'ils testent sur le véhicule n°404. Celles-ci sont donc d'abord abaissées puis rétractées avant que le trolleybus passe dans le tunnel de lavage.

Nous pensons que ce système, que les TCL comptent breveter, aurait pu être mis à profit par le réseau de Nancy afin que leurs 7 Ansaldo-Breda puissent être mis en service !

Par ailleurs, l'électrification des accès aux voies de remisage a récemment été achevée dans l'enceinte du dépôt de Clos-Moreau, équipement qui permet aux trolleybus de sortir du dépôt en mode électrique.

Essais

Les essais de trolleybus dont nous vous annonçons le déroulement dans notre précédent numéro, ont été effectués les 28 et 29 juin derniers avec un Cristalis d'Irisbus et un Trollino de Solaris. Le Cristalis était le n°1867 destiné au réseau Lyonnais et le Trollino, le n°3704 du réseau tchèque d'Ostrava. Rappelons que les TCL envisagent d'acquérir une flotte de trolleybus neufs (7 à 15 véhicules) dont le premier doit être livré en 2005 afin d'être testé avant livraison du reste de la commande (relire **RU55**).

Parc

Mise à part l'arrivée programmée d'un nouveau trolleybus en 2005, de nouveaux autobus devraient bientôt être réceptionnés en remplacement de 4 R312 et 2 PR180-2 qui partiront à la réforme.

Par ailleurs, 2 minibus équipés pour les TPMR ont été livrés en mai dernier dont le Master n°224 (2399 TL 87).

► Lorraine**► A noter...**

Un numéro spécial, dédié au réseau de Metz, a été édité à l'occasion de notre Assemblée Générale !

Pour les adhérents n'ayant pu se rendre à Metz et qui seraient intéressés par ce hors-série, tous les renseignements utiles se trouvent en rubrique « Pôle d'Echange », à la fin de cette édition.

FORBACH > FORBUS ***Réseau**

La Communauté d'agglomération « Forbach-Porte de France » envisage l'extension de son réseau urbain à l'ensemble des communes membres. Cette extension pourrait se faire, notamment par le biais de lignes virtuelles et transports à la demande. L'échéance n'est pas encore définie.

METZ > TCRM **

Parc

Un appel d'offres a été lancé concernant l'acquisition de 8 articulés, 4 standards et 3 minibus. Ces véhicules qui devraient être livrés fin 2004/début 2005, devront être équipés pour les UFR, de la climatisation et de pots catalytiques.

NANCY > STAN °

Résultats

Dopée par le TVR devenu fiable, la fréquentation du réseau a augmenté de 23% au premier semestre 2004 par rapport à la même période en 2003, un chiffre spectaculaire qui arrive toutefois après plusieurs années de chute libre.

TVR

Alors que le système APS plombe le démarrage du tram bordelais, le TVR semble être sorti de ses mésaventures. Depuis la rentrée, les tramibus adoptent une fréquence de 5 mn à la pointe contre 6 précédemment. Ils ont de ce fait atteint l'objectif de fréquence fixé lors de leur mémorable lancement fin 2000.

Par ailleurs, la reprise du tracé des rails dans le secteur de la gare afin de rectifier le fameux « S », source de bien des tracas, a été repoussée, les gestionnaires attendant de voir les effets de plusieurs interventions sur la voie (rechargement/meulage du rail), mais aussi sur les matériels (circuit hydraulique de direction assistée).

Trolleybus

L'épilogue du contentieux opposant la Communauté de Nancy et le constructeur Ansaldo-Breda, suite aux problèmes récurrents de perches sur les 7 trolleybus neufs, est assez brutal. Lors de sa séance du 14 mai dernier, le conseil de la Communauté a résilié le marché concernant les 7 trolleybus n°251 à 257 dont un seul avait été homologué. Ces véhicules étant destinés aux lignes 121 et 124, on peut s'interroger sur l'avenir des sections électrifiées vers Beaugard et Champ-le-Bœuf correspondant aux tronçons des anciennes lignes de trolleybus 4 et 19, avant que la grosse partie du réseau électrifié ne soit reprise par le TVR.

Parc

Plusieurs minibus Cytios-30 (cinq ou six) sur base Sprinter ont été mis en service sur la ligne « Minibus ». Nous attendons plus de détail sur ces véhicules.

Par ailleurs, plusieurs nouveaux GX317-GNV, dotés de la nouvelle motorisation Euro-4, ont été mis en service au printemps. Là encore, vos compléments d'information sont les bienvenus !

GNV

Des travaux vont bientôt débuter dans l'enceinte du dépôt de Jarville (Marcel-Brot) en vue de l'extension de l'actuelle station de compression et de distribution GNV.

Réseau SUB

Trois articulés Citaro-G ont été mis en service sur le réseau suburbain ; ils sont numérotés 367 à 369.

SARREGUEMINES > SABUS °

Réseau

La Communauté d'agglomération « Sarreguemines-Confluence » a décidé d'étendre son réseau à l'ensemble des communes membres ; un appel d'offres a été lancé en ce sens.

Devraient être modifiées les lignes **5** avec une extension à ses deux extrémités, de Welferding à la zone commerciale de Grosbliederstroff et du centre-ville de Sarreguemines à celui de Rémelfing, ainsi qu'une extension de la ligne **7** vers Sarreinsming.

Nous résumons dans un tableau les projets de nouvelles dessertes.

SABUS	Nouvelles lignes envisagées
Lignes	Destinations
A	Sarreguemines / Vallée de la Blies / Woelfling
C	Sarreguemines / Siltzheim
D	Sarreguemines / Hambach / Europôle
E	Sarreguemines / Woustviller
F	Sarreguemines / Grosbliederstroff / Rouhling

► Midi-Pyrénées

TOULOUSE > TISSEO **

AUTOBUS

Réseau

Une restructuration devait être opérée à la rentrée sur les dessertes des communes de Cugnaux et Villeneuve-Tolosane intéressant les lignes **47** et **58**. Egalement au menu de cette rentrée, la création de la ligne **Z** (Balma-Gramont / CHR Rangueil) et des renforcements sur les lignes **17**, **49**, **54**, **70** et **71**.

Début 2005, une seconde phase portera sur la création de la ligne **A-B** (Roseraie / Borderouge), ainsi que celles de deux transversales Sud/Est et Sud/Ouest (Basso-Cambo / Colomiers), le prolongement du **16** au stade des Sept-Deniers, la fusion des lignes **19** et **21** et la restructuration des **10**, **15**, **22**, **38** et **68**.

Parc

Les nouveaux GX317-GNV équipent désormais les lignes **15** et **22** ; les GX317-diesels libérés partent à leur tour équiper les lignes **13**, **63**, **65** et **67**. Le jeu des chaises musicales entraîne l'exploitation en GX107 des lignes **46**, **43**, **61**, **75** et **76** jusqu'à présent exploitées en SC10R.

Désormais, la SEMVAT n'exploite plus de SC10R-3p, les derniers assurant des services scolaires ayant été retirés du service ainsi que les véhicules lyonnais. Mis à part les 4 derniers 3 portes (n°8604, 8626, 8627 et 8636), 19 SC10R-044 ont été réformés, soit les n°6902, 6907, 8701, 8704, 8707, 8710, 8712, 8714 à 8718, 8721 à 8725, 8729 et 8815.

Le dernier état de parc publié (**RU51**) remontant au 4 mai 2003, retrouvez comme promis celui du 19 avril 2004 en rubrique « Parcs ».



Une image appartenant au passé : un des derniers SC10R, le 8814, sur la ligne 46, le 12 mars 2004 à Lardenne, sur le pont-Rocade.
© Michaël DIETRICH

Par ailleurs, lors de la publication dans **RU56** (p.55) des caractéristiques complètes de la dernière série de GX317-GNV (n°0401 à 0425), nous étions, dans l'impossibilité de vous communiquer la date de mise en service des véhicules 0416 à 0425 : celle-ci est donc le 19 avril 2004.

► Nord – Pas de Calais

ARRAS > ARTIS °

Réseau

Nous vous informions dans notre dernier numéro de la reprise du réseau par le groupe Keolis et ce pour une durée de 7 ans. De ce fait, l'opérateur n'est plus la STCRA mais la STUCA et le nom commercial du réseau est ARTIS. Premier changement visible depuis le 18 juin : l'ancienne livrée vert et blanc laisse la place à une nouvelle identité à dominante bleue et blanche qui sera progressivement mise en place sur la totalité du parc.

La deuxième étape est intervenue le 1^{er} septembre, avec une restructuration du réseau. Celui-ci, dorénavant constitué de 9 lignes au lieu des 13 précédentes, est hiérarchisé. Autour de 4 lignes structurantes (fréquence 20 mn), viennent s'ajouter 2 lignes complémentaires (environ 20 A/R quotidiens) et 3 lignes de rabattement. Ce dispositif est complété par l'intégration des lignes suburbaines et par un réseau de transport à la demande.

Toutes les lignes sont maintenant identifiées par des chiffres au lieu des lettres.

BETHUNE > ARTOIS-BUS °

Parc

Le nouveau réseau formé par la fusion des anciens CTA et BUSSI (relire **RU57**), vient de passer un appel d'offres concernant l'acquisition de 11 midibus avec reprise de 5 véhicules, ainsi que 4 minibus pour les transports PMR et à la demande.

CAMBRAI > SITAC °

Parc

L'Agora-S dont nous vous relations l'arrivée sur le réseau dans notre dernier numéro, porte le numéro de parc 90 et provoque la réforme du dernier S105RX. Cette acquisition est un petit évènement, les dernières acquisitions ayant porté sur des véhicules Van-Hool.



Un A308 du réseau SITAC
© Pierre COLIN, mai 2004

DOUAI > TUB °

Réseau

Depuis le 1^{er} juillet dernier, le réseau douaisien est exploité sous le régime de la Régie ; Transdev n'est donc plus partie prenante. On assiste donc à l'opération inverse survenue à Saint-Quentin (*lire en pages suivantes*).

Parc

Il est à noter que la livraison des 5 Urbino-12 avait été précédée de celle de 3 Agora-S-E3 quelques mois plus tôt. Nous attendons plus de détails sur ces véhicules.

DUNKERQUE > DK'BUS MARINE °

Réseau

Mis à part les services spécifiques estivaux devenus des incontournables tel le service Dunkerque / Ostende en collaboration avec l'exploitant flamand De Lijn, la navette gratuite des plages « Etoile de mer » et la desserte de la plage de Malo par la ligne 10, de nombreux bus furent affrétés par le Conseil Régional pour emmener les voyageurs profitant de l'opération « TER-MER » à 1 €. Le samedi 24 juillet, pas moins de 9 articulés attendaient les voyageurs du train en provenance de Lille ; les jours de l'opération, la ligne 10 en direction de Malo plage était aussi assurée à l'aide d'articulés.

Parc

Plusieurs nouveaux véhicules ont dernièrement été réceptionnés par la STDE, principal exploitant du réseau. Nous avons noté entre autres les Agora-S n°428, 429, 430 et 433, les Agora-L n°652 à 656 ainsi que 3 minibus Procity carrossés par Denolf et Depla. En attendant plus d'informations sur les nouvelles acquisitions du réseau,

nous publions dans un tableau les immatriculations des véhicules mentionnés.



L'Agora-L GNV n° 653
© David LE PAUTREMAT

DK'BUS MARINE		Nouveaux véhicules	
Minibus Procity			
64	717 BMD 59	66	732 BMD 59
65	725 BMD 59		
Agora-S			
428	573 BBA 59	430	505 BBX 59
429	575 BBA 59	433	518 BBX 59
Agora-L			
652	687 BJK 59	655	?
653	675 BJK 59	656	837 BLQ 59
654	834 BLQ 59		

LENS > TADAO °

Parc

Le réseau a récemment passé commande pour l'acquisition de 8 minibus pour son service PMR. Le marché comporte une tranche ferme de 5 véhicules et une conditionnelle de 3.

VALENCIENNES > SEMURVAL °

Parc

Le réseau a passé commande pour 4 minibus spécialement aménagés pour les PMR.

Normandie

CAEN > TWISTO °

Timeo

C'est le nom du nouveau service d'informations du réseau caennais. A la manière du système Mobitrans développé à Nantes, les voyageurs peuvent connaître le temps d'attente à la station de bus ou de TVR de leur choix d'un simple coup de fil.

CHARTRES > FILIBUS °

Identité

Une nouvelle identité visuelle est en cours de définition pour les autobus du réseau.

ROUEN > METROBUS °

Réseau

Les communes d'Hautot-sur-Seine, Sahurs et St Pierre-de-Manneville ont rejoint la Communauté d'agglomération. Les lignes TCAR 9 et T50 et scolaires qui faisaient auparavant leur terminus à Val-de-le-Haye y sont donc prolongées.

Parc

Les SC10R roulaient encore début septembre sur la ligne **10** et en renfort sur les lignes **2** et **13**.

SAINT-LÔ > TUSA °

Parc

Deux GX317-3p ont récemment été commandés.



Informations

Une visite dans un réseau ?

N'oubliez pas de transmettre à la rédaction les quelques informations glanées et d'essayer de vous procurer si possible un état de parc !

► Outre-Mer



Retrouvez des informations sur les réseaux de cette région dans une prochaine édition !

► Pays de la Loire

ANGERS > COTRA °

TCSP

« Fin octobre, l'itinéraire de la première ligne de tramway sera définitivement choisi ». C'est tout du moins ce qu'affirme un numéro spécial du journal de l'agglomération. Ayant pour origine Avrillé (13.000 habitants) au nord-est de cette agglomération, le TCSP traverserait Angers en desservant le CHU, le centre-ville après avoir franchi la Maine par le pont de la Haute-Chaine, la gare SNCF pour terminer au sud à la Roseraie (17.000 habitants). Le trafic estimé pour cette ligne longue de 12 km desservant une vingtaine de stations serait de 35.000 voyages journaliers. L'implantation du dépôt est prévue à Avrillé, près de l'ancien aérodrome.

Le choix entre matériel sur fer ou sur pneu n'est pas encore tranché, le matériel ne devant être commandé qu'en 2006.

Quoiqu'il en soit, alors que jusqu'à présent seul le tram sur pneu était évoqué, la revue fait une large place dans le choix de ses photos aux matériels d'Orléans, de Lyon, de Strasbourg et même de Karlsruhe, mettant en exergue la magnifique inscription du tramway dans une cité.

L'enquête d'utilité publique devrait intervenir en 2005, le lancement des premiers travaux l'année suivante et une mise en service en 2009. D'ores et déjà, une seconde ligne est à l'étude.

Parc

Le réseau a lancé un appel d'offres concernant 5 standards et 3 articulés.

CHOLET > CHOLETBUS °

Parc

Heuliez a remporté un appel d'offres portant sur 5 autobus à livrer au réseau. Cette commande se décompose en une tranche ferme de 2 standards, le reste étant réparti en trois tranches conditionnelles portant sur deux midibus et un standard.

LAVAL > TUL °

Parc

Le réseau a passé un appel d'offres concernant 2 autobus standards sans néanmoins préciser le type de propulsion. Ce réseau est un fidèle du GPL et a été un des premiers à acquérir le nouveau MAN NL243 équipé d'un moteur successeur du DAF, la fabrication de ce dernier ayant été abandonnée. Cet appel d'offres nous semble donc quelque peu inquiétant vis à vis de l'avenir de la filière GPL qui reste encore fragile.

LE MANS > SETRAM °

Futur tramway

C'est donc Alstom et son matériel Citadis qui ont été choisis pour équiper la future ligne de tramway du Mans. Les livraisons devraient s'échelonner entre fin 2006 et l'été 2007.

Réseau bus

Depuis le 30 août, la ligne **18** adopte un nouvel itinéraire dans Le Ribey en passant par les rues Carné et Grémillon. Sur Rouillon, la ligne dessert désormais en permanence le centre Vaujoubert, créant ainsi une liaison directe avec la commune.

NANTES > TAN **

Tramway-ligne 2

Afin de préparer le prolongement de Trocardière à la Neustrie (2 km supplémentaires), au sud de la ligne, il a été procédé cet été au remaniement des voies de l'actuel terminus Trocardière. Pour permettre les travaux, le tronçon de la ligne 2 entre « Espace-Diderot » et « Trocardière » fut totalement neutralisé du 3 juillet au 22 août. Des travaux de remplacement des joints de dilatation se déroulant en amont au pont Rousseau, la ligne de

tramway fut tout d'abord limitée à Pirmil du 26 au 29 juillet, un service de bus de remplacement étant mis en place entre Pirmil et Espace-Diderot, puis à Espace-Diderot jusqu'au 22 août. Rappelons que la ligne avait déjà été limitée à Espace-Diderot du 18 mai au 1^{er} juin pour cause de travaux préparatoires.

La neutralisation du tronçon a eu pour conséquence l'isolement au dépôt Trocardière de pas moins de 15 motrices.

Les travaux à la station Trocardière ont consisté en l'implantation d'une voie centrale permettant, lorsque les rames pousseront jusqu'à la Neustrie, des entrées et sorties aisées du dépôt voisin sans gêner l'exploitation.



Nouvelle configuration au terminus provisoire Trocardière de la ligne 2
© Dominique GUIBERT, 2004

Tramway-lignes 2 et 3

Les gestionnaires étudient actuellement l'opportunité d'exploiter la branche vers la Neustrie par la ligne 3 prolongée, la ligne 2 étant quant à elle limitée à la gare SNCF de Pont-Rousseau. Ce projet aurait pour but de mieux équilibrer les charges des branches respectives.

Chronobus

Après le succès du concept « Chronobus » que nous vous avons présenté dans **RU54** (p.34) et qui a été mis en place sur la ligne 32, c'est au tour de la ligne **25** de bénéficier de cette mesure depuis la rentrée.

L'objectif de la Semitan est de lancer une ligne Chronobus chaque année.

NOIRMOUTIER *

Réseau estival

Les trois circuits de navettes gratuites mis en place pour l'été 2003 (relire **RU53**, p.31), ont été reconduits cette année. Par rapport à la dernière saison, ces navettes ont été prolongées d'une semaine.

Un CBM220 aurait apparemment été mis à disposition de ce service, les navettes étant assurées l'année dernière par 2 PR100-2 et un S53.

Picardie

AMIENS > AMETIS **

Réseau

C'est donc le 28 juin 2004 qu'est entrée en fonction la nouvelle ligne **58** de minibus de centre-ville. Elle dessert la place St Michel (derrière la cathédrale), puis le quartier St Leu via l'hôtel-de-ville, la rue de la République, la préfecture, le quartier Henriville et retrouve la place St Michel en empruntant la rue des Otages et la place Renée-Goblet. Aucun tronçon n'est commun avec les autres lignes du réseau.

Parc

Les 4 Oreos 22E (n°580 à 583) évoqués dans notre précédent numéro sont arrivés au dépôt de la SEMTA le 25 mai dernier. La première circulation de ces minibus électriques remonte au 18 mars 2004, mais un problème avec les Mines (conformité d'un siège supplémentaire) avait retardé la livraison. Retrouvez leurs caractéristiques complètes en rubrique « Parcs ».

LAON > TUL *

Parc

Dans le cadre du lancement d'une nouvelle délégation de service public, le syndicat des transports (SITUL) a accepté de renouveler un bus standard chaque année. Par ailleurs, un GX117 devrait arriver sur le réseau en fin d'année afin de remplacer l'A508 en prêt (6595 RH 39). Le CBM n°38 sera quant à lui bientôt remplacé car un appel d'offres vient d'être lancé pour un deuxième midibus.

Victime d'un accident à la sortie du dépôt, le PR100-2 n°51 est hors service depuis fin mai 2004. Les dégâts étant importants, nous ignorons si ce véhicule sera réparé ou réformé.

SAINT-QUENTIN > TUSQ °

Réseau

Suite à la décision le 19 mai 2003 du conseil d'agglomération de confier son réseau de transport en commun à une entreprise privée par le biais d'un contrat de délégation de service public, ce même conseil a choisi le 6 juillet dernier le groupe Transdev en tant que concessionnaire et ce pour une durée de vingt-cinq ans.

Poitou-Charentes

ANGOULEME > STGA °

Réseau

Depuis le 11 juillet, le réseau a été restructuré suite au nouveau plan de déplacement en centre-ville. La première conséquence est la suppression du point-central « Champ-de-Mars », les correspondances s'effectuant désormais à différents points de la ville. La place Bouillaud redevient donc de fait le cœur du réseau, comme elle l'était avant

l'installation place du Champ-de-Mars ; d'ailleurs, dès le 16 juillet, l'agence commerciale s'y installait. Seul le double arrêt « Eperon » verra passer toutes les lignes, sans offrir les mêmes facilités de correspondances que l'ancien point central.

A signaler, un nouveau parcours de la ligne **5** qui ne passe plus par l'Hôtel-de-Ville mais dessert le CNBDI et Fontaine-du-Lizier avant de remonter sur la place du Champ-de-Mars pour reprendre son itinéraire actuel.

Parc

Sept nouveaux GX317 ont récemment été réceptionnés dont les n°401 (1927 TX 16) et 406 (1933 TX 16). Il est à noter que le n°401 était décoré avec de gros points d'interrogations ce qui laisse supposer une future décoration spécifique. Ce véhicule remplacera sûrement le dernier GX107 décoré, le bus Graff, qui ne roule apparemment plus mais était encore présent au dépôt cet été.



Un GX317 sur la place du Champ de Mars
© Yann MENORET, juin 2004

CHÂTELLERAULT > STAC °

Parc

Dans le cadre du renouvellement de son parc, le réseau a commandé à Irisbus deux standards Euro-3 ; on ignore encore s'il s'agit d'Agora-S ou d'Agora-line.

NIORT > TAN °

Articulés

Afin d'assurer efficacement la desserte de la Foire-Exposition du 1^{er} au 9 mai, le réseau avait engagé 4 anciens articulés Heuliez O305-GR du réseau de Nantes. Deux navettes avaient été mises en place à partir de la Place de la Brèche (point central du réseau) ainsi que depuis la ZI St Liguairie où plusieurs parkings avaient été installés, vers le Parc des Expositions. Offrant une fréquence respective de 30 et 10/15 mn, les deux navettes étaient exploitées à l'aide de deux articulés pour la première, la seconde l'étant à l'aide de deux articulés et deux standards.

Ces 4 articulés devaient reprendre du service à la rentrée sur deux lignes de rocade à vocation scolaire devenues des lignes régulières.

Rappelons que Niort n'a possédé qu'un seul articulé, réformé début 2001 ; ce véhicule était un PR180-MI.



L'Heuliez O305GR n°792 à l'entrée du parc des expositions
© David LE PAUTREMAT, 8 mai 2004

Commande

Suite à appel d'offres, Heuliez devrait prochainement livrer au réseau 6 nouveaux autobus soit 2 standards et 4 midibus.

POITIERS > VITALIS °

Nocturnes

Afin que les pictaviens profitent plus facilement des manifestations nocturnes de l'été, les Noctambus N2A/N2B ont circulé pendant la période estivale jusqu'à minuit, le quartier de Bellejouanne était desservi jusqu'à 23H30 par la ligne 7 et celui de La Blaiserie jusqu'à minuit par la ligne 8.

► Provence – Alpes – Côte d'Azur

BEAUSOLEIL > CARF *

Logo

Cette cité, limitrophe de Monaco, fait partie avec Menton de la nouvelle Communauté de la Riviera Française. Après beaucoup de tergiversations, le logo de communauté apparu sur les bus mentonnais durant le premier trimestre 2004, est arboré par leurs homologues de Beausoleil depuis le mois de mai.

PHOTO Clive D'EATH

Logo de la Communauté à l'arrière du minibus n°4710 des RCA du réseau de Beausoleil en service sur le circuit Ténao, en juillet 2004.

CANNES > BUS AZUR *

Ligne 8

C'est le 10 mai dernier qu'ont été réceptionnés les 4 autobus à impériale découverte Volvo-ELC B7L destinés à la ligne 8 auparavant exploitée à l'aide de midibus.

Numérotés 001 à 004, ils ont été livrés avant le festival ce qui représente un sacré coup de pub pour le constructeur.

La ligne 8 desservant, du quai Laubeuf jusqu'à Palm'Beach, toute la célèbre Croisette, est exploitée de 6H55 à 20H30 à raison d'un passage toutes les 15 minutes et ce tous les jours.



Le Volvo ELC B7L n°002 sur la ligne 8, quai Saint-Pierre
© Frédéric GIANA, 23 mai 2004

Liaison fluviale

Bus Azur a rejoint certaines autres villes, telles que Toulon et des villes bretonnes (Lorient, Brest...), en incorporant depuis le 11 juillet dans son réseau, une navette maritime qui relie depuis cet été à titre expérimental, le Port-Canto à Cannes, le quai Laubeuf, les anciens Chantiers de l'Estérel et La Napoule, tous les jours de 9H à 19H. Le trajet devrait durer entre 50 mn et une heure selon l'état de la mer. Une nouvelle étape afin de desservir Théoule est en cours de négociation.

Cette ligne est baptisée « Marin'E-lo », la ligne de minibus électriques ayant pris le nom de « E-lo ». Elle est exploitée pour le compte du SITP par la société maritime cannoise Trans-Côte-d'Azur.

CHATEAUNEUF > BUS CÔTE BLEUE °

Réseau



Cytios-30 du réseau au centre de Chateaufneuf, en avril 2004
© Thierry GAREL

Un nouveau réseau, les Bus de la Côte Bleue, a récemment été créé afin de desservir les communes de Chateaufneuf,

les Martigues, Carry-le-Rouet et Sausset-les-Pins. Deux lignes internes à Chateaufort sont exploitées à l'aide de minibus Cytios-30.

CÔTE D'AZUR > TAM *

Parc

Arrivée chez TNR, un des exploitants avec les RCA de la ligne 200 du réseau des Transports des Alpes Maritimes reliant Nice à Cannes, d'un Irisbus Moovy, c'est-à-dire de la version interurbaine de l'Agora.

MARSEILLE > RTM *

Tramway

Pour des raisons budgétaires, le futur réseau de tramway (16 km prévus) sera réalisé en deux phases : la première devrait être livrée en principe en 2008 et concernerait l'ancien 68 Noailles/St Pierre prolongé aux Caillols, ainsi que la ligne reliant la Blancarde à Gantès via la Joliette, soit 11 km (70% du projet).

Quoiqu'il en soit, la DUP concernant le futur réseau a récemment été signée par le préfet.

Motrices PCC

Après avoir sérieusement étudié l'acquisition de 8 anciennes motrices PCC pour les incorporer, après reconditionnement, dans son parc, l'exploitant bruxellois STIB s'était ensuite limité à l'achat de 4 véhicules dans le but de les transformer en motrices de service. La STIB, après avoir évalué le prix de leur désamiantage ainsi que celui de leur transport a renoncé à ce projet. Le réseau britannique de Croydon, lui aussi intéressé, a renoncé pour les mêmes raisons.

Rappelons que la motrice TB18 est réservée pour la collection de nos amis des TCA.

Fin des trolleybus, suite

Parfois anticipé à tort, souvent reporté laissant un espoir à ses plus fervents défenseurs, c'est finalement le vendredi 27 juin que le dernier trolleybus a circulé dans la cité phocéenne. Le dernier départ fut effectué par l'ER100 n°208 sur la ligne 81, au terminus du Pharo et à destination de Saint-Just avant de rejoindre une dernière fois le dépôt de St Pierre.

Comme le résume un célèbre hebdomadaire, on a réussi à faire croire aux marseillais que le gazole pollue moins que l'électricité !

Parc autobus

Avec l'affectation des premiers véhicules de la 4^e série de Citaro sur les lignes **54** et **81**, plusieurs GX113 sont mutés. Les GX113 n°142, 486 et 500 sont par ailleurs réformés ; les n°101, 118, 141, 145 et 174 devraient être les prochains sur la liste mais ils sont gardés actuellement en réserve pour remplacer des Citaro en cours d'équipement GPS.

NICE > SUNBUS **

Dénomination

La nouvelle autorité organisatrice étant maintenant l'Agglomération, la CANCA, l'appellation « Sunbus » sera bientôt abandonnée en tant que nom commercial du réseau.

Identité visuelle

Si l'intitulé Sunbus est en train de disparaître, une nouvelle livrée est également en gestation. En prévision de tous ces bouleversements, les bus seront dans un premier temps repeints en blanc et rouleront ainsi jusqu'à ce que la future livrée apparaisse. C'est le GX217-GNV n°323 qui a ouvert le bal perdant le premier la magnifique livrée mise en place depuis 1997. Celle-ci sera cependant préservée, grâce à nos amis des TCA, sur deux véhicules musée, le PR180-2 n°17 et l'AU138 n°296.



Le GX217-GNV n°323 à l'atelier de carrosserie
© Franck RAINART

Gare routière

Le point central du réseau, la station Sunbus, a été débaptisé et s'appelle dorénavant station J-C Bemon, du nom de l'ancien directeur du réseau décédé en ce début d'année. Nous en profitons pour vous présenter cette gare à deux périodes différentes de son existence.



La gare routière « Masséna », le 18 septembre 1958, avec en station un Berliet PLH8 et un Chausson.
© Jean CAPOLINI



Vue partielle de la « Station-Sunbus », le 14 février 2003
© Patrick KIRSTETTER

Girouettes

Afin de faire connaître sa nouvelle gamme de girouettes électroniques en couleurs, la firme Matis en a équipé gratuitement l'Agora-S n°175.



► Informations

Les informations de 60 jours vous paraissent manquer de « fraîcheur » ?

Nous vous rappelons que notre but n'est pas l'édition de « scoops » ni de vouloir rivaliser avec les sites internet, mais simplement d'acter régulièrement les faits marquants des réseaux hexagonaux !

► Rhône-Alpes

BOURG-EN-BRESSE > TUB **



Vue intérieure du bus 481 à Annonay, sur le parc de livraison, aux côtés d'un Agora pour Athènes.
© François Arnaud

Deux nouveaux Agora Euro III sont arrivés en juillet, ils portent les numéros 480 et 481 et sont dotés de la climatisation, et de la palette UFR comme les précédents. Leurs numéros de série sont respectivement les suivants pour les amateurs : VNEPS09D100000939 et VNEPS09D100000940. Les immatriculations sont en outre les suivantes : 7756 XQ 01 et 7759 XQ 01. Ils sont les

premiers à Bourg dotés du nouvel agencement intérieur des Agora avec les barres galbées.

CHAMBERY > STAC °

Parc

Le réseau a récemment commandé 3 nouveaux Agora-S-GNV ainsi qu'un GX117.

GRENOBLE > TAG **

■ Réseau Tramway

Travaux

Comme nous l'annonçons dans **RU56**, la voie de la ligne **B** fut neutralisée sur la branche se dirigeant vers le terminus « Grand Sablon », cet été du 28 juin au 22 août. Des trams de la ligne A assuraient des navettes entre « Grand'Place » et « Palais de Justice », la branche vers Grand-Sablon étant assurée par un service de bus de remplacement. Rappelons que ces travaux avaient pour but d'adapter les quais des stations aux futures rames Citadis.

Cette interruption fut aussi mise à profit pour changer le sens de la communication de service implantée après la bifurcation des deux lignes, place Sainte-Claire.



Travaux d'allongement des quais lignes A et B, station « Victor-Hugo », 4 août 2004
© Patrick KIRSTETTER

YSIS, tram périurbain entre Grenoble et Moirans

Au nord-ouest de la ville, l'agglomération se rétrécit en une étroite vallée, coincée entre les massifs du Vercors et de Chartreuse. Au débouché de ce mince couloir se trouve la commune de Moirans et un peu plus haut, l'agglomération de Voiron. 120.000 véhicules transitent quotidiennement par cette vallée, la cluse de Voreppe.

La situation devient préoccupante, sachant que depuis Moirans et Voiron 30.000 personnes vont dans le secteur de Saint-Égrève et 60.000 à Grenoble.

Ne pouvant plus en rester à la simple solution automobile et trains Lazer, les autorités ont lancé un projet de tram-train reliant Moirans à Grenoble et empruntant le réseau de tramway urbain. Ce projet dénommé Ysis prévoit une ligne de 18,5 km avec une douzaine d'arrêts, une vitesse commerciale supérieure à 38 km/h, pour un coût évalué à

420 millions d'euros. Il devrait rejoindre fin 2008, Moirans à Grenoble, via Voreppe, Le Fontanil, Saint-Égrève et Saint Martin le Vinoux.

Les études préliminaires ont été menées en 2002 et la délibération initiale votée par le Conseil Général de l'Isère en décembre de la même année. En 2003 ont été entrepris des études de définition et cette année du 26 avril à mi-juin une phase de concertation vient d'avoir lieu avec des réunions publiques dans chacune des communes traversées.

Jusqu'en 2005 devaient suivre l'élaboration de l'avant-projet, le projet définitif et l'enquête de Déclaration d'Utilité Publique. 2006 devrait voir se réaliser les acquisitions foncières, puis les déviations de réseaux. Enfin, en 2007 et 2008 sont programmés les travaux de la plate-forme et l'acquisition du matériel roulant.

Le tracé n'est pour l'heure pas encore totalement arrêté, notamment parce que la phase de concertation publique pourra amener des modifications aux premières études. Pour l'instant, Ysis partirait de Moirans, longerait soit la voie ferrée, soit la RN 85, soit passerait entre les deux pour arriver à la Z.I. Centr'Alp de Voreppe. A partir du carrefour de la Roize, la RN 75 semble toute indiquée pour recevoir ce tram périurbain, jusqu'à Saint Martin le Vinoux.

Ensuite, les contraintes sont fortes pour pénétrer dans Grenoble et se connecter au réseau de tramways urbains de la SEMITAG. L'itinéraire à suivre n'est pas non plus encore défini.

Le matériel roulant, dont le type reste à définir, pourrait être pris en charge, du moins à titre provisoire, par un des dépôts de la SEMITAG.

Si vous désirez plus d'information, connectez-vous sur www.ysis38.fr

■ Réseau Autobus

Parc

Le SMTC a récemment passé une importante commande à Irisbus concernant 50 Agora-S et 9 GX117. Concernant les Agora-S, le marché se compose d'une tranche ferme de 30 véhicules dont 26 seraient livrables en 2004 et 4 en 2005, le solde étant divisé en deux tranches conditionnelles de 10 véhicules. Les GX117 seraient livrés à raison de 6 véhicules en 2004 et 3 en 2005.

Le démontage des lignes aériennes de trolleybus aurait par ailleurs été gelé et un Trollino de chez Solaris devait être présenté, ce matériel étant nettement moins onéreux que le Crystalis.

LYON > TCL **

■ Tramway

LEA

Le projet de nouvelle ligne entre la Part-Dieu et Meyzieu qui doit reprendre la plateforme de l'ancien chemin de fer de l'Est Lyonnais, est déclaré d'utilité publique. Les déviations de réseaux sont en cours et les premiers travaux d'infrastructure ont débuté, et ce sur tous les passages à niveau de l'ancienne ligne de l'est ainsi que dans le secteur Part-Dieu Villette où les lignes 25 et 28 ont du être détournées direction Part-Dieu.

Ligne T1

La plate-forme béton du prolongement du tramway T1 est réalisée sur la section au sud de Perrache et les voies sont même posées jusqu'à l'Eglise Ste Blandine en direction de Montrochet à l'heure où nous rédigeons ces lignes. A noter qu'entre les stations « Montrochet » et « Musée des Confluences », la ligne T1 sera en voie unique. La pose des lignes aériennes de contact va pouvoir débuter.

■ Autobus

Agora line

La dernière tranche de 38 véhicules avec nouvel intérieur (1201 à 1238) est désormais complète, elle équipe les lignes **67** (1201 à 1217), **52** (1218 à 1228) et **81** (1229 à 1238). De nombreuses mutations ont eu lieu depuis la publication du dernier état de parc, et l'ensemble des SC10 et PR100.2 du réseau ont été réformés, marquant la fin d'une époque.

Travaux et déviations de lignes

Des travaux de réfection de chaussée ont eu lieu dans le secteur Terreaux/Hôtel de ville reportant certains terminus de lignes quai de la Pêcherie (3, 19 et 44) et occasionnant des détournements sur les lignes 1, 6, 13 et 18.

Des travaux de même nature avaient lieu route de Strasbourg à Caluire perturbant l'exploitation des lignes 58 et 171.

Enfin d'importants travaux ont lieu jusqu'au 23 septembre sur le pont de la Mulatière (jonction avec l'A7) engendrant une modification du plan de circulation du secteur, cependant une voie bus à contre-sens (direction centre-ville) y a été installée de façon à limiter les retards sur les lignes de bus, mais le plus dur reste à venir avec la rentrée.



R312 3156 de la ligne 19 vu au départ du quai de la Pêcherie.
© Marc Khaldoune

Parc

Le réseau lyonnais a passé un appel d'offres pour la fourniture d'autobus à motorisation diesel pour la période 2005/2007. Nous vous en fournissons les détails :

- 2005 : tranche ferme de 26 standards et 33 articulés
- 2006 : 1ere tranche conditionnelle de 30 à 55 standards et de 0 à 2 articulés

- 2007 : 2^e tranche conditionnelle de 30 à 47 standards et de 5 à 14 articulés.

SAINT-ETIENNE > STAS **

Les travaux du tramway ont bien débuté en plusieurs endroits. Le plus spectaculaire étant situé Place du Peuple avec la consolidation des voûtes de la couverture du Furan. (Le Furan est une rivière affluent de la Loire qui traverse la ville de Saint Etienne de part en part et qui a été totalement recouverte par étapes successives aux XIX^eme et XX^eme siècle).

Pour la rentrée, il est mis en place un réseau de travaux.

- La ligne 3 devient ainsi Soleil - Dorian - Terrenoire
- La ligne 10 devient Cotonne - Dorian - Michon
- Le trajet de ces lignes est inchangé entre Dorian et les 4 terminus
- La ligne 7 passe par Libération au lieu de République
- Au contraire les lignes 16 et 26 passent par République au lieu de Libération. Dans l'autre sens, ces 2 lignes passent par la rue Georges Teissier.
- Pour les lignes 9 (Sens Montreynaud - Métare) et 12 (Bel Air - Vivaraize), elles évitent le centre ville entre Carnot et Fourneyron en passant par le Boulevard Jules Janin et Châteaureux. Pas de changements dans l'autre sens.
- Enfin les lignes 37, 38, 39 et 40 ont leur terminus à Dorian au lieu de Libération.

THONON-EVIAN > BUT °

Restructuration

Dans le cadre de la restructuration du réseau de l'agglomération thononaise, la ligne communale d'Evian, créée il y a quinze ans et qui ne fonctionnait que les jours de marché, a évolué.

Depuis le 28 juin dernier, la ligne **H** fonctionne du lundi au samedi à raison de 16 A/R quotidiens et la ligne **J** dessert à partir d'Evian, les communes de Maxilly et de Neuvecelle à raison de 6 A/R quotidiens. Ces deux lignes sont exploitées par la société Frossard pour le compte du SIBAT (syndicat intercommunal de l'agglomération thononaise).

D'autre part, les lignes assurant les correspondances avec les bateaux empruntés par les frontaliers ont été modifiées et prises dorénavant en charge par le SIBAT. Depuis le 30 juin, la SAT assure une ligne vers le pays de Gavot et Frossard, une vers Thonon, les relations vers Allinges et Anthy étant quant à elles supprimées.

Parc

Le réseau devrait bientôt recevoir 3 nouveaux GX117.

VILLEFRANCHE-SUR-SAÔNE > STAV *

Service à la demande



Le minibus Jumper n° 24 affecté au service « Créabus », vu ici à la gare routière le 2 juillet 2004
© Jérôme GIMEL

Le service de transport à la demande « Créabus », déjà en place dans plusieurs réseaux Connex, a fait son apparition à Villefranche-sur-Saône depuis le 1^{er} juillet 2004. Durant la période d'été, il remplace le service régulier de la ligne 2 (Villefranche / Arnas). Depuis le 23 août, le service est étendu à Limas (ZAC du Martelet) et aux quartiers de Béligny, La Sablonnière et la plage de Villefranche (desservie anciennement par la ligne 5). La réservation se fait au plus tard la veille du déplacement avant 18 heures, et tous les titres de transport habituels y sont valables. Le service est assuré par le minibus Jumper n°24.

Navette de centre-ville

Le 23 août dernier, la navette de centre-ville a fait peau neuve. L'amplitude de fonctionnement a été étendue, fonctionnant sans interruption de 6H30 à 19H30 ; auparavant le service était assuré de 9H à 12H et de 14H à 18H. La fréquence passe de 30 mn à 20 mn à la pointe et 40 mn aux heures creuses. Enfin, l'itinéraire est prolongé pour desservir la gendarmerie, les rues Ballofet et Perroud, ainsi que le boulevard Leclerc et les parkings situés en périphérie de l'hyper-centre.

Parc

Un nouveau GX317 a été acquis par le réseau en 2004. Motorisé Euro-3, il porte le n°29 et est immatriculé 6769 ZR 69. C'est le huitième surbaissé du réseau sur un effectif de 17 véhicules. Retrouvez en rubrique « Parcs », l'effectif complet du réseau au 1^{er} janvier 2004.



Gand, le tram n° 6306 à Maalte

© David LE PAUTREMAT



Adinkerke gare, le tram De Lijn n° 6000

© Frédéric BOLLE

L'actualité internationale

Coordonnée par Patrick KIRSTETTER

► Belgique

ANTWERPEN (ANVERS) > DE LIJN

Site propre

Le premier tronçon de l'important site propre trams-bus aménagé sur les grands boulevards (Leien), a récemment été mis en service sur l'Amerikalei. Dans quelques mois, ce site sera prolongé jusqu'à la Bolivarplaats.

Pegasus

La déclinaison anversoise du plan régional des transports est dans un premier temps le prolongement des lignes de trams 2, 7, 12, 15 et 24 avant 2010. Puis un projet plus ambitieux prévoit le prolongement de l'ensemble du réseau jusqu'aux frontières de l'agglomération, la création d'une nouvelle ligne radiale, la mise en service des infrastructures de pré-métro construites il y a longtemps sous la Turnhoutsebaan, et enfin la création de pôles de rabattement pour les bus sur les gares de chemin de fer.

CHARLEROI > TEC

Tramway

Au 31 juillet, le parc de motrices en service était de 40 véhicules sur un total de 51. Si l'on excepte une motrice affectée au dépôt pour les manœuvres, le reliquat est constitué de 10 motrices hors-service dont 4 seulement sont réparables. Rappelons qu'au départ, le réseau comportait 55 motrices (n°6100 à 6154) ; les véhicules repeints en livrée TEC sont numérotés dans la série 7400.

Autobus

Le TEC-Charleroi a passé commande pour l'acquisition de 61 Agora-S-3p équipés d'une VMF (ventilation mécanique forcée). Ce véhicule n'était jusqu'à présent représenté qu'à 5 exemplaires en Belgique, plus exactement sur le réseau de Liège (n°141 à 145). Les livraisons devraient s'étaler entre février et septembre 2005.

CÔTE FLAMANDE > DE LIJN

Essais

Dans notre précédent numéro, nous évoquions l'arrivée d'une rame Siemens anversoise dans le but d'être testée sur la ligne côtière. C'est donc la rame n°7235 qui a été utilisée du 10 au 29 juin pour une campagne d'essais.

Confronté à une fréquentation croissante du « Kusttram » et principalement pendant la période estivale, De Lijn étudie plusieurs scénarios. L'un d'eux, comme nous vous l'expliquions dans **RU49** (p.5), serait de faire venir pendant l'été plusieurs rames d'Anvers (ou de Gand) rendues libres par les TM d'été.

APS ?

Le bourgmestre de Knokke, à l'extrémité nord de la ligne, n'aime pas la caténaire du tramway. Il a donc prié De Lijn d'étudier la solution « alimentation par le sol » pour la traversée de Knokke-Heist. Avant toute décision, l'édile serait bien inspiré de se payer un petit voyage à Bordeaux afin de goûter au délice de l'APS !

GENT (GAND) > DE LIJN

Tramway

Le premier tronçon du prolongement de la ligne 1 à Maalte a été mis en service le 1^{er} septembre. Le prolongement

complet jusqu'à Flanders-Expo devrait entrer en fonction en mai prochain.

Cette nouvelle extension du réseau gantois a été l'occasion pour l'exploitant de regrouper sous les indices **1** et **4**, les divers numéros de lignes qui identifiaient les différents services partiels de ces deux lignes. Adieu donc les indices 10, 11, 12 et 13 ainsi que les 40, 41, 42 et 43 !

Pegasus

La déclinaison gantoise du plan régional propose, entre autre, de passer le réseau de tramway de 35 km actuellement à 80 km ! Après les prolongements vers Zwijnaarde-Dorp et le Groothandelsmarkt prévus d'ici 2010, le réseau devrait à long terme se composer de 6 lignes. Le réseau de bus sera adapté et développé, mais le trolleybus n'est nullement évoqué.

► Grande-Bretagne

LONDON > TfL

Routemaster

Fin juillet, une parade d'une centaine de bus a été organisée à travers Londres afin de fêter le 50^e anniversaire de la mise en service le 24 juillet 1954 de ce fameux véhicule, le Routemaster Coach RMC.

Aussi emblématique que le TN6 parisien, le Büssing berlinois ou l'incroyable Saurer suisse, le Routemaster fut construit à 2.900 exemplaires (notamment par British Leyland) et pratiquement tous affectés au London-Transport ; les derniers exemplaires sortirent d'usine en 1968. Mis à part son endurance et une tenue de route inégalée, c'est surtout son esthétique qui le rendit célèbre : une cabine de conduite latérale coincée sous l'impériale et sa plateforme arrière semi-ouverte débouchant sur un minuscule escalier grimpaient telle une échelle vers l'étage.

Malgré leur grande fiabilité, et après près de quarante ans de bons et loyaux services, ils doivent malheureusement disparaître d'ici 15 à 18 mois victimes de leur âge et des directives européennes imposant l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. Une trentaine d'exemplaires devraient être conservés par le réseau londonien afin d'exploiter une ligne touristique, les autres devant être revendus. Un autobus de légende disparaît !

► Italie

CAGLIARI

Tramways

Cette ville de Sardaigne va bientôt renouer avec le tramway. En effet, le réseau a commandé 6 rames de tramway Skoda Trio à plancher bas, bidirectionnelles et longues de 30,60 mètres, plus une tranche optionnelle de 5 rames supplémentaires.

NAPOLI (NAPLES) > ANM

Trolleybus

Le réseau a inauguré le 23 juin dernier, une nouvelle ligne de trolleybus n°**201** reliant Piazza-Garibaldi à Piazza-Trieste, et ce dans la fête. Lors de l'inauguration, un vieux trolleybus Alfa-Roméo de 1961, repeint avec la livrée de l'époque (deux tons de vert), a été mis en circulation. Une seconde ligne (n°202) devrait être bientôt mise en service.

Quant au réseau suburbain CTP, il a commandé 10 trolleybus Solaris Trollino. Ces choix technologiques devraient faire méditer les élus marseillais !

► Suisse

BASEL (BÂLE) > BVB

Trolleybus

Le réseau devrait supprimer sa ligne de trolleybus **33** en la scindant en deux parties qui seront donc exploitées en autobus. Il ne restera donc plus que la ligne 34 à être exploitée en trolleybus.

GENEVE > TPG

Tramways

La première nouvelle rame est arrivée au dépôt des TPG, le 27 août dernier. Elle a été transportée depuis Vienne (via Nüremberg et Karlsruhe) par un convoi routier de 51 mètres de long. 20 autres rames sont attendues jusqu'en avril 2005.

En vue de la mise en service des prochaines lignes, les motrices sont petit à petit équipées de girouettes à LED.

Par ailleurs, les TPG devrait acquérir, au début de l'année prochaine, un nouveau camion-tour pour l'entretien de la ligne aérienne.

Autobus

Alors que les bi-articulés AGG300 sont progressivement mis en service sur la ligne E, des midibus MAN-Göppel NLE3, en configuration de portes 1-2-0, sont actuellement réceptionnés dont les n°900, 904 et 905.

Afin de faire connaître (et reconnaître) leurs efforts quant à l'amélioration de la qualité de l'air, les TPG ont apposé des autocollants « je roule à l'eau » sur les tramways et trolleybus (clin d'œil à l'énergie hydro-électrique et non à l'aquazole !) et « je protège l'air » sur les autobus équipés de filtres à particules.

ZÜRICH > VBZ

Trolleybus

Les VBZ semblent intéressés par les trolleybus de 24 mètres ; le réseau a essayé le véhicule des TPG courant juillet. Seule le carrossier Hess aurait proposé des offres pour une commande de véhicules à deux articulations.



Les Citadis d'Orléans, Montpellier et Lyon (de g. à d.) réunis à l'usine Alstom de La Rochelle

© Alstom

La gamme tramway Citadis d'Alstom

Par Benjamin WEYER

Les débuts d'Alstom (qui s'écrivait alors avec un « h ») sur le marché des tramways remontent au début des années 80, lors du renouveau de ce mode de transport en France. Grâce à son « Tramway Français Standard », d'abord à plancher haut (Nantes, où un module intermédiaire surbaissé sera par la suite rajouté), puis à plancher surbaissé sur les $\frac{3}{4}$ du véhicule (Grenoble, Paris, Rouen), Alstom occupe alors une position de leader incontesté en France.

Mais très vite, ses principaux concurrents développent de nouvelles gammes à plancher bas intégral, qui ne manquent pas de séduire les agglomérations françaises. La perte du marché de Strasbourg, en 1992, marque un coup de semonce pour Alstom. Mettant un terme prématuré au TFS, le constructeur français va concevoir une nouvelle gamme entièrement modulaire et très novatrice de tramways à plancher surbaissé intégral ou semi-intégral.

Le nouveau matériel roulant

Pour pouvoir offrir des produits de standard international en faibles quantités, Alstom a développé une méthode de conception de train générique baptisée OPTIONIC DESIGN® et une offre de tramway modulaire constituée de 3 produits : CITADIS™, Regio CITADIS et CITYWAY™.

La conception

OPTIONIC DESIGN® a été conçu pour proposer aux clients des solutions parfaitement adaptées à leurs besoins spécifiques : unicité des cahiers des charges, budgets plus serrés et délais de fabrication raccourcis.

La standardisation technique des tramways CITADIS n'implique nullement une conception intérieure ou extérieure identique, puisque les spécifications particulières de chaque client sont intégrées dès l'origine du processus de conception.

A titre d'exemples :

- La largeur de la caisse des tramways CITADIS peut être choisie entre 2,3 et 2,65 mètres, et sa longueur entre 20 et 50 mètres ;
- Le plancher bas peut être semi-intégral (avec surélévations sur les passages de bogies standards) ou intégral (avec bogies spécifiques) ;
- Certaines caractéristiques du produit sont définies par le client : la conception de la face avant, l'aménagement intérieur des voitures, la disposition des sièges, le nombre et le type de portes, les espaces passagers, la cabine du conducteur et le pupitre de commandes ;

Une gamme complète de systèmes de traction et de bogies est disponible au choix, pour un véhicule adapté

aux besoins et aux contraintes spécifiques de chaque client... Chaque ville possède ainsi « son » Citadis !

C'est d'ailleurs pourquoi nous n'établirons pas de tableau récapitulatif des caractéristiques techniques principales...



Un Citadis de Melbourne (Yarra Trams)
© Alstom

Les autres modèles de la gamme

CITADIS et CITYWAY sont des tramways complémentaires. Le tramway CITYWAY a rejoint l'offre d'Alstom depuis l'acquisition, en 2000, de FIAT Ferroviaria en Italie, désormais ALSTOM Ferroviaria. Il est équipé d'un bogie supplémentaire qui réduit la charge à l'essieu pour une même longueur de véhicule et lui permet d'épouser parfaitement les courbes de la voie, pour des réseaux urbains ne supportant pas une charge à l'essieu élevée ou présentant des courbes serrées.

Le tram-train Regio CITADIS, compatible avec différentes tensions d'alimentation, peut circuler autant sur les voies de tramways que sur les infrastructures ferroviaires existantes pour les trains de banlieue, les trains régionaux ou les trains grandes lignes. Le Regio CITADIS assure ainsi des liaisons directes entre le cœur de la ville et ses banlieues.

Outre différentes tensions d'alimentation et la possibilité de fonctionner en régime diesel, le Regio CITADIS s'adapte à différents systèmes de signalisation pour tramway et ferroviaire. Le tramway Regio CITADIS bénéficie enfin de synergies avec le tramway CITADIS.

Les chaînes de traction

L'un des principaux avantages concurrentiels d'Alstom réside dans sa maîtrise des systèmes de traction, qui équipent la plus grande partie du matériel roulant d'Alstom et sont vendus comme composants à d'autres constructeurs ferroviaires.

Alstom fut un précurseur dans le développement des premiers systèmes de traction asynchrone. La technologie de pointe ONIX IGBT™ a fait ses preuves en exploitation. Elle équipe la totalité des nouvelles générations de tramway d'Alstom, ainsi que d'autres matériels roulants.

Sites de production des tramways

Alstom produit des tramways dans six sites industriels : La Rochelle en France, Savigliano et Collefero en Italie, Barcelone en Espagne, Chorzow en Pologne et Salzgitter en Allemagne.

Le site de La Rochelle (Aytré) constitue le noyau historique de l'expertise tramway d'Alstom en France. Il est responsable des activités de développement et fabrication des tramways Alstom à travers le monde.

L'usine de La Rochelle bénéficie du centre d'essais de Bellevue. La voie d'essais sert à tester aussi bien le matériel roulant lui-même que les performances des systèmes. Elle est un outil de validation, de certification et de démonstration. Dans le cadre de projets tels que CITADIS pour la ville de Bordeaux, la voie d'essais a également permis à Alstom de procéder à des essais systèmes intégrant l'alimentation par le sol.

Les références tramway

Après plusieurs années de forte croissance, le marché mondial s'est stabilisé aux environs de 500 tramways commandés par an. Sur les cinq dernières années, la part d'Alstom sur ce marché est de 28% en Europe et de 24% dans le monde.

Alstom a fourni des tramways dans plus de 25 villes dans le monde, dont Paris, Hanovre, Rome, Rotterdam, Dublin et Melbourne. Plus de 700 rames ont été commandées ou vendues. A ce jour, les 300 tramways CITADIS en service commercial ont transporté 500 millions de passagers et parcouru plus de 35 millions de kilomètres.

Citadis

Aux références reprises dans le tableau ci-après, à la date du 1^{er} août, se sont ajoutées 70 rames destinées au réseau de métro léger de Madrid, ainsi que 10 rames pour la troisième ligne du réseau lyonnais.

Citiway

Ce modèle est actuellement présent uniquement en Italie, dans les villes de Rome (78 rames), Turin (55 rames) et Messine (15 rames).

Regio Citadis

Ce tram-train sera livré à 28 exemplaires à la ville allemande de Kassel dès la fin 2004, tandis que 50 autres rames rejoindront en 2006 La Haye, au Pays-Bas.



Un Citadis 30m de Bordeaux
© Alstom

Tableau des références Citadis au 1^{er} août 2004

Ville	Nb. rames	Première livraison	Largeur	Longueur	Plancher bas	Cabines conduite	Capacité	Options
Montpellier ligne 1 (1)	30	1999	2,65 m	30 m (40 m)	70 %	2	205 (300)	Clim. - Vidéo E
Orléans	22	2000	2,32 m	30 m	70 %	2	175	Clim. - Vidéo E Réd. Cap. - Vélo
Lyon	47	2000	2,40 m	32 m	100 %	2	200	Clim. - Vidéo E/I Réd. Cap.
Dublin	26 14	2001	2,40 m	30 m 40 m	70 %	2	220 310	Clim. Cab - Vidéo E/I
La Rochelle	1	2001	2,40 m	32 m	100 %	2	200	Clim. - Vidéo E/I
Melbourne	36	2001	2,65 m	23 m	100 %	2	145	Clim. - Vidéo E
Bordeaux (2)	14 (6+8) 56 (32+24)	2002	2,40 m	32 m 44 m	100 %	2	220 300	Clim. - Vidéo E/I APS
Rotterdam	60	2002	2,40 m	32 m	100 %	1	170	Clim. Cab. - Vidéo E/I
RATP (T2)	26	2002	2,40 m	32 m	100 %	2	210	Clim. - Vidéo E/I UM - Comptage
Barcelone	37	2003	2,65 m	32 m	100 %	2	220	Clim. - Vidéo E - Vélo
Valenciennes	21	2004	2,40 m	32 m	100 %	2	210	Clim. - Vidéo E/I
Grenoble	35	2005	2,40 m	44 m	100 %	2	275	Clim. - Vidéo E/I
Mulhouse	20	2005	2,65 m	32 m	100 %	2	230	Clim. - Vidéo E/I
Strasbourg	35	2005	2,40 m	45 m	100 %	2	290	Clim. - Vidéo E/I
RATP (Maréchaux)	21	2005	2,65 m	40 m	100 %	2	300	?
Tenerife	20	2006	2,40 m	32 m	100 %	2	200	?
Tunis	30	2006	2,40 m	32 m	100 %	2	200	Clim. - Baies ouvr. Vidéo E/I
Nice	20	2006	2,40 m	32 m	100 %	2	200	Batteries
Le Mans	23	2006	2,40 m	30 m	70 %	2	220	?
Montpellier ligne 2	24	2006	2,65 m	32 m	100 %	2	210	?

Notes :

(1) : les rames de Montpellier ont été allongées à 40 mètres par ajout d'un module supplémentaire entre mai 2002 et mars 2003

(2) : seule la première tranche de 38 rames est actuellement en service à Bordeaux

E : Extérieure ; I : Intérieure ; Clim. : Climatisation ; UM : Unités multiples possibles ; Vélo : aménagements pour le transport des cycles ; Réd. Cap. : dispositif de réduction de la capacité pour les services nocturnes ; APS : Alimentation Par le Sol ; Cab. : Cabine



Un Citadis 40m du réseau de Dublin sur le « Taney Bridge »

© Alstom



Un Cityway à Rome

© Alstom



Un Citadis de Rotterdam, au cours d'une campagne d'essais

© Alstom



Sur la ligne T2, un Citadis RATP

© Alstom

diaporama

Rubrique coordonnée par Patrick KIRSTETTER

► A noter...

Depuis plusieurs numéros, nous faisons appel à vous afin de nous faire parvenir le maximum d'informations concernant les matériels roulants et ce, dans le but d'enrichir et compléter notre base de données. Il s'agit du seul moyen en notre possession pour suivre l'évolution des parcs et les diverses mutations des matériels roulants dans les réseaux, mieux contrôler nos informations, et répertorier le maximum de véhicules en service dans l'Hexagone.

Nous vous rappelons, une fois de plus, que l'aide de tous est nécessaire. Le but n'est nullement de vous transformer en « accro » des matériels mais simplement d'aider à la mise en place de notre base de donnée, outil indispensable à l'élaboration de notre revue.

Un matériel vu, un numéro de parc ou une immatriculation peuvent être d'une importance capitale. Chaque matériel est consigné par son type, numéro de parc et d'immatriculation, voire sa ligne d'affectation ; indiquer le jour de la saisie de ces informations permet en outre des actualisations plus aisées. Le numéro de châssis, véritable carte d'identité du véhicule, permet lorsqu'il est possible de l'obtenir, de retrouver le véhicule en cas de mutation ou de revente.

Toutes ces informations, si minimales soient elles, sont à envoyer, par courrier ou e-mail, à Patrick KIRSTETTER.

N'oublions pas que notre association sert avant tout à mutualiser nos diverses informations.

L'équipe éditoriale

► Etats de parc complets

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

EPERNAY > DISTRANSPO (réseau **SPARNABUS**) (source Franck DELVAL)

Matériels	N° parc	Immat.	Mise en service	Matériels	N° parc	Immat.	Mise en service
1 minibus							
Master	2107	595 ADF 51	01/12/01				
4 midibus							
A508	2124	694 AEB 51	20/12/91	A308	2126	264 AGC 51	13/11/02
	2125	831 AEA 51	22/12/93		2127	261 AJV 51	15/12/03
10 standards							
A500	2111	8714 TM 51	14/02/90	A300	2218	4398 WH 51	11/02/93
	2113	5639 TX 51	05/09/91		2120	9328 XW 51	20/12/93
	2116	2543 VG 51	07/02/92	A320	2121	5756 ZM 51	08/03/99
	2117	1941 VP 51	24/06/93		2122	4044 ZZ 51	15/02/01
	2119	9937 XG 51	07/07/95		2123	829 AEA 51	28/02/02
6 autocars							
S53	2163	5736 TM 51	23/01/90	Scoler	2166	204 AFM 51	29/08/02
Tracer	2164	1293 VF 51	16/03/93		2168	653 AJX 51	05/01/04
Volvo	2165	7310 YM 51	09/01/97	Bova	2167	367 AHR 51	29/08/96
Total :	21 véhicules dont 15 autobus						

VILLEFRANCHE-SUR-SAÔNE > STAV Parc au 1^{er} janvier 2004 (source Jérôme GIMEL)

Matériels	N° parc	Immat.	Mise en service	Matériels	N° parc	Immat.	Mise en service
3 minibus				4 midibus			
Master	22	7294 RN 69	1994	GX 117	17	1553 VY 69	1999
Master-Trouillet	23	9661 TC 69	1996		18	6385 WS 69	2000
Jumper-Durisotti	24	2559 WK 69	2000		25	4548 XT 69	2001
					26	4542 XT 69	2001
10 standards							
A500	03	4528 QW 69	1992	PR112	14	7514 ST 69	1996
R312	04	?	1992	GX317	16	9615 VG 69	1998
	05	21 RK 69	1993		27	6265 YL 69	2002
	06	8745 RH 69	1993		28	30 YY 69	2003
	07	9644 RP 69	1994				
	08	2399 RT 69	1994				
Total :	17 véhicules						

► Etats de parc sommaires

Les états de parc sommaires présentent l'intégralité des parcs des réseaux, sous une forme simplifiée (types de véhicules, nombre et numéros de parc).

BREST > CTCUB (réseau BIBUS) Parc au 1^{er} juillet 2004 (source Jean-Marc AUDIRAC)

Matériels	Nb	N° de parc
6 minibus		
T35D	4	37 à 40
Trouillet	2	52, 57
2 midibus		
Cito	2	61, 62
88 standards		
PR100-2	8	104 à 108, 292, 294, 295
GX107	36	156, 158 à 165, 167, 169, 172 à 196
S215SL	3	331, 335, 336
GX217	8	111 à 118
O405N	8	341 à 348
Citaro	25	301 à 325
61 articulés		
GX187	1	451
SG219SL	13	237 à 249
O405GN	30	461 à 490
Citaro-G	17	401 à 417
Total :	157	véhicules

MELUN > CGEA Connex (réseau TRAM) – Parc au 16/09/04 (source : Nicolas CAPON)

Matériels	Nb	Numéros de parc
3 midibus		
CITO	1	E 191
GX 117 Euro III	2	03043 ; 03044
47 standards		
GX 107	6	E 219 ; E 248 ; *E 327 ; E 328 ; *E 329 ; E 330 (*: Vivabus)
PR 100-2	1	E 224
PR 112	7	E 269 ; E 275 à E 277 ; E 286 à E 288
GX 217	7	E 347 à E 349 ; E 358 à E 361
Agora-S	1	E 351
Agora line Euro II Vivabus	9	E 918 à E 926
Agora line Euro III Vivabus	11	02009 à 02015 ; 03030 ; 03031 ; 03075 ; 03076
CITARO Euro III	5	03045 à 03049
Total	50	véhicules



Le Citaro E3 n° 03046 du réseau TRAM de Melun

© Nicolas CAPON, 16 septembre 2004



Brest, le SG219SL n° 236 (réformé) place de la liberté

© David LE PAUTREMAT, octobre 2003

PARIS > RATP

Dépôt d'Aubervilliers		Affectation des véhicules 11 août 2004	
Lignes	Nb	Matériels	N° de parc
30	18	GX317-GPL	8013 à 8030
31	26	Agora-L	1701 à 1726
32	22	R312-3p	5592, 5594, 5596, 5597, 5599, 5602, 5608 à 5613, 5630, 5631, 5636, 5637, 5640 à 5642, 5645, 5646, 5649,
	1	R312-2p	6078

65	26	Agora-line	8201 à 8226
PC2	26	Agora-L	1502, 4425, 4521 à 4544
PC3	29	Agora-L	1501, 1503, 4545 à 4571
139	2	GX317	1092, 1093
	7	GX317-GPL	8001 à 8007
	1	R312-2p	6001
170	28	GX317-GPL	8008, 8031 à 8057
173	20	Agora-S	7444 à 7463
252	13	Agora-S	2200 à 2212
302	9	Agora-S	7464 à 7472
552	7	GX317-GPL	8009 à 8012
	3	Evasion	Non numérotés
GMR	1	Agora-L	4429
	4	R312-3p	5306, 5308, 5310, 5762
Ecoles	28	R312-3p	11 à 23, 25 à 36, 42 à 44
Total	271 véhicules à l'effectif du dépôt		

Dépôt de Pavillons-sous-Bois		Affectation des véhicules au 24 août 2004	
Lignes	Nb	Matériels	N° de parc
105	22	Agora-L	4433, 4435, 4442 à 4461
134/234	21	R312	6308 à 6328
143	27	R312	5979 à 5999, 6428 à 6433
145	9	R312	5791 à 5799
146	13	R312	6415 à 6427
147/347	30	Agora-S	7591 à 7620
	1	R312	5948
148	20	R312	6196 à 6198, 6233 à 6235, 6238 à 6248, 6269 à 6271
151	12	R312	6170 à 6175, 6191 à 6193, 6206 à 6208
251	11	R312	6209 à 6219
346	11	R312	6221, 6257, 6301, 6307, 6331, 6351, 6374, 6375, 6434 à 6436
545	1	Agora-S	2532
551	1	Agora-S	7419
546	1	GX117	401
spéciaux	2	PR100	4171, 4195
GMR	1	Agora-L	4432
	2	R312	6150, 6151
Total	185 véhicules à l'effectif du dépôt		

diaporama



Rennes, l'Agora-L n° 305 sur la ligne 19 à l'arrêt Pt de Nemours

© Christophe DECAUX



A Charenton, l'Agora-S RATP n° 2096 sur la ligne 111

© Christophe DECAUX

TOULOUSE > SEMVAT (réseau **TISSEO**) Parc au 19 avril 2004 (source Jérôme BONATO)

Dépôts / Matériels	Oreos 22E	Cito	SC10R	GX107	GX317	GX317-GNV	PR180-2	O405GN	total
Grande-Bretagne	5	7	22	81	16	-	2	23	156
Atlanta	-	10	47	61	135	100	-	-	353
Total	5	17	69	143	151	100	2	23	509
Matériels	Nb	Numéros de parc					Lignes		
5 minibus									
Oreos-22E	5	0395 à 0399					28 (Navette)		
17 midibus									
Cito	17	0050 à 0058, 0060, 0061, 0150 à 0155					20, 37, 53, 54, 55, 68		
462 standards									
SC10R-044	69	8702, 8703, 8706, 8708, 8709, 8713, 8716, 8718, 8722 à 8725, 8804, 8811, 8813, 8814, 8816 à 8822, 8824 à 8835, 8901 à 8918, 8920 à 8935					3, 17, 18, 33, 35, 40, 42, 73, 74, Scolaires		

GX107	142	9201 à 9204, 9206 à 9249, 9270 à 9280, 9301 à 9333, 9401 à 9430, 9501 à 9520	8, 43, 46, 47, 49, 50, 52, 57, 58, 59, 60, 61, 66, 69, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 92
GX317	151	9550 à 9564, 9601 à 9669, 9901 à 9928, 0001 à 0006, 0008 à 0026, 0101 à 0114	1, 12, 13, 19, 24, 38, 56, 62, 63, 64, 65, 67, 70, 71, 72
GX317-GNV	100	0201 à 0210, 0301 à 0365, 0401 à 0425	10, 14, 15, 16, 21, 22, 25, 39, 41
25 articulés			
PR180-2 Ex-Clermont	2	6301, 6302	13, 65
O405GN2	23	9701 à 9720, 9950 à 9952	2, 13, 56, 62, 65, Scolaires
Total :	509 véhicules		

Le R312 Ecole RATP n°7502 a réintégré le réseau parisien en décembre 2003.

► Etats de parc partiels

Les états de parc partiels présentent l'intégralité des caractéristiques en notre possession sur tout ou partie d'un ou plusieurs types de matériels des réseaux concernés. Il peut s'agir uniquement de véhicules nouvellement arrivés, de mouvements intervenus sur une partie du parc... Les informations présentées ci-dessous sont donc parcellaires.

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

Minibus							
Oreos 22E (type U520ESP)				N° de série commençant par ZA94E5A21ATE			
N°	Immat.	Série	Mse. sce	N°	Immat.	Série	Mse. sce
580	1452 WN 80	15427	28/06/04	582	1426 WN 80	15425	28/06/04
581	1457 WN 80	15426	28/06/04	583	1428 WN 80	15423	28/06/04

PARIS > RATP (source Daniel CROSNIER)

Standards											
Renault Agora-S-2p			BV : VOITH 851.3			N° de série commençant par VF6PS09B4000					
N°	Série	Mse sce	N°	Série	Mse sce	N°	Série	Mse sce	N°	Série	Mse sce
2001*	10099	09/12/96	2030	10195	09/12/96	2059	10245	10/03/97	2088	10295	06/02/97
2002	10118	09/12/96	2031	10203	09/12/96	2060	10246	17/02/97	2089	10296	31/01/97
2003	10153	13/01/97	2032	10204	09/12/96	2061	10254	10/03/97	2090	10297	31/01/97
2004	10154	13/01/97	2033	10205	09/12/96	2062	10255	09/12/96	2091	10298	06/03/97
2005	10155	09/12/96	2034	10206	09/12/96	2063	10256	17/02/97	2092	10299	07/03/97
2006	10156	09/12/96	2035	10207	09/12/96	2064	10257	24/02/97	2093	10300	31/01/97
2007	10157	13/01/97	2036	10208	09/12/96	2065	10258	10/03/97	2094	10301	31/01/97
2008	10158	10/03/97	2037	10217	09/12/96	2066	10259	10/03/97	2095	10316	31/01/97
2009	10159	09/12/96	2038	10218	13/01/97	2067	10260	13/12/96	2096	10317	06/03/97
2010	10172	09/12/96	2039	10219	13/01/97	2068	10261	23/12/96	2097	10318	06/03/97
2011	10173	13/01/97	2040	10220	09/12/96	2069	10262	23/12/96	2098	10319	06/03/97
2012	10174	09/12/96	2041	10221	17/02/97	2070	10263	23/12/96	2099	10320	06/03/97
2013	10175	13/01/97	2042	10222	17/02/97	2071	10270	13/01/97	2100	10325	06/03/97
2014	10176	24/02/97	2043	10223	06/03/97	2072	10271	13/01/97	2101	10326	31/01/97
2015	10177	10/03/97	2044	10224	06/02/97	2073	10272	13/01/97	2102	10327	31/01/97
2016	10178	10/03/97	2045	10225	13/01/97	2074	10273	13/01/97	2103	10328	13/01/97
2017	10179	10/03/97	2046	10226	13/01/97	2075	10274	23/12/96	2104	10329	13/01/97
2018	10180	10/03/97	2047	10227	13/01/97	2076	10275	23/12/96	2105	10330	13/01/97
2019	10181	17/02/97	2048	10228	23/12/96	2077	10276	23/12/96	2106	10331	13/01/97
2020	10185	17/02/97	2049	10229	06/03/97	2078	10277	23/12/96	2107	10332	13/01/97
2021	10186	17/02/97	2050	10230	06/03/97	2079	10278	23/12/96	2108	10333	13/01/97
2022	10187	17/02/97	2051	10233	06/03/97	2080	10279	13/01/97	2109	10334	13/01/97
2023	10188	17/02/97	2052	10234	23/12/96	2081	10280	06/02/97	2110	10335	13/01/97
2024	10189	17/02/97	2053	10235	13/01/97	2082	10281	31/01/97	2111	10451	20/06/97
2025	10190	17/02/97	2054	10236	31/01/97	2083	10282	23/12/96	2112	10452	07/03/97
2026	10191	10/03/97	2055	10237	09/12/96	2084	10291	23/12/96	2113	10595	20/06/97
2027	10192	13/01/97	2056	10242	13/01/97	2085	10292	23/12/96	2114	10597	04/09/97
2028	10193	13/01/97	2057	10243	17/02/97	2086	10293	13/01/97	2115	10598	20/06/97
2029	10194	13/01/97	2058	10244	10/03/97	2087	10294	13/01/97			

* Le n°2001 a été transformé depuis en voiture-école.

RENNES > STUR (Réseau STAR) (sources Nicolas CHEMINOT et Jean-Pierre DUPONCHELLE)

Standards							
Agora-3p				N° de série commençant par VF6PS09B4000			
N°	Série	Mse sce	N°	Série	Mse sce	N°	Série
100	5785 YN 35	12137	107	2454 YZ 35	12812	107	2454 YZ 35
101	5782 YN 35	12163	108	2451 YZ 35	12813	108	2451 YZ 35
102	5770 YN 35	12164	109	2456 YZ 35	12814	109	2456 YZ 35
103	5784 YN 35	12165	110	2458 YZ 35	12815	110	2458 YZ 35

104	2448 YZ 35	12784	22/02/00	111	2442 YZ 35	12821	22/02/00
105	2449 YZ 35	12804	22/02/00	112	2460 YZ 35	12822	22/02/00
106	2445 YZ 35	12811	22/02/00	113	2462 YZ 35	12823	22/02/00
Agora-3p				N° de série commençant par VNEPS09B400			
114	4175 ZJ 35	200370	26/02/01	118	4197 ZJ 35	200385	26/02/01
115	4176 ZJ 35	200376	26/02/01	119	9481 ZP 35	200744	09/10/01
116	4179 ZJ 35	200377	26/02/01	120	9482 ZP 35	200745	09/10/01
117	4195 ZJ 35	200384	26/02/01				
Agora-E3-3p				N° de série commençant par VNEPS09D100			
121	715 AGW 35	000850	29/07/04	123	717 AGW 35	000853	29/07/04
122	710 AGW 35	000851	29/07/04	124	713 AGW 35	000855	29/07/04
A300-3p				N° de série commençant par YE230000N65M			
200	9798 YC 35	24468	01/10/97	205	9809 YC 35	24473	01/10/97
201	9805 YC 35	24469	01/10/97	206	9812 YC 35	24474	01/10/97
202	9803 YC 35	24470	01/10/97	207	9818 YC 35	24475	01/10/97
203	9806 YC 35	24471	01/10/97	208	9815 YC 35	24476	01/10/97
204	9813 YC 35	24472	01/10/97	209	9817 YC 35	24477	01/10/97
Articulés							
Agora-L-4p				N° de série commençant par VF6PU07A100			
300	2472 YZ 35	000346	22/02/00	305	2467 YZ 35	000352	22/02/00
301	2479 YZ 35	000348	22/02/00	306	2464 YZ 35	000353	22/02/00
302	2477 YZ 35	000349	22/02/00	307	2470 YZ 35	000354	22/02/00
303	2476 YZ 35	000350	22/02/00	308	2468 YZ 35	000355	22/02/00
304	2474 YZ 35	000351	22/02/00	309	2465 YZ 35	000356	22/02/00
Agora-L-4p				N° de série commençant par VNEPU07A100			
310	2387 ZJ 35	200234	20/02/01	313	2386 ZJ 35	200249	20/02/01
311	2391 ZJ 35	200246	20/02/01	314	2377 ZJ 35	200253	20/02/01
312	2389 ZJ 35	200248	20/02/01	315	2382 ZJ 35	200254	20/02/01
Agora-L-E3-3p				N° de série commençant par VNEPU09D1000			
316	720 AGW 35	00349	29/07/04	321	356 AGW 35	00359	29/07/04
317	365 AGW 35	00355	29/07/04	322	725 AGW 35	00360	29/07/04
318	724 AGW 35	00356	29/07/04	323	353 AGW 35	00361	29/07/04
319	361 AGW 35	00357	29/07/04	324	350 AGW 35	00362	29/07/04
320	358 AGW 35	00358	29/07/04	325	718 AGW 35	00363	29/07/04
AG300-4p				N° de série commençant par YE231800N34M			
500	4355 WZ 35	24719	27/12/93	506	1934 XJ 35	24742	22/03/95
501	7005 WZ 35	24720	11/01/94	507	1935 XJ 35	24743	22/03/95
502	7003 WZ 35	24721	11/01/94	508	1932 XJ 35	24744	22/03/95
503	6718 XA 35	24722	09/03/94	509	1929 XJ 35	24745	22/03/95
504	6720 XA 35	24723	09/03/94	510	4486 XJ 35	24746	03/04/95
505	6712 XA 35	24724	09/03/94	511	4485 XJ 35	24747	03/04/95
AG300-4p				N° de série commençant par YE231800N56M			
512	6335 XM 35	26927	19/09/95	532	1597 XT 35	26985	21/06/96
513	6336 XM 35	26928	19/09/95	533	1593 XT 35	26986	21/06/96
514	6337 XM 35	26929	19/09/95	534	1602 XT 35	26987	21/06/96
515	6340 XM 35	26930	19/09/95	535	1599 XT 35	26988	21/06/96
516	6339 XM 35	26931	19/09/95	536	1596 XT 35	26989	21/06/96
517	1360 XN 35	26932	16/10/95	537	4316 XT 35	26990	04/07/96
518	1356 XN 35	26933	16/10/95	538	4315 XT 35	26991	04/07/96
519	1346 XN 35	26934	16/10/95	539	4313 XT 35	269902	04/07/96
520	1344 XN 35	26935	16/10/95	540	4310 XT 35	26993	04/07/96
521	1369 XN 35	26936	16/10/95	541	4308 XT 35	26994	04/07/96
522	950 XP 35	26937	28/11/95	542	8465 XT 35	26995	25/07/96
523	952 XP 35	26938	28/11/95	543	8466 XT 35	26996	25/07/96
524	944 XP 35	26939	28/11/95	544	8462 XT 35	26997	25/07/96
525	946 XP 35	26940	28/11/95	545	8461 XT 35	26998	25/07/96
526	949 XP 35	26941	28/11/95	546	8460 XT 35	26999	25/07/96
527	4790 XP 35	26942	20/12/95	547	6641 XV 35	27000	09/09/96
528	4789 XP 35	26943	20/12/95	548	6644 XV 35	28601	09/09/96
529	4788 XP 35	26944	20/12/95	549	6636 XV 35	28602	09/09/96
530	4787 XP 35	26945	20/12/95	550	6638 XV 35	28603	09/09/96
531	4786 XP 35	26946	20/12/95	551	6645 XV 35	28604	09/09/96
AG300-4p				N° de série commençant par YE231800N61M			
552	7381 YC 35	28660	19/09/97	557	9797 YC 35	28665	01/10/97
553	7377 YC 35	28661	19/09/97	558	9800 YC 35	28666	01/10/97
554	7383 YC 35	28662	19/09/97	559	9794 YC 35	29509	01/10/97
555	7384 YC 35	28663	19/09/97	560	9796 YC 35	29510	01/10/97
556	7387 YC 35	28664	19/09/97	561	9799 YC 35	29511	01/10/97

Rubrique coordonnée par Raymond STREIT



Chez Lion Toys

Lion Toys présente deux superbes modèles de bus urbain : un mégabus à trois caisses et une version articulée (2 caisses), sous le nom du Phileas. Ces miniatures sont très fidèles à la réalité.

Ces nouveaux véhicules vont être mis en service prochainement à Eindhoven entre la gare et l'aéroport.

Informations

Vous aurez sans doute remarqué l'absence de la rubrique « Collectionneurs » dans notre dernière édition.

Cette absence a été provoquée par des questions de mise page, qui nous ont conduit à devoir effectuer le choix, toujours douloureux, de différer une rubrique... et ce, afin de pouvoir tenir les 64 pages !

Nous présentons de ce fait toutes nos excuses à nos lecteurs, ainsi qu'à Raymond STREIT qui assume la charge de cette rubrique, pour cette suppression inopinée.

Les tickets de transport urbain

Il est dit que les personnes qui collectionnent les « Tickets de transports » sont des Esitériophiles ; mais, évidemment vous le saviez, cette dénomination vient du grec moderne : eisitérion , qui signifie : « billet de passage ».

Dans cette rubrique, nous vous informerons des découvertes de nouveaux tickets émis par les réseaux, petits et grands . Avec votre participation nous renforcerons l'attrait de collectionner ces petits documents qui sont souvent une page d'histoire des entreprises de transport de personnes. Dans la mesure de vos possibilités si vous découvrez un ticket nouveau ou événementiel , ayez la gentillesse de nous en avertir en nous adressant une photocopie, un scan du ticket, ou le ticket directement (nous vous rembourserons le port).



- Le ticket vedette de ce début 2004 revient à la STRAN (St-Nazaire) avec un ticket événementiel pour

le lancement du bateau : Queen Mary II . Pour votre information il n'y a plus de tickets à la STRAN .



- LILLE 2004 – Capitale Européenne de la Culture – « Pass Journée Lille 2004 » toujours en vente chez Transpole à Lille (à 6 € , c'est un peu cher). Transpole modifie ses tickets au mois de Septembre en allégeant le graphisme et les couleurs.



- TAN (Nantes) a changé sur l'ensemble des tickets le graphisme TAN .

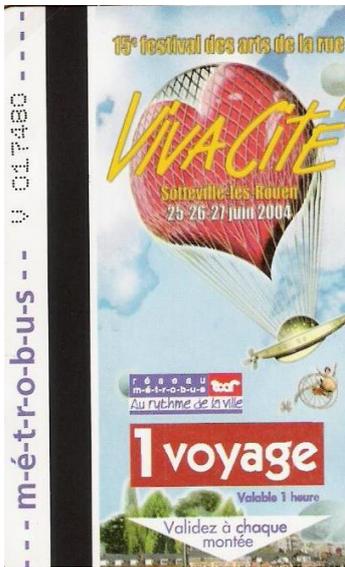


- RATP – a mis en vente du 1er au 15 Mai un ticket événementiel « Bienvenue en Europe » à la station de métro Europe. Au recto c'est le ticket T en bleu europe et le verso est représenté ci-joint. Nous trouvons trois types différents : Détail , Carnet , Carnet tarif réduit.



- **TISSEO** (Toulouse) - un nouveau graphisme et des couleurs tendres ont fait leur apparition. Actuellement nous connaissons le Gris et l'Orange.

- **FETE de la Musique** - 21 Juin - plusieurs réseaux urbains émettent un forfait qui donne lieu à un « Pass' Musique » à Lille ; à un thermique de la RATP et SNCF/RATP ainsi qu'une carte magnétique repiquée à Montpellier . Si vous connaissez d'autres réseaux faites nous le savoir .



- **TCAR** (Rouen) -« VIVA CITE » 15ème Festival des Arts de la Rue les 25/26/27 Juin 2004 - belle carte magnétique avec le dessin d'une montgolfière en forme de cœur .



- « **PARIS-VERSAILLES** » la course à pieds fait l'objet d'un ticket événementiel avec un graphisme plein d'humour.

Ce titre de transport est réservé aux coureurs. Cette année il n'y aura pas de tickets car la course a été supprimée. Les Esitériophiles qui seraient intéressés par ce ticket m'adressent une enveloppe timbrée et peut-être un ticket d'un réseau de votre région.

Autres collections

Les pinces à cravate, les pin's, peut-être démodés en ce moment mais toujours recherchés, les cravates,... le tout se

rapportant aux bus et cars bien entendu, sans oublier les tickets de bus.

Si vous avez d'autres idées de collections faites-le savoir !

(rédaction : Jean-Claude DEBERGUE)



► A noter...

Nous recherchons un coordinateur de rubrique « Fiche Technique »

Depuis plusieurs mois déjà, le poste de coordination de la rubrique « Fiche Technique » est vacant. De ce fait, seuls quelques articles, bien souvent perfectibles car proposés par des membres déjà très occupés de l'équipe éditoriale, ont pu être publiés.

Actuellement, aucun projet d'article n'existe, alors que de nombreux thèmes pourraient être abordés. Encore faudrait-il que quelqu'un puisse y réfléchir...

Les matériels, roulants ou embarqués, vous intéressent ? Vous collectionnez les fiches techniques des constructeurs, ou vous êtes incollable sur tel ou tel type d'autobus ou de tramway ? Si vous avez un peu de temps à accorder à « Réseaux Urbains », et si la rédaction de chroniques vous tente, nous vous invitons à nous contacter :

- par courrier : M. Patrick KIRSTETTER – 6 rue Paul Belmondo – 93160 NOISY LE GRAND

- par courriel : infos-ru@club-internet.fr

N'oublions pas que seul l'investissement des membres de l'association permet l'édition de ce magazine. Son contenu ne dépend que de vous...

Photos numériques : quelques règles !

Pour illustrer nos états de parc ou les autres articles, n'hésitez pas à nous envoyer par mail (à infos-ru@club-internet.fr) des photos numérisées.

Pour nous aider à classer ces clichés, et ainsi pouvoir les retrouver aisément, le nom de fichier doit revêtir la forme suivante :

Vos initiales – mois année – matériel – ville - brève description .extension

Par exemple, une photo d'Yves LE CHANU, prise le 4 avril 2004, avec un R312 devant l'hôtel de Ville de Vannes, en format jpeg, s'intitulera : **ylc042004R312VannesHDV.jpg**

Nous vous en remercions par avance !



Important

L'ÉQUIPE DE FPTU



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

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

Conseil d'administration

Président	Trésorier	Secrétaire	Autres membres
Jean-Michel BOUTILLET 4/15 square Pierre et Marie Curie 78120 RAMBOUILLET ☎ 01 34 83 98 12 fptu@free.fr	Christophe DECAUX 29, rue des Terres au Curé 75013 PARIS fptu@free.fr	Poste vacant	François ARNAUD Arnaud BOUSEZ Nicolas CAPON Olivier DELESTRADE Franck DELVAL Claude DRUON Thierry GAREL Patrick KIRSTETTER Yves LE CHANU Jean-Pierre ZIMMERMANN

Photothèque et Fonds Documentaire

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

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

Infos FPTU

Un hors-série sur les réseaux franciliens



Un nouveau hors-série est en cours de préparation ! Avant paraître début décembre, celui-ci regroupera neuf présentations de transporteurs opérant au sein de la région Ile de France.

Il s'agira en fait d'une actualisation et d'une remise à niveau de 7 des présentations que nous avons déjà publiées, sur les réseaux STRAV, STIVO, SETRA, TRA, Marne et Morin, Cars Lacroix et Autocars Garrel et Navarre. Nouvelles photos (anciennes et actuelles), textes remaniés et complétés... bref, une véritable étude au contenu enrichi et renouvelé vous sera proposée.

Ces 7 articles seront complétés par deux autres, inédits : l'un sur les CIF (Courriers d'Ile de France), et l'autre sur les Transports Daniel Meyer. L'un de ces deux articles ne sera publié que dans ce hors-série.

Un article de présentation de la situation francilienne des réseaux ouvrira cette édition exceptionnelle de 88 pages, qui bénéficiera d'une maquette « relookée » et d'une présentation soignée.

Nous prévoyons à l'heure actuelle d'éditer ce hors-série **entièrement en couleurs**. Suivant le nombre d'exemplaires commandés, son prix devrait s'établir entre 27 et 35 €.

Les personnes intéressées par cet ouvrage sont invitées à effectuer une pré-réservation, en indiquant le nombre de numéros souscrits, avant le 10 novembre 2004, auprès de Benjamin WEYER :

- soit par courriel, à l'adresse suivante : benjaminweyer@yahoo.fr
- soit par courrier, en joignant une enveloppe timbrée à vos nom et adresse (pour pouvoir vous expédier le bon de commande définitif), à l'adresse postale suivante :

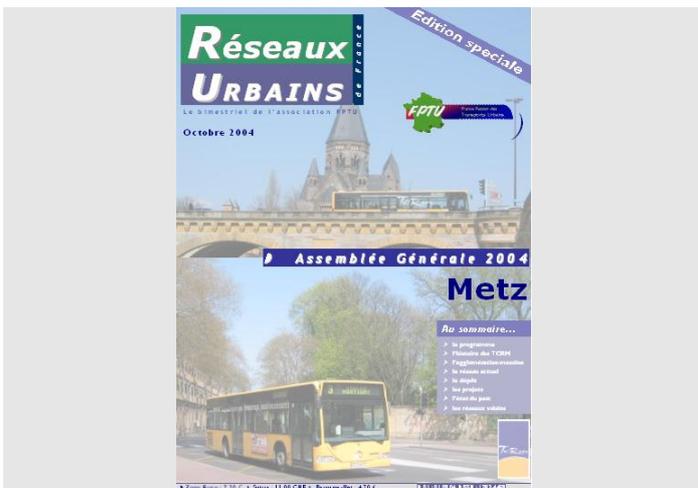
Benjamin WEYER – 1, rue de la Tournelle – 94440
VILLECRESNES

Cette pré-réservation nous permettra d'évaluer la demande, et d'effectuer un tirage au plus près des besoins, ce qui déterminera *in fine* le prix de l'ouvrage.

Seuls quelques exemplaires supplémentaires seront imprimés, aussi si ce hors-série vous intéresse, nous vous invitons à effectuer votre pré-réservation dès à présent ! Vous serez ainsi assurés de pouvoir le recevoir.

Le bon de commande définitif sera adressé par courrier ou courriel fin novembre aux personnes ayant effectué une pré-réservation.

Un numéro spécial pour notre Assemblée Générale à Metz



A l'occasion de notre Assemblée Générale 2004 qui se déroulera à Metz du 22 au 24 octobre 2004, un numéro spécial de **Réseaux Urbains** a été édité.

Celui-ci présente de façon complète, sur une vingtaine de pages, les transports en commun messins : histoire, situation actuelle, parc...

Ce numéro a été distribué à tous les participants à l'Assemblée Générale, son coût ayant été intégré dans les frais de participation.

Pour tous nos adhérents qui n'ont pu se déplacer jusqu'à Metz, quelques exemplaires supplémentaires ont été prévus ! Si cette édition spéciale vous intéresse, nous vous invitons à adresser un chèque de 8,65 € (*frais de port inclus de 1,45 €*) à :

Yves LE CHANU – 24, route de Borny – 57070 METZ

Attention ! Cette offre est valable dans la limite des stocks disponibles...

Bienvenue à nos nouveaux adhérents !

Ces dernières semaines, notamment à la faveur du Salon des Transports et de la Mobilité qui s'est tenu à Paris au mois de juin, les effectifs de notre association ont enregistré une croissance assez significative.

Nous souhaitons donc la bienvenue à tous nos nouveaux adhérents, et nous en profitons pour leur rappeler les quelques « règles » de fonctionnement de notre magazine.

Quelques rappels...

Réseaux Urbains n'est que le fruit du travail de compilation et de mise en forme des informations que vous nous transmettez. L'équipe éditoriale, totalement bénévole, a besoin de l'aide de tous. L'élaboration d'un magazine est un travail long et fastidieux, mais vous pouvez nous faciliter la tâche en suivant nos indications.

Si vous nous envoyez vos informations par courrier, nous vous encourageons à :

- nous envoyer vos informations sous forme de synthèses déjà rédigées (même à la main...),
- rédiger, si vous disposez d'un Ordinateur, cette synthèse sous format Word 97 ou 2000, en Police Verdana, taille 9, paragraphes justifiés, titres en gras, sans autre mise en forme particulière (qui compliquerait le travail d'intégration de votre contribution à la maquette).
- joindre des illustrations (photos, plans,...) qui permettront d'agrémenter le magazine. N'oubliez pas de joindre une enveloppe timbrée à vos nom et adresse si vous souhaitez que ces documents iconographiques vous soient retournés.

Si vous nous envoyez vos informations par e-mail, nous vous demandons là aussi de privilégier la rédaction sous format Word, en joignant votre fichier à votre message. Si vous souhaitez également joindre des photos, veillez à ce que leur résolution soit de 96 dpi (minimum), ou de 300 dpi pour une parution en pages couleurs.

Enfin, essayez dans la mesure du possible de grouper vos envois, afin de faciliter le traitement.

Séries de Cartes Postales FPTU

Deux séries de cartes postales sont toujours disponibles :

- **Série 1** : les bus standards Renault/Irisbus dans le grand Est. Cette première série représente un SC 10 U de Strasbourg, un PR 100 MI de Metz, un R 312 de Troyes et d'un Agora S de Strasbourg.
- **Série 2** : les bus standards Evobus dans le grand Est. Cette seconde série représente un S 130 S de Bar le Duc, un S 215 SL de Verdun, un O 405 N de Châlons en Champagne, et un Citaro Solo de Metz.

Série 1 – Les standards Renault du grand Est



Série 2 – Les standards Evobus du grand Est



Pour votre commande écrire à Claude DRUON - 21 rue des Marronniers - 10500 Précy-St-Martin, en accompagnant votre courrier d'un **chèque libellé à l'ordre de FPTU**.

Tarifs Cartes FPTU	Prix sans port	Prix port inclus*
Cartes postales à l'unité	0,6 €	Impossible
Une série complète	2 €	2,65 €
Deux séries complètes	4 €	4,65 €
Trois séries complètes	6 €	6,85 €
Quatre séries complètes	8 €	8,85 €

Tarifs des anciens numéros de Réseaux Urbains		
Prix par exemplaire sans port		
Numéros épuisés (photocopies noir et blanc)		
	6,00 €	
Numéros disponibles jusqu'au n°54	1 à 2 exemplaires	7,20 €
	3 à 5 exemplaires	5,00 €
	6 exemplaires et plus	4,50 €
A partir du n°54	Tarif unique	7,20 €
Frais de port RU par exemplaire commandé*		1,45 €

* tarif postal lent.

► **Fête du car à Vanosc**



Un des Isobloc exposés
© Bernard PAPOUZOPOULOS

Pour la 3^e édition de la Fête du Car, tout Vanosc s'est mobilisé le 4 juillet dernier. Ce petit village de l'Ardèche, situé à quelques kilomètres d'Annonay honore depuis quelques années un enfant du pays : Joseph Besset. Un

musée lui est consacré et retrace sa vie, du charronnage à la carrosserie d'autocars.

Cet espace agréable est bien documenté. En entrant, le visiteur peut contempler l'activité du charron avec la reconstitution d'une forge. De nombreux outils complètent cette présentation. Ensuite, le visiteur prend connaissance de l'activité « carrosserie » de Joseph Besset. Dans un premier temps, celui-ci habilla les châssis de grands constructeurs automobiles comme Delage, Delahaye, Citroën... Après un voyage en 1937 aux Etats Unis, Besset se tourne vers les autocars et commence alors en 1938 l'épopée Isobloc, et notre visite du musée continue dans le monde de la carrosserie d'autocar.



Un SC5 de l'association Rétro-Bus Lyonnais
© Bernard PAPOUZOPOULOS

Tout le village était en fête le dimanche 4 juillet. Sur la place de l'église, les animations musicales se succédaient avec pour cadre l'exposition d'un Isobloc, d'un Citroën et d'un car Evadys d'Irisbus. Des expositions d'attelages à chevaux et de voitures anciennes complétaient les animations du village. De nombreuses personnes profitaient de l'occasion pour visiter le musée où est préservé un Isobloc des Cars Chazot de St Etienne. Outre les expositions consacrées à J. Besset de nombreuses vitrines présentent une multitude de modèles réduits anciens et récents à toutes échelles et de différents pays.

A proximité de la salle des fêtes, tout le monde pouvait admirer les autocars anciens qui étaient venus en calvacade depuis Annonay le matin. Saviem, Citroën, Isobloc... passionnaient grands et petits. Nombreux sont ceux qui s'essayaient au volant d'un Arès sur un petit parcours en terre et en herbe. Des véhicules modernes faisaient partie des modèles exposés avec notamment un Agora Line. Une fête réussie, avec une foule de visiteurs venus de loin, notamment parmi les passionnés.

► **Autres Associations**

AMTUIR

La situation concernant l'implantation du futur musée est toujours aussi compliquée. Les terrains convoités à Nanterre appartenant encore à RFF, ces derniers suspendent leur décision de les céder à la municipalité à celle du Comité Olympique pour les Jeux de 2012. En effet, dans le cas où Paris serait retenue, la SNCF devrait se

défaire de ses installations des Batignolles, le terrain devant être équipé pour ces Jeux et la SNCF risquerait d'avoir besoin des terrains de Nanterre-La Folie excluant de ce fait le musée. Si les relations semblent actuellement s'améliorer avec les élus de Colombes, la surface qui y est offerte est cependant passée de 15.000 m² à 8.000 m² interdisant l'accueil de la totalité de la collection et nécessitant la recherche d'une réserve annexe. A suivre donc...

ASPTUIT

La dynamique association animée entre autre par nos amis de FPTU, Jérôme Bonato et Michaël Dietrich, a entamé la restauration du SC10PF récupéré au réseau d'Orléans et ex-Toulouse n°7903. C'est l'entreprise de carrosserie Serignac qu'ils ont choisie afin de les aider dans leur projet.

TCA

Activités intenses

Le « Festival du livre », qui se tient chaque année, fut l'occasion pour les TCA d'être invités à partager avec la mission tramway de la ville de Nice, un stand afin de présenter au public leur association à l'aide d'affiches, photos mais aussi de superbes maquettes des trams d'antan. Le SC10 n°205 était bien sûr de la fête, garé devant l'exposition, place Masséna. Les TCA sont d'ores et déjà invités lors de la Foire internationale de Nice en mars 2005 où sera exposée la maquette du futur tram.

Par ailleurs, l'association niçoise propose son fameux SC10 n°205 pour transporter des mariés et leurs invités sur les lieux de fête. Le 19 juin fut donc la première noce pour le fameux véhicule, entre La Trinité et le monastère de Cimiez.

Il n'est pas inutile de rappeler que les TCA possèdent un musée de véhicules routiers et ferrés situé à Breil-sur-Roya dans le haut-pays niçois, musée alignant une collection de 30 véhicules soit 2 tramways, 3 trolleybus, 6 autocars, 18 autobus et un camion de service, la majeure partie ayant fonctionné dans la région.

Petites Annonces

« NICE au fil du TRAM »

Dans *RU55*, nous vous avons recommandé la lecture de l'ouvrage de José Banaudo sur les transports niçois. Nous rappelons que cet ouvrage peut être commandé en envoyant votre chèque de 39 € aux Editions du Cabri, quartier Giandola - 06540 Breil-sur-Roya, ou par simple appel téléphonique au 04.93.04.92.23, ou encore par Internet à l'adresse www.cabri.fr.

Sports d'hiver

Rassurez-vous, FPTU ne s'est pas transformée en agence de voyages et il ne s'agit pas d'une proposition de vacances à la montagne... mais bel et bien d'une nouvelle recherche menée par l'équipe éditoriale !

Nous recherchons en effet tous renseignements (exploitation, matériels, plans ou photos) afin de compléter

un article de Didier Frugier sur la présentation des réseaux de stations d'hiver des Alpes, en particulier Chamonix, les Gets, Morzine, La Chapelle d'Abondance, Châtel, etc...

Envoyez vos documents à Patrick KIRSTETTER qui s'engage à vous les restituer.

Patrick KIRSTETTER, 6 rue Paul Belmondo, 93160 Noisy-le-Grand. infos-ru@club-internet.fr

Laon

Je suis à la recherche d'informations concernant l'ancien tramway de la ville de Saint-Quentin (02) qui était encore en exploitation en 1958.

Ecrire à Franck DELVAL, 113 avenue F. Mitterrand, 02000 LAON. - delval@hotmail.com

Réunion du Conseil d'Administration

Le samedi 18 septembre s'est tenue à Paris, en l'Université de Paris-1 Panthéon Sorbonne, une réunion élargie du Conseil d'Administration de FPTU. Y assistaient l'ensemble des membres du Conseil disponibles, ainsi que certains responsables d'activités.

Durant près de 6 heures de débats, l'ensemble de l'actualité de l'association a été passée au crible. Une attention toute particulière a été portée à « l'affaire Amiens », au sujet de laquelle certains éléments vous avaient été communiqués dans notre dernière édition. A l'appui de nouveaux faits et à l'écoute de Sylvain MAITREHENRY nous essayons de faire toute la lumière sur ces événements assez complexes, et un communiqué complet sera publié dans notre prochain numéro.

Un point sur les effectifs et la trésorerie ont été réalisés, ainsi qu'un bilan de l'activité de l'association au cours des six derniers mois. Les différentes perspectives ont été évoquées : projets de publications, de voyages et visites, sans oublier une présentation des préparatifs de l'Assemblée Générale organisée à Metz.

En termes de fonctionnement interne, il a été pris acte de la démission de Jean-Pierre ZIMMERMANN de son poste de Secrétaire de FPTU, celui-ci souhaitant se consacrer à des activités humanitaires. Aucun remplaçant ne s'est pour l'heure manifesté. Il est vital pour l'association de trouver une solution rapide à son remplacement.

Par ailleurs, Jean-Michel BOUTILLEZ a fait part de son souhait de passer la main en 2005, après 8 années d'intense activité au poste de Président.

La gestion du fonds documentaire, dont Olivier DELESTRADE a souhaité être déchargé, ne pourra trouver une solution durable qu'à travers un partenariat avec d'autres associations. François ARNAUD s'est proposé pour mener une mission à ce sujet, en liaison avec toutes les parties prenantes. Claude DRUON abritera à titre provisoire le fonds actuellement constitué.

Enfin, le fonctionnement de « Réseaux Urbains » devra être revu en 2005 pour pouvoir s'inscrire dans la durée, et s'harmoniser au mieux avec les autres activités de FPTU.

Rubrique coordonnée par Nicolas CAPON



Le site du jeu BUS MANAGER

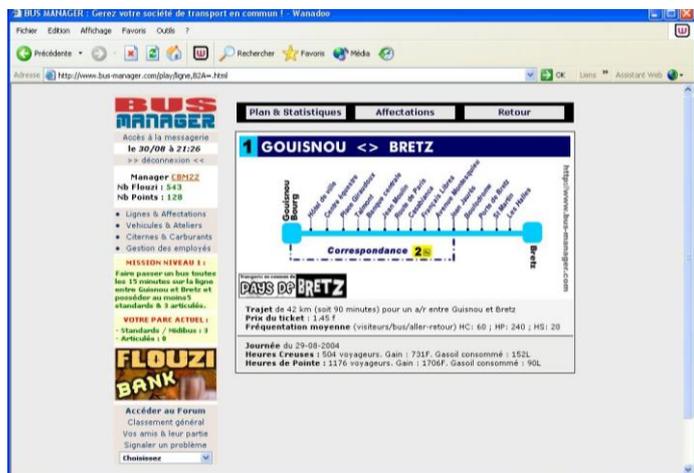
(commentaires : Yves LE CHANU)

Depuis quelques mois, dans le milieu des passionnés de bus francophones, un jeu fait fureur sur Internet. Ce jeu en ligne se nomme *Bus Manager* (<http://www.bus-manager.com>). Imaginez en « tamagoshi » un réseau de bus pour qui vous devez acheter des bus, du carburant, payer des impôts, recruter du personnel, affecter des bus en ligne,...

A la une ...

internet

Bus Manager



Ce jeu programmé par un jeune passionné de Brest, Pierre-Yves LEGENDRE, est plus qu'un passe-temps, il est un lieu de rencontres et de divertissement pour la communauté des amoureux des bus... Un forum permet d'ailleurs d'échanger entre joueurs.

Ce jeu est actuellement organisé en trois niveaux de difficulté. On débute par le niveau 1 où deux PR 100 MI sont offerts pour ouvrir l'exploitation sur 2 lignes du réseau de Bretz. Il faut alors recruter le personnel, acheter des bus, affecter ces bus en lignes pour obtenir des Flouzi (monnaie locale) en lien avec la fréquentation. Avec l'aide en ligne et le forum vous pouvez évoluer tranquillement...

C'est un jeu qui impose une visite quotidienne pour consulter les résultats de fréquentation et les points gagnés (comptant pour passer au niveau supérieur), pour acheter éventuellement du gazole (s'il n'y a pas grève des livreurs) et pour réaliser les opérations courantes d'exploitation ou

de maintenance. Il y a, en cas d'absence, le bureau de l'adjoint qui assure l'exploitation, moyennant Flouzi...

Alors, il fallait y penser, adoptez un réseau chez vous !

Nouveautés

Voici les derniers sites Internet mis en ligne dont nous avons eu connaissance ces dernières semaines. Nous re-précisons l'adresse Internet du site de Poitiers car celle communiquée dans le RU 55 était erronée.

Bon surf.

E - P - T - Nouveautés



- Épinal <http://www.imaginelebus.com/>
- Poitiers <http://www.vitalis-poitiers.fr/>
- Pompey <http://www.cc-bassinpompey.fr/service/transport/>
- TAE <http://www.tae-keolis.com/>
- Thionville <http://www.trans-fensch.fr/>



Lorient, le GX317 n° 289 au terminus Carnel
© Christophe DECAUX, été 2004



Arras, le GX317 n° 316 place de la gare avec la nouvelle livrée Artis
© David LE PAUTREMAT, 16 septembre 2004



L'Irisbus Agora-L n° 449 du réseau STAP de Pau au terminus Hôpital (ligne 3)
© Frédéric BENOIST



Un GX187 des CSO à Saint-Germain en Laye
© Pierre COLIN, mars 2004



Le PR100-2 n° 112 du réseau de Rodez au dépôt
© Jérôme BONATO, mai 2004



Saint-Malo, à l'arrêt Saint-Vincent, deux GX317 de SAINT MALO BUS

© Pierre COLIN, août 2004



Le SC10U-PF 244 D n° 205 magnifiquement restauré par les TCA, à Nice

© Frédéric GIANA



France Passion des
Transports Urbains