

Réseaux URBAINS

de France

Le bimestriel de l'association FPTU

Mai/Juin 2005

n° 62

LIGNE DIRECTE

L'actualité générale des transports

COLLECTIONNEURS

Nouveautés en miniatures

AILLEURS

Un coup d'œil chez nos voisins



France Passion des
Transports Urbains



CARTE D'IDENTITE

Ajaccio : le réseau TCA

Le S 315NF en France



PARCS

Le tramway nantais a 20 ans



60 JOURS À...

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

DL : 11.11.14 ▶ ISSN : 1283-4459



Ajaccio : le PR112 n°9975 sur la ligne 3, place Général de Gaulle
© Frédéric GIANA, 25 juin 1999



Nantes : la rame n°318 sur la ligne 1 au Tertre, le 30 janvier 2005
© Dominique GUIBERT



Versailles : l'Agora-L E3 n°271 arbore une découpe spéciale JO 2012
© Pierre-Marie VAINÉAU, mai 2005

► Réseaux URBAINS de France

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

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

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

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

❗ Qu'est ce que FPTU ?

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

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

📄 Cotisation et Abonnement

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

Tarifs 2005 - 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
214 résidence Pasteur
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

Ajaccio : un GX317 en nouvelle livrée, à la Chapelle-des-Grecs

© Jean CAPOLINI, juillet 2003

Le S315NF n° 159 des Cars Hourtoule affecté au réseau SQYBUS

© Pierre-Marie VAINÉAU, mai 2005, ZA Trappes - Elancourt

Nantes : la rame n° 314 vers Trocardière au croisement Commerce

© David LE PAUTREMAT, mai 2005

4 Editorial
Par Nicolas CAPON

5 Ligne directe
Les faits marquants de l'actualité générale

6 Dossier
Retrouvez cette rubrique dans une de nos prochaines éditions

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

8 Carte d'identité
Le réseau TCA d'Ajaccio

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

10 60 jours à...
L'actualité des réseaux français

12 Ailleurs...
L'actualité des réseaux étrangers

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

14 Fiche technique
Retrouvez cette rubrique dans une de nos prochaines éditions

15 Parcs

16 Collectionneurs
L'actualité des modèles réduits

17 Pôle d'échanges
Toute l'information associative

18 Internet
Retrouvez cette rubrique dans une de nos prochaines éditions

► L'équipe éditoriale de Réseaux URBAINS

► Edition et réalisation

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

► Coordinateurs de rubriques

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

► Contacter Réseaux URBAINS

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

M. Patrick KIRSTETTER

6, rue Paul Belmondo

93160 NOISY LE GRAND

e-mail :

infos-ru@club-internet.fr

► Internet

Webmestre : Dominique GUIBERT

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

<http://fptu.free.fr>

Vous y trouverez :

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

► 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° 63	Juillet - Août 2005
Bouclage	30 juin 2005
Parution	20 août 2005
N° 64	Septembre - Octobre 2005
Bouclage	5 septembre 2005
Parution	20 octobre 2005

Par Nicolas CAPON

Ce nouveau numéro de **Réseaux URBAINS de France** vous propose, encore une fois, de parcourir la France et d'observer la variété des réseaux qui la compose.

Tout d'abord, direction la Corse afin de partir à la découverte du réseau d'Ajaccio. Puis, comme à l'accoutumée, nous présenterons l'essentiel des informations de l'ensemble des réseaux des autres régions françaises. Enfin, un tour d'horizon des réseaux européens achèvera cette belle promenade !

Comme vous avez pu le constater, le magazine a évolué. Nous avons diminué la pagination des numéros, ceci afin de nous recentrer sur nos rubriques d'actualité, qui constituent le cœur de notre revue.

Vos articles de fond (« un réseau à la loupe », « un réseau, des dépôts »,...) restent bien entendu les bienvenus. Dorénavant, lorsque vous avez un projet, contactez Patrick KIRSTETTER ou moi-même, par courrier ou par l'adresse électronique infos-ru@club-internet.fr.

Certains retards ont par ailleurs eu lieu dans la livraison des derniers numéros. Nous tenons à nous en excuser mais l'élaboration de **Réseaux URBAINS de France** ne constitue pas notre seule activité, loin s'en faut. Nous ne restons que des bénévoles, même si la qualité de notre magazine pourrait parfois laisser à penser le contraire !

Bonne lecture de ce RU 62.



► Hommage

Je souhaite rendre un dernier hommage à Laurent BRUNEL, Administrateur de l'AMITRAM, disparu bien trop tôt en ce printemps 2005... Laurent BRUNEL avait mon âge, il était un ami passionné, fidèle au tram, un grand lillois qui m'avait fait découvrir, encore étudiant, de superbes archives lilloises, le musée des transports de Bruxelles...

Nous lui dédions ce numéro de Réseaux Urbains.

Jean-Michel BOUTILLET

Président de FPTU



Le Citelis présenté à la Presse, à Suresnes (Pré Catelan)

© Nicolas CAPON, 30 mars 2005

Les faits marquants de l'actualité générale

Par Patrick KIRSTETTER

► Industrie

CITELIS

La nouvelle version de l'Agora ne conserve pas son nom de projet « Chorus » : elle s'appelle finalement **Citelis**. En compagnie des Cristalis, Citadis, Europolis, les lapsus risquent de devenir légion !

L'aspect extérieur du nouveau venu est assez similaire à l'Agora ; le seul changement notable réside dans le grand pare-brise englobant dorénavant la girouette. De leur côté, les phares sont rassemblés dans une coque proéminente en amande dont l'esthétique est discutable, mais tout n'est qu'affaire de goût !

Pour son constructeur, ce nouveau modèle devrait favoriser la maîtrise des coûts d'exploitation : une consommation de gazole en baisse de 5%, des frais de réparation réduits, des aménagements modulaires pour s'adapter aux souhaits des réseaux.

Le Citelis se déclinera en standard, articulé, en propulsion GNV, mais aussi ...en trolleybus, ce qui est une fort bonne nouvelle.

HEULIEZ

Le 2267^e et dernier GX317 produit par le constructeur de Rorthais a été livré au réseau départemental TRA de Seine-St Denis. Cet événement a été marqué, le 29 avril dernier, par une cérémonie au siège TRA de Villepinte (lire nos infos franciliennes).

Tramways ALSTOM

Tram-Train

Alstom devra livrer au réseau allemand de Kassel, 28 tram-trains suivant deux versions : 18 rames bi-courants (600V urbain et 15 kV régional), et 10 rames diesels hybrides aptes à circuler sous le 600V urbain et en mode diesel sur des lignes non électrifiées. Les 28 rames bi-directionnelles présenteront une longueur de 36,72 m avec possibilité d'exploitation en unité multiple.

Les éléments hybrides seront équipés de deux réservoirs de 300 litres à chaque extrémité (soit 2 x 600 l) permettant une autonomie d'environ 900 km, de deux moteurs diesel de 375 kW aux normes Euro-3, ainsi que d'un générateur.

Nous avons déjà relaté dans cette même rubrique (**RU58**) la mise en service sur le réseau allemand de Nordhausen de 3 rames Bombardier Combino hybrides, électrique et diesel.

Livraisons Citadis

Alors que Mulhouse, Valenciennes et Grenoble ont reçu leurs premiers Citadis depuis le début 2005, d'autres villes attendent leurs premières rames ! Le planning des prochaines livraisons est actuellement fixé comme suit :

- Strasbourg début juin 2005 ;
- Paris Maréchaux début septembre 2005 ;
- Nice en février 2006 ;
- Montpellier ligne 2 en avril 2006 ;
- Lyon LEA en juin 2006 ;
- Le Mans en décembre 2006.

Tramways SKODA

Le constructeur tchèque vient de mettre en service son nouveau tramway 05T-Vektra de 5 éléments à plancher bas. Long de 32,95 m, d'une capacité de 313 voyageurs et pouvant circuler à 70 km/h, il prend la suite de la série 03T-Astra.

D'ores et déjà, 20 exemplaires ont été commandés par le réseau de Prague, et 6 rames identiques mais d'une capacité de 210 places rejoindront le réseau italien de Cagliari en Italie (écartement de 950 mm) avec une option pour 7 rames supplémentaires.

Hydrothane

Après avoir présenté dans notre précédent numéro l'Hythane, mélange de 20% d'hydrogène et 80% de méthane qui sera testé sur des autobus des réseaux de Dunkerque et Toulouse, notre confrère TRAM-2000 nous apprend qu'un A300-GNV de l'exploitant flamand De Lijn va servir de laboratoire pour tester un nouveau carburant, l'hydrothane, composé cette fois de 80% de gaz naturel et de 20% d'hydrogène.

« Ce carburant et les modifications apportées à l'autobus sont le fruit de recherches menées par l'Université de Gand et la Haute-Ecole Karel-de-Groot d'Anvers. La société Hydrothane sera créée pour commercialiser le fruit de ces recherches », nous précisent nos collègues. L'A300-GNV n°3241, issu de la série de 5 véhicules (n°3237 à 3241), a été pour les besoins de l'expérience muté à Ostende.

APS

Une nouvelle insolite qui mérite d'être relatée : une délégation des responsables de la ville espagnole de Séville s'est rendue récemment à Bordeaux afin de découvrir le système d'alimentation électrique par le sol du tramway. Jusque là, rien d'anormal pour une agglomération désirant s'équiper d'un réseau de tramway.

Mais où les responsables sévillans ont créé la surprise, c'est la raison de leur intérêt pour l'APS. En effet, celui-ci n'est pas motivé par le respect de l'architecture mais afin de permettre le passage des... processions ! En effet, avec les fils aériens, les vierges portées à bout de bras risqueraient de se prendre la tête dans les câbles, voire s'électrocuter en cas de maintien du courant.

► Exploitation

Concurrence... suite

Lorsque nous avons expliqué dans **RU60** (p.6) que la LOTI ne s'appliquait pas encore en Ile-de-France et que les transporteurs étaient encore régis sous le principe des droits patrimoniaux, ce dernier terme ne doit pas être interprété comme synonyme de « *rente de situation* ». Il est évident que si les réseaux n'évoluent pas et si l'investissement local est appauvri, ils éprouvent des difficultés à survivre, le réseau SALG de Vélizy étant le dernier exemple en date.

Le propos était encore moins d'opposer gestions publique et privée, que d'informer de la spécificité francilienne. Au contraire de la plupart des réseaux de province, les transporteurs franciliens sont propriétaires de leurs infrastructures, de leur matériels roulants et de leurs droits de lignes, ce qui rend l'application de la LOTI difficile et délicate. C'est ce point qui était mis en exergue.

Mis à part cela, il est évident que les performances des transporteurs sont assujetties aux politiques plus ou moins incitatives des collectivités locales. Sur un plan général, les appels d'offres deviennent de plus en plus contraignants financièrement ; ils risquent de fragiliser les entreprises et favoriser des gestions privilégiant le court terme et des investissements minimalistes.

Si une saine compétition est nécessaire, gage d'émulation, il n'est pas interdit de penser qu'une application débridée des principes de concurrence peut avoir des effets dangereux voire néfastes.

Péage londonien

Circulation réduite entre 15 et 18% soit 70.000 voitures en moins, congestion réduite de 30%, temps de trajet baissé de 14%, émissions polluantes de 12%, accidents de 5%, augmentation de la fréquentation des TC de 30% et vitesse commerciale améliorée de 6%, report modal vers les modes doux entre 15 et 25%.

Malgré l'expression de certaines réserves, l'expérience du péage de la capitale britannique, mis en place le 17 février 2003, peut d'ores et déjà être considéré comme un succès. Il est vrai que certains économistes ergotent sur ce succès en mettant en cause un déficit.

Si le bénéfice (gains de temps, environnement, sécurité...) est de 104 millions d'€, son coût ainsi que le montant des subventions est de 177 M€, engendrant un déficit de 73 M€. Mais si l'on intègre le produit du péage qui s'élève à 162,5 M€, l'opération dégage un beau bénéfice de 90 M€.

Certains économistes considèrent cependant le montant de ce péage comme une taxe et donc comme un simple transfert et ne veulent pas l'intégrer dans l'actif. A cela, on peut leur rétorquer que les subventions peuvent elles aussi être assimilées à des taxes, mais surtout, il serait intéressant d'intégrer la notion de bénéfice sociétal qu'engendre cette opération, c'est à dire les bienfaits sur l'environnement et l'économie de la capitale ainsi que sur la vie de ses habitants !



Berliet PH80, en avril 1964

© Jean CAPOLINI

Le réseau TCA d'Ajaccio

Par Jean CAPOLINI et Frédéric GIANA



Le GX77H n°9533, en centre-ville

© Michel BOSC

► Ajaccio

Ajaccio, chef-lieu du département de la Corse du Sud, sur la côte occidentale de l'Île de Beauté, au fond d'un golfe, est un port ouvert sur la mer Méditerranée. La ville, qui compte 60.000 habitants, est un centre touristique et commercial. Ses activités économiques reposent essentiellement sur le commerce portuaire, le tourisme, la construction et la maintenance navales, la pêche et la transformation des produits agricoles régionaux.

La ville renferme des trésors d'architecture dont les principaux sont entre autres la maison natale de Napoléon, qui naquit à Ajaccio en 1769, transformée en musée, la Citadelle, la cathédrale, le palais du cardinal Fesch, ainsi que le musée municipal et ses peintures italiennes.



Ancien autobus Citroën n° 8 de la SAA
© DESSIN de Jean CAPOLINI (1954)

Ajaccio fut fondée par des génois en 1492 mais ne connut son véritable essor qu'aux XVII^e et XVIII^e siècles. Après l'intégration de la Corse à la France en 1768, Ajaccio devint le chef-lieu du département du Liamone en 1793, puis de la Corse en 1811. La ville abrite aujourd'hui le siège de l'Assemblée régionale corse depuis sa création en 1982.

► Le réseau urbain

Historique

Le réseau urbain d'Ajaccio a tout d'abord été exploité par la SAA, Société des Autobus Ajacciens.

L'évolution du réseau TCA entre 1994 et 2002		
	1994	2002
Nombre de lignes	-	8
Nombre de bus	22	23
Longueur réseau	57,5 km	58 km
Kilométrage total	1.086.000	1.060.000
Nb de voyageurs	2.542.000	1.917.000
Voyages/an/habitant	-	35

A partir de l'été 1958, des lignes saisonnières à grande fréquence (10 mn) pour desservir les plages sont mises en service :

- Place Abatucci / Aspretto / Tahiti-plage
- Place du Diamant / Iles Sanguinaires

10 janvier 1962 : Mise en service de la ligne 2 de ceinture reliant le boulevard Madame-Mère et l'hôpital.

En 1984, la société exploitante prend le nom de Transports en Commun d'Ajaccio (TCA), en devenant une filiale du groupe Transdev.

Le réseau aujourd'hui

Il irrigue une zone urbaine de 82 km² et la population desservie est de 55.000 habitants. La fréquentation du réseau est faible avec 35 voyages par an par habitant, la moyenne nationale pour cette catégorie d'agglomération étant de 41 voyages. Elle a de plus accusé une baisse de 18,6% par rapport à 2001.

Exploitation

Le réseau compte 58 km de lignes et la vitesse commerciale y est de 12 km/h. Cette dernière n'est pas très élevée et l'une des plus faibles dans cette catégorie d'agglomération. En effet, les autobus se trouvent souvent englués dans les embouteillages du centre-ville. Jadis, un couloir à contre-sens avait été aménagé sur le cours Napoléon. Supprimé dans les années 90, le cours fut remis à double sens avec stationnement bi-latéral, configuration favorisant les arrêts en double file et par voie de conséquence, des embouteillages.

Nomenclature des lignes du réseau TCA	
1	Les Crêtes / Ricanto
2	Les Crêtes / La Confinia (Mezzavia)
3	Place De Gaulle / Pietralba
4	Hôpital / Budiccione
5	Place De Gaulle / Parata
6	Gare CFC / Castelluccio
7	Empereur / Loretto
8	Gare routière / Aéroport

Les lignes urbaines furent complétées en 1983 par une ligne spéciale vers l'aéroport longue de 7 km, et d'une ligne départementale (Diamant/Sanguinaires) de 12 km ainsi que plusieurs services scolaires.



Le PR70 n°9002 à la gare SNCF d'Ajaccio, en octobre 1988.
© Antony MEYRUEIS

Les lignes 1, 2, 3, 5 et 8 sont équipées de bus standards alors que les lignes 4, 6 (quelques départs quotidiens) et 7 voient circuler des gabarits réduits.

Moyens humains

En 1994, 58 personnes dont 46 conducteurs étaient affectées à l'exploitation du réseau urbain TCA. Aujourd'hui, l'effectif est de 63 personnes. Il est à noter que les receveurs furent supprimés en mai 1979.

Matériels roulants

Au début des années cinquante, le réseau est exploité à l'aide de Berliet PCKB (n°5 et 10), PCK7D (n°9, 11 à 14), Isobloc (n°6 et 7), d'un Citroën (n°8) à capot moteur saillant muni d'une seule ouverture sans portière placée au milieu droit (voir le dessin de l'auteur), et d'un Chausson (n°17). Plusieurs Chausson sont acquis vers 1958 et l'année suivante quelques véhicules d'occasion, 2 Berliet PCK7D (n°24 et 25) et un Citroën carrossé par Besset (n°26) ; à noter également la présence d'un Saurer (n°22).



Berliet PLB ex-Cannes n° 32, en avril 1964

© Jean CAPOLINI



Berliet PCK7D rénové n° 25, en avril 1964

© Jean CAPOLINI



Chausson AHH N° 26 en avril 1964

© Jean CAPOLINI

En janvier 1962, 5 PH80 (dont les n° 29 à 31) auraient été commandés, notamment pour exploiter la nouvelle ligne de ceinture 2 reliant le boulevard Madame-Mère et l'hôpital. A la rentrée de la même année, un Berliet PLB (n°32)

provenant du réseau de Cannes est racheté, suivi de plusieurs Chausson (n°26 à 28). Après avoir acquis 3 PLR-10 (n°34 à 36) provenant du réseau de Monaco, la SAA mettra en service plusieurs exemplaires de Saviem-Chausson AHH (n°37 à 42) puis quelques Berliet PH10/100.

Dans le courant des années 70, les acquisitions porteront sur 2 SC10L en septembre 1972 (ces véhicules étant destinés à l'Italie mais n'ayant pas été livrés), 3 Mercedes O305 (occasions provenant d'Allemagne) en avril 1979, 3 PR100-MI neufs (n°9004 à 9006) en mai 1979 (qui seront repris par Transdev en 1984), ainsi que 2 SC50 d'occasion ex-Mâcon (1980 et 1981). En septembre 1983, le parc était constitué de 15 autobus et d'un autocar.

SAA		
Etat sommaire du parc en septembre 1983		
Matériels	Nb	N° de parc
3 gabarits réduits		
Midicar	1	
SC50	2	
13 standards		
PH100	4	51 à 54
SC10L	2	
PR100-MI	3	9004 à 9006
Amiot	1	
O305	3	
Total :	16 véhicules	

Il faudra attendre l'été 1984 pour voir arriver en masse du matériel neuf, acquis par les TCA nouveau concessionnaire : 8 PR100-R et 3 midibus CBM220. Les années suivantes, le parc s'enrichira de SC10 d'occasion provenant des réseaux de Lyon, du Mans et de Toulon (n°9041, 9042, 9366 et 9369) et d'un gabarit réduit P70 (n°9002).



Berliet carrossé par Amiot dans la rue du Docteur-Ramasoni (place du Diamant), en septembre 1983

© Michel JAILLIARD

Deux PR100-PA sont acquis d'occasion en 1987 et 1989 (n°9154 et 9242) provenant respectivement des réseaux de Nice et de Bordeaux. Un R312, 6 PR100-2 et 3 PR112 neufs seront achetés entre 1989 et 1998. A noter la présence de SC10U à plate-forme ouverte entre 1991 et 1994 pour la desserte, à la belle saison, de la ligne 5.

Aujourd'hui, le parc commence à recevoir des surbaissés : 2 GX317 ont fait leur apparition en 2003. Ils s'agit d'anciens véhicules de la Régie des Transports de la Côte-d'Or, également filiale de Transdev. A noter l'installation récente de la climatisation pour les cabines de conduite de plusieurs véhicules.

TCA		
Etat sommaire du parc en juillet 2003		
Matériels	Nb	N° de parc
8 midibus		
R212	2	9314, 9315*, 9780
GX77H	5	9533, 9730, 9731, 91152, 91257
17 standards		
PR100-MI	1	9627
PR100-R	2	9020, 9021
PR100-2	6	9215, 9220, 9296, 9297, 9843, 9844
PR100-2 (AV-safra)	2	9889, 9890
PR112	3	9532, 9784, 9975
R312-3p	1	9351
GX317-2p	2	9968, 90030
Total :	25 véhicules	

* Le R212 n°9315 est depuis ferraillé

Récapitulatif d'une partie des matériels SAA réformés			
N°	Matériel	N°	Matériel
5	Berliet PCKB		
6	Isobloc	29	Berliet PH80
7	Isobloc	30	Berliet PH80
8	Citroën (P45 ?)	31	Berliet PH80
9	Berliet PCK7D	32	Berliet PLB
10	Berliet PCKB	34	Berliet PLR-10
11	Berliet PCK7D	35	Berliet PLR-10
12	Berliet PCK7D	36	Berliet PLR-10
13	Berliet PCK7D	37	Chausson AHH
14	Berliet PCK7D	38	Chausson AHH
17	Chausson	39	Chausson AHH
20	Berliet PH80	40	Chausson AHH
22	Saurer	41	Chausson AHH
23	Chausson	42	Chausson AHH
24	Berliet PCK7D	45	Chausson
25	Berliet PCK7D	51	Berliet PH10-100
26	Chausson AHH	52	Berliet PH10-100
27	Chausson AHH	53	Berliet PH10-100
28	Chausson	54	Berliet PH10-100

Retrouvez en rubrique « Parcs » les caractéristiques complètes de quelques véhicules des TCA, en particulier des GX77, PR100-R, PR100-2 et PR112.

Livrées

La livrée d'origine, jaune foncé sur les hauts de caisse et bleu sombre pour le bas, a laissé la place à des bus peints en blanc, souvent dotés de bandes bleues. A partir de 1990, une découpe, très chargée, représentant la mer et les vagues, avec deux tons de bleu, est retenue. Les dernières unités livrées adoptent une version simplifiée et allégée.

Dépôt

Le dépôt se trouvait il y a encore quelques années en bas du quartier Saint-Jean, impasse Alban (cours Napoléon), derrière la fabrique des cigarettes Bastos dont la façade est aujourd'hui classée. Depuis 1984, les TCA sont installés dans la zone industrielle du Vazzio, desservie par certains services de la ligne 1, à proximité de l'aéroport Campo-del-Oro ; c'est le cinquième site depuis 1933.



L'actuel dépôt des TCA
© Jean CAPOLINI



► Remerciements

L'auteur remercie Frédéric GIANA, Michel JAILLIARD et Jean-Pierre DUPONCHELLE pour leurs compléments d'information.

► Diaporama



SC10L arborant la livrée blanche et bleue dans la rue du Docteur Ramasoni (place du Diamant), en septembre 1983
© Michel JAILLIARD



Le PR100MI n°9006 sur la ligne 5, boulevard Pascal Rossini
© Frédéric GIANA, 13 octobre 1990



Le PR100-2 n°9297 sur la ligne 1, place de Gaulle
© Frédéric GIANA



Le CBM220 n°9013 sur la ligne 6 à la gare des CFC
© Frédéric GIANA, 25 juin 1999



Le PR112 n°9975 sur la ligne 3
© Frédéric GIANA, 25 juin 1999



Le PR100-2 n°9297 sur la ligne 2 à la Préfecture
© Frédéric GIANA, 13 octobre 1990



Un R212 au dépôt
© Michel BOSCH



Le PR112 n°9532 sur la ligne 3
© Frédéric GIANA, 25 juin 1999



Essais nocturnes pour le premier Citadis grenoblois, ici à Grand'Place

© Jean-Marie GUETAT, 24 mars 2005

Toute l'actualité des réseaux français

Coordonnée par Patrick KIRSTETTER et Nicolas CAPON



Réseau STRAV : le Citaro G n°411 à Créteil, au terminus « l'Echat »

© Jean LECLERC, mai 2005

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

** : informations régulières

* : informations occasionnelles

° : informations irrégulières

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

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

François ARNAUD	Xavier LANSADÉ
Jean-Marc AUDIRAC	Yves LE CHANU
Frédéric BOLLE	Jean LECLERC
Jérôme BONATO	David LE PAUTREMAT
Lionel BREITMEYER	Geneviève LERDUNG
Bruno CANIVET	Jean-Paul LESCAT
Olivier CARRE	Michel MARTIN
Daniel CROSNIER	Alain MASSON
Clive D'EATH	Philippe MESNIGE
Olivier DELESTRADE	Olivier MEYER
Franck DELVAL	Antony MEYRUEIS
Michaël DIETRICH	Hassan NAJIM
Jean-Pierre DUPONCHELLE	Jeremy OLIVIER
Alexis GERON	Franck RAINART
Frédéric GIANA	Alain ROGER
Dominique GUIBERT	Pierre-Marie VAINEAU
Marc KHALDOUNE	Benjamin WEYER
Patrick KIRSTETTER	Jean-Pierre ZIMMERMANN

Alsace

MULHOUSE > SOLEA **

Réseau Tramway

Tram urbain

La seconde rame a été réceptionnée au dépôt de la Mertzau le 12 février dernier. Elle a entamé ses essais sur les 450 mètres de voie du boulevard de la Marseillaise entre le dépôt et la caserne de pompiers. A l'inverse de la première, qui avait déjà effectué près de 3000 km sur la piste d'essais d'Alstom à La Rochelle, celle-ci réalisera ses premiers tours à Mulhouse. La troisième est arrivée fin février, la quatrième le 10 mars, et les livraisons vont se poursuivre au rythme de deux rames par mois environ.

Si l'inauguration du tramway est prévue pour le 13 mai 2006, une phase d'ouverture commerciale à l'essai est prévue à partir d'avril 2006. Ces essais avec voyageurs s'effectueront très probablement sur une ligne, puis sur l'autre, puis sur les deux. Les trams seront alors accessibles aux clients à un tarif promotionnel.

Identité visuelle

Comme nous l'avons déjà expliqué, la nouvelle identité imaginée par le designer catalan Peret se déclinera sur le

jaune vif des véhicules par divers motifs rouges et noirs. Ces motifs appartiennent à trois familles, eux-mêmes déclinés en 24 habillages différents sur les trams et 13 sur les bus. Ces trois familles sont PICT (éléments symboliques), ORG (formes abstraites) et GEO (figures géométriques), ainsi que trois rames restant jaunes afin de recevoir des visuels événementiels. Afin que les amateurs de bizarre puissent facilement repérer ces diverses déclinaisons sur les rames, nous publions un tableau récapitulatif.

Mulhouse	Livrées des trams
Habillages	Ordre d'arrivée des rames
PICT	1, 2, 6, 8, 9, 10, 11, 12
ORG	4, 5, 22, 27
GEO	3, 7, 13, 14, 15, 19, 20, 21
Jaune seul	16, 17, 18

Tram-train

Alors que le débranchement du réseau urbain vers la ligne SNCF vers Thann est réalisé, le projet de tram-train rencontre de sérieuses difficultés. Si l'Etat a totalement rétabli ses engagements contractuels ce qui est une bonne nouvelle, le surcoût du projet représente un sérieux frein à la mise en place du système. D'une part, l'application d'importants coefficients de sécurité au matériel roulant entraîne un surcoût de 600.000 € par rame, mais aussi le montant du péage ferroviaire demandé par RFF est considéré comme exorbitant par les élus mulhousiens. Le maire de Mulhouse prévient que « si ces questions ne sont pas réglées, le projet sera ajourné sine die », et d'ajouter que « si le tram-train mulhousien ne se fait pas, aucun tram-train ne verra le jour en France », ceux-ci se heurtant aux mêmes problèmes.

Réseau Autobus

Réseau

La restructuration du réseau-bus devrait intervenir début juillet 2006, de façon à parvenir à une pleine efficacité du réseau tram-bus à la rentrée de septembre.

Parc

Après les GX117 de la Tramette et les Agora-E3, c'est au tour des Agora de première génération et des GX317 d'être repeints aux nouvelles couleurs. Début avril, 21 véhicules arboraient la livrée caméléonesque « Peret ».

STRASBOURG > CTS *

Réseau Autobus

En rubrique « Parcs », retrouvez notre traditionnel état annuel arrêté au 31 janvier 2005 accompagné de la répartition par dépôts.

Par rapport au dernier état de février 2004 paru dans RU52, il est à noter l'arrivée de 34 Agora (n°866 à 900) et 4 Agora-L (n°595 à 598) ainsi que le départ du parc du S53 n°282, de 4 SC10R (n°970, 971, 980, 984), 22 R312 (n°405, 407 à 409, 415, 423 à 430, 432, 434, 437 à 442, 459), et 4 AG300 (n°517 à 519, 533).

L'âge moyen du parc autobus est dorénavant de 6,95 ans avec un pourcentage de véhicules dépollué de 75%.

► Aquitaine

BORDEAUX > TBC °

■ Tramway

Ligne B

L'épineux problème du franchissement des écluses de Bacalan que nous relations dans notre précédent numéro a été heureusement solutionné. Une étude a donc été lancée afin de rénover les ponts tournants en vue de leur réutilisation et de leur franchissement par les tramways. La grande écluse est donc sauvée et le prolongement (sur deux voies dans la rue Achard) de la ligne B vers Bacalan peut se réaliser ainsi que l'accès au futur deuxième dépôt-trams. L'entrée des bassins à flot étant franchissable par deux ouvrages, et la rénovation du pont aval ne pouvant être achevée avant décembre 2008, les trams utiliseront pendant un an la voie unique du pont amont dont la rénovation sera plus rapide.

Ligne C

La fréquentation quotidienne de la ligne C (Gare St Jean/Quinconces) dépasse maintenant les 30.000 voyageurs alors que les prévisions se limitaient à 25.000. La CUB songerait à rallonger rames et quais sur cette ligne.

APS

Malgré de notables améliorations, le système de captation de l'électricité par le sol n'a pas encore atteint une totale fiabilité. Le président de la CUB a déclaré qu'il donnerait un coup de frein au déploiement du système pour la deuxième tranche. Si l'APS sera maintenu aux abords immédiats des monuments historiques, aucune précision n'est apportée quant à son extension finale.

Rames

Les prochaines rames recevront quelques modifications : les pare-brise des rames seront dorénavant protégés par un « ski » afin d'éviter leur nombreuses détériorations, la petite vitre latérale de la cabine devrait être remplacée par du métal, le conducteur pourra réarmer le signal d'alarme sans quitter son poste de conduite, et les nez de marche ne se rétracteront plus à la fermeture des portes.

► Auvergne

CLERMONT > T2C *

■ Tramway

Translohr

Le 14 septembre dernier, les gestionnaires clermontois ont pu, à l'occasion d'une visite sur le site de Lohr-Industrie à Duppigheim, essayer la première rame sur sa piste d'essais. Le premier élément du type STE-4 réalise actuellement ses 15.000 km d'essais dynamiques dans l'enceinte du constructeur. Fin janvier, la deuxième rame de tram sur pneus est sortie à son tour des ateliers de la firme. Bénéficiant du retour d'expérience de la première,

elle a entamé quant à elle les 500 km d'essais dit « de type ». Ces derniers ont pour but de tester les fonctions du véhicule (portes, freinage, guidage, traction,...) et démontrer qu'elles sont conformes aux spécifications.

Infrastructure

En février, ont pris fin les travaux préparatoires sur l'ensemble du tracé. Les travaux de la plate-forme sur laquelle roulera le Translohr sont quant à eux en cours sur plus de la moitié du parcours (11 sections sur 21 fin janvier). Place du 1^{er} mai, les premiers appareils de voie sont posés alors que les rails de guidage courent de Montferrand aux Carmes. Depuis avril, les premiers poteaux pour soutenir la LAC ont été mis en place sur l'avenue de la République, voie sur laquelle s'était déjà déroulée la première soudure aluminothermique de rail.

■ Autobus

Réformes

Les 6 véhicules Civis ont donc quitté le parc T2C et ont été stockés sur les pistes du concessionnaire Renault-Truck implanté sur la ZI de Cap-Sud. Nous publions dans un tableau leurs immatriculations respectives.

D'autre part, fin mars, plusieurs autobus étaient garés hors-service sur les pistes de remisage T2C de La Pardieu, entre autres, les PR100-2 n°401 à 405, 407 à 411, les A500 n°508, 510, 511, ainsi que le R312 n°310.

Clermont	Irisbus Civis		
N°	Immat.	N°	Immat.
51	3997 XM 63	54	4005 XM 63
52	3999 XM 63	55	4007 XM 63
53	4004 XM 63	56	3996 XM 63



Les Civis n° 52, 53 et 55 chez Renault-Truck, le 20 mars 2005
© Frédéric BOLLE

Microbus

Le réseau aurait apparemment passé commande pour 5 Microbus Gruau destinés aux navettes de centre-ville.

Accessibilité

Après la ligne 14 (ex-LEO-2000) qui bénéficie déjà de stations adaptées, un quai-type vient d'être aménagé au début de l'année à l'arrêt « Chalonnax » de la ligne 8. S'il donne satisfaction, il deviendra la nouvelle norme des futurs quais. La ligne 2 a d'ores et déjà été choisie pour

devenir la première ligne entièrement accessible (stations, équipements UFR sur bus,...).



En service sur la ligne 2, le GX317-GNV n°135, devant la gare SNCF de Clermont, le 19 mars 2005
© Frédéric BOLLE



► Informations

Une région n'est jamais ou trop peu abordée ?

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

► Bourgogne

DIJON > DIVIA °

Résultats

Les premiers comptages après restructuration du réseau laissent apparaître une augmentation de fréquentation de 4% pour novembre et décembre 2004.

SENS > AS °

Réseau

Depuis le 3 janvier dernier, le réseau a été restructuré. D'après les quelques éléments en notre possession, on assisterait à une diminution de l'offre, 7 bus assurant désormais les lignes régulières au lieu des 10 auparavant. Quelques modifications d'itinéraires seraient intervenues, et 4 communes périphériques seraient désormais desservies par un service à la demande.

NEVERS > STUNIV °

Parc

Mise en service le 4 avril dernier de 4 minibus fonctionnant au GNV. Ils ont été engagés sur les navettes de centre-ville « Coursinelle » et « Emeraude ».

► Centre-Val-de-Loire

CHARTRES > FILIBUS °

Parc

Plusieurs grosses interventions sur des véhicules du parc vont être opérées telles le changement de moteur du GX107 n°54 (1861 SG 28), la remise en état complet de celui du GX317 n°1 (2447 SX 28), ainsi que celle de la structure châssis et carrosserie du GX107 n°48 (7580 RX 28).

Par ailleurs, c'est la firme Duhamel qui a été choisie pour fournir et installer les dispositifs de vidéo-surveillance à l'intérieur des véhicules.

Identité visuelle

Un appel d'offres concernant la conception et la mise en place de la nouvelle charte graphique a récemment été passé.

ORLEANS > SETAO *

Tramway

Après trois années de tergiversations, les élus, en séance du 24 mars 2005, ont enfin choisi le mode de transport qui équipera l'axe de TCSP Est/Ouest : ce sera un tramway traditionnel à roulement fer !

Cette décision est sage car empreinte de bon sens. En effet, pourquoi faire cohabiter deux lignes de TCSP aux systèmes incompatibles, rendant les combinaisons d'itinéraires impossibles et obligeant l'édification d'un deuxième dépôt-atelier alors que celui de La Source avait été dimensionné et équipé pour accueillir les rames de la seconde ligne programmée par l'ancienne équipe municipale.

Revenons à ce véritable feuilleton, dont nous nous sommes fait l'écho des divers rebondissements au cours de nos précédentes parutions (relire **RU37/39/44**).

A la faveur des élections municipales de mars 2001, des équipes opposées au tram succèdent à la gestion de la ville puis à l'Agglo. Leurs premières déclarations se veulent péremptoires : « Il est bien évident que nous n'allons pas enlever les rails du tram ! Il va falloir faire avec, même s'il s'agit d'une contrainte supplémentaire », « Le tram sur fer est démodé ; c'est comme si France-Télécom revenait au téléphone à cadran ! Mais l'avenir est plutôt aux bus à gaz et aux véhicules routiers à guidage optique ou à guidage par rail unique ». Rapidement, le dossier de réalisation de la ligne est/ouest développé par les précédents gestionnaires est gelé afin de réétudier « tous les modes de transport possibles », la prise de décision étant fixée pour avril 2002. Les élus envisagent alors une scission de l'itinéraire avec un tronçon (centre-ville vers l'est de l'Agglo) en tram traditionnel et l'autre en tramibus. Lors d'une concertation publique, alors que le millier de participants est soit opposé à une deuxième ligne (quelque soit le mode) soit favorable au tram traditionnel, l'Agglo choisit le principe du bus guidé et un Civis est exposé place du Martrois en décembre 2002.

Mais le maire remet en cause le projet, approuvé par les élus communautaires en octobre, et demande son report en

raison de la mauvaise situation financière de l'Agglo imputable selon lui « au tramway inauguré en 2000 ». D'après un quotidien national du soir, les nombreuses consultations dans les quartiers seraient franchement hostiles au bus guidé et plébisciteraient une seconde ligne de tram. Il est vrai que le projet n'envisage plus que quelques tronçons en site-propre et l'on est bien loin du concept développé pour la ligne nord/sud.

Fin 2003, le bus guidé est abandonné et le tram est relancé avec une nette préférence pour le Translohr. Après un long débat d'où émerge la décision d'équiper la seconde ligne d'un tram sur pneus et de lancer les appels d'offres, les grandes lignes du 2^e axe sont approuvées par le conseil le 15 avril 2004 et un dialogue compétitif est lancé en vue de la passation du marché public, dialogue ouvert aux technologies sur fer et sur pneus.

Au terme de ce marathon (4 délibérations en 8 ans), le tram sur fer a donc été finalement choisi, mais pour des raisons budgétaires, l'Agglo a décidé d'opter pour un tracé court de 12,3 km (au lieu des 21 km prévus à l'origine) reliant la gare SNCF de St Jean-de-Braye, à St Jean-de-la-Ruelle (avenue Georges-Pompidou), aux portes de La Chapelle-St Mesmin. Le tracé définitif sera décidé le 12 juillet prochain et il semble très probable que la rue Jeanne-d'Arc ne sera pas empruntée par le tram. Les élus de La Chapelle-St Mesmin qui aimeraient voir le tram dans leur commune (ce qui était prévu dans le projet initial), voudraient en compensation un site propre bus sur la RN152, également proposé sur la RD960 pour desservir Chécy via Mardié, communes également prévues dans le précédent projet. La mise en service de cette seconde ligne de tram est prévue pour 2010.

VIERZON > BUS-VALLEE °

Réseau

La municipalité et le transporteur ont choisi de maintenir 2 lignes régulières pour desservir les principaux quartiers et lieux d'activités. La ligne 1 reprend une partie de l'ex-3 et traverse la ville d'ouest en est. La ligne 2, d'orientation nord-sud, conserve son tracé au nord, puis reprend au sud l'essentiel de l'ex-1. Par ailleurs, suite aux plaintes des habitants du quartier de Giraudière, ce dernier sera desservi par une ligne dont l'origine sera « Forum-République ». Les quartiers non desservis par ces trois lignes le seront par le service à la demande « Creabus ».



► 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.

► Champagne-Ardenne

CHARLEVILLE-MEZIERES > TAC °

Parc

En complément des caractéristiques complètes des Agora-S n°60 à 69 publiées dans **RU40**, retrouvez en rubrique

« Parcs » celles des Agora-S-E3 n°70 à 74 et 76 à 78. Retrouvez également l'effectif carolomacérien au 28 septembre 2004.

► Franche-Comté

BESANCON > GINKO °

Parc

A la fin de l'année 2004, la CTB a reçu 8 nouveaux autobus se décomposant en 2 Agora-L-GNV, 4 GX317-GNV et 2 GX117-L. Par ailleurs, plusieurs véhicules en motorisation diesel ont récemment été testés, à savoir un new-A330, un GX327 et un Agora-S. Un appel d'offres a été lancé concernant la fourniture de minibus (1 à 4 exemplaires), midibus (2 à 8), standards (7 à 28) et articulés (3 à 12).



Le GX317 GNV n°421 Ginko

© Pierre-Marie VAINÉAU, février 2004

MONTBELIARD > CTPM °

Réseau

La communauté d'agglomération a retenu le principe d'implanter un couloir-bus protégé sur le boulevard ceinturant l'hyper-centre de la ville soit entre la rue de l'Etuve et l'avenue de Lattre-de-Tassigny et les arrêts « Acropole » et « Place-Ferrer ».



Un GX217 GNV de la ligne DIAM

© Lionel BREITMEYER

La mesure est judicieuse car 13 lignes, sur les 16 que compte le réseau, passent par cet endroit. Cela permettra entre autre une diminution de parcours sur l'importante ligne DIAM reliant Montbéliard à Audincourt, véritable épine dorsale du réseau. A ce sujet, la Communauté d'agglomération a commandité une étude de faisabilité pour l'implantation d'un TCSP sur la liaison Montbéliard-Acropole/Audincourt-Temple.

► Ile-de-France

RÉSEAU RATP **

RER

MI2N

Le 43^{ème} et dernier train à deux niveaux MI2N a été réceptionné début juin aux ateliers de Sucy-en-Brie, clôturant la livraison de cette troisième et dernière commande de 14 éléments. Ce dernier train sera mis en service début juillet, après finitions et essais d'usage. Place désormais au MI2N NG (Nouvelle Génération), dont les premières études seront prochainement lancées. Ce matériel remplacera les éléments MS61 rénovés à l'horizon 2015-2018.

MS61

Le premier élément MS61 rénové par les soins de l'atelier de Sucy-en-Brie a commencé ses premiers tests dynamiques. Le changement de « look », dû au remplacement complet de la face avant, redonne une seconde jeunesse à ce matériel emblématique du RER, qui conserve néanmoins sa livrée tricolore. Outre les aspects techniques (révision, mise à niveau d'équipements,...), cette rénovation porte principalement sur les espaces voyageurs : changement des sièges (diagramme inchangé), nouvelle décoration et nouvel habillage intérieur, mise en place du SISVE (annonces sonores et visuelles),...

Cette rénovation va maintenant entrer dans son rythme de croisière, les 90 éléments à rénover étant partagés entre les ateliers de Sucy (30 rames) et les ACC de Clermont-Ferrand (60 rames). Ils pourront ainsi circuler jusqu'en 2018.

Les 32 éléments restant sur le parc actuel qui compte 123 rames (sur les 127 d'origine), seront réformés avant la fin du chantier de rénovation, c'est à dire à l'horizon 2008.

Ateliers de Rueil

Le plan de modernisation des ateliers et remisages de Rueil-Malmaison (RER A) vise à accueillir au sein de cet établissement les rames MI2N. Après la reconstruction de certains halls et bâtiments, un nouveau plateau de remisage et de nettoyage de 7 voies a été mis en service début mars.

Rappelons que trois sites industriels de la RATP ont en charge la maintenance des trains du RER A : Torcy (maintenance) et Sucy (maintenance, révision et rénovation) à l'est, Rueil (maintenance, révision) à l'ouest.

Deux postes de visite (dépannage) complètent ce dispositif, à La-Varenne-Chennevières et Achères (zone SNCF).

Retour sur RU49

Quelques informations publiées en « avant-première » dans RU49 concernaient malheureusement des projets qui ont été soit abandonnés, soit repoussés ! Ainsi, la création d'un Disney Express sur le RER A, un temps étudiée, a été écartée. Les aménagements d'horaires évoqués ont été différés, certains devant néanmoins voir le jour fin 2005.

Quant aux travaux de renouvellement des voies et caténaires du tronçon central de la ligne, cette vaste et complexe opération devrait débuter courant 2006. Enfin, le changement du système SIEL devrait prochainement débuter...

Microcosme

La RATP souhaite améliorer la régulation des trains des lignes A et B du RER. Ainsi, le projet Microcosme (MICRO Console Opérateur pour le Suivi de la Maintenance et de l'Exploitation) est actuellement en cours d'études.

Il s'agit d'afficher, à destination des conducteurs, un message de retenue (ou de fin de retenue) des trains, à la fois sur les moniteurs de tête de quai et les moniteurs embarqués des MI2N, via une console Microcosme située au PCC.

Un coffret installé dans chaque gare permettra de réaliser cette fonction de régulation, et d'assurer la remontée d'images aux PCC (Postes de Commandes Centralisées) de Vincennes (ligne A) et de Denfert-Rochereau (ligne B) des caméras de quais ou des caméras-conducteurs afin de visualiser le flux d'échange-voyageurs sur les quais des lignes du RER A et B.

Centres de surveillances multi-gares

Chaque gare du tronçon central du RER ligne A (de Nation à La Défense) dispose depuis sa construction d'un centre de surveillance chargé de la centralisation des fonctions d'exploitation (télécommande des équipements en gare, gestion à distance des informations agents et voyageurs....) et de l'analyse des faits sécuritaires (alarmes, interphones, images vidéo...).

Sur ce principe, des Centres De Surveillance Multi-Gares (CDSMG) vont être créés pour gérer les autres gares des lignes A et B, à raison d'un centre par ligne (Val d'Europe pour le RER A, Les Baconnets pour le RER B). Véritables « PCC » des gares (hors tronçon central), ils auront pour mission, sans pour autant se substituer aux agents des gares, de gérer les équipements techniques et de surveiller les installations et flux de voyageurs, tout en centralisant les informations (alertes, perturbations,...).

La création du CDSMG de Val d'Europe sera effective début 2006, celui des Baconnets devant être réalisé en 2007-2008.

METRO

Ligne 13

L'atelier de maintenance des trains de la ligne est situé depuis 1969 à St Denis sous le dépôt d'autobus de Pleyel. Depuis 1998, il est épaulé par une annexe située au terminus-sud de Châtillon-Montrouge comportant deux voies sous hall.

Le 22 avril dernier, cet établissement s'est enrichi d'un deuxième hall équipé de deux voies supplémentaires sur

pilotis pour assurer les opérations de maintenance de premier niveau du matériel MF77. D'autres aménagements suivront au cours des prochains mois : création d'un hall de nettoyage et installation d'un tour en fosse au défilé pour le re-profilage des roues.

Nouvelle relation de service

Avec le déploiement progressif de la télébilletique et la montée en puissance des abonnements annuels, la RATP réfléchit depuis plusieurs années à une évolution des métiers liés à la vente des titres de transport dans le métro et le RER.

Ces réflexions ont débouché sur des expérimentations, débutées courant 2002 à certaines entrées des stations Bastille, Place de Clichy et Hôtel de Ville. L'agent de station, toujours présent dans un espace réaménagé pour informer et conseiller les clients, n'assure plus de vente de titres de transport, celle-ci étant dévolue aux automates, modifiés et enrichis afin d'offrir davantage de fonctionnalités.

Ces expérimentations, qui ne manquent pas de faire débat, tendent aujourd'hui à s'étendre : après les stations Saint-Marcel et Invalides, elles vont concerner d'ici fin juillet : La Motte-Picquet, Villiers, Pigalle, Crimée, un autre accès de Bastille, Edgar Quinet, Filles du Calvaire, Sèvres-Babylone et Miromesnil. Côté RER, la station Arcueil-Cachan a été désignée site pilote.

Agences commerciales

Afin de mieux accueillir le nombre croissant d'abonnés munis d'un passe télé-billetique Navigo, la RATP étoffe son réseau d'agences commerciales RER et Métro, agences désormais baptisées « Le Club RATP », avec une identité visuelle forte.

Outre la remise à niveau des agences existantes, signalons de récentes ouvertures à Pont-de-Sèvres et Saint-Germain-en-Laye. D'autres agences verront très prochainement le jour, notamment à Boissy-Saint-Léger, Charles de Gaulle - Etoile, Gallieni et Porte de Clignancourt.

MF77 : rénovation

Les premiers éléments MF77 rénovés (relire **RU49**) sont enfin attendus pour cet été sur la ligne **13**. Rappelons que cette rénovation lourde porte à la fois sur une modernisation complète des espaces voyageurs, et sur une restauration technique complétée par la mise en œuvre de nouveaux systèmes, dont le système de contrôle-commande OURAGAN, la radio sol-train numérique, le frein haute-puissance,...

TRAMWAYS

Ligne T2

Les études techniques concernant le prolongement de la ligne à Bezons ont débuté en 1997 afin de trouver une solution rapide à la saturation du tronçon commun des bus 161, 262, 272 et 378 entre La Défense, la place de Belgique et le pont de Bezons. Fin 99, la concertation préalable avec les communes est organisée mais ce n'est qu'en avril 2003 que le schéma de principe arrive devant le STIF. En 2004, un concours est lancé auprès d'urbanistes et de paysagistes afin d'améliorer l'intégration de la ligne dans l'espace urbain environnant. Le dossier semblait boucler et les polémiques avec les élus locaux apaisées.

Mais à peine l'enquête publique concernant le prolongement de la ligne à Bezons prenait fin (8 avril 2005) que le conseil municipal de Courbevoie se prononçait contre le projet tel qu'il était présenté dans l'enquête. Les élus craignaient que le tramway renforce la coupure de la commune en faisant de la RN305 un axe difficilement franchissable notamment pour les piétons et les cyclistes. On est cependant en droit de se demander si, sous prétexte de défense de l'environnement, certains élus locaux ne cherchent pas délibérément à saboter les projets d'extension des réseaux, extensions vitales pour la région. Rappelons que ce prolongement de 4,4 km et ses 8 nouvelles stations attendent quotidiennement un trafic de 70.000 voyageurs.

Ligne T3

A la mi-mai, les travaux de pose des voies s'étendaient du pont du Garigliano à la Porte-de-Sèvres ainsi que de la Porte-de-Châtillon à la Porte-d'Orléans. La réalisation de la plate-forme a débuté entre la Porte-Didot et la Porte-de-Châtillon, de la Cité-Universitaire à la Porte-de-Gentilly et à la Porte-d'Italie. A signaler aussi, l'implantation des poteaux devant soutenir la LAC sur le site de remisage Lucotte.

Le principe d'un prolongement de la ligne de la Porte-d'Ivry à la Porte-de-Charenton reste par ailleurs toujours d'actualité et sa réalisation envisagée pour l'horizon 2008.

AUTOBUS (Exploitation)

Ligne 60

Suite à la requalification de l'avenue Jean-Jaurès, importante pénétrante à partir de la Porte de Pantin, et sa transformation en « axe civilisé », un site propre axial a été aménagé sur le tronçon emprunté par la ligne 60. Cette nouvelle infrastructure a été mise en service le 11 avril dernier.

Ligne 91

Après la réalisation du site propre bi-directionnel axial des boulevards du Montparnasse et de Port-Royal, des travaux étaient diligentés afin de réaliser un site-propre bi-directionnel latéral sur le boulevard Saint-Marcel.

Montreuil-sous-Bois

Les élus de cette commune de la proche banlieue-est désirent restructurer et requalifier leur centre-ville, mais aussi favoriser les transports en commun dans le nouveau plan de circulation. Plusieurs édifices seront démolis dont l'actuelle gare routière de « Mairie-de-Montreuil » qui sera réimplantée de concert avec le réaménagement des accès au terminus du métro (ligne 9) et des couloirs de correspondance. Depuis le 28 avril, les terminus des lignes **102**, **121**, **129** et **322**, ainsi que les arrêts des lignes **115** et **122** ont été provisoirement déplacés avenue Walwein et boulevard Paul-Vaillant-Couturier.

Lignes de quartier

Devant le succès de la « Traverse de Charonne » (relire **RU61**) desservant plusieurs quartiers du 20^e arrondissement de Paris, une seconde « Traverse » devrait voir le jour à la fin de l'année entre les quartiers Tolbiac et Montsouris, à cheval sur les 13^e et 14^e arrondissements. Début avril, un Microbus Gruau a été présenté sur le parvis

de la mairie du 14^e, ce matériel étant désigné pour exploiter ces différentes « Traverses ».

SIEL

Depuis le 22 avril, la ligne **317** est la 57^e ligne dont les arrêts sont dotés d'afficheurs du SAEIV « SIEL ». Du côté de l'outil de régulation SIEL, le PCL de La Défense en a été équipé le 22 mars dernier ce qui porte à 166 le nombre de lignes régulées à l'aide du SAEIV.

AUTOBUS (Matériel)

Microbus

Les 2 premiers véhicules (n°720 et 721) à propulsion hybride (diesel et batteries) présenteraient un manque de fiabilité de la chaîne de traction et un manque d'autonomie. De ce fait, la Régie abandonne ce type de traction et les prochains véhicules seront à motorisation diesel intégrale.

Minibus

Un appel d'offres a été lancé en vue de l'acquisition de pas moins de 70 minibus. Ce marché est scindé en 4 lots, 2 pour des véhicules à motorisation diesel, un avec motorisation hybride (diesel-électrique) et le dernier à motorisation uniquement électrique. Etant donné les difficultés rencontrées avec les motorisations hybrides dont question supra, le troisième lot risque d'être réexaminé.

15 mètres

Début 2006, une nouvelle campagne d'essais sera lancée pour tester des autobus de 15m à trois essieux (MAN ou Mercedes). Les lignes **128**, **187** et **595** ont été choisies pour les accueillir. Ces essais permettront de définir le type de bus approprié au réseau, de tester les aménagements intérieurs et de choisir entre les versions à deux ou trois portes.

Réseau Bus RATP			
Mises en service en mars/avril 2005			
Ligne	Dépôt	Nb	N° de coquille
Agora-line-2p			
122	Lilas	22	8316 à 8337
42	Flandre	26	8338 à 8363
57	Ivry	22	8364 à 8385
Total :		70 véhicules	

Agora-S

Retrouvez dans la rubrique dédiée, la suite de leurs caractéristiques et ce, des n°2301 à 2422.

Essais

Un standard Irisbus-Iveco Cityclass a été testé durant le mois de mai.

Dépôts

La publication de l'état de parc du dépôt de Nanterre remontant au **RU28**, retrouvez en rubrique « Parcs » l'effectif au 14 avril dernier.

D'autre part, la ligne **304** exploitée par ce dépôt a reçu l'Agora-L n°1515 en provenance du dépôt d'Ivry afin de remplacer le n°1508 détruit lors d'un incendie criminel (relire **RU61**).

Dépannage

Le centre de dépannage et de transport de Bastille a reçu le 20 avril dernier un nouvel ensemble semi-remorque destiné à transporter sur plateau, des autobus standards ou articulés. La remorque étudiée et construite par la firme belge TRAX est extensible et la possibilité de déplacement de ses essieux permet une inclinaison optimale de la plateforme afin d'embarquer les matériels surbaissés. Le tracteur est un MAN 18.480 (499 QCD 75) identique au camion-grue D6 présenté dans **RU53** (p.23).



Arrivée au dépôt de Bastille du nouveau semi-remorque porte-autobus, le 20 avril 2005

© Patrick KIRSTETTER

TRANSILIE

Nouvel atelier pour le RER C

Le mardi 22 mars, le nouvel atelier de maintenance des trains de Trappes (78), situé le long de la Nationale 10, a été inauguré.

Après 18 mois de travaux, pour un coût de 12 millions d'euros, ce bâtiment abrite un atelier de 3 voies sur fosse (170 m de longueur pour 24 m de large). Il remplace l'atelier existant, devenu inadapté à la maintenance des automotrices Z 5600 à 2 niveaux et à 6 caisses circulant sur la Ligne C entre Versailles Rive-Gauche et Versailles Chantiers.

Ce nouvel atelier permet également d'assurer des travaux d'entretien et de réparation sur les autres matériels Transilien (liaison La Verrière – La Défense) et les matériels de la Région Centre.

Poste d'Aiguillage Informatisé de Melun

Lundi 9 mai, le nouveau Poste d'Aiguillage Informatisé (PAI) de Melun a été inauguré, après avoir été mis en service lors du week-end de Pâques. Entièrement informatisé et doté des technologies les plus modernes, il remplace deux vieux postes mécaniques datant de 1926.

Le PAI de Melun permettra, avec plusieurs aménagements concomitants des voies, de fluidifier la circulation des trains dans le « nœud » ferroviaire que constitue la zone de Melun, qui est notamment l'un des terminus du RER D.

D'autres PAI vont maintenant être déployés à travers l'hexagone, notamment à Vaires (Est parisien).

Ligne D du RER

Cette ligne « maudite » du réseau francilien bénéficie désormais d'un traitement de « choc », visant à redresser au plus vite une situation jugée inacceptable, notamment sur le plan de la régularité.

Le Centre Opérationnel Transilien (COT) de la ligne D mis en service depuis le 17 janvier 2005, devrait permettre d'améliorer la ponctualité et l'information par une centralisation des décisions de régulation, sur le modèle des PCC de la RATP. En effet, dans l'organisation traditionnelle SNCF, la régulation du trafic était jusque là dévolue aux différents postes d'aiguillage locaux.

De nouvelles fonctions ont ainsi été créées, telles que le chef de ligne qui supervise en temps réel la circulation de tous les trains de la ligne D. Assisté de gestionnaires de moyens (conducteurs et rames), il prend toutes les décisions nécessaires en cas de perturbation afin de limiter les conséquences d'un incident ou d'accélérer le retour à la normale.

Enfin, un gestionnaire de l'information pilote directement les différents outils tel qu'Infogare (écrans d'information en temps réel) et informe les gares en temps réel des modifications du plan de transport ou des retards qui lui sont communiqués par le chef de ligne.

Parallèlement, et conformément au schéma directeur de la ligne, des travaux de création de nouveaux tiroirs de retournement des trains vont être lancés à Goussainville, Corbeil-Essonnes et Villeneuve-Saint-Georges, afin de faciliter la régulation de la ligne.

Enfin, afin d'améliorer l'accueil des voyageurs, les travaux de modernisation des gares vont s'accélérer : après Vert-de-Maisons et Boussy-Saint-Antoine cette année, Brunoy, Combs-la-Ville Quincy, Maisons-Alfort Alfortville, Melun et Vigneux-sur-Seine seront concernées en 2006, puis Cesson, Évry (Vallée), Montgeron Crosne et Yerres en 2007.

Z5300

Une partie de ces rames inox mono-courant 1500 V continu, mises en service entre 1965 et 1976 et circulant toujours sur la banlieue Montparnasse et les missions « sud » du RER D, fait actuellement l'objet d'une remise à niveau.

Cette restauration technique, accompagnée d'une réhabilitation légère des espaces voyageurs (sièges, pelliculage,...) concernera cette année 12 rames, puis une quinzaine d'autres en 2006, toutes affectées au RER D.

Ligne B Nord

Lors de son conseil d'administration du 18 février dernier, le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) a approuvé le schéma de principe du projet RER B Nord +.

Ce projet prévoit une nouvelle desserte cadencée grâce à l'utilisation de 2 voies dédiées uniquement au RER B. Ainsi, aux heures de pointe, la nouvelle desserte simplifiée proposera un train toutes les 3 minutes entre Gare du Nord et Aulnay-sous-Bois et un train toutes les 6 minutes sur chaque branche (l'un vers Roissy, l'autre vers Mitry-Claye).

Tous ces trains desserviront toutes les gares, ce qui permettra de réduire les temps d'attente des voyageurs. L'utilisation de deux voies dédiées uniquement au RER B sera possible grâce à d'importants travaux d'infrastructure,

avec notamment l'adaptation de la signalisation, la création d'une 4ème voie entre Villeparisis et Mitry-Claye, (avec aménagement d'un terminus et extension du site de maintenance).

Sur la branche Roissy, la mise en place d'installations permettant la circulation des trains à contresens permettra de limiter les conséquences en cas d'incident. Enfin, pour une meilleure accessibilité, les quais de la ligne au nord de Paris seront rehaussés de manière totale ou partielle.

La mise en service des divers aménagements pourrait s'échelonner de fin 2009 à fin 2010.

RÉSEAUX OPTILE

BEAUCHAMP > LACROIX °

Parc

Retrouvez en rubrique « Parcs » l'effectif de ce transporteur au 1^{er} octobre 2004. Par rapport au dernier état (22 août 2002) publié dans **RU46**, le parc total est globalement stable, passant de 144 à 147 véhicules. Cependant, Lacroix ne gardant qu'environ 5 ans ses véhicules, le parc a notablement changé depuis.

Notons pour les réseaux Lacroix et Valoise, l'arrivée de 28 S315NF (n°630 à 647, 656 à 660, 667 à 671), de l'Agora-L n°607 et des 2 new-A308 n°612 et 613. A disposition de la STIVO, 5 S315NF n°661 à 665 (n°STIVO 976 à 980) et 5 Agora-L n°608 à 611, 666 (n° STIVO 830 à 834).

Ces acquisitions ont poussé vers la réforme ou la revente les derniers S215SL et SG219SL, les 2 A508, les Boxer n°559 et 561, ainsi que 26 S315NF (n°471, 472, 477, 496 à 505, 513, 514, 521 à 531) et 5 S315NF n°456 à 460 de la STIVO (n°STIVO 954 à 958).

BRIE COMTE ROBERT > SETRA **

Parc

Retrouvez en rubrique « Parcs », le nouvel état du parc au 1^{er} janvier 2005. L'année 2004 a vu l'arrivée de 3 GX317 (n°3169 à 3171), de 3 Citaro (n°3175 à 3177), ainsi que 3 autocars Fast et un Sprinter. Ces acquisitions ont permis de réformer 14 S105 R-044 (n°3042, 3044, 3056 à 3067), ainsi que le S53R n°3054 et les 2 Carrier n°3134 et 3135.

Les caractéristiques complètes de 9 Citaro standards et 3 articulés vous attendent également dans cette rubrique.

BRUNOY > STRAV **

Parc

Retrouvez en rubrique « Parcs » l'effectif de ce transporteur au 31 décembre 2004. Par rapport à l'effectif de janvier 2002, on note l'arrivée de 38 véhicules dont 11 occasions. Ces arrivées compensent le départ de 27 véhicules soit 7 S105 (n°235, 242, 243, 247, 248, 306, 307), 9 S215SL (n°263, 264, 267, 278, 279, 281, 289, 301, 325), 5 PR180-2 (n°270 à 273, 403), 3 SG219SL (n°291, 297, 298), ainsi que le GX187 n°404, le S215UL n°257, le MG36 n°400, et surtout le Citaro n°384.

Au 1^{er} janvier 2005, les 17 véhicules du dépôt annexe de Combs-la-Ville, affectés au réseau Sénart-Bus,

appartiennent à la nouvelle entité Connex, TCC, qui reprend les installations de Combs.

Retrouvez en rubrique « Parcs », les caractéristiques complètes de ces 17 véhicules.

Nous referons un point sur la nouvelle répartition du parc STRAV, lors de l'ouverture du dépôt définitif de Limeil-Brévannes.

Bus-école

La formation des conducteurs était auparavant assurée à l'aide du S105R n°245 (3519 XZ 91, châssis VF6S105R000001500). Il a récemment été remplacé dans cette fonction par le Fast Scoler n°438 équipé de double commande (126 DBX 91, châssis VJYNR215P14003155).

CARRIERES-SOUS-POISSY > CSO *

Réseau

La ligne express **9** reliant la gare de Poissy à Versailles-Europe, bénéficie depuis la rentrée 2004 de 5 A/R supplémentaires. Les Iliade engagés sur cette relation effectuent dorénavant 12 rotations au lieu de 7.

CERGY-PONTOISE > STIVO °

Parc

Retrouvez en rubrique « Parcs », l'effectif de ce réseau au 1^{er} novembre 2004.

Comparé à celui d'avril 2002, on note l'arrivée de 16 Agora-L, 15 Agora-S et 5 S315NF, ces derniers remplaçant 5 S315NF plus anciens. Les articulés et standards Agora ont permis la disparition des derniers SG219SL et PR100-2 ainsi que 12 GX107 et 6 GX187. Le parc STIVO reste donc stable à 100 véhicules.

A noter la disparition du parc de l'Agora n°757, réformé suite à un accident.

CHATOU > Bus en Seine

Parc

Trois standards Heuliez GX327 devraient être prochainement acquis par le réseau au titre du renouvellement du parc.

CORBEIL-ESSONNES > Seine-Essonne Bus

Parc

Afin de poursuivre le renouvellement du parc, entamé l'an dernier avec l'arrivée des premiers Citaro (3 pour STA, 2 pour Connex Ponthierry), 5 Citaro standards devraient être réceptionnés cette année par l'exploitant STA.

MEAUX > TCRM

Parc

Afin de mieux desservir le quartier du Val Fleuri et la ZAC des Platanes, situés à l'est de Meaux, il a été créé à la rentrée 2004 une ligne **M9** fonctionnant depuis la gare

SNCF à raison de 17 A / R par jour du lundi au vendredi de 06h05 à 20h56 (*relire RU59*).

Cette desserte rencontrant le succès escompté, l'acquisition de véhicules neufs est désormais prévue pour son exploitation. Attaché aux énergies « propres », le groupe Marne et Morin a opté pour l'achat de deux midibus électriques Irisbus Europolis.

Réseau

La constitution d'un réseau élargi à l'échelle de la communauté d'agglomération du Pays de Meaux, déjà évoquée dans nos colonnes (*relire RU52*), se concrétise peu à peu.

La signature récente d'une nouvelle convention de réseau va permettre d'élargir l'assise du réseau initial centré essentiellement sur la ville de Meaux en intégrant l'ensemble des dessertes périurbaines (lignes 2bis, 3, 5, 17, 20, 64) convergeant vers la ville centre.

MONTLHÉRY > Daniel Meyer

Parc

Pour faire suite à notre présentation complète de ce transporteur dans notre dernière édition, précisons que 2 nouveaux Citaro standards sont attendus pour les lignes DM16 et DM21 (réseau du Val d'Orge). Parallèlement, 6 Citaro-Ü ont été commandés pour la ligne DM153 (Massy RER - Longjumeau - Arpajon) du réseau RN20, jusqu'ici exploité exclusivement avec des autocars SETRA S 315 UL.

MONTEREAU > Siyonne

Réseau

Le réseau Siyonne, qui ne desservait les communes périphériques de l'agglomération qu'aux heures de pointe, va s'enrichir d'un transport à la demande assuré par un minibus de type Dietrich Taxirider, qui permettra d'assurer un service aux heures creuses dans les zones peu denses.

Les usagers seront pris en charge aux points d'arrêt déjà matérialisés et les correspondances seront effectives avec les lignes fonctionnant en heures creuses dans le centre-ville de Montereau (lignes A et « Emplet'Express »).

SÉNART > Sénart Bus

Réseau

Un projet de restructuration complète du réseau est actuellement à l'étude pour la rentrée 2005. Il vise à rationaliser l'offre, par une hiérarchisation des dessertes, s'appuyant d'une part sur la création de lignes fortes à l'amplitude horaire élargie et circulant également les dimanche et jours fériés, et d'autre part sur des lignes de quartiers fonctionnant principalement en heures de pointe.

TCC

Rappelons que depuis le 1^{er} janvier 2005, une redistribution d'activités au sein du groupe Connex a conduit la STRAV à céder au Pôle Connex Seine-et-Marne son dépôt de Combs-la-Ville. Une nouvelle entité, baptisée TCC (Transports en Commun de Combs-la-Ville) a donc été créée sur la base des installations existantes. Ce sont donc toujours deux exploitants (Connex-Moissy et TCC) qui oeuvrent à la

production de l'offre de transport du réseau Sénart Bus, mais ils sont dorénavant regroupés au sein du même « Pôle ».

Parc

Le plan de renouvellement 2005 du réseau prévoit l'acquisition d'un Moovy (Citelis-line Autocar), de 2 Citelis-line pour TCC (ligne 20), et de 2 Citelis-line pour Connex Moissy (ligne 30).

Trois Moovy sont également prévus pour la ligne Express 50 (Evry - Sénart), en remplacement de 3 Iliade.

SUCY-EN-BRIE > SITUS

Parc

Le renouvellement des autobus du réseau se poursuit : 3 GX327 ont été commandés par la SETRA pour être affectés aux lignes 1 et 5, tandis que 5 Citelis sont attendus par la CEAT, pour les lignes 010-003 et 004 intégrées à la rentrée 2003 au réseau SITUS.

VERSAILLES > PHEBUS **

Réseau

Avec les récentes mises en service des lignes **W** (le 14 février dernier) et **X**, le réseau Phebus représente désormais 37 lignes, une desserte de 18 gares SNCF, 650 arrêts, 219.000 habitants desservis et plus de 68.000 voyageurs transportés quotidiennement.

Parc

Les Agora-3p sont actuellement repris à tour de rôle par Irisbus afin de procéder au renforcement des portes arrières. Pour pallier l'absence du véhicule, un Agora-3p a été prêté depuis février pour une durée de 15 semaines. Le véhicule de prêt, immatriculé 2182 SV 81 (châssis VF6PS09B400010865 du 12/12/97), est équipé de girouettes latérales des deux côtés ; il a été engagé sur les renforts de la ligne **O** et a reçu le numéro de parc 999. Ce véhicule était auparavant en service sur le réseau allemand de Neu-Brandeburg (n° de parc 513, immatriculation NB.SW.513).

D'autre part, un nouveau GX117-L a été mis en service sur le sous-réseau de St Cyr-l'Ecole. Le n°25 est immatriculé 888 DFS 78 et son châssis est le VJ1GX586H4L000539.

Versailles-Tour

A compter du 27 mars 2005, le circuit touristique de la ville royale propose désormais un départ toutes les demi-heures à partir de la gare SNCF Rive-Gauche et ce, de 9H34 à 18H05.

En attendant l'acquisition d'un véhicule dédié, la SVTU a loué aux Cars Rouge un de ses Volvo-B10M-ELC à impériale ; il s'agit du n°357 (697 NGV 75, châssis YV31MA510YA051862). Rappelons que l'ancien impérial MAN-GRÄF-STIF n°551 racheté aux Cars Rouge (photo couleur dans **RU38**) avait été réformé suite à un grave accident et l'Agora-line n°220 avait provisoirement été affecté à ce service. Le Volvo a gardé sa livrée rouge mais a reçu la décoration « Versailles-Tour » ainsi que le numéro de parc SVTU n°998.

VILLEPINTE > TRA *

Parc

Le réseau départemental de Seine-St Denis devait acquérir 14 GX327. En fait ce sont les 14 derniers GX317 produits par Heuliez qui ont été livrés. Une cérémonie a de ce fait marqué, le 29 avril dernier, la livraison du 2267^e et dernier GX317.



► 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 !

► Languedoc-Roussillon

MONTPELLIER > TAM **

■ Réseau Tramway

Ligne 2

Les travaux battent leur plein et les premiers rails hormis les appareils de voies au Corum ont été posés sur l'avenue de la Justice de Castelnaud le 10 janvier dernier.

La ligne 1 a fêté le 22 février dernier son 100.000.000^eème voyageur depuis sa mise en service le 1^{er} juillet 2000, soit une moyenne de 20.000.000 de voyageurs/an.

■ Réseau Autobus

Navette Guilhem

Le projet de scission en deux tronçons du « Guilhem » évoqué dans **RU59**, contrairement aux informations qui nous avaient été communiquées, ne serait pas d'actualité. Par contre, une modification d'itinéraire est à l'étude pour desservir la gare SNCF.

Parc

Les TAM ont remis en service 2 autres PR 100.2, il s'agit des n°361 et 362, ce qui porte maintenant le nombre à 9 PR 100.2 en service (n°357, 359 à 362, 365 à 368). A noter que le n°368 a reçu la nouvelle livrée.

Les PR100 MI ont été ferrailés en décembre et janvier dernier, car il fallait libérer de la place au dépôt de Jeune Parke suite aux travaux du tram et en même temps les PR 118 n°248 à 251 ont été mutés au dépôt des Hirondelles.

Affrétés

Progésud a mis en service ses 2 Agora-S-E3-2p avec climatisation et palette UFR, leurs numéros de parc sont 722 (388 AKN 34) et 723 (383 AKN 34). Ils circulent respectivement sur les lignes **31** et **34** en général. Les numéros de châssis seront communiqués ultérieurement.

Le PR 100.2 n°518 a été aperçu à Saint-Quentin (02) et le PR 112 n°611 a lui été aperçu à Grenoble, il circulerait sur

la ligne 90 (La Tronche La Carronnerie – Grenoble Verdun Préfecture).

D'autre part, dans le parc sommaire de Progésud publié dans **RU59**, un PR 112 manquait à l'appel ; il s'agit du n°632, ce qui porte à 11 PR 112 en service commercial + 13 PR 112 affrétés aux scolaires.

Palavas-les-Flots...suite

La commune de Palavas, après avoir quitté la Communauté d'Agglomération de Montpellier le 1^{er} janvier dernier, s'est retrouvée sans desserte. Après avoir pallié à cette situation dans des conditions assez rocambolesques (relire **RU61**), une liaison provisoire fut mise en place par la municipalité de Palavas afin de rallier les deux communes à l'aide d'un autocar FR1. Le département, par le biais du réseau Hérault-Transport, reprendra la ligne en septembre prochain au plus tôt !

Palavas a intenté un procès contre Hérault-Transport et la Communauté d'Agglomération pour ne pas avoir assuré le transport après le 1^{er} janvier, mais cette dernière a été déboutée par le tribunal et doit même déboursier 1000€ de dommages et intérêts à Hérault-Transport. En effet, il n'y a pas d'avenant signé entre Palavas et la TAM ou Hérault-Transport afin de garantir la continuité du service public, si cette dernière venait à quitter la Communauté.

La commune de la Grande Motte avait signé cet avenant quand elle avait souhaité quitter l'Agglomération et le transport n'avait pas été coupé entre Montpellier et cette commune.

NÎMES > TCN *

Parc

Les 2 premiers Citaro, sur les 4 prévus, ont été mis en service dernièrement sur le réseau. Ils portent les numéros de parc 333 et 336.

► Limousin

LIMOGES > TCL *

Parc

Un appel d'offres a été lancé en début d'année concernant la fourniture en plusieurs tranches de 15 standards-diesel et 5 articulés-GNV. Ils viendront s'ajouter aux 4 Agora-S et 15 Cristalis ETB12 commandés à l'automne 2004.

Affrétés

A la même période, un autre appel d'offres intéresse l'exploitation des lignes **34** (St Just-le-Martel), **35** (Feytiat) et **36** (Condat-sur-Vienne), le tout pour une durée de 6 ans à compter du 1^{er} janvier 2006. Les véhicules engagés sur ces lignes ne seront plus prêtés par la SLTC mais fournis directement par les exploitants. Les services scolaires internes à l'Agglomération font eux-aussi l'objet de plusieurs procédures de marchés.

► Lorraine

EPINAL > IMAGINE °

Parc

Un Agora-S-E3 n°101, doté de la climatisation et de girouettes à diodes couleurs, et d'une rampe UFR a été mis en service depuis le 7 mars dernier.

NANCY > STAN °

Parc

Un articulé nantais Volvo-7000A, le n°237, a été testé hors service commercial, du 14 au 25 février sur les lignes à fortes déclivités 124 et 138.

NANCY > SUB °

Réseau

Les réseaux suburbains de l'aire urbaine nancéenne seront bientôt restructurés. Dans un premier temps une nouvelle numérotation sera bientôt mise en place.

Si le réseau STAN conservera les chiffres en 100 (lignes en connexion avec la ligne 1 du TVR) et 200 (avec l'éventuelle ligne 2), le secteur nord (bassin de Pompey ainsi que son réseau urbain) a adopté depuis le 28 février les indices dans les 300, la zone ouest héritera des indices en 500 et la zone est, des indices en 600. La nouvelle numérotation devrait être totalement opérationnelle en 2006 ; les gestionnaires s'attaqueront alors au projet de tarification et de billettique communes.

METZ > TCRM **

Affrétés

Jusqu'à fin 2003, le secteur de Marly était desservi par 2 lignes (16 et 26) gérées en marché public par les Courriers Mosellans. Depuis le 1^{er} janvier 2004, ces lignes sont intégrées dans la délégation de service public globale et sous-traitées, après appel d'offres, au transporteur historique, les Courriers Mosellans.

Le transporteur a renouvelé pour l'occasion 2 PR100-2 par 2 Agora-line (n°059004 et 059005) pour la ligne 16 et a acquis un Cytios-30 pour la ligne 26. En effet, le Cytios-20 était devenu trop petit depuis l'extension de la ligne à plusieurs nouvelles communes (Coin-sur-Seille, Pournoy-la-Chétive, Coin-les-Cuvry), et devait être muté sur les lignes 113 et/ ou 114.

Il est intéressant de noter que le réseau va enfin présenter une image unifiée. En effet, le Jaune-Jaumont qu'arbore de plus en plus de véhicules des TCRM, va se propager à ceux des affrétés au fur et à mesure des renouvellements.

► Midi-Pyrénées

TOULOUSE > TISSEO **

Réseau

Si la fusion des lignes 19 et 21 ainsi que la création de la ligne 36 (Roseaie/Borderouge), prévues pour février, ont été retardées pour cause de non conformité des installations fixes, la desserte des Sept-Deniers par la ligne 16 a été étoffée dès le 7 février par la création d'une nouvelle branche à destination du stade Ernest-Wallon.

De son côté, la Navette a vu l'extension, mi-février, de son parcours par la rue des Lois, la faculté des Sciences-sociales et la place St Pierre. Ce service étant assuré à moyens constants, la fréquence des passages des Oreos-22 a été portée de 10 à 12 minutes.

Parc

La totalité des 25 nouveaux GX317-GNV (n°0501 à 0525) est entrée en service en mars dernier.

Par ailleurs, un Citaro de l'exploitant varois SODETRAV a été prêté par la SAFRA pour être testé pendant quelques semaines. Arrivé au dépôt Grande-Bretagne le 19 janvier dernier, ce véhicule immatriculé 881 AAE 83 (châssis VF962800010300166, mis en service le 12/09/00) a reçu le numéro de parc provisoire 9999. Il a circulé à partir du 7 février sur les lignes 70/71.

En temps normal, ce véhicule circule sur les lignes affrétées 29/39 du réseau Mistral de Toulon.



Le Citaro 9999 au dépôt le 4 février 2005
© Michaël DIETRICH

► Nord-Pas-de-Calais

CAMBRAI > CFC °

Réseau

Le réseau n'est plus exploité par le groupe Transdev, mais par un pool d'autocaristes locaux soit Dupa-et-Lebeda (DLE), les Cars Finand (ODP) et les Autocars Fouache (TRIAX).

Parc

Les 16 autobus affectés au réseau ont vu leurs numéros de parc modifiés. En rubrique « Parcs », nous résumons la nouvelle répartition du parc du Cambrésis, et sa numérotation.

Les 6 S105 (n°56, 57, 59, 60, 63, 64) sont maintenant réformés ; il est à noter que le n°59 avait été victime d'un incendie criminel alors qu'il stationnait à la gare routière. Réformés également les PR100-R n°70 et PR100-2 n°71, 72, les O305-G n°65 à 69, et le PR180-2 n°81.

DUNKERQUE > DK'BUS-MARINE °



© Michaël DIETRICH

Deux Agora-GNV ont été entièrement pelliculés en l'honneur des sportifs dunkerquois de haut niveau. Ils circuleront avec ces décorations pendant toute l'année 2005.

VALENCIENNES > SEMURVAL °

Tramway

La première des 17 rames Citadis a été exposée sur la place d'Armes, face à l'hôtel-de-ville, du 25 au 28 février dernier. Au terme de son exposition, la rame fut acheminée vers le site d'essais du centre ferroviaire d'Alstom de Petite-Forêt. Elle devrait revenir à Valenciennes au début de l'été, lorsque le dépôt-atelier sera achevé ainsi qu'une partie du réseau afin de poursuivre ses essais in situ. Rappelons que la mise en service est prévue pour le 16 juin 2006.

Parc

Retrouvez en rubrique « Parcs », les caractéristiques complètes des 31 Agora-S-E3 n°002 à 008, 034 à 040, 045 à 050, 115 à 125.

► Basse-Normandie

CAEN > TWISTO °

TVR

Le TVR a maintenant atteint des taux de disponibilité corrects et même un trafic supérieur aux prévisions ; la 20

millionième utilisatrice a d'ailleurs été fêtée le 9 mars dernier. Le réseau bus/tram enregistre 120.000 voyages quotidiens, 43 à 45.000 étant effectués sur le TVR.

Avec 21 rames disponibles quotidiennement et un bon succès commercial, le réseau se retrouve cependant avec des véhicules (limités à 150 places, inconvénient majeur du TVR) surchargés aux heures de pointe.

Il n'est pas exclu qu'il commande quelques éléments supplémentaires. D'autre part, si Viacités étudie le principe d'une seconde ligne est-ouest, l'autorité organisatrice envisage également des extensions de Campus vers La Bijude et de Grâce-de-Dieu et vers Fleury-sur-Orne.

Ces extensions ne seront possibles qu'avec le même système de transport du même constructeur (autre inconvénient des tramibus).

Sauf à imposer aux voyageurs de pénibles ruptures de charge, de nouvelles commandes de TVR sont donc tout à fait logiques. Les chaînes de fabrication des TVR à l'usine Bombardier de Crespin sont arrêtées depuis plusieurs mois faute de commande ; néanmoins le constructeur affirme que le produit « est toujours proposé sur les marchés pouvant paraître opportuns ».

► Haute-Normandie

ROUEN > METROBUS *

TEOR

L'extension du site propre-bus a débuté en février dans le centre de Rouen, entre les quais et le CHU. Seront ensuite réalisés ses prolongements vers les hauts de Rouen et Bihorel (T1), vers Darnétal (T2), et vers le terminus du tram Boulingrin (T3), l'extension vers Franqueville ayant été abandonnée.

► Pays-de-la-Loire

ANGERS > COTRA °

TCSP

Après l'excellente nouvelle du choix d'un tramway sur fer pour le premier axe de TCSP angevin, les élus envisagent un deuxième axe d'orientation est-ouest (Trélazé ou St Barthélémy/Beaucouzé) afin de desservir notamment le campus universitaire. Un troisième axe pourrait compléter le dispositif par la suite.

LAVAL > TUL °

GPL

Le réseau a passé commande pour 2 standards MAN fonctionnant au GPL. Rappelons que ce véhicule vient récemment d'être homologué.

LE MANS > SETRAM °

Tramway

Les travaux préparatoires (déviation des réseaux concessionnaires) se sont généralisés tout le long du tracé du futur tramway.

De ce fait, et depuis le 28 février dernier, les horaires des lignes, 1, 3, 6, 7, 14 et 15 ont été modifiés afin de s'adapter aux travaux sur l'avenue Jean-Jaurès. Le 15 mars, a été mis en place le nouveau plan général de circulation dans le secteur de la gare.

Réseau

La ligne « Les Atlantides » a changé d'itinéraire et d'horaire afin de desservir de nouveaux quartiers. A cette occasion, elle devient la ligne 17.

Depuis le 6 mars dernier, La Chapelle-St Aubin est désormais desservie le dimanche par la ligne 10 à raison de 6 A/R.

NANTES > TAN *

■ Réseau Tramway

Anniversaire

Le 7 janvier dernier, la SEMITAN a fêté solennellement les 20 ans de son réseau de tramway. Une grande soirée fut organisée à l'intérieur des ateliers de Dalby qui réunit plus de 1500 participants.

Rappelons que Nantes fut la première agglomération à reconstruire un réseau en France et la tâche fut loin d'être aisée face aux farouches oppositions. Le projet avait d'ailleurs failli sombrer, les travaux de la première ligne (Bellevue/Haluchère) ayant été stoppés lors du changement de municipalité. Si ces derniers n'avaient pas été aussi avancés, l'issue aurait pu être fatale à Nantes, mais également pour le développement ultérieur du tramway en France.

Le courage des élus nantais mérite d'être salué car le projet de revenir au tramway allait bien au delà de la mise en place d'un nouveau moyen de transport qui plus est, faisant à l'époque la quasi-unanimité contre lui ; il impliquait et exprimait surtout une autre idée de la ville, à l'époque du déferlement de la voiture particulière, stimulé par les trop fameuses « pénétrantes » représentant alors le nec plus ultra.

Prolongements

A la rentrée, la ligne 2 sera prolongée jusqu'à la Neustrie (lire plus loin) et les courses de la 3 seront prolongées jusqu'à Pirmil par les infrastructures existantes. Par contre, le projet de prolongement de cette ligne à Vertou est remplacé par un site propre-bus, le nombre de voyageurs attendu ne nécessitant pas (actuellement) la mise en place d'un tramway.

D'autre part une liaison entre les lignes 1 et 2 est actuellement étudiée afin de renforcer la desserte des universités et de soulager la ligne 2. Deux possibilités sont envisagées : une branche de la 1 partant de Haluchère ou son prolongement à partir de la Beaujoire.

Prolongement ligne 2

En mars dernier, le futur terminus de La Neustrie était bien avancé et la pose des rails partie de cet endroit avait atteint la rue Louise-Michel et s'apprêtait à aborder la ZAC de la Grande-Ouche puis traverser l'ouvrage SNCF avant de traverser la vallée de la Jaguère. Pour cela, la ligne empruntera le pont-tramway dont les éléments ont été poussés un par un au dessus de la vallée et joignent les deux rives depuis le début mars. La mise en service de ce prolongement est prévue pour le 22 août prochain.

Incentro

La rame Incentro n°374, première de la seconde série de 10 éléments (n°374 à 383), a circulé plusieurs jours avec la livrée nantaise sur le réseau berlinois (ligne M4) et ce, pendant la première quinzaine d'avril. Les BVG, désirant remplacer leurs anciennes Tatra, ont invité les constructeurs à leur mettre à disposition un véhicule afin de les tester.

Réseau Autobus

Busway

L'infrastructure de la future ligne 4 (liaison le Bouffay/Porte-de-Vertou), longue de 7,5 km, sera calquée sur le mode tramway au regard de l'implantation en site propre, des aménagements, de la qualité d'exploitation et de la fréquence. Ce mode, similaire au TVM parisien, devrait être mis en service en septembre 2006 et prendra le nom de « Busway ». La ligne 4 sera exploitée grâce à une flotte de 20 articulés-GNV. Il est regrettable que l'option trolleybus n'ait pas été retenue pour ce concept sachant que le coût d'exploitation d'un trolley par rapport à un bus est plus économique sur ce type d'infrastructure. D'autre part, dans l'éventualité d'une conversion en tramway, les supports de la LAC-trolley peuvent être facilement transformés pour supporter une LAC-tram. Les travaux préliminaires de ce futur TCSP ont débuté mi-janvier.

Une seconde ligne, la 5, devrait relier de façon similaire le quai Baco aux universités, et un premier tronçon devrait voir le jour en 2007 entre l'Hôtel-Dieu et la gare de Chantenay.

Articulés Volvo

L'un des 31 articulés Volvo-7000A (série 219 à 249), le n°237, a débuté un périple afin d'être testé par divers réseaux français et suisses. Loué à Volvo, et muni d'une immatriculation provisoire (8228 W 69), il a débuté ses prestations du 14 au 25 février sur le réseau de Nancy (lire plus-haut). Il a ensuite rejoint celui de Genève et courant mars celui de Berne, ce dernier envisageant de transformer sa flotte diesel par des véhicules fonctionnant au GNV.

Ce véhicule n'a apparemment pas été sujet aux incidents dont plusieurs véhicules de ce type ont été victimes. Le dernier incident en date s'est produit en décembre dernier, le moteur d'un de ces véhicules s'étant subitement emballé et le bus allant percuter l'arrière d'un engin de voirie. Six autres incidents analogues s'étant déjà produits, le parquet de Nantes a ordonné une expertise judiciaire, le rapport technique définitif étant attendu pour septembre.

Parc

Retrouvez en rubrique « Parcs », l'effectif nantais au début 2005. L'arrivée des véhicules GNV, Volvo-7000A et GX317, a permis la réforme des O305G et d'une grande partie des GX44 et GX187.



Volvo 7000 A GNV à l'arrêt Croix des Herses avant le début des travaux de la ligne 4 (Juin 2004)
© David LE PAUTREMAT

Dépôts

Un nouveau dépôt d'autobus devrait voir le jour pendant l'été 2006, le dépôt du Bêle. Les prolongements du réseau de tramway nécessitant des places supplémentaires de remisage, une partie de la surface du dépôt-bus de St Herblain (40 bus) sera réaménagé pour recevoir des tramways. A cela, il faut rajouter la suppression du remisage-bus de Pré-Gauchet soit 63 bus (54 standards et 9 articulés) suite à une opération d'urbanisme dans le quartier Malakoff, sans oublier la question du remisage des articulés affectés aux futures lignes en site-propre 4 et 5. Il était donc urgent pour les gestionnaires nantais de trouver un nouveau site, d'autant plus que l'augmentation du parc fonctionnant au GNV implique la réalisation d'installations de distribution nouvelles. Le futur dépôt du Bêle, situé au nord-est de l'agglomération, aux abords de la route de Carquefou et près du terminus de la ligne 22 (St Joseph-de-Poterie), sera dimensionné pour accueillir et entretenir 155 à 165 autobus.

Le terme « dépôt » n'étant apparemment pas assez « tendance », l'établissement sera baptisé « Terminal-technique-bus » ! Après les « Centres-bus » parisiens, les « Unités de transport » lyonnaises ou strasbourgeoises, voici venu le temps des « Terminaux-techniques-bus ». Nous continuerons pour notre part à appeler ce genre d'établissements de la façon dont le dictionnaire les nomme, c'est à dire des « dépôts ».

Affrétés

Les transports Brounais qui exploitent la ligne 99 (Pirmil/Le Pellerin), ont mis en service deux Citaro (n°7031 et 7032). Lors du prolongement de la ligne 2 du tramway de Trocardière à Neustrie, le terminus nord de la ligne 99 sera limité de Pirmil à Neustrie. Ce qui sera gagné entre ces deux points sera réinjecté en fréquence. La ligne 89/99 nécessite actuellement 15 véhicules.

Ligne fluviale

Depuis décembre dernier, le premier bateau devant circuler sur l'Erdre était en cours de construction dans les chantiers de la SMCN à St Nazaire. Ce navire qui devait être livré le 7 mai à Nantes pourra accueillir 90 passagers. Sa coque est en aluminium, longue de 18,8 m et large de 5,2 m. Il reliera la gare-sud SNCF à l'université (Petit-Port/Facultés) et le trajet comportera 7 stations. La fréquence prévue sera de 20 min, et l'amplitude, été comme hiver, s'étalera de 6H30 à 20H30. Trois bateaux ont été commandés pour exploiter cette nouvelle liaison.

LA ROCHE-SUR-YON > STY °

Parc

Deux nouveaux GX117L ont été mis en service en septembre 2004 ; le n°75 (9975 XA 85) et le n°76 (9976 XA 85). Ces acquisitions portent la flotte de GX117L à 4 véhicules (n°66, 67, 75, 76).

SABLES-D'OLONNE > TUSCO *

Réseau

Les transports urbains de la communauté de communes des Olonnes sont en appel d'offres (340.000 km/an), le nouveau contrat d'une durée de 6 ou 8 ans devant commencer le 1^{er} novembre 2005. Précisons que les candidats devront fournir les véhicules ainsi que le dépôt, seul le système de billetterie étant mis à disposition par la collectivité. Si l'exploitant actuel, Hervouet (filiale du groupe FAST), n'est pas reconduit, cela signifie que les bus actuels ne circuleront plus sur le réseau. D'autre part, l'appel d'offres demande aux candidats d'étudier la mise en place d'un transport à la demande pour certaines dessertes non assurées par les lignes régulières. Son exploitation pourrait être assurée par minibus ou par sous-traitance aux taxis locaux.



Le départ groupé de 11H20 du point central des Jets-d'Eau, le 15 février 2005

© Dominique GUIBERT

Parc

Arrivée au parc de 2 nouveaux GX117 numérotés 586.03 et 586.04. Ces 2 véhicules sont blancs afin de recevoir comme les autres véhicules du parc un pelliculage publicitaire intégral, spécificité de ce réseau.

Retrouvez en rubrique « Parcs », le détail complet des 7 véhicules constituant le réseau au 7 avril dernier. Par rapport au dernier état publié (mai 2001 dans RU40), il faut noter le départ des GX77 n°770.07 et 770.08 ainsi que du O305 n°305.14.

SAINT-NAZAIRE > STRAN °

Réseau

Le réseau a été paralysé plusieurs semaines par une grève des salariés en novembre et décembre 2004. Leur revendication majeure était « A travail égal, salaire égal », afin d'aligner les salaires des conducteurs de la STRVN sur ceux de la STRAN. Cette mesure qui a été acceptée se chiffre à 520.000€ par an. Ponctionner plus les collectivités pour les services Ty'bus ou augmenter le versement-transport étant assez délicat, les expertises concluent à la nécessité de réduire l'offre kilométrique (200 à 250.000 km/an) et inciter les nazairiens à utiliser plus les transports en commun. Les gestionnaires vont s'attacher à traquer les HLP improductifs et les doublons. Le rapport préconise aussi de faire de gros efforts pour accroître la clientèle soit 2200 voyageurs supplémentaires dès 2007, puis le double à partir de 2009.

► Picardie

BEAUVAIS > TUB °

Parc

Le réseau a récemment commandé 2 minibus Dietrich.

► Poitou-Charente

POITIERS > VITALIS *

Réseau



L'Agora n°217 sur la ligne 4

© Olivier MEYER

Le 1^{er} janvier 2005, le périmètre des transports urbains s'est agrandi avec l'entrée des communes de Béruges et Croutelle dans la Communauté (CAP). Le réseau Vitalis a donc été étendu pour l'occasion avec le prolongement de la

ligne 4 de Fontaine-les-Vignes à Croutelle et la création de 3 nouvelles lignes Pti'Bus (transport à la demande).

► Provence-Alpes-Côte-d'Azur

ANTIBES/SOPHIA-ANTIPOLIS > ENVIBUS °

Parc

Notre correspondant nous signale début mars, l'arrivée au parc de la STCAR d'un GX117 immatriculé dans le Bas-Rhin 8732 ZB 67. Il s'agit d'un des deux GX117 (n°99217) engagés par Cariane-Est sur le réseau de Sélestat avant que ce transporteur ne perde le marché.

CANNES > BUS-AZUR *

Dépôt

Le déménagement vers le nouveau dépôt CGFTE est prévu en deux fois. La moitié du parc y partira en octobre prochain, le reliquat étant prévu le mois suivant.

MARSEILLE > RTM *

Tramway

Depuis le 4 avril, une maquette à l'échelle 1 du futur tramway a été exposée face à la Bourse. Elle y restera jusqu'au 4 juillet. Rappelons que 26 rames du modèle Flexity-Outlook ont été commandées à la firme Bombardier et devraient être livrées entre septembre 2006 et avril 2007.

MONACO > CAM *

Parc

Mise en service sur le réseau de 2 nouveaux New-A330 numérotés 38 et 39 et respectivement immatriculés 8095 et 8084.

NICE > LIGNE-D'AZUR **

Tramway

La maquette à l'échelle 1 du futur tram a été exposée depuis le samedi 5 mars sur le parvis du Palais des Expositions, lors de l'ouverture de la 61^e foire-exposition ; elle y est restée jusqu'au 14 mars.

Le tramway est malheureusement entré à son tour dans la tourmente des affaires judiciaires (relire **RU51**) qui secouent depuis plusieurs mois la municipalité de Nice. En effet, après le marché du Grand-Stade, c'est celui de la construction du tramway qui est accusé d'avoir été truqué. Le maire de la ville a assuré que le chantier ne s'arrêterait pas et que « rien n'empêcherait le tramway de rouler fin 2006, début 2007 ». Nous l'espérons vivement.



La maquette du tram niçois
© Frédéric GIANA

► Rhône-Alpes

BOURG-EN-BRESSE > TUB **

Parc

Le réseau étant cette année en appel d'offres, rien de significatif ne verra donc le jour durant cette phase. À noter toutefois, la passation d'un marché pluriannuel de renouvellement de la flotte d'autobus qui a été lancé par l'Agglo et qui voit s'affronter Irisbus et Volvo-Renault-Bus France, avec de bonnes chances de l'emporter de part et d'autre.

CHAMBERY > STAC °

Parc

C'est Evobus qui a remporté le dernier appel d'offres concernant l'acquisition de 4 standards-GNV (+8 diesel en tranche conditionnelle). Ce seront donc les premiers Citaro fonctionnant au GNV en service dans l'Hexagone. Chose curieuse, la précédente commande avait porté sur des Agora-S-GNV avec moteur Iveco Cursor-8-CNG. Pourquoi un tel changement ?

CHAMONIX > CHAMONIX-BUS °

Parc

Le réseau a acquis 5 nouveaux S315NF, ce qui porte à 10 le nombre de ces véhicules. Par ailleurs, les intérieurs des véhicules sont progressivement équipés d'un SAIV.

Une cartographie interactive montrant la position de chaque bus est disponible sur PC à l'adresse <http://www.ynfobus.com/chamonix/pc>

GRENOBLE > TAG **

■ Réseau Tramway

Travaux

Depuis le 28 mai et jusqu'au 3 juillet, la ligne **A** est exploitée en voie unique entre « Chavant » et « Albert 1^{er} de Belgique », afin de préparer ce secteur à l'arrivée de la ligne **C**. A partir du 4 juillet, l'exploitation sera assurée en 3 tronçons se jouant des lignes régulières : Cité-Internationale (B)/place de Verdun (A), Fontaine-La Poya (A)/Universités (B), et Albert 1^{er} de Belgique/Denis Papin (tronçon sud de la A). Le tronçon neutralisé sera assuré par une navette-bus entre Victor-Hugo et Albert 1^{er} de Belgique.

Futures lignes C et D

Suite à la jonction des chantiers de pose de voies Pasteur-Joffre/Foch et Foch/Libération au carrefour Foch/Ferrié/Marceau intervenue le 25 janvier, la future ligne **C** dispose depuis cette date de 1,2 km d'itinéraire dans sa configuration définitive.

Deux jours plus tard, les appareils de voie permettant la liaison entre les lignes **C** et **D** sur l'avenue Gabriel-Péri ont été posés.

Signalons que vous pouvez suivre en temps réel l'avancement de ce chantier et même vous payer un voyage virtuel sur les futures lignes en vous connectant sur le site www.tram3.fr

Parc



Le Citadis n°6001 en compagnie du TFS n°2048 au dépôt d'Eybens, le 6 mars 2005
© Jean-Marie GUETAT

Le premier des 35 tramways Citadis (n°6001) a été livré au dépôt d'Eybens le 25 février dernier. Les premiers tours de roues sur le site d'essais situé devant le dépôt se sont déroulés dès le mois de mars par les techniciens d'Alstom.

En plus de la livrée traditionnelle (bandes bleues sur caisse grise métallisée), la bande bleue sous baies devient à l'avant de couleur fuchsia, ton prédominant de l'autorité organisatrice.

Destinées à la ligne **B** et à la future ligne **C**, ces nouvelles rames seront mises en service avant la fin de l'année sur la **B**.

■ Réseau Autobus

Parc

La SEMITAG réceptionnait courant mai ses 9 GX117 (n°1511 à 1519, châssis n°626 à 629, 632 à 636). Par ailleurs, elle devrait bientôt réceptionner ses 30 premiers Citelis en version diesel. Nous vous communiquerons leurs caractéristiques complètes dès qu'elles nous seront parvenues.

Bresson

Sur sa demande, le village de Bresson a quitté l'Agglomération. Pour autant, les voyageurs n'ont pas eu à subir la suppression immédiate des services comme cela a été le cas pour la commune de Palavas (lire notre rubrique sur Montpellier). En effet, la ligne **12** continue (pour l'instant) de desservir le village.

LYON > TCL **

■ Réseau Métro

Prolongements

Le prolongement de la ligne **A** de Laurent Bonneval à La Soie va entrer en phase active. Mais la mise en service n'interviendra pas avant le second semestre 2007 ; elle ne coïncidera donc pas avec celle de LEA en 2006.

Les études pour le prolongement de la ligne **B** à Oullins vont être engagées prochainement avec comme perspective une mise en service en 2010. Le terminus de la ligne n'est pas encore arrêté et il n'est pas exclu qu'elle aille jusqu'à l'Hôpital Lyon-Sud, secteur facile d'accès pour des rabattements efficaces et la création d'un grand parc relais. La création d'une voirie de raccordement avec l'autoroute A 45 pour améliorer l'accès à cet équipement hospitalier majeur de l'agglomération milite aussi en faveur de ce terminus. Dans cette hypothèse, le prolongement serait entièrement souterrain et comporterait deux stations intermédiaires : La Saulaie Gare d'Oullins et Oullins Mairie. La ligne serait transformée pour une exploitation automatique intégrale type MAGGALY, ce qui nécessitera la reprise du terminus des Charpennes et la création d'un dépôt (là encore, le site des Hôpitaux Sud permet son implantation dans de meilleures conditions qu'à La Saulaie).

Matériel roulant

À l'occasion toute récente de l'engagement pris par le Conseil Régional de rouvrir la section de ligne entre Sathonay et Trévoux, l'idée d'une modernisation du matériel roulant de la ligne **C** du métro lyonnais a été abordée. Ceci rentrerait en compte dans un scénario de prolongement de cette ligne **C** jusqu'à Trévoux (Ain). On est encore très loin de la DUP mais l'idée peut faire son chemin.

On verra sans doute avant cela l'introduction d'une troisième voiture dans les rames de la ligne **D**. De même, on ne sait encore pas à ce stade du projet si l'automatisation de la ligne **B** se ferait à partir du matériel ancien (dont certains éléments datent de 1975-1976 quand même) ou si le projet porterait sur du matériel entièrement nouveau.

Rappelons à cette occasion qu'en décembre de cette année, on fêtera le trentième anniversaire de l'arrivée de la première rame orange du métro lyonnais à la Poudrette. Ce matériel ne fait pas son âge, mais les années sont bien là.

■ Réseau Tramway

Ligne T1

Les travaux de la plate-forme sur le Cours Charlemagne sont terminés. Ils ont laissé la place aux réaménagements de voirie, reprise des carrefours, etc. La pose de la ligne aérienne doit se dérouler jusqu'au mois d'avril, conjointement avec les aménagements de station et la mise en place de la signalisation lumineuse définitive avec prise en compte du tramway. Les premières marches à blanc sont prévues en mai et la mise en service commercial en septembre 2005 de Perrache à Montrochet.

Ligne T3 Part Dieu – Meyzieu (LEA) et Aéroport Saint Exupéry (LESLYS)

Les travaux d'aménagement de la plate-forme ont débuté par l'enlèvement des voies de l'ancien CFEL. Les déviations de réseaux sont achevées et les marchés de travaux pour la pose des voies et des installations électriques sont en cours de signature. Ces marchés ont été attribués au groupe ALSTOM, de même que la fourniture des rames pour LEA. La mise en service commercial devrait intervenir en décembre 2006.

Ligne T4

Cette ligne, devant relier la Part Dieu au quartier des Minguettes et déclarée non prioritaire en début d'année dernière, est de nouveau à l'ordre du jour. En effet, si la réduction des aides attribuées par l'État au titre du développement des TCSP est bien réelle, cette ligne peut prétendre à un financement de l'État au titre de la Politique de la Ville puisqu'elle dessert deux zones urbaines sensibles, les États-Unis et les Minguettes.

La ligne de tramway sera bien réalisée en plusieurs tronçons ; le premier ira de la station actuelle du T2 « Jet d'Eau » située au niveau du cimetière de la Guillotière, à la naissance du boulevard des États-Unis, pour rejoindre la Gare de Vénissieux. Le second tronçon reliera la Gare de Vénissieux aux Minguettes. A la station « Jet-d'Eau », le raccordement avec la ligne T2 permettra une liaison vers le dépôt-atelier de St Priest. Ultérieurement la ligne sera prolongée de « Jet d'eau » à la Part Dieu. Ce prolongement n'est toutefois pas prévu dans le plan de mandat 2002/2007. Cette dernière section pose d'importants problèmes d'insertion et son coût sera sans doute très élevé :

- Si l'on emprunte le boulevard des Tchécoslovaques, il faut le reprendre intégralement car les multiples trémies qui le ponctuent ne permettent pas l'insertion d'un tramway.
- Si l'on passe à l'est de la voie ferrée, il faut créer un passage le long de la Manufacture des Tabacs en surplomb des voies SNCF.

La concertation publique sur les deux premiers tronçons devrait débuter début février, l'enquête publique en décembre 2005 et les travaux en mai 2006. La mise en service des deux premiers tronçons, interviendra en janvier 2009 et fin 2009. Le projet coûtera 177 millions d'€. La ligne sera alors longue de 9,5 kilomètres et desservira à

terme 33.600 habitants à moins de 300 mètres. À noter que SYSTRA, filiale de la SNCF et de la RATP, s'est vue confier la maîtrise d'œuvre.

Parc

La commande de matériel pour l'équipement de la ligne T3 (LEA) a été signée avec ALSTOM. Elle porte sur 10 rames Citadis TGA 302 identiques à celles déjà en service sur T1 et T2. Leurs équipements seront adaptés pour un fonctionnement régulier à des vitesses élevées (90 km/h au lieu de 70 km/h pour les rames actuelles).

Par ailleurs, le matériel prévu pour la future ligne T4 devrait être du même type que les trois autres lignes.

■ Réseau TCSP-trolleybus

Lignes C1 et C2

Le projet définitif concernant les 2 lignes C1 (Part-Dieu/Caluire) et C2 (Part Dieu/Rillieux) n'est toujours pas validé. La réduction des aides de l'État déjà évoquée plus haut va ralentir ce projet et probablement réduire les aménagements initialement prévus. Restent acquis les itinéraires et l'exploitation par trolleybus.

Ligne C3

Comme le projet T4, cette ligne devant relier Saint Paul à Laurent Bonnevey et Vaulx-en-Velin peut prétendre à un financement de l'État au titre de la Politique de la Ville puisqu'elle dessert une zone urbaine sensible. L'électrification de la section Laurent Bonnevey – Vaulx-en-Velin est programmée pour 2005/2006.

■ Autobus - Exploitation

Trolleybus

Les lignes aériennes ont été rétablies à la sortie nord de la gare routière de Vaise entre le 7 et le 11 février 2005. Le retour des trolleybus sur la ligne 44 devait intervenir peu de temps après.

« Pleine-Lune »

Le jeudi 3 mars un événement majeur s'est produit sur le réseau TCL : la première ligne de nuit a été mise en service à titre d'essai jusqu'au mois de juin ! Cette ligne relie les Terreaux à la Doua en passant par les Cordeliers et les Charpennes à raison d'un départ par heure de 1H00 à 5H00 du jeudi au samedi. Elle est baptisée « Pleine-Lune » et est exploitée avec des Agora-line Euro-3 de la ligne 59 (n°1306 à 1309).

■ Autobus - Matériel

Agora-line

Le 5 janvier vers 15 h 00, l'Agora line n°3907 circulant sur la ligne 45 a été ravagé par un incendie à son terminus de la place de la Croix Rousse. Le véhicule, irrécupérable, est en cours d'expertise chez Irisbus afin de déterminer les causes exactes de l'incendie. C'est le troisième incendie d'un Agora Line, les premiers (n°3944 sur ligne 47 et n°3700 sur ligne 37) n'avaient toutefois pas brûlé entièrement. L'origine du sinistre serait à priori due à la présence d'un filtre à particules en retrofit, d'une part, et au confinement trop important des organes mécaniques sur

ce type d'autobus qui pourrait entraîner des surchauffes. Le retour à une dotation en Agora-S est actuellement envisagé. Enfin, depuis un an environ, on relève une augmentation des demandes de secours sur Agora-line à moteur RVI pour cause de "voyant rouge" de température allumé. Le SYTRAL attend les résultats d'expertise pour se prononcer sur le devenir des deux séries concernées. Aujourd'hui, ces véhicules sont engagés le plus possible pour essayer de mieux cerner les conditions dans lesquelles les incidents apparaissent, et ce malgré la réticence croissante des conducteurs.

Midibus

Les cinq EUROPOLIS sont en service sur la ligne **91** depuis le début de l'année. Retrouvez les caractéristiques complètes de ces véhicules en rubrique « Parcs ».

Trolleybus

Bien qu'elle ne soit pas encore notifiée, la commande de trolleybus pour les lignes fortes sera de 34 Cristalis ETB 18 (28 pour C1 et C2, 6 pour C3). Les livraisons se dérouleront du troisième trimestre 2006 au dernier trimestre 2007. Une nouvelle livrée a été adoptée. Elle sera aussi appliquée aux Cristalis ETB 18 actuellement en service sur la ligne 1 (C3).

Retrouvez en rubrique « Parcs », les caractéristiques complètes de l'ensemble des trolleybus Cristalis ETB12 n°1801 à 1869 et ETB18 n°1901 à 1926, ainsi que les Agora-line n°1201 à 1238 et 1433 à 1464.

Par ailleurs, une douzaine d'ER 100 aurait été vendue au réseau arménien d'Erevan.

Tarification

Une augmentation est annoncée pour avril 2005 et une refonte de la grille tarifaire est en cours d'étude, avec notamment le retour de la carte hebdomadaire (l'ancienne a été supprimée en 1984). Le ticket unité va passer de 1,40 à 1,50 €, les abonnements seront inchangés à l'exception de l'abonnement campus pour les étudiants qui passera de 32,40 € à 30 €, de plus un abonnement campus boursier sera créé au tarif de 24,20 €. Enfin un abonnement hebdomadaire devrait voir le jour, ainsi qu'un ticket spécial soirée à 2 € rendant moins cher l'aller-retour.

SAINT-ETIENNE > STAS *

Résultats

En 2004, le réseau a connu une hausse de sa fréquentation de 3%.

Tramway

La pose des voies de la seconde ligne a débuté en mars dernier sur l'avenue du Général-Leclerc. Rappelons que l'utilisation efficace de la nouvelle branche va permettre l'exploitation de 3 lignes de tramway soit Hôpital-Nord/Solaure, Bellevue/Châteaucreux et Terrasse/Châteaucreux.

De ce fait les arrêts Bellevue et Terrasse reprendront leurs fonctions de terminus qu'ils avaient abandonné lors des prolongements successifs de la ligne 4.

Pôle d'échanges

Début mars, a débuté la destruction de la passerelle de Bellevue qui lance les travaux de finition du pôle d'échanges. Une nouvelle passerelle avec ascenseur sera construite. Elle permettra depuis Bellevue d'accéder au parc relais de l'Egalerie et aux quais de la gare de Bellevue qui seront déplacés. Il est également prévu la construction d'un local d'exploitation pour la STAS sur la place.

THONON-EVIAN > BUT °

Funiculaire

Après trois mois d'interruption, le funiculaire a repris son service commercial le 2 avril dernier. Cette interruption a permis la révision obligatoire du système soumis à la réglementation des remontées mécaniques. La machinerie a été démontée et vérifiée sur place, tandis que les chariots et cabines ont dû être démontés et transportés jusqu'à La Tour pour être contrôlés. L'exploitant, la STAR, en a profité pour repeindre les véhicules, l'embellissement des stations et de leurs abords étant pris en charge par la municipalité. Ce lifting sera assurément apprécié par les 130.000 usagers annuels du funiculaire.

Pour plus d'informations sur cette ligne, nous rappelons à nos lecteurs la présentation qui en avait été faite dans **RU45** (p. 12), à l'occasion de sa réouverture le 20 juillet 2002.

VOIRON > TPV °

Parc

Le nouveau réseau urbain que nous vous avons présenté dans **RU61** est actuellement exploité grâce à une flotte de 7 standards dont 5 Scania Omnicity neufs et d'un minibus. Par ailleurs, 2 midibus Scania ont également été acquis ; ils attendent de recevoir les autorisations préalables pour pouvoir être mis en service. Nous reviendrons prochainement sur ces matériels encore inusités dans l'Hexagone.



► Autres régions

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

Bretagne et Corse.



Neuchâtel : MAN n°226 photographié au dépôt de l'Évole, le 18 juillet 2001

© Patrick KIRSTETTER

L'actualité des réseaux étrangers

Par nos correspondants

► Belgique

ANTWERPEN (ANVERS) > DE LIJN

Tramways

Les premières extensions du réseau vers le sud de l'agglomération ont été posées à partir des terminus des communes d'Hoboken (ligne **12** de Schoonselhof vers Hemiksem) et de Mortsel (ligne **7** et **15** vers Boechout et Kontich).

BRUXELLES > STIB-MIVB

Autobus

A partir de janvier 2006, 130 A500 seront réformés et proposés à la vente à raison d'une dizaine de véhicules par mois. Ces véhicules seront remplacés par 140 autobus neufs dont 25 articulés.

GENT (GAND) > DE LIJN

Tramways

La deuxième phase du prolongement de la ligne **1** vers Flanders-Expo (Maalte/Flanders-Expo) est opérationnelle depuis le 15 avril, l'inauguration s'étant déroulée quant à elle le 11 avril. L'ensemble de cette nouvelle infrastructure est long de 2,4 km et dessert 5 stations. La ligne 1 est la plus importante du réseau gantois avec 11 millions de voyageurs transportés en 2004. Pour la petite histoire, c'est la motrice n°6202 qui y effectua les premiers tours de roue et la n°6305, le premier service régulier.

Par ailleurs, les premières rames surbaissées Siemens « Hermelijn » de la seconde tranche, les n°6315 et 6316, ont officiellement été présentées au dépôt Gentbrugge le 1^{er} mars dernier. A terme, le réseau possédera 31 rames Hermelijn n°6301 à 6331.

Trolleybus

Après avoir été retirés provisoirement du service, les 17 trolleybus Van-Hool AG280T (n°7401 à 7403, 7405 à 7412, 7414 à 7417, 7419 et 7420) de la ligne **3** sont revenus au dépôt de Gentbrugge et ont été garés sur les pistes du remisage provisoire sous l'autoroute E17. Ils devraient être remis en service pour septembre prochain.

Dépôt de Gentbrugge

Les voies de tramways ont repris possession en avril dernier du hall autobus. Ce n'est qu'un retour des choses, les bus ayant pris la place des trams en 1974 !

► Suisse

FRIBOURG > TPF

Trolleybus

Débutés le 18 janvier, les travaux d'électrification de la section Moncor/Les Dailles devaient permettre une mise en service mi-avril. D'autre part, la ligne **3** est dorénavant totalement équipée des nouveaux trolleybus bi-mode Hess, les 3 standards FBW (n°345 à 347) issus du réseau de Lausanne ayant été retirés du service.

Autobus

Une antenne de la ligne **5** a été créée en décembre dernier afin de desservir le quartier de Cormanon. Une partie du nouveau tronçon dispose d'un site propre dont les accès sont protégés par des bornes rétractables.

GENEVE > TPG

Résultats

Les TPG ont bouclé l'exercice 2004 avec un résultat d'exploitation positif. 115,5 millions de voyageurs ont été transportés durant cette année, dont 32,4 pour le seul réseau de tramway. De son côté, l'offre a été accrue de 7,6%.

Réseau

Le prolongement de la ligne de trolleybus **3** à Gardiol a été inauguré le 11 décembre dernier. D'autre part, à l'occasion de la mise en service de la ligne de tramway 15, la ligne de bus **21** n'a pas été rabattue, mais prolongée sur le pôle d'échanges de Pont-Rouge, ceci afin de préciser notre info parue dans **RU60**.

Tramways

Alors que fin décembre 2004, 9 rames Flexity-Outlook étaient déjà réceptionnées (n°861 à 869), les 2 rames prêtées par le réseau polonais de Lodz (n°1207, n°TPG-856, et 1214 n°TPG-857) ont réintégré leur réseau d'origine dans le courant du même mois. Les livraisons des nouvelles motrices ont repris leur rythme dès la mi-janvier avec l'arrivée de la rame n°870.

Identité visuelle

Le 18 février dernier, est arrivé le premier véhicule arborant la nouvelle livrée TPG : le trolleybus Hess-Vossloh n°737. Certes les tramways portent déjà la nouvelle identité visuelle, mais ils arrivent tout blanc, tandis que les nouveaux trolleybus sont désormais livrés avec le bleu.

Rappelons que la nouvelle livrée consiste en une caisse blanche, le tour des fenêtres noir, et les bas de caisse bleu foncé ; l'orange disparaît ainsi complètement des véhicules.

Affrétés

Sur les 9 transporteurs opérant sur les lignes affrétées par les TPG, 3 d'entre-eux sont français : Cariane, la RDTA et Touriscar-France. Nous résumons dans un tableau les effectifs en janvier 2005 de ces opérateurs.

A noter également, la reprise début 2005 par Connex de l'exploitant DBG (Dupraz-Bus Genève). Enfin, si dans **RU60** nous évoquions la sous-traitance de la ligne **4**, celle-ci ne concerne en fait que les conducteurs, les véhicules (O405G et O405GN) appartenant aux TPG.

TPG Effectifs affrétés français en janvier 2005			
Matériels	Nb	N° de parc	Lignes
Cariane			
S315NF	2	dont 902	Y
RDTA			
New-A330	7	491 à 497	F
R312	1	50	F (réserve)
Touriscar-France			
AG300	2	395, 396	D
New-A330	5	485 à 489	D
R312	1	426 (ex-TPG)	D (réserve)

Votation

Le 24 avril dernier, les genevois ont été consultés, entre autres, sur un éventuel accroissement de la sous-traitance au delà du seuil limite de 10% imposé par la loi de 1995 ; 66,3% des électeurs ont repoussé ce projet. En conséquence, le réseau TPG reste dans la situation actuelle avec une sous-traitance limitée à quelques lignes péri-urbaines.

NEUCHÂTEL > TN

Trolleybus

Les 5 derniers trolleys articulés FBW-Hess-BBC n°151, 154, 155, 157 et 160 (série 151 à 160) ont été réformés au printemps. Un voyage d'adieu a été organisé le 16 janvier par l'association d'amateurs ANAT avec le trolley n°160.

Autobus

Les TN devaient recevoir à partir de février dernier, une seconde tranche de MAN surbaissés, soit 6 standards (n°201 à 206) et 6 articulés (n°241 à 246). L'exploitant neuchâtelois possède déjà 8 standards (n°221 à 228) et 5 articulés (n°232 à 236).

VEVEY-MONTREUX > VMCV

Réseau

Cette compagnie desservant la « Riviera lémanique », exploite une longue ligne de trolleybus de 12,75 km entre Vevey et Villeneuve ainsi que 5 lignes urbaines d'autobus et 3 régionales. Grâce à ses 105 agents, elle transporte 7 millions de voyageurs par an. Notons que le directeur général des VMCV ainsi que son directeur technique étaient présents lors de la journée des trolleybus organisée à Lyon (relire **RU60**, p.6).

Parc

Retrouvez en rubrique « Parcs », l'effectif de ce réseau au 31 décembre 2004.

Rubrique coordonnée par Patrick KIRSTETTER

► A noter...

Aussi minimes soient-elles, toutes vos informations sont importantes. Même si vous n'êtes pas un « accroc » des matériels, ayez la gentillesse de nous faire parvenir le résultat de vos observations au hasard de vos visites.

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

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

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

L'équipe éditoriale

► Tour de France des surbaissés : le S315NF

Depuis quelques temps déjà, nous avons pris le parti de ne plus diffuser intégralement notre « Etat général des surbaissés » du fait de son volume conséquent, les matériels surbaissés se généralisant et l'état de ces matériels se confondant peu à peu avec celui des parcs. Nous avons donc opté pour une parution par type de matériel et seulement lorsque cette liste s'est enrichie de façon conséquente.

Pour autant, ce volumineux document continue d'exister et est régulièrement mis à jour. Nous en profitons pour vous rappeler qu'il est loin d'être complet et qu'il ne reflète que nos connaissances actuelles. Il ne tient donc qu'à vous pour le faire évoluer et le compléter.

La liste des Setra S315NF n'ayant connu aucune autre publication depuis sa présentation dans **RU15**, il était grand temps de faire un point sur son équipement des réseaux. Il va sans dire, et nous ne le répéterons jamais assez, que **cette liste est loin d'être complète** et qu'elle reflète nos connaissances du moment.

Villes	Réseaux/Exploitants	Nb	Numéros de parc	Portes
	ST2A	1	165	
Aix-en Provence	Aix-en-Bus / Menardi	2	9188	
Beauchamp	Lacroix	61	543 à 548, 562, 573 à 592, 601 à 606, 630 à 647, 656 à 660, 667 à 671	2
La Ciotat	CIOTABUS	1	3228	
Cergy-Pontoise	STIVO	22	959 à 980	
Chamonix	Chamonix-Bus	10		2,3
Châtel	Châtel-Bus / Frossard	5	(5936, 5940, 5945 et 5946 XP 74)	3
Dourdan	Cars Perron	1		
Épinal	IMAGINE	15	847 à 860	
Ermont	Val-et-Forêt / Lacroix	2		
Etampes	ORMONT	4	(commandés)	
Genève	TPG / CARIANE	2	902...	
Grenoble	VFD	23	531 à 548, 551 à 555	
Lagny	PEP'S / AMV	8	9877 à 9881, 90007 à 90009	
Lyon	Philibert	4		
Mandelieu	CTM	1		
Montereau	SIYONNE	1		
Montlignon	Cars Rose	1		
Montpellier	Bancarel	1	(8269 XW 34)	
Nantes	TAN / CARIANE	8	1030 à 1033, 1036 à 1039	2
	TAN / Chantreau	2	5030, 5031	
Nice	Ligne d'Azur / RCA	2	6026, 6027	
Nord Parisien	CIF	4	029068 à 029071	
Plaisir	Hourtoule	2	168, 169	
Le Puy-en-Velay	TUDIP	4	3, 9...	
Rennes	STAR / TAE	3	98905, 99934, 99936	
Rouen	CNA	10	6124, 6125, 6127, 6128, 6182, 6183, 6189, 6279, 8108, 8109	
Saint-Brieuc	TUB / Cars Rouillard	1		
Saint-Étienne	SRT	3	91	
	Trans-Roche	3		

Villes	Réseaux/Exploitants	Nb	Numéros de parc	Portes
Saint-Germain-lès-Corbeil	Cars Soeur	1	(53 CGM 91) (+? à livrer)	2
Saint-Quentin-en-Yvelines	SQYBUS / Hourtoule	1	159	
Strasbourg	CTS / Trans'L	3	5881 à 5883	
Vallauris	TAM / RCA	20	6001 à 6020	
Vannes	CARIANE	2	99939, 99940	
Vence	TAM / SAP	1	603	
Villars-de-Lans	Navette	1	(88 B XK 38)	
Vire	AMIBUS	1		
Vitré	TAE	1	(384 AES 35)	
Total :		237 véhicules		



Le S315NF n°500 des Cars Lacroix affecté au service urbain d'Herblay, le 28 mars 2000...

© Patrick KIRSTETTER



...est devenu le n°533 des VFD pour le réseau Transisère! Vu le 21 février 2005.

© Jean-Marie GUETAT

► Etats de parc complets

CAMBRAI > CFC (source Jean-Pierre DUPONCHELLE)

CAMBRIA - CFC (source Jean Pierre DORONCHELLE)							
Matériels	Ancien N° parc	Nouv. N° parc	Propriét. *	Immats.	N° de châssis	Mse. Sce	Anc. prop.
3 minibus							
A308L	40	252	DLE	130 AAB 59	YE230801N25M60633	23/03/00	
	41	250	DLE	122 AAB 59	YE230801N25M60634	23/03/00	
	42	251	DLE	126 AAB 59	YE230801N25M60635	23/03/00	
8 standards							
PR100-2	74 502	7291	DLE	2184 YE 59 7129 XS 38	VF6PS08A1PX101386	01/11/97 07/07/87	TAG
	79 4190	3201	ODP	4190	VF6PS08A1PX103958	05/12/02 21/01/93	RATP
	PR112	73	6202	ODP	3824 XS 59	VF6PS08A1PX105041	27/12/96
77 9891		5201	ODP	322 AGE 59 1211 VX 93	VF6PS08A1PX104732	12/12/00 22/05/95	CIF
A500-3p		76 337	6201	DLE	763 AGW 59 7272 ZA 44	YE250000N35M23727	21/01/01 19/12/95
	78 432	4201	DLE	664 APY 59 4562 SK 16	YE250000N35M23472	25/10/01 15/12/94	STGA
	A500-B-3p	75	253	DLE	136 AAB 59	YE250000N65M28968	23/03/00
Agora-S-3p	90	3250	ODP	500 BGY 59	VNEPS09D100000669	01/10/03	
5 articulés							
PR180-2-3p	80	7290	ODP	4811 XL 59	VF6PU04A1PY100399	09/09/96 02/01/87	
	82 4826	1203	TRIAx	3329 YZ 59 4826	VF6PU04A1PY101093	01/12/98 29/08/91	RATP
	83 4825	1202	ODP	9946 YZ 59 4825	VF6PU04A1PY101092	29/12/96 20/06/91	RATP
	84 4818	202	DLE	2929 ZD 59 4818	VF6PU04A1PY100903	25/01/99 04/07/90	RATP
	85 4824	1201	DLE	545 ZD 59 4824	VF6PU04A1PY101091	25/02/99 17/06/91	RATP
Total:		16 véhicules					

* **DLE** = Dupas & Lebeda, **ODP** = Finand, **TRIAx** = Fouache

COMBS-LA VILLE > TCC (ex-STRAV) (Réseau SENART-BUS) parc au 1^{er} janvier 2005

Matériels	N° de parc	Immatriculations	N° de châssis	Mse. Sce
12 standards				
S215SL	275	528 ACY 91	VF912900000300207	30/06/89
	328	878 BBE 91	VF912900000300422	27/04/93
	329	871 BBE 91	VF912900000300423	27/04/93
	331	635 BQQ 91	VF912900000300530	06/12/95
Agora	335	147 BXB 91	VF6PS09B400010355	03/01/97
	343	81 CAF 91	VF6PS09B400010356	02/09/97
	344	897 CCE 91	VF6PS09B400011146	26/01/98
Agora-line	399	628 DCJ 91	VNEPS09B700200432	07/01/02
	422	517 DQA 91	VNEPS09D200000382	30/12/03
Citaro	363	365 CPZ 91	VF9628000X0300079	24/02/00
	364	367 CPZ 91	VF9628000X0300080	24/02/00
	383	688 CWJ 91	VF9628000Y0300181	17/01/01
4 articulés				
SG219SL	308	445 AMV 91	VF914900000300069	17/01/91
PR118	334	185 BQY 91	VF6PU04A1PY101838	03/01/96
Agora-L	354	461 CHD 91	VF6PU07A100000189	24/12/98
	398	631 DCJ 91	VNEPU07A100200306	07/01/02
1 autocar				
S215UL	330	185 BLB 91	VF917900000300636	16/01/95
Total:	17 véhicules			

SABLES-D'OLONNE > TUSCO Parc au 7 avril 2005 (source Pierre-Marie VAINÉAU)

Matériels	N° de parc	Immatriculations	N° de châssis	Mse. Sce
GX77H	770.09	7479 TZ 85	VJ1GX77HORT100305	Juin 97
	770.10	7475 TZ 85	VJ1GX77HORT100306	Juin 97
GX117	586.01	2244 VP 85	VJ1GX586H1C000028	Oct 99
	586.02	9134 WH 85	VJ1GX586H4C000332	Juin 02
	586.03	118 XD 85	VJ1GX586H4C000603	Fev 05
	586.04	9337 XC 85	VJ1GX586H4C000604	Fev 05
GX317	317.01	4335 VM 85	VJ1PS09B400012384	Juin 99

► Etats de parc sommaires

BEAUCHAMP (95) > LACROIX Parc au 1^{er} octobre 2004

Matériels		Nb	N° de parc
Réseaux LACROIX et VALOISE			
3 minibus et midibus			
Boxer	1	560 (ex-Allegio)	
New-A308	2	612, 613	
61 standards			
S315NF	61	543 à 548, 562, 573 à 592, 601 à 606, 630 à 647, 656 à 660, 667 à 671	
3 articulés			
Agora-L	3	549, 550, 607	
Total :	67 autobus		
Mis à disposition du réseau STIVO (Cergy-Pontoise)			
22 standards			
S315NF	22	478 à 487, 506 à 511 (959 à 974), 572 (975), 661 à 665 (976 à 980) *	
14 articulés			
Agora-L	14	551 à 556 (821 à 826), 569 à 571 (827 à 829), 608 à 611 (830 à 833), 666 (834) *	
Total :	36 autobus		
Total urbain :	103 autobus		
44 autocars (interurbains et tourisme)			
S309HD	2	557, 558	
S315UL	26	538 à 542, 567, 568, 593, 600, 616 à 627, 651 à 655	
S315GT	6	563 à 566, 594, 595	
S315GTHD	6	535, 596 à 598, 628, 629	
S415HD	1	599	
S415GTHD	3	648 à 650	
Total général:	147 véhicules		

* en italique les numéros de parc STIVO

BRUNOY > STRAV Parc au 31 décembre 2004

Matériels	Nb	N° de parc
5 minibus et minicar		
Boxer	4	100, 101, 103, 104
O611	1	327
76 standards (+ 12)		
S215SL	20	266, 274, 276, 277, 280, 282, 284 à 286, 288, 290, 302 à 305, 309, 323, 324, 326, 405
	4	275, 328, 329, 331 (Sénart-Bus. Repris par Connex-TCC le 01/01/05)
Obrador	16	339 à 342, 346 à 352, 355 à 359
GX107	2	602, C752
O405	1	427
GX217	4	371 à 374
GX317	5	332, 333, 375 à 377
Agora	3	336 à 338
	3	335, 343, 344 (Sénart-Bus. Repris par Connex-TCC le 01/01/05)
Agora-line	23	365 à 370, 390 à 397, 412, 413, 428 à 433, 436
	2	399, 422 (Sénart-Bus. Repris par Connex-TCC le 01/01/05)
Citaro	3	363, 364, 383 (Sénart-Bus. Repris par Connex-TCC le 01/01/05)
Citaro-Ü	2	419, 420
30 articulés (+ 4)		
SG219SL	14	292 à 296, 299, 310 à 316, 386
	1	308 (Sénart-Bus. Repris par Connex-TCC le 01/01/05)
PR118	1	334 (Sénart-Bus. Repris par Connex-TCC le 01/01/05)
GX187	2	415, 416
O405-GN	1	385
Agora-L	8	406 à 410, 414, 435, 437
	2	354, 398 (Sénart-Bus. Repris par Connex-TCC le 01/01/05)
Citaro-G	5	411, 423 à 426
Total :	111 autobus	(+ 16)
26 autocars (+ 1)		
S215UL	1	330 (Sénart-Bus. Repris par Connex-TCC le 01/01/05)
Fast	5	382, 389, 438, 604, 605
FR1	10	317 à 322, 345, 360, 387, 434
Iliade	10	353, 361, 362, 380, 381, 388, 401, 402, 418, 421
Arès	1	378
Total :	137 véhicules	(+ 17 véhicules mutés chez Connex-TCC le 1^{er} janvier 2005)

CERGY-PONTOISE > STIVO Parc au 1er novembre 2004

Matériels	Nb	N° de parc
55 standards		
GX107	4	163, 180 à 182
GX217-2p	1	516
Agora	28	100, 171 à 179, 183 à 197, 514, 515, 517 à 526
S315NF	22	959 à 980
36 articulés		
GX187	1	797
GX417	2	609, 799
Agora-L	33	610 à 614, 750 à 753, 756, 758 à 766, 821 à 834
Total :	91 véhicules	

CHARLEVILLE-MEZIERES > TAC (Parc au 28 septembre 2004) (source Franck DELVAL)

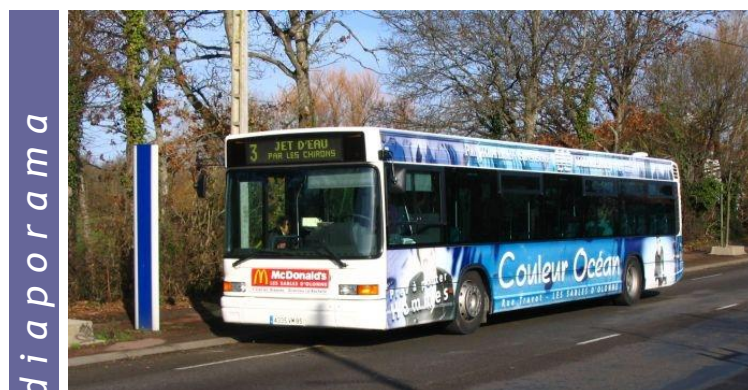
Matériels	Nb	N° de parc
27 standards		
GX107-2p	2	26, 52
PR100-2	4	56 à 59 (face-AV SAFRA)
PR112	1	55
A500	1	53
A600	1	54
Agora-3p	18	60 à 74, 76 à 78
1 articulé		
PR180-2	1	75 (face-AV SAFRA)
Total :	28 véhicules	

NANTES > SEMITAN (Réseau **TAN**) Parc en 2005 (source Dominique GUIBERT)

Matériels	Nb	Numéros de parc
19 minibus		
Sprinter UFR	16	966 à 981
Master	2	701, 965
Trafic	1	962
3 midibus		
GX117	3	703 à 705
236 standards		
GX44	22	503, 506, 511, 513, 541, 571, 598 à 600, 610, 615 à 618, 625, 628, 631, 633, 676, 692 à 694
GX44-info	2	505 (bus-info), 518 (bus-vélo)
GX317-2p	27	101 à 127
GX317-3p	25	001 à 025
GX217-GNV	30	401 à 430
GX317-GNV-2p	130	431 à 560
91 articulés		
GX187	42	801 à 814, 851, 852, 854, 855, 858, 864, 870 à 872, 874 à 893
GX417	18	201 à 218
Volvo 7000A-GNV-3p	31	219 à 249
Total :	349 véhicules	
Tramways		
Alsthom TFS	46	301 à 346
AD-Tranz Incentro	23	351 à 373
Total :	69 rames	

PARIS > RATP

Dépôt de NANTERRE			Affectation des véhicules au 14 avril 2005
Lignes	Nb	Matériels	N° de parc
141	18	Agora-S	2002 à 2018, 2111
144	26	Agora-line	8227 à 8252
157	11	Agora-S	7551 à 7561
158	1	R312-3p	5863
	8	R312-2p	5959 à 5966
159	12	Agora-S	2019 à 2030
160	12	Agora-S	2031 à 2042
167	11	Agora-S	2164, 2240, 2301, 7895 à 7902
241	13	Agora-S	2055 à 2067
244	12	Agora-S	7562 à 7573
258	1	R312-3p	5865
	29	R312-2p	5967 à 5978, 6098, 6101 à 6111, 6232, 6282, 6297, 6480, 6481
275	16	Agora-S	7910 à 7925
304	26	Agora-L	1507, 1509 à 1511, 1513 à 1523, 1525 à 1534, 1602
357	4	OA-412	808, 810, 816, 824
360	12	Agora-S	2857 à 2868
367	7	Agora-S	7903 à 7909
541	4	OA-412	811, 820 à 822
559	2	OA-412	814, 815
Total	225 véhicules à l'effectif du dépôt		



Les Sables d'Olonnes, le GX317 n°01 vu sur la ligne 3
© Dominique GUIBERT, 15 février 2005



Charleville-Mézières, l'Agora-S E3 n°73 vu le 22 mai 2004
© Philippe MESNIGE

STRASBOURG > CTS Parc urbain au 31 janvier 2005 (source CTS)

Matériels	Nb	N° de parc
3 mini-train		
Mercedes L508-D	1	MT42 (+ 2 remorques)
Still-Saxby R07-20	1	MT44 (+ 3 remorques)
	1	MT45 (+ 3 remorques)
1 minibus		
Sprinter	1	112
214 standards		
S53	3	284, 285, 287
SC10R	6	959 à 964 (UFR)
GX57	5	611 à 615
R312	56	411 à 414, 416, 420 à 422, 431, 433, 435, 436, 443 à 458, 465 à 468 *
GX317	8	470 à 477
Agora	77	651 à 677, 851 à 900
Agora-GNV	55	700 à 754
90 articulés		
GX87	7	362 à 368
AG300	50	516, 520 à 524, 526 à 532, 534 à 570
Agora-L	28	571 à 598
Total :	299	autobus
Tramways		
Adtranz 3 caisses	36	1001 à 1026, 1031 à 1040
Adtranz 4 caisses	17	1051 à 1067
Total :	53	rames

* Les R312 n°431, 433, 435 et 436 sont hors service.

Sont présents au parc mais vendus : 5 SR53 (247 à 249, 252, 253) et 9 R312 (401 à 404, 406, 410, 417 à 419).

CTS - Répartition par dépôts				
Matériels / Dépôts	Cronenbourg	Elsau	Neudorf	total
Mini-train	3			3
Sprinter	1			1
S53	3			3
GX57	5			5
SC10R	4	1	1	6
R312	16	24	16	56
Agora	22	11	44	77
Agora-GNV		55		55
GX317			8	8
GX87	7			7
AG300	30		20	50
Agora-L	28			28
Total autobus :	119	91	89	299
Tramways				
Adtranz 3 caisses	19	17		36
Adtranz 4 caisses	8	9		17
Total tramways:	27	26	-	53

CTS-Réseau interurbain « Réseau 67 »		
45 standards		
Heuliez GX57	7	151 à 157
Renault Tracer	11	600 à 610
Renault Arès	3	221 à 223
GX317-GNV	3	200 à 202
Setra S315-UL	19	160 à 178
Setra S319-UL	2	230, 231
12 articulés		
Heuliez GX87	9	370 à 378
Setra 321-UL	3	380 à 382
Total :	57	véhicules

Les 57 véhicules du réseau interurbain dépendent du dépôt de Cronenbourg, soit pour cet établissement un total de 176 autobus et autocars. Ces autocars sont néanmoins garés le plus souvent en tête de ligne.

VEVEY-MONTREUX-CHILLON-VILLENEUVE > VMCV Parc au 31 décembre 2004 (source TRAM)

Matériels	Nb	N° de parc
2 minibus		
Iveco A50-159	2	43, 44
12 midibus		
A308	2	25, 26
A308L	4	32 à 35
New-A308L	6	27 à 30, 36, 37
7 standards		
A300	1	90
New-A300	6	80 à 85
2 articulés		
New-AG300	2	60, 61
18 trolleybus articulés		
AG300T	18	1 à 18
Total :	41 véhicules	

VILLEMENEUX (77) > SETRA Parc au 1^{er} janvier 2005

Matériels	Nb	N° de parc
1 minibus		
Sprinter	1	3178
3 midibus		
GX77H	1	<u>3094</u>
GX117	2	<u>3138, 3139</u>
47 standards		
S105RX-044	6	3068 à 3071, 3075, 3076
GX107	16	3089, 3092, <u>3093</u> , <u>3095</u> , 3096, <u>3097</u> , <u>3100</u> à 3102, 3104, 3105, 3108 à 3113, <u>3114</u> à 3116
GX217-2p	2	<u>3118, 3119</u>
GX317-2p	10	<u>3130, 3131, 3147</u> à 3149, 3153, 3154, 3169 à 3171
Citaro	12	3136, 3137, 3145, 3146, 3150 à 3152, 3156, 3157, 3175 à 3177
Citaro-Ü	1	<u>3163</u>
5 articulés		
GX187	2	3087, 3088
Citaro-G	3	3133, 3141, 3142
17 autocars		
Tracer	4	3125 à 3128
FR1	6	3080 à 3082, 3120 à 3122
S315UL	4	3159 à 3162
Fast Syster	2	3167, 3179
Fast Scoler-2	1	3174
Total :	73 véhicules (dont 55 autobus)	

Nota : les véhicules soulignés sont ceux affectés au réseau SITUS (Haut-Val-de-Marne), soit 27 autobus.

► Etats de parc partiels

AJACCIO > TCA (source Jean-Pierre DUPONCHELLE)

Matériels	N°	Immat.	N° de châssis	Mse. Sce	Obs.
PR100-R	9014	716 DX 2A	VF6PS05A1PD101949	06/84	
	9015	717 DX 2A	VF6PS05A1PD101950	06/84	
	9016	718 DX 2A	VF6PS05A1PD101951	06/84	Magasin pièces
	9017	719 DX 2A	VF6PS05A1PD101952	06/84	
	9018	720 DX 2A	VF6PS05A1PD101953	06/84	Réserve inactive
	9019	202 DY 2A	VF6PS05A1PD101954	06/84	Détruit
	9020	203 DY 2A	VF6PS05A1PD101955	06/84	
	9021	204 DY 2A	VF6PS05A1PD101956	06/84	
PR100-2	9215	5813 FF 2A	VF6PS08A1PX102236	04/89	
	9220	5814 FF 2A	VF6PS08A1PX102237	04/89	
	9296	7769 FH 2A	VF6PS08A1PX102907	01/08/90	
	9297	7770 FH 2A	VF6PS08A1PX102908	01/08/90	
PR100-2 (Avant SAFRA)	9889	2767 FW 2A	VF6PS08A1PX102243		Ex-Annecy n°92
	9890	2766 FW 2A	VF6PS08A1PX102282		Ex-Annecy n°94
PR112	9532	4644 FQ 2A	VF6PS08A1PX104550	04/08/94	
	9784	208 FT 2A	VF6PS08A1PX104915	20/06/96	
	9975	8004 FY 2A	VF6PS08A1PX105126	13/10/98	

GX77H	9533	5174 FQ 2A	VJ1GX77HORT100177	09/94	
	9730	8473 FS 2A	VJ1GX77HORT100254	12/95	
	9731	8474 FS 2A	VJ1GX77HORT100255	12/95	

CHARLEVILLE-MEZIERES > TAC (source DUPONCHELLE)

Standards							
Agora-E3-3p				N° de série commençant par VNEPS09D1000			
70	4341 SD 08	00581	05/06/03	74	8130 SE 08	00710	12/12/03
71	8131 SE 08	00702	12/12/03	76	7913 SG 08	01040	09/09/04
72	8133 SE 08	00704	12/12/03	77	7914 SG 08	01036	09/09/04
73	8135 SE 08	00705	12/12/03	78	7916 SG 08	01027	09/09/04

LYON > SLTC (réseau **TCL**) (sources François ARNAUD et Jean-Pierre DUPONCHELLE)

Midibus							
Irisbus Europolis				N° de série commençant par ZGA4A7EDE0H			
3201	356 ZZ 69	000002		3204	363 AAD 69	000005	
3202	7440 ZZ 69	000003		3205	363 ZZ 69	000006	
3203	7447 ZZ 69	000004					
Standards							
Agora-line -3p				N° de série commençant par VNEPS09D2000			
1201	425 ZL 69	00418	11/03/04	1220	1163 ZQ 69	00443	07/06/04
1202	7668 ZM 69	00419	19/04/04	1221	1162 ZQ 69	00444	07/06/04
1203	7694 ZM 69	00420	19/04/04	1222	7713 ZM 69	00446	19/04/04
1204	7698 ZM 69	00421	19/04/04	1223	7716 ZM 69	00447	19/04/04
1205	7701 ZM 69	00423	19/04/04	1224	7719 ZM 69	00448	19/04/04
1206	7704 ZM 69	00424	19/04/04	1225	2441 ZP 69	00449	24/05/04
1207	7707 ZM 69	00425	19/04/04	1226	1166 ZQ 69	00450	07/06/04
1208	7711 ZM 69	00427	19/04/04	1227	1169 ZQ 69	00451	07/06/04
1209	2299 ZP 69	00429	24/05/04	1228	1165 ZQ 69	00452	07/06/04
1210	2324 ZP 69	00430	24/05/04	1229	1168 ZQ 69	00453	07/06/04
1211	2343 ZP 69	00432	24/05/04	1230	1173 ZQ 69	00454	07/06/04
1212	2376 ZP 69	00433	24/05/04	1231	1177 ZQ 69	00456	07/06/04
1213	2422 ZP 69	00434	24/05/04	1232	2528 ZR 69	00457	29/06/04
1214	2428 ZP 69	00435	24/05/04	1233	2534 ZR 69	00458	29/06/04
1215	2430 ZP 69	00436	24/05/04	1234	2539 ZR 69	00459	29/06/04
1216	2436 ZP 69	00437	24/05/04	1235	2542 ZR 69	00460	29/06/04
1217	2437 ZP 69	00438	24/05/04	1236	2544 ZR 69	00461	29/06/04
1218	1160 ZQ 69	00440	07/06/04	1237	2548 ZR 69	00462	29/06/04
1219	1161 ZQ 69	00442	07/06/04	1238	2550 ZR 69	00463	29/06/04
Agora-line -3p				N° de série commençant par VNEPS09D2000			
1433	257 YY 69	00290	05/06/03	1449	239 YY 69	00312	05/06/03
1434	254 YY 69	00293	05/06/03	1450	1758 ZA 69	00313	21/07/03
1435	249 YY 69	00294	05/06/03	1451	1753 ZA 69	00314	21/07/03
1436	247 YY 69	00297	05/06/03	1452	1749 ZA 69	00316	21/07/03
1437	243 YY 69	00299	05/06/03	1453	231 YY 69	00317	05/06/03
1438	2923 YZ 69	00301	02/07/03	1454	229 YY 69	00318	05/06/03
1439	2924 YZ 69	00302	02/07/03	1455	233 YY 69	00319	05/06/03
1440	2925 YZ 69	00303	02/07/03	1456	1745 ZA 69	00320	21/07/03
1441	2926 YZ 69	00304	02/07/03	1457	228 YY 69	00321	05/06/03
1442	2927 YZ 69	00305	02/07/03	1458	1736 ZA 69	00322	21/07/03
1443	2930 YZ 69	00306	02/07/03	1459	1725 ZA 69	00323	21/07/03
1444	2932 YZ 69	00307	02/07/03	1460	1722 ZA 69	00324	21/07/03
1445	2934 YZ 69	00308	02/07/03	1461	1715 ZA 69	00325	21/07/03
1446	2935 YZ 69	00309	02/07/03	1462	1706 ZA 69	00326	21/07/03
1447	2937 YZ 69	00310	02/07/03	1463	1701 ZA 69	00327	21/07/03
1448	1767 ZA 69	00311	21/07/03	1464	1695 ZA 69	00328	21/07/03
Trolleybus standards							
Cristalis ETB12-3p				N° de série commençant par VNEPS9C1000			
1801	104 XW 69	000051	04/02/02	1836	1099 YL 69	000086	14/10/02
1802	107 XW 69	000052	04/02/02	1837	1086 YL 69	000087	14/10/02
1803*	1782 XV 69	000053	12/12/01	1838	1078 YL 69	000088	14/10/02
1804	3749 XW 69	000054	14/01/02	1839	1074 YL 69	000089	14/10/02
1805	3744 XW 69	000055	14/01/02	1840	1069 YL 69	000090	14/10/02
1806	3740 XW 69	000056	14/01/02	1841	8000 YN 69	000091	10/12/02
1807	3734 XW 69	000057	14/01/02	1842	5826 YM 69	000092	15/11/02
1808	3729 XW 69	000058	14/01/02	1843	8033 YN 69	000093	10/12/02
1809	3725 XW 69	000059	14/01/02	1844	5820 YM 69	000094	15/11/02

1810	6781 YQ 69	000060	23/01/03	1845	5817 YM 69	000095	15/11/02
1811	2673 YF 69	000061	01/07/02	1846	5815 YM 69	000096	15/11/02
1812	7502 YG 69	000062	29/07/02	1847	5606 YM 69	000097	15/11/02
1813	2670 YF 69	000063	01/07/02	1848	8040 YN 69	000098	10/12/02
1814	2666 YF 69	000064	01/07/02	1849	8049 YN 69	000099	10/12/02
1815	2657 YF 69	000065	01/07/02	1850	8052 YN 69	000100	10/12/02
1816	2653 YF 69	000066	01/07/02	1851	8056 YN 69	000101	10/12/02
1817	2650 YF 69	000067	01/07/02	1852	8064 YN 69	000102	10/12/02
1818	2649 YF 69	000068	01/07/02	1853	8067 YN 69	000103	10/12/02
1819	2643 YF 69	000069	01/07/02	1854	8074 YN 69	000104	10/12/02
1820	2635 YF 69	000070	01/07/02	1855	8079 YN 69	000105	10/12/02
1821	2622 YF 69	000071	01/07/02	1856	530 ZS 69	000106	13/07/04
1822	7497 YG 69	000072	29/07/02	1857	538 ZS 69	000107	13/07/04
1823	7494 YG 69	000073	29/07/02	1858	542 ZS 69	000108	13/07/04
1824	7493 YG 69	000074	29/07/02	1859	3441 ZT 69	000109	11/08/04
1825	7483 YG 69	000075	29/07/02	1860	552 ZS 69	000110	13/07/04
1826	5146 YK 69	000076	02/10/02	1861	555 ZS 69	000111	13/07/04
1827	5140 YK 69	000077	02/10/02	1862	560 ZS 69	000112	13/07/04
1828	7481 YG 69	000078	29/07/02	1863	566 ZS 69	000113	13/07/04
1829	5135 YK 69	000079	02/10/02	1864	3445 ZT 69	000114	11/08/04
1830	5129 YK 69	000080	02/10/02	1865	3449 ZT 69	000115	11/08/04
1831	7616 YK 69	000081	07/10/02	1866	3448 ZT 69	000116	11/08/04
1832	7614 YK 69	000082	07/10/02	1867	3451 ZT 69	000117	11/08/04
1833	7610 YK 69	000083	07/10/02	1868	3455 ZT 69	000118	11/08/04
1834	7605 YK 69	000084	07/10/02	1869	3456 ZT 69	000119	11/08/04
1835	7602 YK 69	000085	07/10/02				

Trolleybus articulés

Cristalis ETB18-4p				N° de série commençant par VNEPU9C1000			
1901	5150 YK 69	000051	02/10/02	1914	9670 ZW 69	000064	14/10/04
1902	5154 YK 69	000052	02/10/02	1915	713 ZV 69	000065	02/09/04
1903	5156 YK 69	000053	02/10/02	1916	7676 ZV 69	000066	20/09/04
1904	5195 YK 69	000054	02/10/02	1917	7680 ZV 69	000067	20/09/04
1905	7988 YN 69	000055	10/12/02	1918	9674 ZW 69	000068	14/10/04
1906	7991 YN 69	000056	10/12/02	1919	7683 ZV 69	000069	20/09/04
1907	8002 YN 69	000057	10/12/02	1920	7689 ZV 69	000070	20/09/04
1908	8004 YN 69	000058	10/12/02	1921	9678 ZW 69	000071	14/10/04
1909	6742 YQ 69	000059	22/01/03	1922	716 ZV 69	000072	02/09/04
1910	6719 YQ 69	000060	22/01/03	1923	719 ZV 69	000073	02/09/04
1911	6715 YQ 69	000061	22/01/03	1924	9681 ZW 69	000074	14/10/04
1912	9499 YS 69	000062	25/03/03	1925	9666 ZW 69	000075	14/10/04
1913	709 ZV 69	000063	02/09/04	1926	9668 ZW 69	000076	14/10/04

* Véhicule prototype (essai 2001)

PARIS > RATP (source Daniel CROSNIER)

Standards											
Renault Agora-S-2p			BV : ZF 4139.002.524			N° de série commençant par VF6PS09B4000					
2301	10960	13/11/97	2309	10978	27/11/97	2317	10986	07/01/98	2325	11002	12/01/98
2302	10961	28/11/97	2310	10979	01/12/97	2318	10987	08/01/98	2326	11003	09/01/98
2303	10962	25/11/97	2311	10980	02/12/97	2319	10988	07/01/98	2327	11010	12/01/98
2304	10963	02/12/97	2312	10981	01/12/97	2320	10997	09/01/98	2328	11011	12/01/98
2305	10964	18/11/97	2313	10982	29/12/97	2321	10998	30/01/98	2329	11012	14/01/98
2306	10965	19/11/97	2314	10983	19/12/97	2322	10999	13/01/98	2330	11021	15/01/98
2307	10966	12/12/97	2315	10984	08/01/98	2323	11000	01/12/97	2331	11035	13/01/98
2308	10977	01/12/97	2316	10985	07/01/98	2324	11001	12/01/98	2332	11036	20/01/98
Renault Agora-S-2p			BV : VOITH 851.3			N° de série commençant par VF6PS09B4000					
2333	11063	16/01/98	2356	11115	04/02/98	2379	11170	04/03/98	2402	11213	12/03/98
2334	11064	14/01/98	2357	11126	09/02/98	2380	11171	04/03/98	2403	11217	03/03/98
2335	11065	13/01/98	2358	11127	09/02/98	2381	11172	02/03/98	2404	11218	12/03/98
2336	11079	14/01/98	2359	11128	01/07/98	2382	11173	02/03/98	2405	11219	24/02/98
2337	11080	15/01/98	2360	11129	04/03/98	2383	11174	02/03/98	2406	11220	13/03/98
2338	11081	30/01/98	2361	11130	04/03/98	2384	11175	02/03/98	2407	11221	24/03/98
2339	11082	03/02/98	2362	11131	04/03/98	2385	11176	02/03/98	2408	11222	23/03/98
2340	11083	20/01/98	2363	11132	04/03/98	2386	11177	02/03/98	2409	11223	24/02/98
2341	11084	29/01/98	2364	11133	04/03/98	2387	11178	02/03/98	2410	11224	24/02/98
2342	11085	29/01/98	2365	11134	04/03/98	2388	11179	02/03/98	2411	11225	25/02/98
2343	11087	03/02/98	2366	11135	04/03/98	2389	11180	02/03/98	2412	11226	23/03/98
2344	11086	04/02/98	2367	11136	04/03/98	2390	11181	02/03/98	2413	11227	19/03/98
2345	11104	26/02/98	2368	11137	04/03/98	2391	11182	02/03/98	2414	11228	02/03/98

2346	11105	06/02/98	2369	11147	04/03/98	2392	11193	02/03/98	2415	11229	24/03/98
2347	11106	02/02/98	2370	11150	04/03/98	2393	11194	02/03/98	2416	11230	25/02/98
2348	11107	02/02/98	2371	11148	04/03/98	2394	11195	03/03/98	2417	11231	02/03/98
2349	11108	06/02/98	2372	11149	04/03/98	2395	11196	03/03/98	2418	11241	19/03/98
2350	11109	12/03/98	2373	11151	04/03/98	2396	11197	06/03/98	2419	11242	02/03/98
2351	11110	10/02/98	2374	11152	04/03/98	2397	11208	03/03/98	2420	11243	03/03/98
2352	11111	05/02/98	2375	11153	04/03/98	2398	11209	17/03/98	2421	11244	25/02/98
2353	11112	05/02/98	2376	11154	04/03/98	2399	11210	16/03/98	2422	11245	06/03/98
2354	11113	10/02/98	2377	11155	04/03/98	2400	11211	16/03/98			
2355	11114	09/03/98	2378	11169	04/03/98	2401	11212	17/03/98			

VALENCIENNES > SEMURVAL (Jean-Pierre DUPONCHELLE)

Standards							
				N° de série commençant par VNEPS09D1000			
002	520 BPH 59	00893	07/07/04	047	238 ASM 59	00315	18/02/02
003	502 BPH 59	00904	07/07/04	048	234 ASM 59	00316	18/02/02
004	192 BPP 59	00905	19/07/04	049	227 ASM 59	00317	18/02/02
005	497 BPH 59	00907	07/07/04	050	216 ASM 59	00318	18/02/02
006	512 BPH 59	00908	07/07/04	115	181 BPW 59	00917	29/07/04
007	179 BPW 59	00911	29/07/04	116	517 BPH 59	00920	07/07/04
008	209 BPP 59	00912	19/07/04	117	202 BPP 59	00929	19/07/04
034	330 BPZ 59	01000	05/08/04	118	365 BPZ 59	00930	05/08/04
035	249 BQL 59	01008	03/09/04	119	197 BPW 59	00946	29/07/04
036	328 ASH 59	00259	11/02/02	120	190 BPP 59	00952	19/07/04
037	333 ASH 59	00302	11/02/02	121	190 BPW 59	00953	29/07/04
038	336 ASH 59	00303	11/02/02	122	186 BPP 59	00962	19/07/04
039	341 ASH 59	00304	11/02/02	123	174 BPW 59	00967	29/07/04
040	343 ASH 59	00305	11/02/02	124	344 BPZ 59	00975	05/08/04
045	246 ASM 59	00306	18/02/02	125	338 BPZ 59	00988	05/08/04
046	242 ASM 59	00314	18/02/02				

VILLEMENEUX > SETRA

Standards							
Citiro-2p				N° de série commençant par VF96280			
3136	757 CCY 77	00X0300059	01/02/00	3151	788 CRN 77	4310300012	14/01/02
3137	413 CCY 77	00X0300060	01/02/00	3152	787 CRN 77	4310300013	14/01/02
3145	553 CPB 77	0010300262	21/08/01	3156	767 DAF 77	4320300191	27/03/03
3146	837 CPB 77	0010300267	21/08/01	3157	761 DAF 77	4320300192	27/03/03
3150	792 CRN 77	4310300011	14/01/02				
Articulés							
Citiro-G-3p				N° de série commençant par VF9628200			
3133	54 CAQ 77	W0300002	20/09/99	3142	957 CGH 77	Y0300015	07/08/00
3141	954 CGH 77	Y0300014	07/08/00				



PR-B Obradors n°359 de la STRAV à Créteil (94)

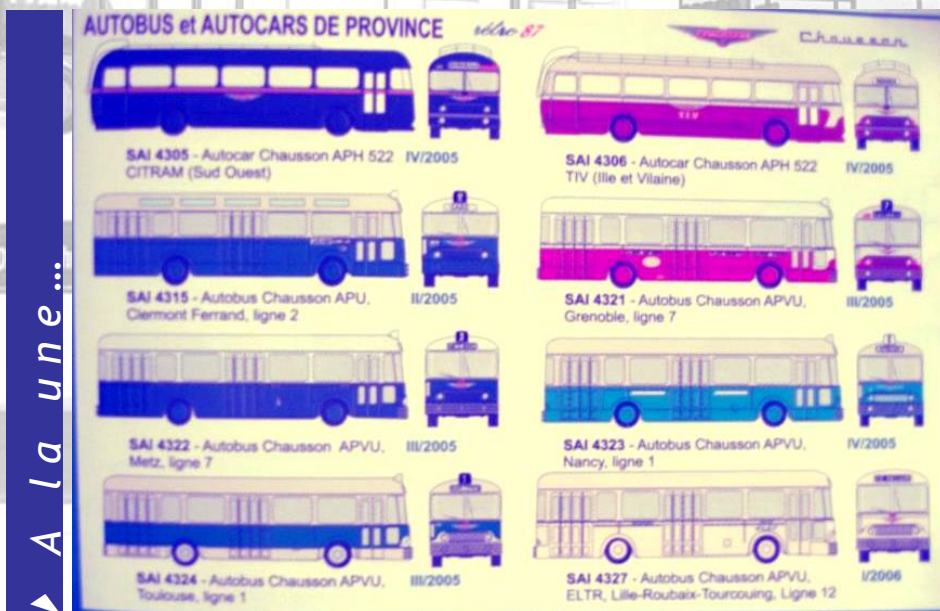
© Jean LECLERC, Mai 2005



Gare routière de Cergy-Préfecture, un Agora-S STIVO

© Pierre COLIN, novembre 2004

Rubrique coordonnée par Raymond STREIT



Un rappel : chez SAI...

Au 1/87^e, une multitude de bus et cars Chausson de différents réseaux français : Metz, Nancy, Clermont Ferrand, RATP, Lille, Grenoble, Toulouse, ... ainsi que deux autocars Citram et TIV. Ces miniatures en métal sont disponibles en kits ou montées dans les boutiques spécialisées dans le train.

Miniatures

Chez SAI

Devait sortir un Setra aux couleurs du réseau 67... Malheureusement cette miniature ne verra pas le jour, faute de demandeurs.

Chez Minichamps

Au 1/43^e, plusieurs miniatures sont au catalogue à savoir des Setra (S6, S8) et un Mercedes O350... Encore un peu de patience !

Autres collections

Quelques numéros auparavant, j'avais proposé de présenter des collections de cravates et pin's de certains réseaux.

Plusieurs d'entre vous se sont peut-être prêtés à ce thème. Faites-nous le savoir ! Et si vous avez d'autres idées de collection, n'hésitez pas !

Hors-Série « Ile de France » de Réseaux Urbains

Ce hors-série de 88 pages, tout en couleurs, a été envoyé mi-mai aux personnes qui l'avait réservé. 90 exemplaires ont été imprimés, et distribués à une cinquantaine d'adhérents, les autres exemplaires ayant été commandés par des transporteurs concernés par ce hors-série.

Rappelons en effet que ce hors-série regroupe neuf présentations de transporteurs opérant au sein de la région Ile de France.

Il s'agit 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... sont au programme.

Ces 7 articles sont complétés par deux autres : l'un, inédit, sur les CIF (Courriers d'Ile de France), et l'autre, paru dans notre n°61, sur les Transports Daniel Meyer. Un article de présentation de la situation francilienne des réseaux ouvre cette édition exceptionnelle, qui bénéficie d'une maquette « relookée » pour l'occasion.

Plusieurs personnes se sont montrées désireuses, après-coup, d'acquiescer ce hors-série, à la vue du résultat ! Aussi envisageons-nous un second tirage, mais pour ce faire au moins 40 commandes seraient nécessaires... Etes-vous aussi éventuellement intéressé ? Contactez-nous au plus vite...

Assemblée Générale 2005

Notre grand rendez-vous annuel se déroulera du vendredi 30 septembre au dimanche 2 octobre 2005, dans la ville du Mans, qui prépare actuellement l'arrivée de son tramway.

Cette année verra le renouvellement du Conseil d'Administration.

Les candidats sont invités à se déclarer auprès de notre Président avant le 31 juillet 2005 :

- soit par courrier adressé au siège de l'association (coordonnées en page suivante) ;
- soit par courriel à l'adresse fttu@free.fr

Merci d'avance !



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 BOUTILLEZ 214, résidence Pasteur 78120 RAMBOUILLET ① 01 34 83 85 18 fptu@free.fr	Christophe DECAUX 29, rue des Terres au Curé 75013 PARIS fptu@free.fr	Olivier DELESTRADE 204, montée des roches 42800 GENILAC odelestrade@aol.com	François ARNAUD Arnaud BOUSEZ Nicolas CAPON 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

Visites

Visite à Saint-Etienne début juillet

Voici le programme du week-end de découverte à St Etienne, organisé par Bernard PAPOUZOPOULOS :

- **vendredi 1 juillet** à 16h00 : visite du dépôt et du musée STAS

- **samedi 2 juillet** : en journée, deux sorties avec les bus de la SRT : un premier circuit permettra de circuler sur le réseau de St Chamond, puis un second itinéraire empruntera les lignes 26 et 27 de la STAS exploitées par la SRT et Trans'Roche (visites des dépôts Trans'Roche et SRT). Entre-temps, visite du musée des sapeurs-pompiers...

Un des circuits s'effectuera en S 215 SL et l'autre en S 315 NF.

La fin d'après midi et la soirée verront au programme : rencontres, pique-nique et projection photos et vidéos.

Un CD-Rom est en cours de finalisation présentant l'histoire de la SRT, les parcs de la SRT et de Trans Roche, avec 200 photos et des vidéos....

Pour plus d'informations, contactez l'organisateur : bernard.papou@tele2.fr

Visite à Laon fin septembre

Une visite du réseau de Laon est prévue pour le samedi 17 septembre 2005. Pour plus d'informations, contactez Franck DELVAL : franck5102@free.fr

Compte-rendu : Une journée à Epinal

Le samedi 23 avril 2005, un jeune passionné d'Epinal, Romain Roussel, organisait une journée de découverte du réseau Imagine d'Epinal.

Une vingtaine de passionnés ont répondu à l'invitation, venant de divers horizons (Epinal, Metz, Mulhouse, Troyes, Paris, Nevers,...), dont certains membres de FPTU.

Déroulement de la journée

Le rendez-vous a été fixé à 9h30 devant la gare d'Epinal. Un Setra S 315 NF, le numéro 860, nous a été mis à disposition pour notre périple du matin, accompagné de Monsieur Fabrice Jozwiak, chef d'exploitation du réseau Imagine. Romain ROUSSEL s'était même arrangé pour nous fournir des passes gratuits pour la journée.

Après avoir emprunté l'itinéraire de la ligne 1, nous nous rendons aux archives départementales où Didier Leroy nous sert de guide à travers une splendide exposition sur les 150 ans des Chemins de Fer de l'Est.

A 11h00, notre bus spécial nous dépose au dépôt Connex / C.F.T.I. des Vosges où nous sommes accueillis par

monsieur Pascal Zaramella, directeur Connex Epinal, et messieurs Michel Morel, chef d'exploitation et Frédéric Hecht, Responsable Commercial, qui nous font une présentation du réseau et des projets à venir. Nous apprenons ainsi que l'un des grands chantiers repose sur le passe sans contact qui doit être mis en oeuvre pour l'été.



Le Citaro n° 102
© Gilles LENHARD

A l'issue, une petite séance photographique est projetée sur écran géant, alors qu'un buffet surprise nous attend dans la salle de réunion, aimablement offert par Connex Epinal.

Nous effectuons une visite des ateliers et du parc, où, entre le matériel urbain S 215 SL, S 315 NF, PR 100.2 et Citaro, sont entreposés les bus interurbains, des Setra pour la plupart et quelques vieux S 53 ! Nous apprenons que le parc urbain va passer de 27 à 23 véhicules, les PR 100.2 réformés devant partir à la fin du mois d'avril.

Le parc actuel se compose de : 15 S 315 NF, 6 S 215 SL, 1 Agora S, 1 Citaro Solo. L'achat de 2 bus est prévu cette année, mais le modèle n'est pas encore défini.

A 12h15, le S 315 NF nous dépose au restaurant Le Grigno't, où l'ambiance est bon enfant et les convives partagent leur passion des transports en commun. Nous remercions notre conducteur, Jean-Marc Batime, qui doit reconduire le bus au dépôt.

De 14h00 à 16h00, notre groupe visite la ville et son réseau. Nous empruntons successivement le S 315 NF n° 848 sur la ligne 4, le S 215 SL n° 760 sur la ligne 3, le S 315 NF n° 930 sur la ligne 6 vers Golbey où le retour vers la gare se fait avec le S 315 n° 851 par la ligne 5.

Une dernière photo de groupe devant la gare, un petit café et les passionnés s'en retournent vers leurs foyers.

Nous remercions encore la direction de Connex Epinal pour leur chaleureux accueil, les différents conducteurs-receveurs rencontrés pour leur amabilité, le personnel des archives départementales et Didier Leroy pour son exposition et surtout un grand merci à Romain ROUSSEL pour son organisation et son dévouement.

Pour les personnes intéressées, le site WWW.IMAGINE.KD2.ORG permet de visualiser les étapes et des photos prises durant cette journée.

Gilles LENHARD

► Autres Associations

AMITRAM

Nos amis lillois viennent d'achever la restauration (ou plutôt la reconstruction) de la motrice ELRT n°307. Cette entreprise colossale aura duré, avec les diverses interruptions, dix ans.

Elle a relevé le 19 février dernier, sur la ligne touristique installée le long de la Deûle, la motrice n°304 qui a réintégré la remise du dépôt Lavoisier.

Ces deux motrices faisaient partie d'une série de 30 tramways (n°300 à 329) commandés par les TRT (Tramways de Roubaix-Tourcoing) aux ateliers de Nivelles, et mis en service en 1906. Suite au rachat des TRT par l'ELRT en 1922, les caisses de cette série furent reconstruites en 1927 aux ANF à Blanc-Misseron. En 1951, la 307 ainsi que 4 autres motrices sont transformées en tracteurs de service ; la 307 devient alors le T905 affecté au service des voies de l'ELRT. La motrice est récupérée par l'association en 1985 et est classée « monument historique » en mars 1999.

La 307 achevée, nos amis attaquent désormais la restauration de la motrice n°638 de 1929, elle aussi de l'ex-ELRT, seule survivante de sa série et qui avait été transformé en abri de jardin. C'est sa sauvegarde qui avait été à l'origine de la création de l'association. Nous adressons à tous les membres de l'AMITRAM nos meilleurs encouragements pour ce nouveau challenge.

AMTUIR

Rappelons l'adresse du site Internet, très riche et extrêmement bien documenté, de l'association et de son musée : www.amtuur.org.

► Petites annonces

Sports d'hiver

La rédaction de **RU** recherche 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, Chapelle d'Abondance, Châtel**, etc...

Envoyer vos documents à :

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

Billets de train

Notre adhérente lilloise est en possession d'un grand nombre de tickets de train, de France, Belgique, Espagne, abonnements ou individuels, normaux ou spéciaux, etc...

Si des collectionneurs sont intéressés, qu'ils contactent :

Geneviève LERDUNG, 6 rue de Bailleul, 59232 VIEUX-BERQUIN. Lerdung.Genevieve2@wanadoo.fr



Cet A500 dijonnais arbore l'ancienne découpe et le logo Divia
© Laurent HUBERT



Angoulême : GX 317, place du Champ de Mars, en livrée "An 2000"
© Yann MENORET



Essais nocturnes dans le centre de Grenoble pour le Citadis n°6001 qui croise un TFS
© Judicaël ESMIEU



Ajaccio : Berliet PLR ex-Monaco n°34, en avril 1964
© Jean CAPOLINI



Le GX77H n°9533 d'Ajaccio sur le cours Napoléon, ligne 7
© Frédéric GIANA



Le Van Hool AG700 n°9955 du réseau de Blois, en septembre 2004

© Jérémy OLIVIER



Chausson APH 1 de 1948 offert à l'association Standard 216 (photo prise le 18-05-2005)

© Jean-Marie GUETAT



France Passion des
Transports Urbains