

Réseaux URBAINS

de France

Le bimestriel de l'association FPTU
Juillet/Août 2005 n°63

► AILLEURS

Un coup d'œil chez nos voisins

► FICHE TECHNIQUE

Le GX327 d'Heuliez Bus

► COLLECTIONNEURS

Les nouveautés des modèles réduits



France Passion des
Transports Urbains



► CARTE D'IDENTITÉ

Le réseau de Lorient

Toulon : la ligne 1



LIGNES MYTHIQUES

Toute l'actualité des réseaux



60 JOURS À...

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

► DL : 11.11.14 ► ISSN : 1283-4459



Marche à blanc de la rame 326 sur le prolongement du T2 nantais entre Trocardière et Neustrie
© Dominique GUIBERT, 20/08/2005



Lorient, le GX317 n° 286 en découpe Pass Festival 2005
© Christophe DECAUX



Toulon, place de la Liberté, le PR180-2 n° 227 sur la ligne 1
© Michaël DIETRICH, 23/12/2004

► 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

Lorient, le GX317 n° 336 sur la ligne B1 à l'arrêt Alsace-Lorraine

© Christophe DECAUX, 15/07/2004

Toulon, l'Agora-L n° 283 arrivant place de la Liberté sur la ligne 1

© Michaël DIETRICH, 02/04/2005

Perpignan, le GX217 n° 604 vous souhaite une « bonne rentrée »

© Michel BOSCH

4 Editorial

5 Ligne directe
Les faits marquants de l'actualité générale

6 Dossier
Retrouvez cette rubrique dans une de nos prochaines éditions

6 Lignes mythiques
La ligne 1 du réseau toulonnais

13 Carte d'identité
Le réseau de Lorient

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

18 60 jours à...
L'actualité des réseaux français

40 Ailleurs...
L'actualité des réseaux étrangers

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

43 Collectionneurs
L'actualité des modèles réduits

44 Parcs

50 Fiche Technique
Le GX 327 d'Heuliez

52 Pôle d'échanges
Toute l'information associative

55 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	
- 60 jours à...	Patrick KIRSTETTER
- Ailleurs	assisté par Nicolas CAPON
- Parcs	
- Pôle d'échanges	
- Cartes d'identité	Pierre-Marie VAINEAU
- 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° 64	Septembre-Octobre 2005
Bouclage	5 septembre 2005
Parution	20 octobre 2005
N° 65	Novembre-Décembre 2005
Bouclage	5 novembre 2005
Parution	20 décembre 2005

Décalages...

C'est encore l'été, puisque notre calendrier affiche fièrement, en ce jour de rédaction de cet éditorial, la date du 27 juillet... ou plutôt non, c'est déjà la rentrée, puisque septembre sera bien entamé lorsque vous recevrez votre bimestriel tant attendu...

*Eh oui, pas facile de s'y retrouver lorsque l'on a la lourde tâche de participer à l'élaboration de **Réseaux Urbains**. Travail bénévole oblige, nous voici contraints de jouer avec le calendrier pour anticiper sur la date prévisible d'édition d'un numéro 63 dont les prémices remontent à... mi-mai !*

En effet, c'est à cette période que le numéro 62 (mai-juin) fut bouclé au niveau « rédaction », et qu'une véritable course contre la montre s'est une nouvelle fois engagée pour sa réalisation. Au programme, réception des textes par le maquettiste, numérisation des photos parvenues sur support papier, mise en page provisoire, choix des photos, relectures et corrections, mise en page définitive, puis envoi à l'imprimeur, édition de la « tête de série » pour validation du bon à tirer, impression et enfin envoi... fin juillet !

Quelle lenteur, me direz-vous ! Oui, mais... quand on sait qu'inévitablement, des embûches surviennent : moindre disponibilité des uns et des autres, problèmes chez l'imprimeur, etc... les dérives en termes de dates s'accroissent très vite.

*Et surtout, nous ne travaillons que pendant nos « temps libres », ce qui signifie souvent... d'un week-end sur l'autre ! Ainsi, nos retards ne se comptent pas en jours, mais en semaines. Car tout travail inachevé le dimanche soir, ne pourra souvent être poursuivi que le samedi suivant... dès lors que celui-ci n'est pas déjà accaparé par d'autres activités. Car les membres actifs de l'équipe éditoriale ne vivent pas que pour **Réseaux Urbains**... cela va de soi, mais cela va toujours mieux en le disant !*

Revenons donc à notre numéro 63. Pendant que la partie « réalisation » de l'équipe s'affairait autour de la mise en page et de l'impression du numéro 62, la « Rédaction », elle, continuait son œuvre inlassable pour l'édition suivante, décortiquant les lettres et autres courriels des contributeurs, toujours plus nombreux et que nous remercions au passage...

Ainsi se passent, de l'un à l'autre, les relais nécessaires à l'élaboration de ce magazine que vous tenez enfin entre les mains. Notre éparpillement géographique ne facilite pas toujours les choses ; une bonne conversation serait souvent bien plus efficace qu'un échange de courriels... mais que serions-nous sans Internet ?

*Alors, **Réseaux Urbains** est-il condamné à être toujours édité en retard ? Certainement pas ! Nous continuons à travailler pour améliorer encore ce qui pourrait l'être, afin d'accélérer notamment certains transferts. Mais il n'en demeure pas moins que tout travail bénévole comporte une part d'incertitude, qu'il faut savoir accepter.*

Bonne rentrée à tous.

Benjamin WEYER



Rouen, le PR100-2 n° 4953 des CNA sur la ligne 41 à l'arrêt F. Truffaut

© Michaël DIETRICH, 20/04/2005

Les faits marquants de l'actualité générale

Par Patrick KIRSTETTER

► Exploitation

Connex

Après la réorganisation de ses filiales rouennaises, Connex garde CNA comme unique sous-traitant du réseau Metrobus qui reprend de ce fait les activités de TVS (*lire 60 jours à Rouen*).

TVS se recentre donc sur son futur centre de Vernon avec, outre des lignes interurbaines et scolaires dans l'Eure, la desserte des réseaux urbains de Vernon et de Gisors.

► Industrie

Volvo

Ce qui est présenté comme le plus gros contrat jamais reçu par un constructeur est impressionnant. Trois opérateurs chiliens de l'agglomération de Santiago du Chili (Subus Chile, Express de Santiago, Inversiones-Alsacia) viennent de se regrouper pour passer une commande unique de 1 667 véhicules. La commande porte sur 1 157 bus articulés

du type B9 SALF dont les châssis seront fabriqués dans l'usine VOLVO de Curitiba (Brésil) et 510 bus standards du type B7 RLE dont les châssis seront fabriqués dans l'usine VOLVO de Boras (Suède). Comme c'est la norme en Amérique du Sud, le carrossage de tous ces châssis sera réparti entre les 3 grands carrossiers Marcopolo, Induscar/Caio et Busscar.

Les livraisons sont prévues entre juin 2005 et février 2006. Elle représente la modernisation de quasiment la moitié de la flotte de 3 500 véhicules circulant à Santiago. Ces véhicules permettront de mettre en œuvre le vaste programme de maîtrise de la pollution de la grande cité andine, dont TRANSANTIAGO est le volet transports (*voir site web : www.transantiago.cl avec son site spécifique de photos pour amateurs d'évasions <http://www.chilebuses.cl/> et notamment sa rubrique disenos sur les découpes de véhicules*)

Salon

Le salon **Solutrans** s'est tenu à Lyon du 5 au 9 avril dernier. Deux minibus y étaient présentés : d'une part, le Microbus Gruau aux couleurs de RATP, de l'autre, Durisotti avait amené une version de base de son Renault Master Novibus. Bien que l'accès de ce véhicule, prévu pour transporter 22 passagers, ait une marche, il est équipé d'une rampe pour UFR.



Au terminus Coupiane, l'Agora-L n° 273 le 1^{er} avril 2005

© Michaël DIETRICH

La ligne 1 du réseau de Toulon

Par Michaël DIETRICH



Place de la Liberté, sur le tronc commun des grands boulevards, un tram se dirige vers l'Escaillon
© <http://www.mariusbar-photo.com> - Reproduction interdite.

La ligne 1 a toujours tenu une position stratégique dans l'organisation du réseau urbain toulonnais.

Historiquement d'abord, elle est la première ligne mise en service à la fondation du réseau. Elle dessert un axe lourd, dessinant une radiale est-ouest, véritable colonne vertébrale de l'agglomération toulonnaise autour de laquelle se sont constituées ou rapportées de nombreuses lignes. Naturellement, sa fréquentation en fait également la première liaison du réseau. Histoire, trafic, fréquence, itinéraire, son indice de ligne n°1 est naturellement justifié et lui valait bien une place dans cette rubrique.

Cette connotation « mythique » est d'autant plus marquée aujourd'hui par la mise en service de 17 nouveaux Agora-L en début d'année et l'hommage plus que jamais mérité aux PR180-2 et GX187 qui les ont précédés.

Historique

Du début à la fin du XIX^{ème} siècle, la ville de Toulon est passée de 20.000 à 100.000 habitants. Cette croissance a entraîné la création de nombreux édifices publics et d'un large boulevard reliant les deux portes Est et Ouest de la cité fortifiée. Les déplacements devenaient de plus en plus nombreux et de plus en plus difficiles.

Les diligences assurant le service interurbain étaient insuffisantes.

Suite au décret d'utilité publique paru en date du 16 janvier 1881, trois lignes de tramways à traction hippomobile sont projetées reliant le centre à Bon Rencontre, à Saint Jean du Var et au Mourillon.



Rond-point Gabriel Péri, un tram se dirige vers le centre-ville. Les rails sur la droite sont ceux de la ligne des Routes en direction de la Porte de France par l'avenue Lazare Carnot.

© <http://www.mariusbar-photo.com> - Reproduction interdite.

Mais la Compagnie Générale des Omnibus de Marseille tarde à réaliser les travaux, pressée par des problèmes financiers qui l'entraînent dans la faillite en 1885. Le projet de Mr Arthur REYNIER est alors retenu par la municipalité ; les travaux commencent et la ligne est inaugurée le 17 janvier 1886 :

- la ligne 1 relie la Place Notre-Dame (Noël Blache) à Bon Rencontre
- la ligne 2 relie la Place de la Liberté à Saint Jean du Var prolongée le 1^{er} août à la Valette

En 1894, la ligne 2 est à nouveau prolongée au centre de la Valette, sur la nouvelle place Camille Ledeau.



À Bon Rencontre, la motrice de droite, en provenance de l'Escaillon, se dirige vers le centre-ville par le Pont-du-Las; celle de gauche emprunte l'avenue Aristide Briand en direction des Sablettes via Lagoubbran et La Seyne.

© <http://www.mariusbar-photo.com> - Reproduction interdite.

L'année suivante, M. A. REYNIER cède sa concession à la toute nouvelle Société des Tramways du Var et du Gard (STVG) dont il est un des actionnaires.

Vendredi 30 juillet 1897, les travaux d'électrification sont achevés et la ligne est inaugurée avec 27.000 voyageurs enregistrés ce premier jour ! Le temps de trajet depuis Toulon passe de 45 à 15 minutes et le nouveau terminus de la Valette se situe à l'Hôtel de Ville.

L'électrification achevée sur les deux lignes, ces deux liaisons sont alors unifiées et portent l'indice n°1.

En 1902, la ligne est de nouveau prolongée à l'ouest vers Ollioules par le Pont de l'Escaillon et la RN 8.

L'année suivante, une liaison de 13 km relie directement la Valette à Ollioules avec, toutefois, plusieurs variantes: Blache / Ollioules (ligne 1A), La Valette / Escaillon (ligne 1B) et Brunet / Bon Rencontre (ligne 1C).



Une motrice SAFT de 1931 circulant sur la ligne 1B passant le faubourg du Pont-Neuf, dans les années 50.

© Cliché SCHNABEL - Collection AMTUIR avec l'autorisation de Thierry ASSA.

En 1912, la ligne est cette fois prolongée du côté Est vers les Quatre Chemins de la Pauline pour établir une correspondance avec la ligne Toulon / La Garde / Hyères et la gare PLM de la Pauline.

En 1914, La réquisition d'un kilomètre de voies, établies en rails Vignoles, entre Sainte-Anne et la Bigue, entraîne la suppression de ce dernier tronçon entre la Valette et la Pauline. En fait, la STVG profite de cette réquisition pour cesser un service qui l'a depuis toujours peu intéressée.

En 1915, le terminus de la Valette est déplacé en aval du village, en provenance de Toulon. Celui d'Ollioules est reporté en 1922 à la place Septem (Place Marius Trotobas), rendant alors possible la correspondance avec les lignes de l'Ouest Varois (le Beausset).

La fréquentation de la ligne la Valette / Ollioules est telle que les Ollioulais ont les plus grandes difficultés pour trouver place dans les véhicules déjà occupés par des voyageurs habitant le Pont du Las. Le Conseil Municipal demande alors à la STVG de ne plus délivrer des tickets à 0,25 F sur la ligne 1A. Les lignes 1B et 1C suffiraient pour la desserte du Pont du Las.



Une rame longeant la voie ferrée du PLM sur l'actuelle avenue Edouard Herriot, dans les années 50.

© Collection AMTUIR avec l'autorisation de Thierry ASSA.

Le 1^{er} janvier 1929, les premiers autobus circulent avec une concession de 10 ans accordée à la Société Bouchard-Delaye (issue de la STCRV, Société des Transports Commun de la Région de la Valette, baptisée « Si Tu Crèves, Répare Vite ! », par comparaison avec la fiabilité du rail).

Dès lors, la concurrence devient féroce sur la ligne. En 1934, 14 associés alignent 19 cars entre Toulon et la Valette, en concurrence directe avec la STCRV et la STVG. Du côté d'Ollioules, MM. Orlandi et Fortuna en exploitent 6.

Par ailleurs, de 1936 à 1940, l'exploitation du tronçon Escaillon / Ollioules est suspendue par les perturbations répétées que cause l'abandon de remorques sur les voies.

Entre 1939 et 1944, la desserte sur la ligne est renforcée suite à la politique d'économie du gouvernement de Vichy, à la réquisition des autobus et, de ce fait, à la suppression des services routiers. Le service restera assuré tant bien que mal, malgré le bombardement et les opérations allemandes.

L'année 1945 marque les premières études du projet d'implantation des trolleybus, motivées par un parc vétuste, l'état des voies et des motrices mises à mal par les bombardements.

Le 6 avril 1951, la convention signée avec la STVG est résiliée, laissant place à la Régie Mixte des Transports Toulonnais (constituée de capitaux de la Ville de Toulon, de la CGFTE et de la STVG).

La mise en place des trolleybus s'effectue en plusieurs étapes : en 1952, la «boucle-terminus» des futurs trolleybus est inaugurée à la Valette (Rond-Point de Latre de Tassigny) après une année de travaux (Coût: 170 000 francs). En 1953, on installe la ligne sur la partie Est, entre La Valette et la Gare SNCF de Toulon, ce qui permet à la ligne 3 en provenance du Mourillon d'être enfin prolongée vers la gare grâce au tronc commun.

En 1954, enfin, la longue transversale Est-Ouest n° 1 est achevée et les trolleybus prolongés jusqu'à l'Escaillon. La ligne 1 barré disparaît alors et la gare SNCF n'est plus desservie. C'est la plus longue et la plus importante ligne du réseau. L'inauguration a lieu le 1^{er} septembre 1954 avec 2 trolleybus flambants neufs. Le service est assuré par les VBRh 11 à 18. Les trolleybus parcourant 8,5 kilomètres en 35 minutes, relient sur 26 stations le Rond-Point De Latre de Tassigny au nouveau terminus à la frontière des communes de Toulon et d'Ollioules : le quartier Queiez.

Les autobus Orlandi prennent alors le relais pour la desserte d'Ollioules.



Toulon - L'Escaillon - 28/08/1969
Cliché : J. BAYEUX
Collection AMTUIR ©

VBC n° 82 au terminus de l'Escaillon (R.N. 8), issu d'une série de 6 véhicules achetés neufs et équipés électriquement par le concessionnaire Chausson de Marseille. Le 85 a été sauvé par le Musée Provençal des Transports à la Barque-Fuveau (13).

© Photo Jean-Luc BAYEUX, Collection AMTUIR.



Toulon - L'Escaillon - 28/08/1969
Cliché : J. BAYEUX
Collection AMTUIR ©

Trolleybus Renault VBR recarrossé avec des caisses d'autobus BERLIET PH100 et renumérotés dans la série 90.

© Photo Jean-Luc BAYEUX, Collection AMTUIR.

Une boucle a été installée au pont de St Jean, permettant un retournement des voitures qui effectuent un service partiel aux heures de pointe (par la rue Renoux et l'avenue Joseph Gasquet en direction du Centre-Ville).

Le service est alors assuré par :

- 6 Chausson-Vetra neufs de type VBC numérotés de 80 à 85.

- 1 Berliet-Vetra ELR acquis neuf en 1955 (n°90)
- 2 prototypes Oerlikon (n° 69 et 70) : Le 70 fut vite réformé, les équipements électriques seront réutilisés pour reconstruire 2 nouveaux trolleybus d'aspect identique aux Chausson VBC (ils seront renumérotés 86 et 87)
- 10 Renault-Vetra VBRh dont 8 numérotés 11 à 18 en 1952 puis 61 à 68 en 1954 et 2 numérotés 71 et 79 en 1954

Le lundi 23 Novembre 1970, le Périmètre Urbain Toulonnais s'étend sur le territoire de la Valette vers l'Enclos et la Coupiane. Le terminus des Trolleybus au Rond Point Tassigny est alors relié à ces quartiers par des autobus SC 10 (numérotés 24 à 27).

Le 20 Février 1972 survient la fin des trolleybus sur la ligne 1, de nouveau scindée en deux tronçons:

- LIGNE 1 - La Valette / Immeuble Le Concorde (actuel terminus «Observatoire»)
- LIGNE 2 - La Beaucaire (nouveau quartier à l'ouest de Toulon) / Rue de Lorgues (actuel terminus «Blache»)

La mise en service du PR 100 verra le début de l'exploitation par agent unique.

Le 20 février 1973, soit exactement un an plus tard, c'est la fermeture de la ligne n°3 au trolleybus, marquant ainsi définitivement la fin de 24 années de traction électrique à Toulon.



L'unique ELR toulonnais numéroté 90 traversant la place Noël BLACHE.

© Photo Jean Capolini.

En 1974, la RMTT tente une expérience dans le but d'améliorer le service: certains bus arrivant au terminus de la Coupiane retournent à vide à l'Observatoire en empruntant l'Autoroute. Ce système permet une rotation plus rapide, aux heures d'affluence dans le sens Ville > la Coupiane.

En 1975, huit nouveaux PR 100 sont mis en service sur la ligne et épaulent les 4 autobus Saviem SC 10 rénovés.

Le self service intégral est instauré cette année là, lors de la mise en place d'une nouvelle billetterie.

Une desserte identique depuis 27 ans !

En 1978, la ligne reprend de nouveau son intégrité avec la mise en service de véhicules articulés

Depuis la suppression de la ligne 2, expliquant pourquoi cet indice reste vacant, le tracé de la ligne demeure immuable.

Au niveau des dessertes, les modifications portent essentiellement sur le prolongement à certaines courses de la ligne jusqu'à la Cordeille. Cette extension est supprimée les samedis à partir de 1995.

En fait, la seule modification de service est récente avec la suppression aux heures creuses d'un service en semaine.

La fréquence moyenne est alors passée de 7 à 8 minutes sur cet axe lourd.

Cette mesure compliquera malheureusement le retour à la hausse de la fréquentation enregistrée, qui est passée en 2002 sous la barre des 5 millions de voyageurs.

La ligne 1 aujourd'hui



L'Agora-L n°273 en retournement au terminus La Coupiane
© Michaël DIETRICH, 1^{er} avril 2005

- Vitesse commerciale : 13 km/h
- Nombre de passagers par an : 3 990 300 voyageurs en 2004, soit 18,8% de la fréquentation totale du réseau
- Evolution de la fréquentation : - 2,89% par rapport à 2003, -20,1% par rapport à 2001
- Nombre de kilomètres parcourus en 2004 : 883 000 kilomètres, soit 8,1% de la distance totale parcourue par les véhicules de la RMTT
- Nombre d'autobus engagés en semaine : 17 en heure de pointe
- Premiers et derniers départs vers la Coupiane : 5h25 (Bon Rencontre), 5h30, 20h40, 21h10 (limité Liberté)
- Premiers et derniers départs vers la Beaucaire : 5h20, 20h40, 21h10 (limité Liberté)

Le parc d'articulés : une évolution permanente

Si le service et l'itinéraire n'ont pratiquement pas évolué, le matériel roulant avec lequel la ligne est exploitée a marqué toute l'Histoire de l'autobus articulé dans la capitale varoise.



SG220 quittant son arrêt au niveau de la Place de la Liberté.
© Photo Stéphane DUMARTIN

En 1978, les 6 premiers autobus de grande capacité (150 places) sont mis en service ; ces SG220 sont intercalés au rythme d'un passage sur deux avec les PR 100. Le premier est numéroté 201, centaine qui restera traditionnellement dédiée aux bus articulés. Leur effectif atteindra 14 unités (n°201 à 214), le dernier reçu en 1982 étant un ex-démonstration.



Le PR180MIPS n° 219 en livrée d'origine sur l'Avenue du Xvème Corps, à l'arrêt Bon Rencontre en direction de la Beaucaire.
© Photo Frédéric GIANA

En 1980, ce parc se diversifie avec deux fournisseurs, Heuliez pour un tiers des commandes, Renault pour les deux tiers restants. La RMTT est l'un des premiers acquéreurs du tout nouveau PR180 MIPS de Berliet avec les n°215 et n°216, montés respectivement sur les 5^{ème} et 6^{ème} châssis et livrés en Octobre 1980, suivis des n°217 à 226.



Heuliez O305G n° 252 sur la place Noël BLACHE, le 16 Février 1991
© Photo Frédéric GIANA

Parallèlement, 6 autobus O305G (n°251 à 256) carrossés par Heuliez sont réceptionnés par paires, en décembre 1980, Octobre 1981 et Octobre 1982.

En 1987, le parc s'étoffe des deux nouvelles versions commercialisées par les deux constructeurs, avec tout d'abord 2 GX187 dotés d'une découpe caractéristique des GX107 (n°260 et 261) et 1 PR180.2 (n°227) en livrée « wagonnets ». Ces trois véhicules arboreront la nouvelle livrée « Partition » durant l'été 1991 et seront rejoints de 1990 à 1993 par 17 autres véhicules (12 PR180-2 et 5 GX187) décorés directement de la fresque quadricolore et équipés de sièges Compin.



Le premier GX187 du réseau, le n° 260 à Bon Rencontre
© Photo David LE PAUTREMAT



Le PR180-2 n° 228 à l'arrêt Liberté le 23 décembre 2004
© Michaël DIETRICH



Le PR118 n° 240 à Bon-Rencontre le 23 décembre 2004
© Michaël DIETRICH

Chaque arrivée de nouveau matériel profite à la ligne 1, déplaçant les précédentes séries sur les lignes 8, 189/198 et 191 aux heures de pointe. Seuls les 2 PR118 (n°240 et 241) acquis en 1995 et affectés neufs à la ligne 8 n'apparaîtront qu'en 2002 sur notre ligne 1.

En 1996, la montée par l'avant généralisée sur l'ensemble des lignes exploitées en bus standard, est appliquée aux bus articulés, en ajoutant un accès à bord par la demi-porte médiane.

Lundi 11 novembre 1996, 3 GX417 (n°242 à 244) sont inaugurés (2,4 MF l'unité) autour de 9 GX217 et présentés à la presse, supprimant de fait les 3 derniers PR180 MIPS encore en service (217, 225 et 226).



Le GX417 n°242 au Champs de Mars, le 23 décembre 2004
© Michaël DIETRICH

À la rentrée 2003, la nouvelle autorité organisatrice TOULON PROVENCE MEDITERRANEE met en place le « Réseau Mistral ». Dans le cadre d'une amélioration de la qualité de service, le parc articulé est voué à un renouvellement important. Un appel d'offres est lancé pour l'achat de 17 nouveaux véhicules.

Le marché est remporté par IRISBUS qui fabrique 17 Agora-L, avec un cahier des charges identique à celui d'Heuliez. D'un coût unitaire de 320.000 €, ils ont été mis en service lundi 3 janvier 2005.

Circulent toujours à leurs côtés le PR180.2 n°239, les 2 PR118 et les 3 GX417.



Le seul PR180-2 subsistant de la série, le n°239 mis en service en Octobre 1993 et repeint aux couleurs « Mistral ».
© Photo Franck RAINART

Caractéristiques des Agora-L

N° Parc	Immat.	Mise en circul.	N° de châssis
270	961 AXL 83	21/12/2004	VNEPU09D100000412
271	963 AXL 83	21/12/2004	VNEPU09D100000420
272	965 AXL 83	21/12/2004	VNEPU09D100000421
273	967 AXL 83	21/12/2004	VNEPU09D100000422
274	968 AXL 83	21/12/2004	VNEPU09D100000423
275	970 AXL 83	21/12/2004	VNEPU09D100000424
276	972 AXL 83	21/12/2004	VNEPU09D100000425
277	974 AXL 83	21/12/2004	VNEPU09D100000426
278	975 AXL 83	21/12/2004	VNEPU09D100000427
279	977 AXL 83	21/12/2004	VNEPU09D100000428
280	978 AXL 83	21/12/2004	VNEPU09D100000429
281	980 AXL 83	21/12/2004	VNEPU09D100000430
282	981 AXL 83	21/12/2004	VNEPU09D100000431
283	982 AXL 83	21/12/2004	VNEPU09D100000432
284	983 AXL 83	21/12/2004	VNEPU09D100000433
285	984 AXL 83	21/12/2004	VNEPU09D100000434
286	985 AXL 83	21/12/2004	VNEPU09D100000435



L'Agora-L n°276 place Noël BLACHE le 4 mai 2005
© Michaël DIETRICH

Demain : le retour du tramway !

L'avenir de la ligne 1 est étroitement lié au projet de tramway qui constituera d'est en ouest l'épine dorsale du réseau toulonnais. Le rail reprendra une grande partie de son itinéraire et verra sa stratégie renforcée par le rabattement de nombreuses lignes de bus.



Maquette de l'aménagement prévu Place de la Liberté à la mise en service du futur tramway
© Toulon Provence Méditerranée, autorisation de M. CROUZIER.

Présenté dans le zoom de **RU46** et suite à un vice de procédure (alors relaté), sur l'attribution du marché public de fourniture des rames à Ansaldo Breda, le projet de tramway a été totalement réétudié par la nouvelle autorité organisatrice, Toulon Provence Méditerranée.

Malgré une première Déclaration d'Utilité Publique, le 22 décembre 2000, des aménagements techniques, issus de la concertation et des prescriptions du Plan de Déplacements Urbains, ont sensiblement modifié le projet initial. Il intègre désormais dans son tracé la desserte du futur hôpital de Sainte-Musse, du futur pôle universitaire et des pôles d'échanges des gares SNCF de La Seyne-sur-Mer et La Garde.



Les travaux en date du 1^{er} avril 2005, aux abords du Pont Saint Jean sous lequel passe l'Agora-L n° 283

© Michaël DIETRICH

Une nouvelle enquête publique était donc nécessaire afin de prendre en compte ces évolutions.

Celle-ci s'est déroulée du 14 juin au 16 juillet 2004 dans les communes de La Seyne, Ollioules, Toulon, La Valette et La Garde et portait sur des modifications d'itinéraire, d'insertion de la plate-forme, d'implantation des stations, d'organisation du réseau bus et sur de nouvelles opérations d'accompagnement

Suite à l'enquête préalable, la commission a émis un avis favorable assorti de 3 réserves et de 3 recommandations. Ces six points ont fait l'objet de mesures nécessaires à leur levée ou à leur suivi.

De fait, le 2 février 2005, le Préfet du Var a déclaré d'utilité publique les modifications du projet.

Parallèlement à ces procédures administratives, la maîtrise d'œuvre a été confiée au cabinet SYSTRA avec un marché de 15 millions d'Euros, qui prévoit la réalisation d'études concrètes et le lancement des premiers travaux. Enfin, les élus de la Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée ont fait le choix d'une mascotte pour accompagner les travaux du tramway.



« **MissTram'** », personnage imaginaire, mi-fée, mi-jeune femme, sera présente partout où le besoin d'information se fait sentir, et notamment à proximité des zones de travaux.

Sur le terrain, l'un des principaux points noirs du tracé trouve solution, avec l'élargissement du Pont de Saint-Jean.

La première phase, en cours d'achèvement, concerne la libération d'emprise, les déplacements des réseaux et la préparation du chantier.

Elle sera suivie de la construction du pont et des aménagements des voiries. Le nouveau pont devrait ainsi être mis en service au printemps 2006, et conciliera le passage des bus, du train, des automobiles, des piétons et... du futur tramway.



Projection d'avenir du Pont Saint Jean lorsque le tramway entrera en service

© Toulon Provence Méditerranée, autorisation de M. CROUZIER.

La ligne de tramway

- 18,3 Kilomètres
- 37 stations
- Inter-stations : 480 mètres en moyenne
- 6 pôles de correspondance Bus
- 2 pôles d'échanges multi-modaux
- 5 parkings relais soit 1.650 places
- 5 minutes entre chaque rame
- 20,2 km/h de vitesse commerciale
- 24 rames en service simultanément
- 50.000 passagers quotidiens attendus.

En chiffres...

Conjointement, de nouveaux aménagements préfigurant l'arrivée du tramway ont embelli la place Mermoz à Saint-Jean du Var.



► Remerciements

L'auteur tient à rendre hommage à Gabriel BONNAFOUX, auteur du livre « Un siècle de transports en Commun dans l'Agglomération Toulonnaise », la principale source historique de cet article.

Il remercie également :

- Roland LE CORFF et Frédéric GIANA pour le soutien apporté à cet article
- M. MAURY, Mme MARTY du service commercial de la RMTT pour les données statistiques, M. VAITTRENO (chef d'atelier) pour certaines données techniques.
- MM. SCHERER et CROUZIER de Toulon Provence Méditerranée pour les photo-montages
- M. CASTEL des Editions Photographiques Marius BAR
- MM. ASSA & BAYEUX (de l'AMTUIR), CAPOLINI, DUMARTIN, GIANA, LE PAUTREMAT et RAINART pour leur crédit Photo.



Heuliez GX317 n° 275 à l'arrêt Alsace-Lorraine (ligne C1) en avril 2005

© Michaël DIETRICH

Le réseau CTRL de Lorient

Par Michaël DIETRICH et François GUEHO



Lorient, aux Halles, le PR180MI n° 157 sur la ligne C

© Yves LE CHANU, août 1995

La ville aux cinq ports est réputée pour sa base de sous-marins et son Festival Inter-celtique.

La cité a été construite à la fin du 17^{ème} siècle par Colbert. Lorient a ainsi abrité la royale marine qui voguait jusqu'aux Indes, et les chantiers navals du Faouëdic.

Position stratégique, la sous-préfecture morbihannaise fut détruite par les bombardements alliés durant la seconde guerre.

► Un peu d'histoire...

La Compagnie des Transports de la Région Lorientaise

Le transport urbain de voyageurs dans la sous-préfecture du Morbihan est assuré par la C.T.R.L. (Compagnie des Transports de la Région Lorientaise), filiale du groupe Kéolis. Elle exploite et gère le réseau des Transports Collectifs pour le compte de Cap L'Orient, la communauté d'agglomération qui organise les transports sur Lorient

Son ancêtre, la CTL (Compagnie des Tramways Lorientais) a vu le jour le 22 juin 1897 et devint la CTRL en 1975. Entre ces deux dates, on compta 6 lignes de tramways, puis les tramways furent remplacés par des bus, progressivement entre 1932 et 1938.

Le nombre de communes desservies s'est accru à chaque raccordement d'une commune à la Communauté d'Agglomérations du Pays de L'orient (CAP L'Orient). A ce jour, l'autobus représente 19% des parts de marché sur les déplacements mécanisés (enquête ménages 1994).



Heuliez GX107 n° 244 à l'arrêt Alsace-Lorraine (ligne R)
© Michaël DIETRICH, avril 2005

Le réseau de la CTRL se caractérise par un rôle dynamique dans l'organisation des déplacements internes. Les fortes fréquences sur les lignes et 100 ans d'histoire de transport contribuent à la bonne performance du réseau. Il relie les 19 communes de l'agglomération et dessert environ 185 000 habitants à travers plus de 1000 points d'arrêt (dont 450 équipés d'abribus).

La CTRL emploie 267 personnes dont 190 conducteurs auxquels se rajoutent environ 130 personnes chez les partenaires sous-traitants.

L'histoire du réseau

Le 4 avril 1896, une première séance du Conseil Municipal de Lorient élabore le projet d'un réseau de transport en commun. De cette volonté naît le 22 juin 1897 la CTL (Compagnie des Tramways de Lorient).

En 1898, des travaux de terrassement pour la construction de l'usine électrique commencent.

Les 10 premiers tramways sur les 24 motrices, 20 remorques et 4 remorques marchandises prévues, sont livrés le 15 avril 1899. Aux mois de mai/juin, une enquête d'utilité publique prévoit 4 lignes, 23 kilomètres de voie à construire pour 3,2 millions de francs de 1900. Le 26 août, les premiers rails entre Lorient et Ploemeur sont posés. Les travaux s'étaleront durant tout le premier semestre 1900.

A l'automne 1900, l'usine électrique donnant la source de traction aux tramways entre en service et les tramways procèdent aux premiers essais.

L'entrée en service commercial des 3 lignes est lancée le 1er janvier 1901.

L'extension du réseau profite aux communes voisines : Hennebont (1er mai 1902) et Guidel (8 septembre 1912) tandis que la desserte des quartiers lorientais se densifie avec la mise en place de la ligne D entre l'Hôpital et la Place Bisson.

A partir de 1932, le tramway perd peu à peu du terrain face aux performances de l'autobus : la première ligne à perdre ses tramways est celle d'Hennebont (26 novembre). Celles de l'Hôpital (30 avril), de Guidel (2 mai 1934) sont les suivantes et les tramways n'assurent plus que des renforts en heures de pointe sur la ligne de Ploemeur.

La dernière ligne de tramway est supprimée entre Keryado et la Perrière le 1^{er} Janvier 1938.

Le déclassement du réseau de tramways au profit d'un réseau d'autobus (6 lignes, 18 autobus Renault) est confirmé le 4 avril 1940 par décret.



Lorient, gare d'Echanges, un Van Hool A300
© Yves LE CHANU, septembre 1998

Le développement du réseau

En 1973 naît le SIVOM, comprenant Lorient, Lanester, Ploemeur, Caudan, Larmor Plage et Quéven, soit 122 000 habitants. Deux ans plus tard, la CTL devient CTRL. L'instauration du versement transport contribue aux investissements en faveur du réseau de transport. Un

contrat de développement des transports collectifs est par ailleurs signé avec le Ministère des Transports pour 5 ans.

Le SIVOM affiche une volonté de maintenir un bon niveau de service avec l'inauguration d'un axe piétons/bus (1979), d'un nouveau dépôt (1982) et d'une gare d'échanges (1989) entre autocars départementaux, trains et autobus.

En 1990, le SIVOM est remplacé par un district dans lequel s'ajoutent les communes de Gestel, Pont Scorff, Hennebont, Inzinzac-Lochrist, soit 150 000 habitants. Naissent alors les services Nautibus (tour de rade...) et Surfibus (bus de la plage).

En 1993, un Système d'Aide à l'Exploitation est mis en place pour le suivi des bus, couplé à la radio.



Dans le centre de Lorient, un Heuliez GX417
© Yves LE CHANU, septembre 1998

En 1996, le réseau se déploie sur 16 communes avec l'adhésion de Brandérion, Cléguer, Gâvres, Groix et Port Louis, soit 179 000 habitants. Face à cette extension, la CTRL se réorganise en agences commerciales et le réseau de bus connaît un nouveau déploiement.

Le 1^{er} janvier 2000 naît la Communauté d'Agglomération du pays de Lorient, à laquelle s'ajoute la commune de Languidic. Celle-ci sera desservie en septembre 2000 avec la ligne L et un service de navettes est lancé sur Groix.

Enfin, en janvier 2002, la commune de Locmiquélic rejoint Cap l'Orient, avec l'intégration des liaisons maritimes de Pen Mané et Sainte Catherine au réseau.

► Le réseau aujourd'hui

Le matériel roulant

Le Parc

Depuis l'arrivée de 15 GX317 Euro 3 en décembre 2003, le nombre de GX317 est supérieur à celui des GX107. Lorient fait également rouler des Van-Hool standards et articulés ainsi que des articulés Heuliez. Le réseau possède encore 1 PR100-R, 1 PR100-2 et 3 PR180.2. Ces derniers seront prochainement réformés suite à l'arrivée de 5 Agora-L.

Le parc s'établit ainsi à 101 véhicules dont 75 standards, 20 articulés et 6 TPMR pour les navettes du personnel ou équipés pour le transport de personnes à mobilité réduite.

Les numéros de parc à trois chiffres sont devancés d'un préfixe précisant le secteur où le véhicule est théoriquement affecté :

- 1 - Lorient / Caudan
- 2 - Ploemeur / Lanester
- 3 - Quéven
- 5 - Lochrist

CTRL		
Etat du parc en janvier 2005		
Matériels	Nb	N° de parc
Heuliez GX107	28	217 à 244
Heuliez GX317	38	270 à 290, 325 à 340, 401
Heuliez GX187	9	034 à 042
Heuliez GX417	3	320 à 322
Van Hool A300	2	301 et 302
Van Hool A500	5	145 à 149
Van Hool AG300	1	064
Van Hool AG700	4	060 à 063
Renault PR100 R	1	143 (ex-Vierzon n° 109 d'avril 1984, arrivé en 1996)
Renault PR100.2	1	177 (ex-Valenciennes n°144/644, arrivé en 1998)
Renault PR180.2	3	164 à 166
TPMR	5	098 à 102
Renault MASTER	1	598
TOTAL	101	véhicules

La livrée

Il existe à ce jour trois découpes différentes sur les bus.

La plus ancienne est la découpe qui équipe encore quelques GX107 : face avant jaune, bas de la carrosserie bleu avec une vague à l'arrière

La seconde découpe n'a duré que peu de temps avant que la découpe actuelle ne voit le jour.

La dernière découpe en date équipe la majorité des bus.



Un Agora-line de la CTM à la gare d'Echanges
© Jérôme BONATO, avril 2005

Les dépôts

Les dépôts CTRL sont au nombre de trois : Lorient (dépôt principal) , Quéven et Lochrist.

Les dépôts des sous-traitants sont basés sur Lorient (CTM et PR100.2 Aria), Lanester (BSA), Locmiquelic et Landévant (Aria) et Languidic (Rougé).

La sous-traitance

Sur Lorient, la sous-traitance est relativement importante puisque toutes les lignes autrefois interurbaines, et devenues urbaines par l'entrée de plusieurs communes dans la communauté CAP L'orient, sont assurées par d'autres compagnies que la CTRL.

CTM (Connex) est le principal affrété sur Lorient. Cette entreprise assure les lignes V, G, F, K et 14. Il s'agit de la seule compagnie affrétée qui a possédé un articulé dans son parc.



Un PR100-2 de la CTM à la gare d'Echanges
© Michaël DIETRICH, 18 avril 2005

Au dépôt de la filiale Verney, on peut trouver des PR100.2, 3 PR112, 2 Obradors, un Van-Hool A600, et 3 Agora Line.

Aria (Connex) gère les lignes M1/M2, N et J. Cette compagnie utilise essentiellement des S215SL et 1 PR100.2 pour la ligne N.

Pour la ligne L, deux compagnies, BSA (FAST) et Rougé, se partagent la ligne. Les véhicules utilisés sont un Connecto, un 0405N, des T815, des S215SL.

La dernière société affrétée est Kerjean qui dispose d'un Mercedes Connecto, d'un S215 et de car ou midicar pour effectuer des services scolaires et spéciaux uniquement, pour le compte de la CTRL.

Les lignes

Le réseau CTRL comporte 22 lignes de bus et 5 liaisons maritimes Batobus.

Elles relient les communes de la Communauté d'Agglomération du Pays de Lorient : Brandérion, Caudan, Cléguer, Gâvres, Gestel, Groix, Guidel, Hennebont, Inzinzac-Lochrist, Lanester, Languidic, Larmor-Plage, Locmiquelic, Lorient, Plœmeur, Pont-Scorff, Port-Louis, Quéven et Riantec. La plupart des lignes desservent le centre ville de Lorient où toutes les correspondances sont assurées à la Gare d'Echanges.

Un service à la demande, spécifique pour les personnes à mobilité réduite, complète ces dessertes.

Lignes du réseau CTRL	
Indice	Terminus
A	PLOEMEUR Fort Bloqué (<i>en été</i>) ⇄ GUIDEL ⇄ GESTEL ⇄ QUEVEN ⇄ LORIENT ⇄ LARMOR PLAGE ⇄ PLOEMEUR Kerroc'h
B1	PLOEMEUR Fort Bloqué ⇄ PLOEMEUR Les Pins ⇄ LANESTER Locunel
B2	LORIENT Port de Pêche ⇄ LANESTER Locunel
C1/C2	Rd Pt de Keryado ⇄ Gare d'Echanges ⇄ St Maudé ⇄ Rd Pt de Keryado (<i>lignes circulaires</i>)
D	Kerulvé ⇄ Carnel
E	LORIENT Gare d'Echanges ⇄ CAUDAN Montagne du Salut
F	CAUDAN Montagne du Salut ⇄ LANESTER Le Resto
G	CLEGUER Kerraoul ⇄ PONT SCORFF ⇄ QUEVEN Jean Jaurès
14	CLEGUER Kerraoul ⇄ CAUDAN ⇄ LORIENT Gare d'Echanges
H	INZINZAC Mairie ⇄ HENNEBONT ⇄ LORIENT Port de Pêche
J	HENNEBONT Place Foch ⇄ LOCMIQUELIC ⇄ PORT LOUIS Perception
K	PLOEMEUR Fort Bloqué <-> Le Couréant
L	LANGUIDIC Kergonan <-> HENNEBONT <-> LANESTER <-> LORIENT Gare d'Echanges
M1	LANGUIDIC Tréauray ⇄ BRANDERION ⇄ HENNEBONT Place Foch
M2	INZINZAC Penquesten ⇄ LOCHRIST Centre
N	Gare d'Echanges ⇄ Gare Maritime
O	GAVRES Embarcadère ⇄ GAVRES Porh Puns
R	Kerbernes ⇄ CAUDAN Kério ⇄ CAUDAN Hôpital Charcot
T	PORT LOUIS La Pointe ⇄ RIANTEC ⇄ LOCMIQUELIC Pen Mané
V	GUIDEL Plages ⇄ QUEVEN ⇄ LORIENT Gare d'Echanges
Circuit	Piwisy (Ile de Groix)
Circuit	Primiture (Ile de Groix)
Batobus 1	LOCMIQUELIC Pen Mané ⇄ LORIENT Quai des Indes
Batobus 2	LORIENT Port de Pêche ⇄ PORT LOUIS La Pointe
Batobus 3	LORIENT Port de Pêche ⇄ LOCMIQUELIC Sainte Catherine
Batobus 4	PORT LOUIS Le Lohic <-> GAVRES Embarcadère
Batobus 5	LORIENT Quai des Indes <-> PORT LOUIS La Pointe

La boutique Transports et Déplacements à la Gare d'Echanges, rénovée en 2001, assure les relations commerciales. Deux agences sont également à la disposition de la clientèle à Quéven et à Inzinzac-Lochrist.



Un Van Hool AG700 arrivant à l'arrêt Sécurité Sociale
© David LE PAUTREMAT, mars 2005

Un nouveau Système d'Aide à l'Exploitation (SAE) assurant le suivi en temps réel des bus (avance/retard), le comptage des voyageurs et la liaison radio entre les bus et les dépôts a été complété par un système d'aide à l'information (SAI) auprès de 50 arrêts depuis la fin 2003. Il indique le temps d'attente réel des prochains bus.

Quelques chiffres...

- 7,3 millions de kilomètres dont 2,9 millions pour les 90 véhicules en sous-traitance (soit plus de 175 fois le tour de la Terre) ;
- plus de 16 millions de voyages par an (soit 60.000 par jour) ;
- plus de 2 millions de tickets validés ;
- 80 points de vente CTRL (dépositaires) répartis sur l'ensemble des communes de Cap l'Orient ;
- 90 Voyages/an/habitant ;



L'A500 n° 146 à l'arrêt Alsace-Lorraine, ligne B2
© Michaël DIETRICH, 18/04/2005

Le Triskell

Jusqu'ici, la rapidité des autobus reposait sur l'axe piétons-bus au centre ville de Lorient, les couloirs bus et la priorité qui leur est donnée dans 70 carrefours équipés.

Le Triskell* est le nom donné au projet de Transport Collectif en Site Propre développé pour le réseau lorientais, selon trois branches (telles un triskell...) centrées sur la gare d'échanges :

- la première en direction d'Hennebont via le centre de Lanester par le nouveau pont urbain ;
- la deuxième en direction de Quéven via Keryado ;
- la troisième traverse le centre de Lorient en direction de Ploemeur via l'Université et Kervéanec.

L'objectif est « d'assurer le déplacement des bus avec la même confort et la même rapidité qu'un tramway » sur le parcours commun à toutes les lignes du réseau.

Cette performance repose sur la séparation des couloirs bus, dissociés de la circulation générale (site propre), sur la priorité donnée aux carrefours et sur les couloirs partagés, et enfin sur une piste aplanie et identifié par la nature et la couleur du revêtement.

Le confort et l'accessibilité seront améliorés par des stations avec des quais à 21cm, une accessibilité des stations bus aux handicapés, des rayons de giration confortables compatibles avec « une possible évolution vers un tramway léger... »

La première phase des travaux concernerait une section de 4,6 km entre les Halles Merville (Lorient) et Kesler-Devillers (Lanester) en prolongeant l'axe bus/piétons déjà existant rue de l'Assemblée nationale.



Le PR180-2 n° 166 au dépôt
© Michaël DIETRICH, 18/04/2005

Actuellement de 20 minutes en moyenne, le temps de parcours sur cette portion devrait tomber à 15 minutes soit un gain de 5 minutes. Aux heures de pointe, le gain calculé serait de 7 minutes.

Sur cet axe Nord-Est, le tracé direct entre le centre ville de Lorient et celui de Lanester repose sur la construction du nouveau pont urbain qui franchit le Scorff.

Le montant de cette réalisation s'élève à 22,5 M€ dont 6,9 M€ pour la construction du Pont Urbain.

Les travaux de voirie ont d'ores et déjà débuté avenues du Fauoëdic et Anatole France, c'est à dire à l'extrémité Ouest de cette première section. Parallèlement, les derniers GX317 Euro III mis en service profitent prioritairement aux lignes B1/B2, les premières concernées par cette évolution. Les autobus les plus modernes du parc préfigurent la qualité de service que veulent mettre en avant la communauté d'agglomération et la CTRL sur cet axe.

(*) : Le triskell est une croix à trois branches spiralées représentant l'eau, la terre et le feu, datant de l'ère celtique. Ce symbole est associé et assimilé (à tort !) à la culture bretonne par bon nombre de gens.



► Remerciements

Remerciements à Christophe DECAUX (qui a permis aux deux auteurs de cet article de faire connaissance et d'unir leurs savoirs pour cette réalisation) ainsi qu'à tous les auteurs qui ont prêté leurs photos pour illustrer ce texte.



Tours, le Citaro-G n° 320

© Pierre-Marie VAINEAU, 4 juin 2005

Toute l'actualité des réseaux français

Coordonnée par Patrick KIRSTETTER et Nicolas CAPON



Un des nouveaux Agora-S Euro3 du réseau de Limoges, ici le n° 827

© Xavier LANSADÉ, le 22 juin 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

Frédéric BOLLE

Jérôme BONATO

Arnaud BOUSEZ

Lionel BREITMEYER

Bruno CANIVET

Nicolas CAPON

Nicolas CHEMINOT

Pierre COLIN

Daniel CROSNIER

Clive D'EATH

Franck DELVAL

Michaël DIETRICH

Alain DUBOIS

Jean-Pierre DUPONCHELLE

Alexis GERON

Frédéric GIANA

Jérôme GIMEL

Jean-Marie GUETAT

Dominique GUIBERT

Laurent HUBERT

Marc KHALDOUNE

Patrick KIRSTETTER

Xavier LANSADE

Jean LECLERC

Gilles LENHARD

David LE PAUTREMAT

Jean-Paul LESCAT

Sylvain MAITREHENRY

Guillemette MARCE

Henri MARTIN

Michel MARTIN

Alain MASSON

Philippe MESNIGE

Antony MEYRUEIS

Jeremy OLIVIER

Michel PENNANEACH

Gilles PLUET

Franck RAINART

Alain ROGER

Romain ROUSSEL

Pierre-Marie VAINEAU

Benjamin WEYER

Jean-Pierre ZIMMERMANN

Alsace

COLMAR > TRACE °

Parc

Nous nous faisons écho dans **RU61** des déclarations du président de la STUCE au sujet d'une importante commande comprenant 6 bus au gaz supplémentaires (dont 3 livrables au printemps) ainsi qu'un midibus diesel équipé de filtres à particules.

Apparemment, le midibus serait arrivé sous les traits d'un GX117 immatriculé le 25/05/05 9974 YQ 68 (châssis VJ1GX586H4C000637). Nous ignorons encore son numéro de parc. Ce véhicule devrait remplacer un des A308.

HAGUENEAU °

Futur réseau

Cette ville située à environ 30 km au nord de Strasbourg (30.400 habitants) et encore dépourvue d'un réseau de transport urbain, devrait l'être à l'été 2006. Une exposition

a été organisée courant mai afin que les haguenviens puissent découvrir leurs deux futures lignes.

La première partira du LEGTI Nessel pour se rendre au Taubenhof via le centre hospitalier, la gare et le centre-ville. La seconde reliera l'aérodrome à la zone d'activités de la Sandlach en passant aussi par le centre-ville et la gare.

Un service de transport à la demande est également prévu pour les zones non desservies. Six autobus sont prévus pour exploiter ce service. Des prolongements sont d'ores et déjà étudiés afin de relier Marienthal au quartier Matzacker, ainsi que la commune de Schweighouse-sur-Moder.

Le nouveau réseau s'inscrit dans le plan de déplacement dont la mise en place va s'étaler sur dix ans. Celui-ci prévoit entre autres de reporter le trafic de transit et notamment de poids lourds vers les axes périphériques et de privilégier les voies piétonnes et cyclables.

MULHOUSE > SOLEA **

Tramway

Mi-juillet, 14 rames étaient déjà présentes au dépôt de la Mertzau. Fin mai, la LAC était installée boulevard de l'Europe après l'avoir été auparavant sur le boulevard Stoessel. Depuis août, la zone d'essais des rames a été prolongée jusqu'à la rue d'Illzach.

SELESTAT > TIS *

Réseau

L'exploitation de la ligne C a été abandonnée depuis le 1^{er} juillet. Sa faible fréquentation (environ 30 voyageurs quotidiens) s'expliquerait entre autre par la proximité des arrêts des lignes A et B.

Ces deux lignes pourraient donc faire l'objet d'adaptation afin de compenser l'abandon de la troisième. D'ores et déjà, la ligne B bénéficiera de deux arrêts supplémentaires dans la boucle de desserte de Scherwiller.

Par contre, succès total pour les circuits à la demande desservant les villages, dépassant de très loin les estimations.

Parc

L'exploitant Schmitt est désormais en possession de son parc définitif afin d'exploiter le réseau urbain. Ce parc est constitué de 4 GX117 neufs équipés de la climatisation dont les caractéristiques complètes vous attendent en rubrique « Parcs », d'un Renault Trafic pour les transports à la demande des villages et le service PMR, ainsi que d'un GX77H de réserve.

Ce dernier véhicule officiait déjà dans le parc provisoire (3091 WQ 80, châssis VJ1GX77HORT100185). Il a été racheté à IBF-Amiens et ré-immatriculé le 28 juin dernier, 205 APK 67. De son côté, le GX117L loué à Heuliez (8695 TX 79, châssis VJ1GX586H4L000500) a été racheté par le réseau de Chauny.

STRASBOURG > CTS *

■ Réseau tramway

Prolongements

S'achemine-t-on vers un redémarrage des travaux des divers prolongements du réseau ? Rappelons que la DUP de la première version du projet d'extensions du réseau avait été annulée en octobre 2004 par le tribunal administratif saisi par plusieurs associations opposées au tracé proposé et principalement à la non-desserte du centre-ville de Neudorf.

L'exécutif strasbourgeois a donc relancé en novembre une procédure vers une nouvelle enquête publique et une nouvelle DUP. Le bilan de l'enquête préalable du projet, très peu modifié, a été adopté à la majorité du Conseil communautaire. L'opposition a quant à elle déploré que les défauts structurels du projet n'aient aucunement été traités. Par ailleurs, les liaisons routières soumises à litige, telle Orbey-Cannoniers, ont été retirées du projet et n'ont donc plus besoin de la DUP-tram pour être réalisées.

L'exécutif strasbourgeois espère toujours une reprise des travaux à la fin de cette année ou début 2006 pour une mise en service en 2008.

Jointes fondants

Une nouvelle fois, les jointes de rails ont fondu sous l'effet des fortes chaleurs. Ce phénomène s'est une nouvelle fois produit sur une seule ligne comme en août 2003 (relire RU52). Les agents de la CTS ont vérifié que les roues de plusieurs rames bloquées en file indienne, n'étaient pas souillées par le caoutchouc fondu afin de ne pas rééditer le désastre de 2003.

■ Réseau Autobus

Vente

Les R312 réformés n°406, 415 et 434 reprendront une nouvelle carrière sur le réseau SOTRA d'Abidjan. En ce qui concerne les n°403, 419 et 432, leurs destinations étaient par contre encore inconnues. Des SC10R devaient quant à eux prendre la direction du réseau marocain de Fez.

Dépôts

Malgré les vicissitudes que rencontrent les extensions du réseau de tramway, la construction du nouveau dépôt bus/tram de la Kibitzenau continue inexorablement. Nous publions quelques photos du site prises en juin dernier. L'inauguration est prévue fin 2005 / début 2006.

► Aquitaine

BORDEAUX > TBC °

■ Réseau Tramway

Prolongement

Les essais sur le prolongement de la ligne **A** entre Mériadeck et Saint-Augustin ont débuté le 19 juillet dernier et devraient durer jusqu'à début septembre, période à

partir de laquelle devraient débiter les marches à blanc. La mise en service de cette extension de 2,8 km (6 stations) est programmée pour la fin septembre.

Point multimodal

Une halte SNCF va être construite à Cenon, là où les voies RFF franchissent celles du tramway sur l'avenue Jean-Jaurès. Les voyageurs des TER en provenance de Libourne pourront de ce fait accéder rapidement au réseau de tramway. La future halte de Pont-Rouge se substituera à la gare de la Benauge, laquelle sera démolie. Les travaux ont officiellement débuté le 15 juillet dernier.

Collision

Le 18 mai dernier, à 14H10, une rame de la ligne B est venue percuter une autre de la ligne A à Pey-Berland. Les feux tricolores ne fonctionnant pas à ce moment, le conducteur se serait engagé dans le carrefour à petite vitesse mais n'aurait pas vu l'autre rame arriver. Sous le choc, la rame tamponneuse a déraillé et si l'on ne déplore heureusement que trois blessés légers, les dégâts matériels étaient jugés importants.

Les tronçons Quinconces/Pey-Berland et Ste Catherine/Mériadeck ont dû être neutralisés plusieurs heures et un service de remplacement par bus organisé. L'exploitation a pu reprendre en fin d'après-midi après la remise sur rails et le remorquage au dépôt des rames accidentées.

APS

Après plusieurs mois d'amélioration, le système APS recommence à causer quelques soucis aux gestionnaires. Sur les trois premières semaines de mars, le taux de fiabilité du tram est tombé à 96,5%, contre 98% de décembre à février. Quant à la ligne C, après plusieurs semaines sans interruptions supérieures à 10 minutes, elle s'est montrée défaillante en mars.

En cas de persistance des pannes, la CUB pourrait envisager l'abandon de l'APS sur les voies restant à équiper, voire sur certains tronçons déjà équipés. Les gestionnaires découvrent, après un an de fonctionnement, que le système coûte beaucoup plus cher en fonctionnement, l'usure des pièces étant plus importante qu'avec une LAC traditionnelle et la maintenance bien plus lourde. Néanmoins, la CUB aurait décidé de poursuivre l'expérience.

Des travaux ont été diligentés durant le mois de juillet sur le Pont de pierre, notamment sur le câble d'alimentation en haute tension. La circulation des trams était de ce fait interrompue entre les stations Mériadeck et Stalingrad dès 22H.

■ Réseau autobus

Réseau

Suite aux travaux de prolongement du réseau de tramway à Mérignac, les lignes **35**, **36**, **72** et **75** sont déviées depuis le 29 mars.

D'autre part, et suite aux nombreuses réclamations, la ligne **50** est revenue aux Quinconces depuis la mi-juillet. La mesure vaut pour une durée de deux ans, c'est à dire jusqu'au moment de la restructuration finale du réseau de bus. Une diminution des fréquences est par contre

envisagée, le nombre de courses passant dès septembre de 98 à 86. Cette diminution permettrait de maintenir la ligne à coût constant malgré son allongement.

Parc

Le réseau a passé commande pour 2005 pour 63 articulés et 15 standards fonctionnant tous au GNV, complétée par une tranche conditionnelle comportant 33 articulés au GNV.



L'Agora-L GNV n°2276 sur la ligne 55 aux Quinconces
© Christophe DECAUX, 2005

► Bourgogne

CHALON-SUR-SAÔNE > CHRYSALIS °

Navette

Lancée à titre expérimental en septembre 2004, la navette gratuite de centre-ville a séduit le public puisqu'elle transporte environ 250 passagers par après-midi. Aussi le Grand-Chalon a-t-il décidé de pérenniser ce service : la navette est devenue quotidienne depuis le 2 avril dernier à raison d'un passage toutes les 15 minutes de 14H00 à 19H30. Deux microbus Gruau y ont été affectés.



Microbus place de l'Obélisque sur la navette « Le Pouce »
© David LE PAUTREMAT, mai 2005

Parc

Mis à part les 2 microbus Gruau, la STAC devrait recevoir 2 standards Volvo. Après l'acquisition de GX317, d'Agora-S puis d'Agora-line, nul doute que les gestionnaires aiment la

diversification, goût qui ne doit peut être pas être partagé par le service de maintenance.

LE CREUSOT/MONTCEAU-LES-MINES > CTC *

Parc

Un midibus Van-Hool new-A308 (n°92501) a été mis en service sur le réseau CTC. Immatriculé 7144 XX 71, il a été affecté au sous-réseau de Montceau-les-Mines ; il circule principalement sur la ligne 13 reliant Sanvignes à Montceau.

Il s'agit non seulement du premier véhicule de ce type sur le réseau mais plus généralement du premier véhicule de ce gabarit puisque le parc était jusqu'alors uniquement constitué de standards (GX107, PR100-2, GX317 et A320) et de minibus (Citroën Jumper).



Le new-A308 n°92501 au dépôt de Montceau-les-Mines, le 29 avril 2005

© Jérôme GIMEL

DIJON > DIVIA °

Parc

Le réseau a passé une commande pour 2006 concernant 9 véhicules fonctionnant au GNV, soit 6 articulés Citaro-G et 3 new-A330

MÂCON > MÂCON BUS

Navettes Transpark

À titre expérimental, deux navettes en boucle (circuit nord et circuit sud) baptisées « Transpark » ont été lancées le 2 mai. Destinées aux automobilistes, elles assurent le relais entre les parkings gratuits situés aux entrées de la ville (parkings Monnier et Saint-Clément) et l'hypercentre. Elles fonctionnent du lundi au samedi de 8H00 à 12H15 et de 13H45 à 19H00, à raison d'un passage toutes les 15 minutes. Il en coûte 0,20 € pour un trajet, tandis qu'un abonnement mensuel travail (valable uniquement sur ce service) est proposé pour 5 €.

Deux minibus de location sont pour l'heure affectés à ce service : un Peugeot Boxer (9252 SN 89) et un Iveco Daily (901 SC 89). Ce dernier a d'ailleurs circulé à Chalon-sur-Saône sur la navette « Le Pouce » jusqu'à l'arrivée des Microbus Gruau.



Le minibus Peugeot Boxer « Transpark » sur le circuit sud, place de la Barre, au cœur de Mâcon, le 13 mai 2005

© Jérôme GIMEL

► Bretagne

RENNES > STAR °

Réseau

La place de la gare a été de nouveau en travaux. En effet, les voies de circulation ont été redessinées et le service de voirie en a profité pour installer une barrière automatique à l'entrée de la voie-bus, les automobilistes prenant de plus en plus cette dernière pour un « dépose-minute ». Les travaux devaient être achevés fin-juillet.



► 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 !

► Centre-Val-de-Loire

BOURGES > CTB **

Réseau

Le réseau de la CTB devrait être restructuré pour la rentrée de septembre afin de desservir les nouvelles communes intégrées dans l'agglomération. La première étudiée, Plaimpied-Givaudins, pourrait bénéficier de 3 A/R journaliers avec un complément par les cars départementaux en provenance de Levet.

Parc

Trois nouveaux véhicules ont été réceptionnés en début d'année et viennent d'être mis en service : il s'agit de 2 nouveaux GX317-GNV n°321 et 322 ainsi que du deuxième microbus Gruau n°164.

Par ailleurs, les PR100-2 n°88, 89 et 95, retirés du service fin 2001 et qui devaient être ferrailés, ont en fait été revendus vers novembre 2004 à une société francilienne.

Retrouvez en rubrique « Parcs » les caractéristiques des 3 nouveaux véhicules ainsi que l'effectif du parc de la CTB en avril 2005.

Tarifcation

A partir du 1^{er} juillet, sur un réseau élargi à 17 communes, le nombre de types de titres de transport est passé de 20 à 12 et il n'existe désormais plus qu'une zone unique.

TOURS > FIL BLEU °

Site-propre

L'implantation du site propre axial continue sa progression vers le sud. Après la mise en service du tronçon Thiers/Charcot, est intervenue celle du tronçon Charcot/Verdun.

Parc

Les Citaro-G portent les numéros de parc 320 à 326 et circulent indifféremment sur les lignes. Quant aux 24 new-A 330, ils sont numérotés 260 à 283. Ces deux séries sont équipées de girouettes avec diodes couleurs pour l'indice de ligne.

Dépôts

Le réseau possède actuellement 2 dépôts afin de remiser son parc d'autobus : un au sud qui est le siège de l'entreprise et un autre au nord qui devrait bientôt être déplacé vers la rocade-nord. A ces deux établissements devrait s'adjoindre un troisième afin de prendre en charge les futurs matériels affectés au TCSP.

Ce troisième remisage devrait être implanté dans le quartier des Deux-Lions, nouveau quartier sur les rives du Cher qui accueille entre autre une partie de l'université. Ce quartier sera desservi par le futur TCSP en direction de Joué-lès-Tours.

Tarifcation

Un titre très attractif a été créé pour que les familles utilisent les TC pour se rendre en centre-ville. Pour 1,5€, « Fil-Facile » permet à 3 ou 4 personnes de se déplacer pendant une heure. Le titre est délivré par le conducteur.

VIERZON > BUS-VALLEE °

Créabus

Depuis le 2 mai dernier, le système a été étendu à l'ensemble de la ville et le service est passé de 75 à 200 courses ; 1900 voyageurs sont déjà inscrits alors que l'objectif est fixé à 3000. Si ces résultats semblent satisfaire le transporteur et les élus, il n'en va pas de même du côté de la clientèle qui se plaint des véhicules surchargés sur les lignes régulières et de la saturation du centre d'appel pour les services Creabus.

Des problèmes de manque de personnel à l'exploitation mais aussi à la maintenance ont d'autre part déclenché un conflit majeur au sein de l'entreprise. Municipalité et transporteur se renvoient la responsabilité des difficultés de

charge. La recherche du toujours plus d'économie ne serait-elle pas la principale raison de ces avatars ? Toujours est-il que les usagers et le personnel réclament le rétablissement d'une troisième ligne régulière et la limitation des services Creabus aux heures creuses.

Parc

Un minibus Citroën Jumper a été livré en mars, immatriculé 286 TK 18 (châssis VF7ZCPANC17520936). Il n'y avait pas eu de réception de bus neufs à Vierzou depuis celle du A508 n°130 en août 1999 !

Trois minibus Peugeot Boxer ont par ailleurs été achetés d'occasion au début de cette année à la SOCETRA où ils portaient les numéros 502 à 504. Ils sont utilisés essentiellement pour le service Creabus. Le service actuel est applicable jusqu'au 30 avril. Après cette date et l'extension de Creabus, on peut s'attendre à la réforme de bus standard.

► Franche-Comté

BELFORT > CTRB °

Réseau

Le réseau devrait connaître d'ici septembre 2007 une restructuration. Le syndicat en charge des transports a en effet décidé de l'étendre à toute l'agglomération avec un système de correspondance et de mettre en place une fréquence aux 10 minutes. Le nouveau réseau s'articulerait autour de trois lignes principales Nord/Sud toutes au départ de Valdoie et se dirigeant vers Résidences, Glacis et Andelnans.

A ces trois lignes, s'ajouteraient des lignes complémentaires et des circuits scolaires. Les lignes interurbaines devraient venir se greffer sur le dispositif, les extrémités des trois lignes armatures servant de pôles d'échanges.

Afin de rendre efficace ce réseau, un site propre (couloir) devrait être mis en place entre la place Rabbin et le multiplexe, et du pont Clemenceau au lycée Follereau. L'installation de ce nouveau réseau devrait débuter en septembre 2006 et s'achever un an plus tard.

BESANCON > GINKO °

TCSP

Le 2 juin dernier, l'Agglomération a validé l'intention de créer un TCSP d'une longueur de 15 km et orienté Est/Ouest. Le matériel qui serait semi-lourd devrait transporter 40 à 45.000 voyageurs par jour. Ce projet est prévu en deux phases, la première de 10 km, reliant le centre-ville à l'ouest de l'agglomération, prévue pour 2012, et la seconde pour 2015. L'enquête publique est prévue fin 2009.

En complément de ce TCSP est prévue l'implantation de 14 km de site-propre bus.

Parc

Dans notre précédent numéro, nous vous informions de l'arrivée, entre autres, de 4 GX317-GNV. Les GX317 de la

CTB sont maintenant au nombre de 62, soit 20 diesel (n°105 à 124) et 42 GNV (n°401 à 442).

MONTBELIARD > CTPM °

Réseau

Le 25 juin dernier, a été mise en service la ligne « Estivale » permettant de rejoindre la base de loisirs de Brognard à partir de la station Acropole devant la gare de Montbéliard, à raison de 10 A/R quotidiens. Les autobus en service sur cette relation ont reçu une décoration dédiée

Parc

Le réseau devrait recevoir cette année 7 nouveaux véhicules soit 5 autobus diesel GX 327 équipés de filtres à particules, un minibus pour le transport des PMR et un autobus acquis d'occasion pour les services scolaires.

L'équipement de filtres à particules sur 7 nouveaux autobus portera le nombre de bus « propres » à 44 soit 29 au GNV et 15 équipés de filtres.

Dernière Minute

Un GX317 GNV a été totalement détruit par un incendie le 1^{er} août vers 7h. Une des bonbonnes de gaz, dont la soupape de sécurité n'a pas fonctionné, a explosé, endommageant une habitation voisine. Cette défaillance du système de sécurité des réservoirs ne manque pas de susciter de nouvelles interrogations sur l'avenir du GNV.



► 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.

► Ile-de-France

RÉSEAU RATP **

Pôle d'échanges

La gare RER de Neuilly-Plaisance et sa gare routière se modernisent. Depuis le 9 mai, des travaux sont diligentés afin de rendre le site accessible aux UFR (ascenseurs, passages élargis, rampes), d'agréments la piste-bus d'un terre-plein arboré et de l'équiper de nouveaux abribus munis de boîtiers SAIV SIEL.

METRO

Ligne 4

Lors de sa séance du 8 avril dernier, le Conseil d'administration du STIF a adopté l'avant-projet concernant le prolongement de la ligne de Porte d'Orléans à Mairie de Montrouge.

Cette première phase s'inscrit dans le projet du contrat de plan Etat-Région du prolongement du métro jusqu'à Bagneux, dont le schéma de principe a été approuvé par le

STIF en avril 2002. L'enquête d'utilité publique portant sur le prolongement complet s'est déroulée de janvier à mars 2004 et la déclaration d'utilité publique date du 15 février dernier.

Ce prolongement de 1,47 km sera entièrement souterrain et sera constitué de 820 m de ligne principale et 650 m à fin de garage et de centre de dépannage. La station Porte d'Orléans sera rendue accessible aux PMR et adaptée pour devenir une station de passage et non plus une station de terminus. Des rames modernes seront également mises en service à l'ouverture prévue pour le premier trimestre 2010.

Incendie sur un MP59 de la ligne 4

Le samedi 6 août, peu avant 17h, un incendie s'est déclaré sur une motrice d'une rame arrêtée à la station Simplon. C'est le conducteur de la rame arrivant dans l'autre sens qui a donné l'alerte, permettant d'évacuer tous les voyageurs. Une vingtaine de personnes, majoritairement des agents RATP, ont été incommodées par les fumées. Le feu s'est ensuite propagé aux voitures voisines, ainsi qu'à la rame arrêtée sur l'autre voie. Il a finalement pu être maîtrisé par l'intervention de près de 200 sapeurs-pompier.

Le trafic a été suspendu sur le tronçon nord de la ligne 4, mais aussi sur la ligne 12, les fumées s'y étant répandues par les tunnels et les couloirs de correspondance.

L'origine de l'incendie n'était pas encore clairement identifiée à l'heure où nous rédigeons ces lignes.

Ligne 12

Lors de la même séance, le STIF a adopté l'avant-projet du prolongement de la ligne au delà du terminus Porte de la Chapelle, jusqu'à « Proudhon-Gardinoux » sur la commune d'Aubervilliers.

Cette première phase est consacrée aux travaux de la première station du prolongement " Proudhon-Gardinoux " et à la réalisation du tunnel d'accès au futur terminus Mairie d'Aubervilliers. La station Proudhon-Gardinoux sera accessible aux personnes à mobilité réduite. La mise en service de ce prolongement est envisagée début 2010.

SIEL

Le programme de déploiement du système d'information SIEL se poursuit. Il va bientôt équiper 4 nouvelles lignes de métro : les 5, 8, 9 et 12. Déjà en service sur plusieurs lignes, ces panneaux qui annoncent en temps réel les temps d'attente des 2 prochains trains, répondent à une réelle demande des voyageurs (98% les consultent). Leur mise en œuvre sur ces quatre nouvelles lignes s'étalera jusqu'à fin 2006.

MF2000

La rame tête de série de la nouvelle génération de métro à roulement fer a quitté l'usine Alstom de Petite-Forêt près de Valenciennes pour effectuer jusqu'au 20 juillet une campagne d'essais dynamiques sur le site du Centre d'essais ferroviaires du Nord Pas-de-Calais.

Seront validés les performances dynamiques en traction et freinage aux différents cas de charge, les dispositifs de conduite et auxiliaires entre 10 et 70 km/h, les systèmes de sécurité (arrêt automatique, alarme vigilance, graissage et sablage), la captation de courant par 3^e rail, les mesures

de confort acoustique et vibratoire, le dispositif de comptage des voyageurs, et enfin, le respect des normes de comptabilité électromagnétique.

Au terme de ces tests, le train a été remis à niveau avant d'être soumis à de nouveaux essais cet automne. La première livraison du MF2000 est prévue fin 2005/début 2006 pour la poursuite des essais spécifiques sur le réseau parisien.

TRAMWAYS

Ligne T1

Le projet de prolongement au delà de St Denis vers Gennevilliers a été remanié afin d'améliorer sa desserte et son insertion urbaine principalement dans sa traversée de l'Ile-Saint-Denis et du vieux Gennevilliers. Le lancement prévisionnel est pour 2008 pour une mise en service envisagée en 2010.

Ligne T2

La mise en service de rames doubles devrait intervenir le 5 septembre prochain. Cette mesure augmentera la capacité de transport de 33 % par heure.

Par ailleurs, l'avant-projet du prolongement vers la Porte-de-Versailles a été approuvé par le CA du STIF le 17 juin dernier. La mise en service est envisagée pour 2009.

Ligne T3

Fin-juillet, les travaux de pose des voies s'étendaient du pont du Garigliano à la rue Desnouettes, de Porte-de-la-Plaine à Porte-Brancion, de Porte-Didot à Porte-d'Orléans, et de Cité-Universitaire à Porte-de-Gentilly. A noter, le début de l'engazonnement de la plate-forme côté Garigliano ainsi que l'apparition des premiers mâts pour soutenir la LAC.



Une partie de l'auvette de la station Porte d'Italie alors que la plate-forme n'est qu'en cours de construction, le 30 mai 2005
© Patrick KIRSTETTER

La réalisation de la plate-forme a débuté quant à elle sur les tronçons rue Desnouettes/Pte de Versailles, Pte Brancion/Pte de Vanves, Pte d'Orléans/Pte d'Arcueil, Pte de Gentilly/Poterne-des-Peupliers, et à la Pte d'Italie.

Notons que le premier abri a été installé fin-mai sur un des quais de la station Porte-d'Italie.

De son côté, la première rame Citadis du T3 était testée au printemps sur le site de l'usine d'Alstom-Aytré. Elle a été

officiellement présentée à la PDG de la RATP ainsi qu'au maire de Paris le 27 mai dernier. Elle doit être livrée au dépôt Lucotte le 9 septembre, et la seconde en octobre.

AUTOBUS (Exploitation)

Ligne 91

Le site propre latéral bi-directionnel du boulevard Saint-Marcel a été mis en service le 8 juin dernier. Long de 700 mètres, c'est la première infrastructure de ce type en Ile-de-France. Ce site latéral est actuellement prolongé vers la gare d'Austerlitz dans un sens et vers Port-Royal de l'autre où il rejoindra le site axial déjà en fonction.

Ligne 169

Cette ligne reliant Pont-de-Sèvres à Place-Balard sera enfin prolongée au terminus « Hôpital Européen Georges-Pompidou » le 1^{er} septembre prochain. Cette mesure est la bienvenue alors que seulement quelques centaines de mètres séparaient la place Balard de l'HEGP. En plus d'une nouvelle desserte de l'hôpital, les voyageurs bénéficieront d'une correspondance avec le RER-C (station Boulevard-Victor) et les lignes 42 et 88 qui y faisaient déjà leur terminus.

Ligne 183

Suite aux travaux de construction du tramway T3, la ligne a abandonné du 1^{er} juillet au 16 septembre son terminus Porte-de-Choisy et est provisoirement prolongée à Porte-d'Italie.

Ligne 272

Depuis le 18 juillet dernier, les autobus de cette importante radiale de banlieue reliant la Grande-Arche de La Défense à Sartrouville sont prolongés de 22 heures à 1H00 du matin de leur terminus actuel de Sartrouville à la gare SNCF de cette commune. Les horaires de départ coïncideront avec l'arrivée des trains et permettront notamment aux habitants du plateau des Indes, excentré et très peuplé, de pouvoir rejoindre leur domicile après 22H.

Cette opération permet une continuité du service sur cet itinéraire exploité en journée par la compagnie TVO. Les gestionnaires ont préféré jouer la carte de la complémentarité à celle de la concurrence stérile. Il est d'autre part intéressant de constater comme l'on sait redécouvrir les avantages de la société publique, tant décriée dans d'autres occasions, lorsqu'il faut impérativement réaliser une mission de service public pas forcément rentable ni gratifiante !

Salon du Bourget

Le 46^e Salon International de L'Aéronautique et de L'Espace a battu cette année tous les records d'affluence. Du 13 au 19 juin, plus de 480.000 visiteurs s'y sont rendus. La RATP avait mis en place un service de navettes autobus à partir des gares RER du Bourget et de Villepinte (Parc-des-Expositions). 300.000 voyageurs (79.000 le samedi et 84.000 le dimanche) ont ainsi été transportés grâce à 4.600 courses effectuées par une noria d'autobus provenant de la plupart des dépôts. La RATP a été félicitée par la qualité du service qu'elle a assuré malgré ces conditions d'affluence exceptionnelle.

AUTOBUS (Matériel)

Hythane

Nous vous avons présenté ce nouveau carburant formé par l'apport de 20% d'hydrogène dans le GNV en rubrique « Ligne Directe » de **RU61**. Ce carburant sera testé sur les réseaux de Dunkerque et de Toulouse. La RATP a récemment noué un accord de partenariat avec l'exploitant toulousain afin d'évaluer les performances de l'Hythane et d'en apprécier l'impact sur la longévité des moteurs des bus au gaz de série.

Réseau Bus RATP			
Mises en service en mai/juin 2005			
Ligne	Dépôt	Nb	N° de coquille
Agora-line-2p			
68	Malakoff	29	8386 à 8417
320	BDM-Maltournée	14	8419 à 8432
42	Flandre	1	8433
132	Vitry	11	8434 à 8438, 8440 à 8445
101	St Maur	2	8446, 8447
Total :		57 véhicules	

Nota : la 30^{ème} voiture affectée au **68** est la n°8115

Mouvements

Les arrivées de nouveau matériel ont permis de récupérer des Agora-S afin de remplacer au dépôt Belliard les R312-3p de la ligne **48** et au dépôt de Charlebourg, ceux du **272**.

Agora-S

Retrouvez en rubrique « Parcs », les caractéristiques complètes des Agora-S n°2423 à 2543.

Essais

Le standard Irisbus-Iveco Cityclass, testé durant le mois de mai (**RU62**), était un hybride (moteur thermique + batteries). Il a parcouru dans les conditions d'exploitation normales les lignes 21, 81, 144, 171 et 216, lesté de deux tonnes de sacs de sable afin de figurer les voyageurs.

D'autre part, un MAN de 15 mètres a été loué au transporteur luxembourgeois Sales-Lentz (immatriculation B-1221). Il a parcouru fin mai les lignes 128, 187, 258, 291, 304 et 595, lignes qui pourraient le cas échéant être équipés de 15 m. Des essais de remisage ont aussi été réalisés dans les dépôts de Fontenay, Malakoff, Nanterre et Thiais, et un dépannage a été simulé par les équipes de Bastille.

RÉSEAU TRANSILIEN

Tram-train Aulnay/Bondy

Les travaux de transformation de cette ligne ferroviaire afin de l'adapter à l'exploitation en tram-train viennent de passer à la vitesse supérieure avec la reconstruction du viaduc de Gargan au dessus de la RN3. Débutée le 27 juin, la démolition de l'ouvrage en voie unique permettra la reconstruction d'un nouveau viaduc à deux voies.

Améliorations des dessertes ferrées

L'amélioration de l'offre Transilien qui sera mise en œuvre mi-décembre 2005, porte essentiellement sur :

- le renforcement de la desserte de l'agglomération de Cergy-Pontoise (3 trains par heure le samedi au lieu de 2 actuellement),
- Le changement des missions semi-directes Maisons-Lafitte/Paris-St-Lazare, en omnibus,
- l'amélioration de la desserte des gares de Clichy-Levallois, Saint-Ouen, Les Grésillons,
- la création de dessertes le week-end sur l'axe Paris/Dreux,
- une meilleure desserte du pôle touristique d'Auvers-sur-Oise de mai à septembre,
- le maintien des interconnexions sur les RER B, C et D lors des nuits festives (Fête de la Musique et nuit du Nouvel an).

Ligne Paris/Mantes

L'avant projet concernant l'augmentation de capacité de la signalisation sur cet axe a été adopté. La mise en place d'un nouveau système de contrôle de vitesse (KVBP) sur cet axe constitue l'un des six aménagements destinés à améliorer la ponctualité et la fiabilité de la ligne.

RÉSEAU OPTILE

ANTONY > PALADIN °

Extension

Ce réseau exploité par les Cars Bridet (Transdev) desservira d'ici fin 2005 les 7 communes de la Communauté d'agglomération. Il passera alors de 4 (1 à 4) à 11 lignes dont les 8 et 12 concurrenceront directement les lignes actuelles RATP.

De ce fait, le STIF a décidé que la Communauté d'agglomération devra prendre à sa charge le montant de la valorisation financière des reports de trafics à hauteur de 30% des compensations totales de chacune des deux lignes, soit pour la première année d'exploitation un montant de 400.000€.

Réseau Paladin		Nouvelle configuration
Lignes	Destinations	
1	Antony-RER / Antony-ZI	
2	Antony-RER / Wissous ZI	
3	Antony-RER / Les Baconnets-RER	
4	Croix-de-Berny-RER / Châtenay-Malabry	
6	Sceaux (circulaire)	
7	Bourg-la-Reine (circulaire)	
8	Antony-RER / Massy-RER	
9	Antony / Massy-Verrières	
10	Antony / Massy-Le Breuil	
11	Châtenay-Malabry / Robinson	
12	Antony/Châtenay-Malabry/Plessis-Robinson/Sceaux/Bourg-la-Reine/Antony	

BRIE COMTE ROBERT > SETRA

Réseau

Depuis le 23 mai 2005, les horaires des lignes 40-21 et 40-23 ont été légèrement modifiés en vue d'adapter l'offre de transport à la fréquentation.

Parc

Six autocars standard MAN Syter, climatisés et équipés de girouettes électroniques frontales, ont été commandés pour la ligne 40-21. Ils y remplaceront 5 Tracer (n°3125 à 3129), qui seront affectés à la ligne 40-22, et un S105RX (n°3068) qui quittera le parc SETRA. Les 5 S105RX de la ligne 40-22 (n°3069 à 3071, 3075, 3076) seront également réformés.

ESSONNE > Réseau ALBATRANS

Succès sur toutes les lignes

Face à une fréquentation croissante et dépassant toutes les prévisions, le Conseil Général a décidé d'acquérir 14 nouveaux véhicules pour renouveler et renforcer le parc du réseau départemental de lignes express, soit 9 Citaro Ü GNV (une première !), 2 Citaro LÜ et 3 Citaro Ü.

Dans le détail, l'affectation de ces 14 véhicules devrait se répartir comme suit :

- 6 Citaro Ü GNV seront affectés sur la ligne 91-06 « Massy – Saint-Quentin-en-Yvelines », désormais cadencée aux 10 minutes de 7h06 à 10h16.
- 3 Citaro Ü GNV répondront à la création de la ligne 91-10 « Massy – Orly ». Cette ligne proposera une fréquence à la demi-heure en heure de pointe et à l'heure en heures creuses, du lundi au vendredi.
- 2 Citaro Ü seront affectés à la ligne 91-02 « Dourdan – Courtaboeuf – Orsay » pour faire face à l'accroissement prévisible de la fréquentation consécutif à l'ouverture de la gare autoroutière de Briis-sous-Forges. Le cadencement de la ligne passera ainsi à 20 minutes.
- 2 Citaro LÜ de 15 mètres seront affectés à la ligne 91-03 « Dourdan – Massy », qui dessert également la gare de Briis-sous-Forges. Ces deux véhicules supplémentaires permettront d'observer un cadencement à 8 minutes à l'heure de pointe du matin.
- Enfin, le dernier véhicule, un Citaro Ü, sera affecté à la ligne 91-04 « Évry – Arpajon » dont le trafic s'est accru de 17 % en 2004 et de 66 % depuis 2000.

FONTAINEBLEAU > AERIAL

Description

Le réseau « AERIAL » dessert les communes de Fontainebleau et d'Avon. Il a trois vocations :

- le rabattement vers la gare de Fontainebleau – Avon,
- la desserte des établissements scolaires,
- la desserte du centre-ville et du château.

L'offre est principalement assurée par les lignes 062.062.061 (code commercial : A) et 062.062.066 (code commercial : C), parcourant l'axe Avon – gare SNCF – château. Elles desservent tous les trains à destination et en provenance de Paris, en assurant plus de 80 % des voyages du réseau. Les autres lignes sont davantage à vocation scolaire en direction notamment du campus universitaire de Laffemas.

Parc

Les neuf véhicules nécessaires à l'exploitation du réseau urbain de Fontainebleau - Avon se répartissent en six bus standards (Citaro et GX317), deux bus articulés (Citaro) et un autobus de moyenne capacité. Ce dernier, un Oreos 55, va être prochainement remplacé par un GX117.

FONTENAY-LE-FLEURY > STAVO

Réseau

La commune de Fontenay-le-Fleury a rejoint la Communauté de Communes de Versailles - Grand Parc au 1er janvier 2003, conformément à l'arrêté préfectoral du 28 novembre 2002.

La ville de Fontenay-le-Fleury souhaite attirer de nouveaux habitants, re-dynamiser les activités économiques et procurer un nouvel essor au centre-ville. Son service urbain, assuré par la STAVO (ligne 44-03), a donc été restructuré. Prolongé jusqu'au centre commercial Parly 2 du Chesnay à certaines heures (un aller-retour par jour ouvrable), il fonctionne désormais du lundi au vendredi de 06h20 à 20h15 sans interruption, et le samedi matin.

Parc

Deux autobus de moyenne capacité à plancher surbaissé Mercedes Sprinter 616 ont été commandés pour ce service urbain.

LIMAY > RIVE DROITE

Réseau

La rive droite du Mantois était antérieurement desservie par un ensemble de lignes qui coexistaient plus qu'elles ne se complétaient, du fait notamment des deux transporteurs historiquement présents et « concurrents » sur ce secteur : Autocars Tourneux et Giroux Yvelines.

Les Autocars Tourneux, rachetés par Connex, ont vu fin 2001 une partie de leurs activités redistribuée entre :

- La société TVM, filiale mixte Giroux - Connex, exploitant le réseau de Mantes (TAM en Yvelines),
- Une nouvelle société CTVM (Compagnie des Transports de Voyageurs du Mantois Interurbains), dont le capital est également partagé entre Connex et Giroux, ce dernier étant dans les deux cas majoritaire.

Les autres activités ont été maintenues sur le site de Villennes-sur-Seine.

La CTVM exploite aujourd'hui deux réseaux :

- le réseau Rive Droite, qui correspond aux dessertes de la ville de Limay (internes ou depuis Mantes la jolie) ;
- le réseau Com'Bus, qui regroupe l'ensemble des autres lignes interurbaines et de rabattement sur les gares de Bonnières-sur-Seine et d'Epône-Mézières depuis la périphérie de l'agglomération de Mantes-la-Jolie.

Le réseau « Rive Droite » a été organisé et mis en place le 2 septembre 2004. Il comprend 8 lignes, numérotées de 50 à 57.

Ce nouveau réseau permet d'offrir aux voyageurs de la rive droite de la Seine un système de transport efficace, en complémentarité avec le réseau urbain de Mantes « TAM en

Yvelines ». Il a nécessité une refonte complète des itinéraires et des horaires.

Parc

Un autobus articulé et six autobus standard, à plancher surbaissé, ont été commandés pour renouveler le parc urbain de la CTVM. Celui-ci est à l'heure actuelle composé de Cito, GX107, PR100-2, GX317 et Agora-S 2 portes.

MELUN > TRAM

Parc

Trois autobus standard à plancher surbaissé (probablement des IRISBUS Citelis Line) vont être prochainement acquis au titre du renouvellement 2005 du parc. A l'arrivée de ces nouveaux véhicules, l'ensemble du parc, y compris la réserve, sera surbaissé.

MONTLHERY > DANIEL-MEYER *

Rigueur historique

Lors de notre présentation des Transports Daniel Meyer, publiée dans notre « Hors-série Ile-de-France » et reproduit intégralement dans *RU61*, les informations qui nous ont été transmises concernant le chemin de fer local des CGB contenaient certaines erreurs.

En effet, ce n'est pas en 1934 mais en 1936 que le Paris-Arpajon (ou PA) a cessé son service et était exploité directement par la STCRP. Après un parcours commun, il prolongeait la ligne de tram 88 après le pont d'Antony. Le PA ne faisait pas partie des CGB, cette dernière compagnie assurant par contre l'exploitation du tronçon Arpajon/Etampes. Les trains de maraîchers destinés aux Halles de Paris étaient pris en charge à Arpajon par les locomotives de la STCRP affectées au PA.

Merci à notre fidèle collaborateur et spécialiste Antony Meyrueis pour avoir rétabli les faits.

NEMOURS > TVL

Parc

Connex Nemours, exploitant du réseau urbain TVL, a commandé un autobus standard à plancher surbaissé (probablement un GX 327). Rappelons que le parc TVL comprend actuellement 9 véhicules (hors réserves), dont 3 GX217 et 5 GX317.

QUEST PARISIEN > CONNEX CONFLANS

Parc

En complément du GX 317 n°4084 signalé dans *RU 61*, Connex Conflans a mis en service un second GX 317 n°4083 et immatriculé 104 DEE 78. Ces deux véhicules circulent indifféremment sur la ligne 2 Maisons-Laffitte - St-Germain et sur le service urbain de Maisons-Laffitte (lignes 6 et 12).

PLAISIR > HOURTOULE

Réseau

La ligne **27.20** « Plaisir – Les Clayes-sous-Bois – Villepreux – Rennemoulin – Noisy-le-Roi » a été mise en service le 31 janvier 2005.

Cette ligne a pour vocation la desserte de la nouvelle gare SNCF de Noisy-le-Roi, récemment ouverte le 12/12/2004 dans le cadre de la mise en oeuvre de la ligne ferroviaire G.C.O. : Noisy-le-Roi – Saint-Nom-la-Bretèche – Mareil-Marly – Fourqueux – Saint-Germain-en-Laye.

Parc

Signalons la mise en service de deux Setra S315NF sur la ligne 27.10A Versailles – Plaisir – Pontchartrain, numérotés 168 et 169. Ils sont équipés de girouettes électroniques avec diodes couleurs pour l'indice de ligne et complètent les Tracer et Arès déjà présents sur la ligne.

PONTAULT-COMBAULT > SI T'BUS

Nouveau !

Le nouveau réseau « si t'bus » s'inscrit dans une démarche de développement des réseaux de transport irriguant la frange ouest du Département de Seine-et-Marne, qui a connu une croissance démographique très forte entre 1990 et 1999.

Les deux communes de Pontault-Combault et de Roissy-en-Brie sont ainsi passées de 45.492 à 52.559 habitants durant cette période, soit une progression de + 15% alors que le département de Seine-et-Marne progressait lui-même de + 11%.

Ces deux collectivités étaient caractérisées par une inadéquation de leur réseau de transport collectif, qui ne répondait que partiellement au développement des besoins de déplacements entre des communes appartenant néanmoins à un même bassin de vie.

Ce projet propose donc de rassembler par le biais d'une convention unique l'ensemble des lignes de ce secteur géographique (11 lignes concernées) dans le cadre d'un nouveau réseau de bassin, incluant un fort développement d'offre. Il s'agit des lignes CEAT 506 (ex-006), Cars Bizière 507 et 502 (ex-17 et 22), AMV 501, 503 à 505, 508 et 509 (ex-001, 302, 004, 005, 305 et 009). La plupart de ces dessertes ont été restructurées pour l'occasion, la coordination de l'opération ayant été facilitée par le fait que les trois transporteurs sont tous des filiales du groupe Transdev.

Parc

Le nombre de véhicules nécessaires à l'exploitation passe de 18 à 24. L'ensemble du parc vieillissant, il sera progressivement remplacé par des autobus à plancher bas, climatisés et équipés de palettes UFR. La ligne 003-003-017 restera équipée d'autocars en raison du linéaire de la desserte empruntant la Francilienne.

Les 6 autobus supplémentaires nécessaires sont des Mercedes Citaro, qui seront prochainement livrés.

ST QUENTIN EN YVELINES > SQYBUS *

Rappels...

La société SQYBUS, filiale de la RATP, met en œuvre la politique transport définie par la communauté d'agglomération de Saint Quentin en Yvelines (ex S.A.N.). Elle conçoit les dessertes et les horaires, centralise la politique commerciale du réseau (boutiques, documentation, site internet...), investit dans des outils d'exploitation (SAEIV, radiotéléphone) et assure le contrôle des titres de transport.

La société SQYBUS ne possède aucun bus, aucun conducteur, le roulage étant entièrement sous-traité à trois transporteurs locaux : les cars Perrier, les cars Hourtoule et la SAVAC.

Parc

Les transporteurs ont libre choix pour leurs acquisitions de matériel roulant, ils doivent uniquement respecter un cahier des charges précisant les équipements et options à intégrer, les coloris (sellerie, carrosserie)... De ce fait, une grande variété de véhicules est présente sur le réseau :

- Midibus : Cito
- Standards : GX107, GX217, Agora S, Agora line, Citaro et S315NF
- Articulés : GX187, GX417 et Agora L
- Autocars : Arès, FR1, Illiade.

Les numéros de parc de ces véhicules sont ceux des sociétés roulantes. Notez que les véhicules SAVAC n'ont pas de numéro de parc...

SAEIV

Depuis 2 ans, le réseau dispose d'un SAEIV avec ses applications classiques : information en temps réel aux principaux arrêts, bandeaux lumineux dans les bus et annonces vocales pour les véhicules dotés de hauts parleurs.

Dessertes

Le réseau SQYBUS est plutôt stable, les évolutions se limitant à des ajouts ici ou là de déviations à caractère scolaire ou pour desservir un nouveau pôle d'activité. Précisons néanmoins la simplification de la ligne 439 (ancienne ligne SAVAC 39-01), les bus ayant pour origine ou destination Guyancourt sont désormais indicés 440.

Mobilier urbain

Si l'ensemble des abribus de la communauté d'agglomération a été renouvelé, les poteaux quant à eux sont toujours l'ancien modèle RATP jaune et rouge avec des disques pour désigner les lignes !

Une gare routière a été (enfin) aménagée coté nord de la gare de Trappes, terminus des lignes 417A et 417B. Elle a été mise en service mi février.

Rachat

Promise depuis plusieurs mois à la vente, l'entreprise Cars Perrier vient d'être rachetée par la filiale de la RATP, RATP-Développement. Mis à part quelques lignes en propre, Perrier est surtout un des trois opérateurs du réseau de



Saint-Quentin-en-Yvelines, SQYBUS (avec SAVAC et Hourtole). L'entreprise compte 109 salariés, 82 véhicules au parc et a réalisé en 2004 un chiffre d'affaires de 11,7 millions d'euros.

VELIZY > CONNEX-GAUBERT °

Dépôt

Le repreneur de l'ex-entité Gaubert, déjà contraint de gérer un parc dans un état pitoyable et obligé de muter un grand nombre de véhicules de ses différents centres franciliens, est maintenant confronté au manque de place du dépôt de Vélizy. Connex a donc reçu l'autorisation de la municipalité de Vélizy d'occuper le domaine public afin d'y remiser une partie de sa flotte. En effet, une trentaine d'autocars (FR1 et Arès) et quelques Agora-line prennent chaque jour place sur le vaste terre-plein de l'avenue Louis-Bréguet, en face du dépôt.



► Informations

Une visite dans un réseau ?

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

► Languedoc-Roussillon

MONTPELLIER > TAM *

■ Réseau Tramway

Construction ligne 2

Après la pose des appareils de voie au Corum permettant la liaison entre les deux lignes, la pose des voies a débuté en avril dernier sur l'avenue de la Justice de Castelnau entre les futures stations St Lazare et Aiguelongue ainsi que sur l'interstation Rondelet/Nouveau-St Roch. Juin devait voir les travaux de jonction entre les deux lignes à la gare ainsi que la pose des voies dans le quartier des Beaux-Arts.

L'infrastructure ferrée se met également en place pour la desserte du second dépôt-tram de Jeune-Parque. Pendant ce temps, la construction de plusieurs importants ouvrages se poursuit avec du nord vers le sud, le nouveau pont sur le Lez, le viaduc Loubat, la reconstruction du pont de Sète et l'élargissement du franchissement de l'avenue de Maurin.

Coupure ligne 1

La connexion des lignes 1 et 2 à la gare St Roch a entraîné la coupure de la ligne 1 à cet endroit du 29 mai au 17 juillet inclus et son exploitation en deux tronçons distincts : Gare-St Roch/Mosson et Gare-St Roch-bis/Odysséum.

Si le terminus des rames en provenance de Mosson, situé rue Maguelone, s'effectue en tiroir par la neutralisation d'une voie et sa couverture par un quai provisoire, l'autre terminus (St Roch-bis) est par contre aménagé en pleine voie hormis un petit bout de quai pour l'accessibilité des PMR. A partir du 18 juillet et jusqu'au 28 août, le tronçon Gare-St Roch/Odysséum était exploité par un service de bus de remplacement. Autre conséquence de ces travaux

dans le secteur de la gare : les lignes de bus 8, 12 et 16 étaient déviées depuis le 30 mai.



Terminus provisoires à la gare St Roch
Rame n°2020 en attente d'un départ vers Mosson avec quai provisoire sur voie neutralisée
© David LE PAUTREMAT



Rame n°2026 au terminus (vraiment provisoire) de St Roch-bis
© David LE PAUTREMAT

► Limousin

LIMOGES > TCL *

Réseau

Les habitants du village du Bournazeau, situé sur la commune du Palais-sur-Vienne à l'est de l'agglomération, appuyés par la municipalité palaisienne, sollicitent depuis 2002 la STCL et la Communauté d'agglomération afin que la ligne 8 y soit prolongée. A l'heure actuelle, une desserte, essentiellement scolaire est assurée par des taxis.

Le dossier semble prendre une nouvelle tournure puisque des essais grandeur nature ont été effectués en décembre 2004 avec un autobus standard pour vérifier l'accessibilité du parcours. Les essais se sont révélés positifs et le dossier est désormais sur la table de la Communauté d'agglomération qui validera ou non ce projet d'extension de la ligne 8 au delà de Vert-Vallon.

Réseau de nuit

La ligne de nuit 22, qui relie la gare des Bénédictins aux quartiers ouest de Limoges, subit depuis octobre 2004 des modifications régulières de son itinéraire, suite aux

nombreux problèmes d'insécurité rencontrés dans le quartier du Val-de-l'Aurence. Après avoir un temps évité ce secteur, la ligne 22 le dessert de nouveau depuis la fin mars 2005, sans toutefois aller jusqu'au précédent terminus « Maréchal-Juin ». La ligne est désormais exploitée en boucle (Avenue Albert-Thomas/Val-de-l'Aurence/Rue Armand-Dutreix).

Autobus

Les 4 nouveaux Agora-S n°824 à 827 ont été mis en service. Leur livrée se différencie des autres véhicules de la série par un encadrement de girouette blanc et non noir, des bas de caisse et pare-chocs blancs et non gris, et par la présence de climatiseurs en toiture. Ils sont sur ces points similaires aux n° 101 à 103, loués, toujours présents sur le réseau. Ils sont d'autre part les premiers véhicules limougeauds à être équipés de diodes couleurs. Ces 4 véhicules permettront de réformer les premiers R312 arrivés en 1991.



L'Agora-S n° 824
© Xavier LANSADE, 22 juin 2005

Par ailleurs, la Communauté d'agglomération a décidé en séance du 30 juin dernier, l'acquisition de 15 bus standard diesel équipés de filtres à particules ainsi que de 5 bus articulés fonctionnant au GNV. Cette commande s'effectuera par tranches annuelles jusqu'en 2008 avec une première livraison de 7 véhicules début 2006 au plus tard si l'on en croit la presse locale.

Trolleybus

Un trolleybus Cristalis est attendu pour l'automne, véhicule qui devrait être suivi de 14 autres exemplaires. Il effectuera dans un premier temps des essais sur le réseau.

L'ER100 n°427 a subi dans les ateliers de la STCL un lifting complet de sa face avant durant près de six mois, suite à un accident sérieux survenu en novembre 2004. La face avant de l'ER100 n°403 (réformé en 2003 et conservé depuis cette date au dépôt de Clos-Moreau) a été découpée et installée à la place de la face accidentée. Le 427 devait être remis en circulation durant cet été.

► Lorraine

EPINAL > IMAGINE °

Parc

Après vérifications de notre part, nous nous permettons de préciser l'information que nous avons publiée dans notre précédent numéro. En effet, un seul Agora-S-E3 a été mis en service sur le réseau spinalien. Il est bien équipé de la climatisation et de girouettes à diodes couleurs de marque Duhamel, ainsi que d'une rampe UFR. Nous résumons dans un tableau quelques caractéristiques de ce véhicule ainsi que celles du Citaro acquis d'occasion au réseau de Fontainebleau.

D'ici l'été, deux autres bus standard devraient arriver sur le réseau.

EPINAL Réseau IMAGINE		Nouveaux matériels	
Matériels	N°	Immat.	Mse. Sce
Agora-S-E3	101	7101 VA 88	07/03/05
Citaro	102	2102 VB 88	12/04/05

NANCY > STAN °

TVR

Le TVR a « déguidé » dans le S de la place de la République, le 22 juin dernier vers 11 h 50. La cause en fut la présence dans la gorge du rail de guidage d'un OEFMP (objet étrange fâcheusement mal placé), en l'occurrence un objet de 10 centimètres sur 1,2 centimètre constitué de bois stratifié, de goudron et de poussières de ferraille !

► Midi-Pyrénées

TOULOUSE > TISSEO **

Gestion du réseau

Alors que le choix de Connex semblait acquis, un bras de fer oppose les partisans du maire de Toulouse favorables à une délégation de service public et ceux du président du Conseil général favorables à une régie. Le tribunal administratif de Toulouse a imposé au président de TISSEO d'organiser un vote sur le mode de gestion des transports. Le maire a fait appel de cette décision devant le Conseil d'Etat. En principe, celui-ci a un mois pour se prononcer sur le référé et devait donc rendre son arrêt avant le 18 août. Connex, exploitant provisoire, continue de gérer le réseau jusqu'au 31 décembre, mais une décision définitive devra intervenir avant cette date.

■ Réseau Métro

Ligne A

Comme nous l'annoncions dans **RU61** (p.35), depuis son prolongement vers Balma-Gramont, la ligne a vu sa fréquentation croître de 18% et sa capacité frôle la saturation aux heures de pointe sur la section la plus chargée, à savoir Marengo/Arènes. Afin d'absorber ce surcroît de trafic, le SMTC a voté les crédits pour l'acquisition de 5 à 7 rames supplémentaires et ce, pour

réduire encore l'intervalle minimum entre deux rames. Par ailleurs, 16 des 40 rames en circulation vont être renouvelées et voir leur capacité augmentée par la diminution des places assises. Dernière mesure annoncée : certaines lignes de bus en correspondance avec les stations les plus proches du centre-ville vont être prolongées pour soulager cet apport de passagers en correspondance avec le VAL. Un comble lorsque l'on sait que seulement 4 stations de la ligne ne permettent pas le doublement des rames ! Les travaux nécessaires à leur allongement ont d'ailleurs été votés par le SMTC début juillet.

Ligne B

Le chantier de gros œuvre, démarré au printemps 2001, est en train de s'achever. Les opérations de second œuvre ont à leur tour débuté fin 2004 et vont se poursuivre jusqu'à l'automne 2006.

L'ouverture en deux temps de la ligne nord-sud est désormais actée. Début 2007, le tronçon Borderouge/Jean-Jaurès sera mis en service, et pour la rentrée 2007 le tronçon Jean-Jaurès/Ramonville.

47 rames de VAL-208 seront fournies par Siemens, la première livraison intervenant fin 2005/début 2006, et la dernière en avril/mai 2007.

Tramway

TCSP-Blagnac

Un nouvel axe de TC doit voir le jour en 2009. En correspondance avec le métro à la station « Arènes », il filera vers le nord de l'agglomération afin de desservir le secteur de Blagnac. Après étude des divers modes proposés, c'est au final le tramway sur fer qui a été retenu pour exploiter ce TCSP. Il sera implanté axialement sur la chaussée sauf sur le boulevard Espagno et devant le Zénith où il sera latéral. Le dépôt sera implanté au terminus nord de la ligne à Garossos, près de Beauzelle. Une fréquentation journalière de 30.000 voyageurs est prévue. La fréquence des rames sera à la pointe de 5 mn, avec un temps de parcours de 25 minutes. C'est le bureau Semaly qui a été choisi pour diligenter les études.

Réseau bus

Restructuration locale

Reportées depuis le mois de février, c'est le 14 mars qu'ont été mises en service les adaptations au réseau dans le secteur nord-est de la ville. La ligne **36** reliant le métro « Roseraie » à Borderouge a été créée ainsi que le prolongement du **19** à partir de la station Roseraie (il ne dessert plus le métro Jolimont) en reprenant l'itinéraire de la ligne **21**, qui a été supprimée, jusqu'à Chemin Raynal. L'extension de Raynal à Rixens est de son côté reprise dans l'itinéraire du 36. Malheureusement le dernier tronçon du défunt 21, entre Roseraie et Matabiau n'est plus desservi et de ce fait la rue de Périole.

Couloirs

La prochaine mise en service de la ligne B du métro va permettre la restructuration des quartiers Wilson, Victor-Hugo et Jean-Jaurès dans l'hyper-centre toulousain. La circulation automobile y sera limitée et les boulevards et allées Jean-Jaurès seront aménagés avec un double couloir de bus, ne laissant qu'une à deux voies pour les voitures.

Parc

Un standard Volvo-7700-2p (châssis YV3R7G61921000962) a été testé depuis le 29 avril dernier sur les lignes 43/75 et 76. Baptisé pour la circonstance n°9998, il était immatriculé 5676 ZW 69.



Le Volvo 7700 en essais
© Jérôme BONATO

Dépôts

Le nettoyage du site de Langlade, dévasté lors de la catastrophe d'AZF, devait débuter en juin dernier. Il sera ensuite procédé à la dépollution des lieux avant d'entamer la reconstruction des installations en février 2006. C'est donc un nouveau dépôt qui devrait ouvrir ses portes fin 2007 sur l'emplacement du sinistré. Ce nouvel établissement sera dimensionné pour accueillir 320 autobus.

Nord-Pas-de-Calais

CALAIS > OPALE-BUS °

Parc



Le « petit » dernier du parc calaisien, l'Omnicity articulé n°48 aux couleurs de la dentelle, le 22 avril 2005.

© Michaël DIETRICH

Notre dernier état de parc publié remontant au **RU22**, il était grand temps de le réactualiser, ce qui est fait en rubrique « Parcs » accompagné des caractéristiques complètes des véhicules.

Mis à part l'arrivée au parc de nombreux GX317 et quelques exemplaires d'Omnicity et new-A330, la dernière mise en service intervenue le 6 octobre 2004 est un deuxième Omnicity articulé, le n°48.

Affrétés

L'exploitation de la ligne **7** d'Opale-Bus est confiée à la compagnie CAT (lire plus loin) qui engage à cet effet 7 anciens R312 du réseau de Dunkerque (ex-STDE n°203, 204, 208, 212 à 215) ainsi que 2 anciens GX107 du réseau SGTA d'Angoulême (ex-SGTA n°122 et 124).

CALAIS > CAT °

Afin de compléter notre petite présentation du réseau parue dans **RU61**, nous devons évoquer le service de navettes entre la gare SNCF et les ferries. Ce service est effectué par la compagnie Calais-Ardres-Transports à l'aide d'autobus d'occasion provenant surtout du réseau de Dunkerque. Le parc est distribué en 5 groupes dont 3 dédiés aux compagnies maritimes au départ de Calais, les deux derniers l'étant aux services affrétés d'Opale-Bus, ainsi qu'aux autocars CAT.

Calais-Ardres-Transports	
Groupes	Matériels
Opale-Bus (affrétés)	7 R312, 2 GX107
P & O	5 PR100-2, 2 GX107, 1 Master
Seafrance	4 PR100-2, 1 GX107
Hover-Speed	2 PR100-2, 1 GX107
Autocars CAT	Dont 1 PR100-2

DOUAI > TUB °

Tramibus

C'est un tramibus à guidage immatériel de type Phileas qui a été choisi pour équiper les futurs axes en site propre de l'agglomération. Ce concept, déjà en service à Eindhoven aux Pays-Bas, est développé par la firme néerlandaise APTS et le guidage magnétique sera fourni par le britannique Frog.

Ce TCSP se composera de 4 lignes.

- Ligne 1 : Aniche (Edmond-Laudeau) / Douai (pont d'Esquerchin). Cette ligne de 19,5 km sera réalisée en deux phases, la première devant relier Guesnain (Bougival) à la Cité-Technique de Douai (12 km).
- Ligne 2 : Dechy (centre hospitalier) / Douai (place Carnot), 5,2 km.
- Ligne 3 : Auby (République) / Douai (pont d'Esquerchin), 4,7 km.
- Ligne 4 : Douai (Templierie) / Waziers / Douai (place Carnot), 5,2 km.

Toutes ces lignes auront un tronc commun au centre-ville afin de rejoindre la place Carnot, point central du réseau.

Le début des travaux de la première partie de la ligne 1 est prévu pour fin 2005, avec une mise en service programmée fin 2007. La ligne sera ponctuée de 21 stations espacées d'environ 400 m. La fréquence aux heures de pointe sera

de 10 minutes, la capacité proposée de 900 voyageurs par heure, et l'amplitude en semaine s'étalera de 5H00 à 22H00.



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 !

Haute-Normandie

BERNAY > BERNAYBUS °

Réseau

Suite à la restructuration intervenue le 6 septembre 2004 et relatée dans **RU59**, les gestionnaires ont procédé à quelques adaptations d'horaires et de dessertes afin de répondre aux critiques de la clientèle. Les deux lignes « Rouge » et « Bleue » améliorent de ce fait les dessertes des lycées Clément-Ader et Saint-Anselme, du Bois-du-Cours et de la route d'Orbec.

LE HAVRE > BUS-OCEANE °

Parc

Retrouvez en rubrique « Parcs », les caractéristiques complètes des GX317-E3 n°43 à 66 et des Agora-L n°701 à 710.

Livrées

Les GX317 n°40 à 42 ont été repeints à la nouvelle identité visuelle. Par ailleurs, dans le cadre du concept « Bus-Dell'Arte », les GX317 n°20, 39, 55 et 66 sont peints par des artistes, le 20 l'étant par Hanin, le 39 par Bovero et le 66 par Edith.

Dépôt

L'ancien dépôt « Colmar » ayant été détruit il y a déjà deux ans, les autobus de la CTPO remisaient, en attendant la mise en service du nouvel établissement, dans le dépôt provisoire « Hoche » situé dans la zone portuaire, aux abords immédiats du nouveau complexe. Ce dernier devait ouvrir ses portes courant juin.

ROUEN > METROBUS *

Réseau

Suite aux travaux de prolongement du site propre de TEOR, les lignes T1 et T2 empruntent le quai du Havre et font terminus à l'arrêt « Fac de Médecine-et-Pharmacie ». L'itinéraire du 28 a aussi été modifié à partir du square Verdrel avant de rejoindre son terminus « Gare-routière ».

Parc

Une cinquantaine (sur une commande de 80) de nouveaux Agora-S ont déjà pris possession du réseau à savoir les

lignes 6 (LISOR), 7, 10 et 13. L'occasion de vous faire découvrir ces véhicules sur ligne parés de la magnifique livrée rouennaise. Par ailleurs, il est intéressant de signaler que la TCAR recevra les deux premiers Citelis articulés produits par Irisbus.



L'Agora n°5044 en service sur la ligne 7, arborant la magnifique nouvelle livrée rouennaise, à l'Hôtel-de-Ville le 19 avril 2005.

© Bruno CANIVET

L'arrivée de ces nouveaux matériels a eu pour conséquence la disparition totale des derniers SC10R mais surtout des 32 S300NC (n°601 à 632).

Navette

Une navette a été créée à l'ouest de Rouen afin de desservir à partir du terminus du Mont-Riboudet, le parc animalier de Roumare.

Ce service saisonnier (2 avril au 28 septembre) fonctionne les mercredis, samedis et dimanches et renoue avec une ancienne tradition de desserte des forêts... il y a fort longtemps.

Affrétés

Il y avait jusqu'à ces derniers jours deux filiales du groupe Connex qui effectuaient la sous-traitance des lignes 9, 18, 26, 27, 28, 30, 31, 35, 38, 41, 42, 43, 48, 86 et la plupart des services scolaires : la CNA et les TVS. Le centre TVS disparaît de Rouen et toute l'activité est reprise par la CNA qui reste ainsi le seul sous traitant de la TCAR (lire notre rubrique « Ligne directe »). Le dépôt TVS sera rasé et à sa place, un autre sera reconstruit afin d'abriter l'activité urbaine de la CNA, le dépôt de Sotteville devenant trop étroit.

LOUVIERS > TRANSBORD **

Parc

Après l'arrivée du Citaro n°108 et sa mise en service sur la ligne 1 du « Bus-de-Gare », le O405NK n°103 a été repeint en bleu et s'inscrit dorénavant dans le roulement normal du réseau « Bus-de-Ville » (lignes A, B, D). A la suite, le GX317 n°122 est passé au service « Génération-Bus », repeint en jaune et circulant sur la ligne S1. Le GX107 n°120 est passé en réserve inactive et servira vraisemblablement de banque d'organes.

Pour pallier aux nombreux défauts constatés sur les Omnicova, la société De Dietrich a prêté un Mercedes O410 (743 AJL 67).

► Pays-de-la-Loire

LE MANS > SETRAM °

Réseau

Depuis le 2 mai, le tracé de la ligne 21 a été modifié entre Le Mans et Arnage en raison de la mise à double sens de la voie desservant les usines. Trois courses supplémentaires ont été créées afin de mieux desservir les établissements concernés.

NANTES > TAN *

Résultats 2004

94 millions de voyages soit 1,3% de plus qu'en 2003. Ce beau résultat est surtout une performance du réseau de tramway, les autobus perdant quant à eux 711.000 voyages.

Services fluviaux

Le nouveau service fluvial « Navibus Loire » a été inauguré et mis en service le 18 juin. Ce service avait déjà existé jusqu'en 1958 sous le sobriquet de « Roquio ». Cette nouvelle desserte relie en dix minutes le quartier de Trentemoult et la gare maritime, en correspondance avec le tramway ligne 1. En attendant la construction d'un navire dédié, un bateau a été acquis d'occasion et est affrété par les TAN à l'armateur nantais « Marine-et-Loire » ; il peut transporter 80 passagers.

Côté Erdre, le Passeur a été rejoint le 18 juillet par le « Navibus Erdre » qui relie Saint-Mihiel (correspondance ligne 2) à Jonelière, via la gare fluviale. La ligne a été mise en service à titre expérimental pendant l'été avec des départs toutes les 1h20 et un nombre d'arrêts limités. Un premier navire, judicieusement baptisé « Jules Verne », assurait les navettes estivales.

Tram-train

Apparemment, le projet de tram-train entre Nantes et Châteaubriant semblerait se concrétiser si l'on en croit les déclarations du directeur de RFF-Ouest. Cette option serait renforcée par le fort développement des quartiers Nord de Nantes ainsi que par l'implantation du futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Par ailleurs, le tram-train favoriserait la réorganisation de la plate-forme ferroviaire de Nantes en plusieurs gares au lieu du système actuel à gare unique.

Si l'horizon 2010 est évoqué pour la réalisation de ce projet, les études d'avant-projet sommaire devraient par contre être engagées cette année.

■ Réseau Autobus

Exploitation

Parallèlement à la mise en service du prolongement de la ligne 2 du tram vers Neustrie, les fréquences de bus dans ce secteur devraient être améliorées ainsi que pour la desserte de l'aéroport. De son côté, la construction du site propre de la ligne 4 a débuté pour une mise en service prévue en 2006.

Par ailleurs, un système de transport à la demande va bientôt être testé à Basse-Goulaine et à La Chapelle-sur-Erdre afin d'offrir une desserte aux habitants de ces lieux-dits éloignés des centres.

Articulés Volvo

Suite aux incidents sérieux survenus sur les Volvo-7000A-GNV (emballement du moteur pour les uns et blocage intempestif des freins pour le dernier), une expertise menée à la demande de la Justice avait préconisé la mise en place d'un nouveau système d'arrêt d'urgence sur ces véhicules et appelé leurs conducteurs à la vigilance. Une action en référé avait alors été engagée par un syndicat de conducteurs pour exiger le retrait provisoire des 31 véhicules incriminés.

Le constructeur s'est donc engagé à créer durant le mois d'août, des dispositifs électroniques de sécurité complémentaires, démarche qui satisfait le transporteur ainsi que le personnel. Parmi ces dispositifs, s'il y a une discordance entre la pression exercée sur l'accélérateur et le frein, c'est le frein qui aura la priorité ; un autre sera mis en place sur le frein de secours. L'intervention sur les 31 véhicules, à raison de 3 ou 4 bus par jour, devrait être achevée le 15 septembre.

Parc

Au titre de l'année 2005 seront acquis 34 articulés dont 20 spécialement équipés pour l'exploitation de la ligne 4, 26 standards et 4 minibus dont 3 pour le service PMR « Handitan ».

Erratum

Quelques coquilles se sont glissées dans l'état de parc sommaire de Nantes publié en page 38 de RU62. Il convient d'ajouter les GX187 n° 857, 861 et 873 (toujours en service au 15 avril dernier), et de retirer le GX44 n° 506 (rénové et offert à l'AMTUIR).

Affrétés

Comme nous l'indiquions dans notre dernier numéro, les transports Brounais exploitent la ligne 88/99 qui nécessite une flotte de 15 véhicules dont 2 Citaro (n°7031 et 7032). La flotte du transporteur Brounais est composée de 20 véhicules soit 5 GX44, 2 O305, 2 O405, 2 PR100-2, 1 PR112, 4 S105, 2 Citaro et 2 GX187. Retrouvez en rubrique « Parcs », les caractéristiques complètes des 2 Citaro de ce transporteur.

LA ROCHE-SUR-YON > STY °

Billetterie

Début mai, le réseau est passé à la billetterie électronique. Les carnets de 10 tickets ont par exemple été remplacés par une carte dont la possibilité de voyages est décomptée au passage du titre devant le capteur. Les oblitérateurs sont encore en place pour quelques temps, le temps que les voyageurs se débarrassent de leurs anciens tickets.

Picardie

AMIENS > AMETIS **

Parc SEMTA

Notre dernier état de parc de la SEMTA remontant à novembre 2003 (RU53), retrouvez en rubrique « Parcs » celui de juin 2005.

D'autre part, concernant les caractéristiques des 10 derniers Omnicity publiées dans RU60 (p.38), nous avons découvert des inversions dans la communication des numéros de parc 126 à 130. Afin d'offrir des données claires, nous nous permettons de republier les caractéristiques de la série complète des 30 véhicules n°101 à 130 (voir rubrique « Parcs »).

Affrété CAP

Après avoir mis en service un troisième Iveco Cityclass (n°941) ainsi que le new-A330 n°939 (ancien véhicule de démonstration), l'affrété CAP devait bientôt recevoir un deuxième A330 mais cette fois en ancienne version. Il portera le n°940. Retrouvez en rubrique « Parcs », les caractéristiques complètes des deux nouveaux venus.

Les prestations des CAP sur le réseau AMETIS pouvant paraître nébuleuses pour le profane, nous nous permettons de les résumer dans un tableau.

Amiens		Lignes affrétées CAP	
Lignes	Périodes		
5, 12, 16	semaine		
6	En soirée pour les étudiants		
4, 6, 19	Pendant les vacances		
4, 7, 12	Dimanche uniquement		
40, 41, 42, 43, 44, 45, 47, 48	Services scolaires		

BEAUVAIS > TUB °

Parc

Retrouvez en rubrique « Parcs », le parc complet de ce réseau ainsi que la petite flotte dédiée aux services urbains de Méru-sur-Oise et de Clermont, localités situées à environ 30 km de Beauvais.

CHAUNY > TAC °

Parc

Le 4 avril dernier, un GX117-L a été présenté à la Mairie et mis en service quelques jours après. Il porte le n°6 et est immatriculé 7456 XL 02. Il devrait remplacer le PR100-MI n°3 (7941 VS 02, ex-RATP n°4101). Deux GX117 courts devraient arriver fin septembre. De ce fait, trois des 5 bus chaunois auront donc été renouvelés ce qui est remarquable pour un réseau créé fin 1997.

LAON > TUL *

Parc

Après la mise en service fin 2004 du GX117 n°56, un second exemplaire devrait être réceptionné pour la prochaine rentrée. Après les midibus, les gestionnaires

devront s'occuper du renouvellement des PR100-2 qui sont à bout de souffle.

SAINT-QUENTIN > PASTEL *

Identité

Le réseau exploité par les TUSQ, s'appelle dorénavant « Pastel », en référence aux tableaux du pastelliste Quentin-de-la-Tour. La nouvelle livrée, apposée sur les tous nouveaux GX327, comporte une vague bleue en bas de caisse et le haut de carrosserie est parsemé de papillons en couleurs... pastel !

SOISSONS > SITUS °

Parc

Deux GX117 courts devraient être réceptionnés pour le second semestre.

 **Informations**

Vous participez à, voire animez un site Internet non-officiel sur votre réseau de prédilection ?

Alors, n'oubliez de faire remonter vos informations locales à l'équipe de rédaction de Réseaux Urbains !

Provence-Alpes-Côte-d'Azur

CÔTE D'AZUR

Tarifcation

Ce qui ressemblait il y a encore peu à une arlésienne commence petit à petit à prendre forme. En effet, le 16 mai dernier, a eu lieu la réunion d'inauguration du nouveau SYMITAM (syndicat mixte de transport des Alpes-Maritimes), réunissant autour du Conseil Général les diverses autorités organisatrices du littoral. Cette structure est chargée de la coordination de l'offre, de la gestion des systèmes d'information, mais surtout de la mise en place d'un système de tarification et d'une billettique multimodale équivalant à la Carte Orange francilienne.

CANNES > BUS AZUR *

Réseau

Création le 1^{er} juin dernier, de la ligne **14** reliant la gare SNCF « Les Bosquets » à la Bocca-Technopole de la Roubine et la ZI de la Frayère-Cormorans. Cette nouvelle relation fonctionne du lundi au vendredi pendant les heures de pointe.

Parc

L'arrivée récente des derniers GX317-E3 a permis la réforme des 3 derniers GX107 n°105 à 107. Le n° 107, qui avait été décoré par le peintre Duaiv en 1997 sur le thème du cinéma, et qui avait eu les honneurs de la couverture du n°9 de notre magazine, ne pourra malheureusement pas

être conservé malgré les efforts de nos amis des TCA (lire à ce sujet notre rubrique « Autres associations »). Ce véhicule ayant été victime d'un incendie de son tableau de bord rendant les circuits électriques hors-service et ce, juste avant sa réforme, les services d'un dépanneur professionnel étaient hors de portée du modeste budget des Tramophiles.

GRASSE > SILLAGES *

Réseau

Le résultat de l'appel d'offres concernant la délégation de service public, qui devait être révélé le 1^{er} juillet, a été retardé d'environ 6 mois. Trois nouvelles communes ont décidé de rejoindre Sillages et le VT devrait repasser à 1% ce qui devrait faciliter la négociation pour la DSP.

Par ailleurs, Transdev qui exploitait dans le secteur quelques lignes scolaires a fermé son site et les lignes ont été reprises par CFTI (Connex).

MARSEILLE > RTM *

Pôle Blancarde

Le site de la Blancarde est appelé à se transformer en un pôle d'échange majeur pour l'agglomération et à devenir ainsi la « deuxième gare de Marseille ». Les trains SNCF seront en correspondance directe avec les bus, le tramway et la ligne 1 du métro prolongée de la Timone à la Fourragère.

Le chantier de construction de la station de métro et du parking souterrain a démarré, la première étape consistant à réaliser les parois de soutènement périphériques de la station et du parking. Dans un deuxième temps, sera réalisée la dalle qui accueillera la plate-forme et la station du tramway.

Tramway

Les premiers rails ont été posés sur l'avenue Foch (IV^{ème} arrondissement), dûment inaugurés le 28 juin dernier. De leur côté, les travaux de déviations des concessionnaires ont investi petit à petit le centre-ville. Après le secteur « Cinq-Avenues/Libération » (15 février), le boulevard de Longchamp était traité depuis le 15 mars et la Canebière depuis le 19 avril. Ces travaux préfigurent le tronçon Noailles/Cinq-Avenues du futur tramway. Ont également débuté les travaux préliminaires concernant le tronçon Cinq-Avenues/Blancarde/St Pierre/La Parette.

Réseau

Plusieurs lignes voient leurs itinéraires modifiés, notamment les 6 et 8 rabattues sur le métro « Chartreux » et les 9 et 10 sur le métro « Cinq-Avenues ». Les 41 et 81 sont exploitées quant à elles en deux tronçons entre 7H et 19H : la 41 est organisée en 41-Nord (La Rose/5 Avenues) et 41-Sud (Canebière-Bourse/Prado), la 81 en 81-Nord (St Just/5 Avenues), et 81-Sud (Ballard/Pharo).

MENTON > TRF *

Parc

Un véhicule d'occasion a été acquis début 2005 par le réseau. Il s'agit du PR112 n°9566 provenant du réseau d'Agén.

MONACO > CAM *

Réseau

Lors des obsèques du Prince Rainier, qui se sont déroulées le 15 avril dernier, tout Monaco était fermé. Les CAM ont dû totalement réorganiser leurs dessertes ce jour là. Cette réorganisation s'est déroulée suivant trois tranches horaires correspondant à l'évolution du protocole. De 7H00 à 9H30, 3 lignes (Orange, Bleu et Verte) partaient du point central provisoire Plati, la Place d'Armes étant inaccessible. De 9H30 à 17H00, 2 lignes (Jardin Exotique/St Roman et Hôpital/Sporting d'Eté) ont fonctionné avec une fréquence d'environ un quart d'heure. Puis, de 17H00 à 21H00, les lignes 1 et 2 reprenaient leur itinéraire normal appuyées par 3 lignes spéciales destinées à drainer le trafic du Rocher à la sortie de la cathédrale ouverte au public, leurs fréquences devant s'adapter à l'affluence constatée.

NICE > LIGNE-D'AZUR **

■ Tramway

Travaux

Les premiers rails ont été posés le 30 mai dernier au terminus nord de la ligne, boulevard Comte-de-Falicon. La désormais incontournable cérémonie de première soudure s'est déroulée le même jour à 11H36 très exactement. Le 10 juin, la même opération s'est déroulée à l'autre extrémité, c'est à dire boulevard Virgile Barel. Cet été, les rails gagneront la rue Puget, l'avenue Borriiglione et le boulevard Jean-Jaurès. La plate-forme est en outre en cours de construction courant juin sur les boulevards Virgile-Barel et Jean-Jaurès.

Réapparition

Alors que les rails réinvestissent la ville, voici que les anciens réapparaissent ! Comme beaucoup de villes françaises, Nice était dotée jadis d'un important réseau de tramway et lorsque le 10 janvier 1953 le dernier tram rentra au dépôt pour la dernière fois de ce siècle, très vite les voies furent simplement recouvertes de bitume par gain de temps. Elles furent également conservées afin de permettre une bonne stabilisation de la chaussée. Ironie du sort, avant de construire le nouveau tramway, il faut démanteler l'infrastructure de l'ancien. Une portion de ces voies ont été préservées et sont actuellement entreposées au dépôt ST2N de Drap et ce, en attente d'un usage culturel.

Maquette

Après avoir été exposée sur le parvis du Palais des Expositions (RU62) où elle avait remporté un franc succès, la maquette à l'échelle 1 du futur tram a déménagé pour se transporter au bord de la mer sur la célèbre Promenade des Anglais et ce, jusqu'à la fin du mois d'avril. Le futur dépôt du Rouret était également présenté, sous forme de maquette, au public.

Tarification

Un abonnement mensuel scolaire de 10€ a été créé permettant aux scolaires de la Communauté d'agglomération d'emprunter depuis cette rentrée les transports publics à volonté.

NICE Aéroport > ANT **

Parc

Quatre GX327 (dont le N011, 308 BLH 06) sont venus remplacer des R312 à bout de souffle sur les navettes entre les deux terminaux.

TOULON > MISTRAL **

Exploitation

Durant ce printemps 2005, la communauté d'agglomération a entrepris une rénovation des couloirs bus situés sur les boulevards Foch, Leclerc et Strasbourg avec réaménagement des arrêts (rehaussement des quais, re-disposition des aubettes,...). Au cours des travaux, les neuf arrêts de cet axe ont été provisoirement déplacés.

Par ailleurs, de nouveaux ramassages scolaires seront prochainement mis en place sur la commune de la Seyne sur Mer.

Parc

La totalité des 15 GX117 n°360 à 374 aux couleurs "MISTRAL" ont été livrés au dépôt Brunet. Retrouvez en rubrique « Parcs », leurs caractéristiques complètes.

Les 4 R312 n°141 à 144 initialement prévus à la réforme sont conservés pour quelques mois supplémentaires.

Dépôts

Le dépôt **Brunet** est sur le point d'inaugurer de nouveaux locaux bâtis au dessus du poste de lavage des véhicules. Ces bureaux abriteront les services administratifs et commerciaux de la RMTT logés à l'étroit au siège historique, nécessitant d'en transférer une partie dans des préfabriqués.

L'annexe **Peyron**, sise à la Seyne sur Mer, devrait quant à elle être entièrement reconstruite. Les premières possibilités d'aménagement sont à l'étude, à partir des dernières constructions réalisées dans les réseaux Connex français, pour optimiser la surface, les conditions de travail et le fonctionnement du dépôt.

Agence commerciale

Une nouvelle agence est en cours de construction rue Revel, remplaçant l'ancien kiosque place de la Liberté.

► Rhône-Alpes

BELLEGARDE > TUB °

Réseau

Le réseau a changé d'exploitant : RDTA aurait succédé à Cariane. On a pu voir courant mars un Agora-line blanc immatriculé dans le Rhône circuler dans la ville. Les TM s'achevant fin août 2004 ont été prolongés indéfiniment, les heures de passage et les prix n'ayant pas été modifiés.

**GRENOBLE > TAG ******■ Réseau Tramway****Extensions**

Il est intéressant de faire le point sur l'avancement des travaux d'extension du réseau et ce, au 1^{er} juin.

Concernant le prolongement de la ligne B, les voies étaient posées entre « Condillac » et le futur terminus de Gières excepté un court tronçon de 300 m de voies à poser entre la gare de Gières et la rue des Sports. Les mâts devant supporter la LAC étaient mis en place à partir du 30 mars à l'entrée du campus (avenue Doyen-Veil), la LAC étant quant à elle tirée à partir du 7 avril.

Concernant la future ligne C, la pose des voies était achevée dans Grenoble et Seyssinet, excepté sur le pont de Catane et dans le virage du futur stade, près de la station « Hôtel-de-Ville ». A Seyssins, il restait une quarantaine de mètres de voies à poser ainsi qu'un appareil de voie. Les premiers mâts étaient quant à eux posés depuis le 18 avril à Seyssinet et la LAC, le 10 mai.

Du côté de la future ligne D, la bifurcation entre les lignes C et D était en place et la plate-forme en cours de construction.

■ Réseau Autobus**Parc**

Retrouvez en rubrique « Parcs », l'effectif grenoblois au 1^{er} janvier 2005. Par rapport à notre dernière publication (**RU53**), on remarque la rentrée au parc de 2 Master PMR (n°1026, 1027), ainsi que la remise au parc des PR100-2 n°461 et 463, des GX107 n°204 et 205 ainsi que le GX187 n°330. A contrario, tous les autres véhicules garés provisoirement chez Crollard ont été réformés ainsi que les PR100-2 n°481, 492, 505, 507, 508, les GX107 n°228, 229, 231, le PR180-R n°821 et le MG36 n°110.

Notons également la renumérotation depuis le 12 mars 2004 des minibus PMR ainsi que des Cito.

Retrouvez dans la même rubrique, les caractéristiques complètes des 9 nouveaux GX117 n°1510 à 1518.

Par ailleurs, nous nous sommes aperçu fortuitement que nous avons omis dans **RU53** (p.49), de vous communiquer les caractéristiques complètes de l'Agora-GNV n°3072, dernier de la série. Nous réparons ce regrettable oubli : le 3072 (châssis VNEPS09B500300092) est immatriculé 109 BYT 38 et a été mis en service le 24/04/03.

Réformés

7 GX107 réformés (n°227 à 230, 232 à 234), mis en service entre 24 mars 1989 et le 12 décembre 1989, ont été offerts à la ville togolaise de Ouagadougou. Ces véhicules ont quitté au fur et à mesure le dépôt de Sassenage entre le 9 et le 17 mai et ce, en direction du port de Sète où ils ont été chargés en bateau.

Rappelons que le GX107 n°231 a été offert en juillet 2004 à nos amis de l'association grenobloise Standard-216.

GRENOBLE > VFD ***Parc**

Pour les dessertes péri-urbaines du réseau Transisère, les VFD ont acquis d'occasion 25 autobus surbaissés S315NF (n°531 à 555), dont 14 (n°531 à 544) achetés aux Cars Lacroix de Beauchamp (95). Retrouvez en rubrique « Parcs », les caractéristiques de 10 de ces S315NF (n°531 à 540), en sachant que les autres seront communiqués dès que nous serons en possession des informations.

L'ISLE-D'ABEAU > IDABUS °**Parc**

Le réseau vient de recevoir les 4 anciens Agora-line du réseau de Saint-Avoid, ce dernier ayant changé d'exploitant en 2002.

LYON > TCL ****PDU 2005**

Le PDU version revue et corrigée façon 2005 a été approuvé par le SYTRAL lors de son dernier Comité Syndical. Il s'agissait de le mettre en conformité avec la loi SRU. Cette mise à jour, initiée depuis le 21 novembre 2002, ne s'achève qu'aujourd'hui. Entre temps, concertation et enquête publique se sont succédées, pour enfin être votées à l'unanimité par le SYTRAL, à l'exception de 2 abstentions. Cette mise à jour du PDU insiste sur « l'amélioration de l'efficacité des principales lignes de bus », sur « un meilleur partage de la voirie en faveur des piétons et des cyclistes » et sur la création de zones 30 « à grande échelle ». Les commissaires enquêteurs ont également beaucoup insisté pour avoir des précisions sur les délais de la mise en place du prolongement du métro **B** à Oullins, sur la régularité des principales lignes de bus, ainsi que sur les modalités de mise en place de l'intermodalité avec le réseau TER.

Parc-relais

Le nouveau Parc Relais de la Gare de Vaise, au terminus de la ligne **D** du métro, a été inauguré le 4 avril dernier. Offrant 780 places supplémentaires en plus des 490 existantes, c'est le douzième du nom dans l'agglomération lyonnaise et bien d'autres devraient voir le jour avec les projets de lignes fortes en cours. Cet ouvrage est doté d'un toit en panneaux solaires sur 1 000 m², qui en font l'un des plus grands complexes français de ce type.

■ Réseau Métro**Contrôle d'accès**

Les portillons de contrôle d'accès au métro sont désormais en service à la station Gare-de-Vaise (ligne **D**). Les stations où les contrôles d'accès sont en service sont donc : Masséna (**A**), Laurent-Bonnevay Astroballe (**A**), Part-Dieu (**B**), Gare-de-Vaise (**D**). Celles qui sont en travaux : Laënnec (**D**), Jean-Macé (**B**), Fourvière (Funiculaire), Valmy (**D**), Stade-de-Gerland (**B**), Place-Guichard (**B**), Hôtel-de-Ville Louis-Pradel (**A** et **C**).

En marge de cette campagne de fermeture, des individus cagoulés ont saccagé en soirée la station Masséna, tout au moins les portillons d'accès au métro ; les dégâts sont

estimés à 15 000 €. Apparemment, la fermeture des accès ne plait pas à tout le monde !

Ligne C

Les 5 rames en service sur cette ligne sont en train de bénéficier d'un grande révision ainsi que d'une rénovation tant extérieure qu'intérieure dans la continuité de ce qui a été réalisé sur les rames des lignes A et B. En cas de dysfonctionnement, une navette-bus est prévue pour assurer le service entre Hôtel-de-Ville et Cuire.

Funiculaire

Afin de procéder aux travaux annuels d'entretien et de vérification des installations, l'exploitation du funiculaire Vieux-Lyon/Saint-Just a été interrompue du 18 au 30 avril et la ligne a été remplacée par une navette-bus reliant les Minimes, St Just et Fourvière.

■ Réseau Tramway

Ligne T1 : prolongement

Le prolongement de la ligne de tramway **T1** est achevé, la marche à blanc a commencé le 30 juin après l'inauguration du tronçon. La mise en service doit intervenir le 15 septembre. Une légère restructuration aura lieu. La ligne **91** « navette presqu'île » verra sa fréquence ramenée à 10 minutes et son itinéraire légèrement modifié. La ligne **8** restera détournée, comme pendant la période de travaux, par le quai Perrache.



Rame inaugurale vers l'église Saint Blandine, le matin du 30 juin
© lyon-en-lignes.org

Ligne T2 : incendie

Samedi 28 mai vers 11 h 00, un début d'incendie s'est déclaré sur une rame de la ligne **T2** à la station Grange Blanche, en direction de Perrache. Les flammes sont sorties à gauche du bogie avant, près des roues et du système de freinage. Il s'agit sans doute d'un échauffement au niveau des disques de freins. Les pompiers sont rapidement intervenus et ont pu facilement maîtriser ce début d'incendie. La ligne **T2** a été fortement perturbée une bonne partie de l'après midi.

Ligne T3 (LEA)

La première pierre du centre de maintenance a été posée par Bernard RIVALTA en présence du Maire de Meyzieu. Le dépôt est situé en bout de ligne, à 300 mètres du terminus sur un terrain de 4,7 hectares. Sa surface sera de 7 000 m², sans compter d'éventuelles extensions possibles. Ce bâtiment moderne conçu par le cabinet d'architectes Ferrand-Sigal sera équipé de 1 000 m² de panneaux solaires sur son toit. Ces panneaux fourniront l'énergie nécessaire au fonctionnement du dépôt, le surplus sera revendu à EDF. Ouverture dans moins de 18 mois.

Les premiers rails ont été posés fin avril au niveau de l'avenue Félix Faure.

■ Réseau TCSP-trolleybus

Suite au désengagement de l'État dans le financement des TC, les projets en cours vont être différés. En 2006, ne sera mis en service qu'un embryon de **C1** (Part-Dieu / Cité Internationale), et en ce qui concerne **C3** seule l'électrification de la **51**, permettant de fusionner 1 et 51, sera opérationnelle.

La **C2** devrait rejoindre Rillieux en 2009 et la **C1** (Part Dieu / Cuire) devrait être achevée en 2010.

■ AUTOBUS (Exploitation)

Ligne 98-express

Depuis le 2 mai, la ligne 98-express relie Gorge-de-Loup à Marcy-Campus-Mérieux, où les laboratoires Mérieux emploient environ 4 000 personnes. Cette ligne est le premier résultat visible des PDE engagés depuis quelques années. En plus de ces services express, tous les services de la 98 ont été prolongés à Marcy-Campus-Mérieux.

Pour ce faire, trois conducteurs supplémentaires ont été affectés à la ligne. Elle est passée de 7 à 10 voitures simultanément en ligne, un renfort d'offre non négligeable pour les habitants de Marcy qui profitent indirectement de ce PDE.

La ligne 98 est toujours exploitée en standards R312 (3329 à 3332 et 3372 à 3375), l'express l'étant avec trois articulés PR180.2 (2144, 2145 et 2148).

Trois départs ont lieu le matin de Gorge de Loup (7 h 15, 7 h 20 et 7 h 25) avec retour en trajet normal. Le soir, ce sont également trois départs (17 h 11, 17 h 17 et 17 h 24). À noter qu'un départ supplémentaire a été rajouté le matin de Gorge-de-Loup à 5 h 32 sur la 98 pour les personnes travaillant en équipe.

Secteur de St Priest

Quelques ajustements ont été récemment mis en place après la restructuration qui a accompagné la mise en

service du prolongement du tramway. Nouvelles affectations pour les lignes **54** et **76** (54 Gare de Vénissieux / Corbas, 76 Corbas/ Saint-Priest). Nouveau fonctionnement de la ligne **50**. Ligne **94** prolongée mais allégée. Légère modification d'itinéraire de la ligne **87** à Vénissieux.

Secteur sud-ouest

La ligne **15** reprend l'intégralité de l'offre de la 182, celle-ci disparaissant. La ligne 15 verra plusieurs services desservir Charly-Centre (par l'itinéraire actuel de la 182). Une fréquence accrue et régulière sur le tronçon Pierre Bénite-Bellecour sera un des changements notables de la ligne.

Secteur Val-de-Saône

En janvier 2006 est prévue la suppression de la ligne **90**, l'extension de la ligne **43** à Genay, et le **40** s'enrichira de plus de services en direction de Pêcherie.

Autres adaptations

Adaptation des temps de parcours sur lignes **23, 34, 38, 62, 74, N58** et **E59**. Quant aux lignes **26, 49, 74** et **83**, elles verront leurs charges adaptées dans la période des vacances scolaires de printemps.

Évolution aussi sur les lignes JD : **201** et **82** sur Rillieux, **90** (la Favorite), **JD-75** sur Fontaines-Saint-Martin, renfort ligne **97** en correspondance avec la JD-64.

En suspens (sous réserve de financement) : renfort sur la ligne **21**, exploitation de la ligne **59** le dimanche après-midi, ainsi que mise en place de 4 dessertes d'entreprises dans le cadre du Plan de Déplacement Entreprises (PDE).

Pleine-Lune

La ligne de nuit mise en service le 3 mars dernier remporte un succès tel qu'un articulé assure le service depuis la mi-avril. L'Agora line autrefois dépêché ne suffisait plus, de nombreux départs avaient lieu en surcharge. Ce sont désormais des PR180.2 du dépôt d'Alsace qui roulent sur la ligne.

Montée par l'avant

Dans un an, en juillet 2006, les clients du réseau TCL devront monter dans les bus par la porte avant. Mais nous n'en sommes pas encore là... Une cliente de la Duchère qui a appris la nouvelle, s'insurge et commence à recueillir des signatures pour protester contre cette mesure. En effet, étant mère de famille, elle s'inquiète de se voir refuser l'accès aux bus avec sa poussette, avec laquelle elle ne pourra pas monter par la porte avant... Une forme d'exclusion qu'elle rejette. Pour le moment, sa pétition est forte de 200 signataires. Les TCL affirment qu'ils travaillent à cette mise en place, avec une mention toute particulière pour les personnes à mobilité réduite et pour les clients équipés de poussettes...

AUTOBUS (Matériel)

Agora-line

Suite à une regrettable coquille qui s'est insidieusement insinuée dans notre tableau page 40 de **RU60**, nous nous permettons de republier en rubrique « Parcs », les caractéristiques complètes des Agora-line n°1415 à 1424.

Affrétés

À l'instar de son confrère TVRA (ligne 39), la Société **RNA** (Rhône-Nord-Autocars), qui affrète entre autre la ligne 86 (Gorge-de-Loup métro **D** / La-Tour-de-Salvagny/Chambettes), est en train de passer progressivement aux couleurs TCL. Une bonne nouvelle pour l'homogénéité de la signalétique et pour un meilleur repérage des bus par les clients encore hésitants !

Le Grand Tour

Après Paris, Nice, Cannes et Marseille, les bus à impériale découverte arrivent dans la cité des Gaules. En effet, depuis le 24 juin « le Grand-Tour » propose un circuit en boucle reliant la place Bellecour, St Jean, Fourvière, Loyasse, les bords de Saône, la place des Terreaux et les Cordeliers. Dix départs toutes les 45 minutes sont assurés entre 10H00 et 17H15 depuis la place Bellecour.

Ce circuit est exploité par la société Open-Tour, et l'opérateur est la société Naime (reprise par les Cars Michel) basée à St Genis-Laval. Le service est assuré grâce à 2 Volvo B7L à impériale immatriculés 649 et 653 ADX 69. Equipés d'une carrosserie espagnole, ces véhicules ont un aspect nettement différent des Volvo roulant à Paris et Cannes, ces derniers étant habillés par le britannique ELC.

MONTELIMAR > MONTELIBUS °

Réseau

Plusieurs modifications sont intervenues depuis septembre 2004 sur les deux lignes que compte le réseau. Par ailleurs, les lignes départementales de la Drôme et de l'Ardèche ont été intégrées au réseau lors de leur traversée de l'agglomération. Elle prennent alors le nom de lignes Ruban-Jaune, affrétées par Montélibus et accessibles avec la tarification urbaine.

Réseau MONTELIBUS	
Lignes	Destinations
1	Pracomtal > Charles-de-Gaulle
	A Pracomtal > La Rochelle / Les clés
	B Pracomtal > Sarda / ZA du Meyrol
	C Pracomtal > Hôpital
2	Les Champs / ZI-Sud > Montlouis



► Autres régions

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

Auvergne, Champagne-Ardenne, Corse, Basse-Normandie et Poitou-Charente.



Vienne, un tram ULF-A

© Pierre COLIN, mars 2004

L'actualité des réseaux étrangers

Par nos correspondants

▶ Allemagne

MANNHEIM > RNV

Regroupement

Prochainement les 4 sociétés de transports en commun de Heidelberg (HSB), Mannheim (MVV et OEG), ligne tram régionale vers Bad-Dürkheim (RHB), et Ludwigshafen (VBL) vont se regrouper en une unique entreprise RNV (Rhein-Neckar-Verkehrs). Les 3 villes principales seront éloignées de plus de 20 kilomètres. Cet ensemble représentera 750.000 habitants, 306 kilomètres de tramways parcourus par 212 rames, 180 autobus, et environ 1.700 employés. Certaines entreprises sont déjà plus grosses, mais c'est l'ampleur de la fusion dans le domaine tramways qui est intéressante.

SAARBRÜCKEN (SARREBRUCK) > SAARTAL LINIEN

Tram-Train

Dans **RU61** (p43), le libellé de l'information pouvait assurément engendrer une confusion. Par la phrase « l'exploitation est assurée par 28 rames dont 6 louées », il

fallait donc comprendre que le parc sarrois se compose de 28 rames, dont 6 ont été prêtées au réseau de Kassel qui doit les restituer à la livraison de ses propres rames.

▶ Autriche

WIEN (VIENNE) > WIENER LINIEN

Tramway

Afin de compléter nos informations parues dans **RU59** (p.44), il est utile de préciser que ce qui s'annonce comme la plus grande série de trams commandés dans le monde, est effectivement fabriquée par l'usine Siemens-SGP à Wien et le client unique sont les Wiener Linien, exploitant du réseau viennois. Ce tram a été nommé ULF, comme « Ultra Low Floor ». Le 1^{er} prototype est apparu en 1994. Au début de 2005, deux modèles existent pour 136 exemplaires livrés (sur une commande de 150 exemplaires). Le type ULF-A (n°1 à 50), mis à part les deux modules extrêmes, comprend trois modules passagers, alors que le type ULF-B (n°601 à 686) en comprend 5.

Wien n'ayant pas fait le choix du Combino, une deuxième commande de 150 exemplaires d'ULF, dont le type est encore inconnu, a été passée le 15 juin 2004. Il faudra sans

doute encore d'autres commandes pour remplacer totalement les différentes séries Düwag qui, en 2002, totalisaient encore plus de 850 caisses.

► Belgique

BRUXELLES > STIB

Tramways

Après des mois de tractations, il a enfin été décidé de prolonger la ligne **56** tout le long de l'avenue Marius-Renard. Le précieux feu vert a été donné par le ministre régional le 24 mai dernier et il était temps : en effet, le permis de construire expirait à l'automne ! Le chantier devait débuter en septembre.

Par ailleurs, la canicule n'arrête pas de provoquer d'inhabituels dysfonctionnements. Après la fonte des joints de rails strasbourgeois, voici la rupture de rail. En effet, le 20 juin dernier, non loin du terminus de la ligne 19 de Groot-Bijgaarden, un des rails s'est dilaté au point de casser net et permettre la superposition des deux morceaux, nous précise notre confrère TRAM-2000. Aucun accident n'est à déplorer, les trams ayant été limités à temps.

Autobus

Le 14 juin dernier, la STIB a rendu publique sa commande concernant l'acquisition de 140 nouveaux véhicules. Celle-ci se décompose en 115 standards New-A330-2p (n°8101 à 8215) et 25 articulés Citaro-GNV-4p (n°8858 à 8882) tous équipés d'une motorisation aux normes Euro-4. A raison de deux véhicules de chaque type livrés par semaine, celle-ci devraient s'étaler jusqu'en novembre 2006 pour les articulés et novembre 2007 pour les A330. Les véhicules seront équipés de rampes UFR, de girouettes à leds avec indice de ligne en couleur, d'un système de réfrigération d'air ainsi que d'une climatisation du poste de conduite, et enfin d'un pot d'échappement situé en toiture.

L'ensemble de ces véhicules arborera la nouvelle livrée gris métallisé concoctée pour les futurs trams, la généralisation de cette livrée semblant être envisagée par les gestionnaires.

FLANDRES > DE LIJN

Résultats

Succès de De Lijn : en 2004, la compagnie a transporté 413 millions de voyageurs, soit 14% de plus qu'en 2003 (362 millions de voyageurs). En 2006, le cap des 500 millions devrait être atteint.

NAMUR > TEC

A508

Depuis le 2 mai, un doublage de la ligne 51 assure un service de navette entre un parking et le centre-ville. Ce qui retient notre attention c'est que l'exploitant de cette navette, la société Latour-Autobus, a acquis un des deux A508 des Cars Lacroix de Beauchamp (95). Ce véhicule de 1995 porte le numéro de châssis YE250800N40M23570 et

a été ré-immatriculé DPK-747. Il devrait bientôt être remplacé par un new-A308 neuf.

La société Lacroix ayant mis en service ses 2 A508 respectivement les 14/12/94 et 31/05/95, c'est apparemment du deuxième dont il s'agit, soit l'ex-n°442 immatriculé 484 BMH 95. Une photo de l'un d'eux orne d'ailleurs la page 83 de notre « Hors-série Ile-de-France ».



De Lijn, tramway de la côte ici à La Panne
© Michaël DIETRICH, 22 avril 2005

► Côte d'Ivoire

ABIDJAN > SOTRA

Réseau

Il est assez rare que cette petite rubrique soit consacrée à un pays non-européen. Pour autant, il nous a paru intéressant de vous présenter le grand réseau d'Abidjan, capitale de la Côte d'Ivoire qui a fait malheureusement parler d'elle récemment. En effet, Abidjan est l'un des plus gros réseaux de transports publics du continent africain et cela méritait d'être évoqué.

Le réseau qui dessert Abidjan, métropole gigantesque d'Afrique francophone abritant 6 millions d'habitants, est la SOTRA (Société des Transports d'Abidjan), créée le 16 décembre 1960, avec un actionariat de 60,13% pour l'état ivoirien, 0,07% pour la ville d'Abidjan et 39,80% pour Renault. À l'origine la SOTRA avait été créée pour aider les pays d'Afrique à établir des transports publics efficaces, mais aussi plus prosaïquement à vendre des autobus de Saviem/Renault. La SOTRA traverse les années difficiles que le pays traverse, mais est toujours présente.

La SOTRA assure les services de bus (80 lignes) et de bateaux bus sur la Lagune (3 lignes). 6 dépôts bus et un « dépôt » pour bateaux bus, plus un atelier central permettent d'assurer l'exploitation de ce gigantesque réseau. En 2002, 4 445 personnes sont employées par la SOTRA dont 1 473 conducteurs receveurs. 60 autobus articulés, 555 autobus standards, 12 autocars tous de marque RENAULT neufs ou seconde main transportent 1 million de voyageurs par jour en parcourant 108 200 kilomètres (V / K = 9,24 à comparer aux meilleures performances hexagonales de l'ordre de 5, mais seulement 60 voyages par an par habitant, c'est à dire 6 fois moins

que les meilleures performances européennes). Il faut dire que la SOTRA n'assure qu'une petite partie des transports urbains, puisque les « taxis-brousses » restent le moyen majoritairement utilisé par les habitants. À noter un projet de 3 lignes de tramways récurrent depuis plusieurs années... !

La visite du site Internet <http://www.sotra-ci.com/index.htm> permet entre autres de visualiser quelques photos des véhicules en circulation tels des Saviem SG2, SC2, Renault SC10 R, PR 180-2, etc. Dernier détail : l'ensemble des R312 réformés de la SEMTA (réseau d'Amiens AMETIS) sont maintenant à Abidjan.

► Luxembourg

LÉTZEBOURG (LUXEMBOURG) > AVL

Parc

Les AVL ont passé une commande pour l'acquisition de 10 Irisbus Citelis, le premier véhicule devant être livré en janvier 2006.

► Suisse

GENÈVE > TPG

Tramway

Un nouveau prolongement de ligne est à l'étude : le terminus du 12 ne serait plus la douane de Moillesulaz mais le village de Puplinge. Dans les relations transfrontalières, on étudie en effet la desserte des communes d'Ambilly mais malheureusement personne ne pense à relier Ville-la-Grand ! Quant à la liaison Genève/Annemasse, elle ne se ferait qu'en RER et non par tramway.

Les TPG veulent banaliser le site-propre du tramway afin que les services de substitution ainsi que les autobus des TAC puissent l'emprunter. Ce sera l'occasion de regrouper les arrêts Jacquier et Tronchet en un nouveau dénommé Graveson.

LAUSANNE > TL

Métro

Le 22 février dernier, les travaux du futur VAL ont provoqué un affaissement de terrain. Le rayon des vins d'un magasin est descendu dans une cave sans fond et un restaurant rapide s'est retrouvé sans fondation. Toute la zone piétonne de Saint-Laurent a donc été interdite, excepté toutefois aux riverains.

Début 2006, les trains LG et LO disparaîtront pour faire place au futur VAL. Les amateurs regretteront ces braves compositions à crémaillère Lausanne-Gare et Lausanne-Ouchy surnommées Ficelles, du temps du funiculaire.

Autobus

Pour remplacer cette liaison ferrée durant les travaux, les TL loueront, dès l'automne 2006, 7 articulés Solaris. On rappellera que les TL avaient loué 5 O405G lors des travaux

du M1, autobus que l'exploitant genevois TPG a ensuite acheté.

Trolleybus

Le trolleybus bi-mode Neoplan-Schaltbau n°818 a été victime d'un incendie le 21 avril dernier durant son parcours. Le n°825 a brûlé de manière comparable le 19 mai, mais au dépôt. Heureusement l'incendie a été vite maîtrisé, ne s'étendant pas aux autres véhicules ni au bâtiment. Les responsables ont alors immédiatement arrêté les 28 trolleybus de cette série. En manque de véhicules, les TL ont dû faire appel à d'autres réseaux helvétiques pour le prêt de matériels. De ce fait, 8 autobus de Genève ainsi que 4 autobus lucernois et 2 trolleybus des VMCV sont en fonction à Lausanne.

► U.S.A.

SAN-FRANCISCO > MUNI

Tramway

Une ancienne motrice PCC bruxelloise, la n°7037, hormis sa remise aux standards américains, a été repeinte dans les ateliers de la MUNI aux couleurs du réseau zurichois, à savoir blanc et bleu. Ses flancs ont d'autre part été ornés du blason de cette ville et la motrice a été re-numérotée 737.

Cette surprenante « transformation » est motivée par le rôle d'ambassadrice pour la ville de Zürich qui a été dévolue à la PCC et ce, pendant au moins un an en desservant la ligne F du réseau californien. De ce fait, elle a été dûment baptisée par le maire de la cité helvétique le 4 juin dernier, ce dernier reconnaissant tout de même qu'il ne s'agissait pas d'un véritable tramway zurichois. Notre confrère TRAM-2000, grâce à qui nous avons eu cette information, conclut d'ailleurs avec humour : « la Belgique n'a décidément pas le monopole du surréalisme ! ».



► Informations

Pour les nouvelles étrangères, nous vous recommandons la lecture de :

Belgique : TRAM-2000 Rue Abbé J. Heymans, 15. B-1200 BRUXELLES. <http://www.tram2000.be>

Suisse : TRAM (Endstation Ostring). Rue de la Servette, 30A. CH-1202 GENEVE

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

Rubrique coordonnée par Raymond STREIT



▶ A la une ...



Le SETRA S6

Cette nouvelle maquette, à la finition irréprochable, ravira les amateurs...

Vous avez eu connaissance de la sortie d'autres modèles que ceux signalés dans cette rubrique ? N'hésitez pas à nous en faire part !

▶ Erratum

Dans le numéro précédent, j'avais signalé la sortie, par Majorette, de l'Evadys Irisbus. En fait cette miniature a été produite par NOREV. Toutes nos excuses...

▶ Nouveautés au 1/43^e

Chez Schuco

Un Mercedes 06600 avec remorque aux couleurs du Hohner Symphony célèbre fabricant d'accordéons.



Le Mercedes 06600 et sa remorque
© Yves LE CHANU

Un joli Setra S6 avec des passagers et le conducteur ainsi que des bagages sur la galerie.

Ces deux miniatures sont magnifiquement reproduites. D'autres modèles sont prévus pour les prochains mois. Armez-vous de patience..

Chez MAP

Un bel autocar Isobloc W 947 DP. Ce modèle est réalisé en résine et white métal, en kit ou monté, au choix.

MAP - BP 43 - 24600 RIBERAC.

▶ Annonces

Recherche Maquettes

Recherche maquette au 1/43^e des Renault R312 et Mercedes Citaro pour tranformation.

Raymond STREIT - 44 rue Henri BILLOTE - 57070 ST JULIEN LES METZ - Tél 03 87 75 66 63.

Chausson APH-2 grenoblois

Le fabricant **SAI** a demandé à nos amis de l'association grenobloise Standard-216 de lui envoyer des plans et des photos de détails afin de réaliser au 1/87^e une maquette du Chausson APH-2-522 de l'ex-SGTE que nos amis ont admirablement restauré.

Cette maquette en zamac devrait sortir pour la rentrée. Son prix tout monté sera de 100 €. Mais on pourra se la procurer également en kit pour environ 60€.

Pour tout renseignement, contactez Standard-216, 3 rue Pasteur - 38130 Echirolles - contact@standard216.com

Rubrique coordonnée par Patrick KIRSTETTER

► A noter...

Aussi minimales 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.

► Etats de parc complets

BEAUVAIS > CAB (source Jean-Pierre DUPONCHELLE)

Matériels	N° de parc	Immatriculations	N° de châssis	Mse. Sce
Réseau TUB de BEAUVAIS				
Standards				
S105R-044	2580	6027 TF 60	VF6S105RA00001648	11/07/85
	2581	878 BBE 91	VF6S105RA00002134	28/10/86
GX107	9584	4203 VG 60	VJ1PS08A1PX102160	07/03/89
	9920	1066 VJ 60	VJ1PS08A1PX102292	02/06/89
	9349	5604 VY 60	VJ1PS08A1PX103265	02/05/91
	9487	1666 WT 60	VJ1PS08A1PX104220	16/12/92
	9536	3763 WZ 60	VJ1PS08A1PX104490	09/08/94
	9513	7481 XA 60	VJ1PS08A1PX104535	25/10/94
	8962	4699 XK 60	VJ1PS08A1PX104912	08/02/96
R312-3p	2036	46 WH 60	VF6PS09B100001102	29/03/91
	2038	8250 WJ 60	VF6PS09B100002000	14/09/92
	2054	3604 WS 60	VF6PS09B100002632	03/11/93
	2074	4255 XB 60	VF6PS09B100003111	28/11/94
	2091	9740 XH 60	VF6PS09B100003939	17/11/95
	9016	6462 VQ 60	VF6PS09B100000707	03/05/90
	9017	1698 VZ 60	VF6PS09B100001238	06/06/91
Agora-3p	1546	5446 XT 60	VF6PS09B400010514	17/04/97
	1547	5445 XT 60	VF6PS09B400010515	17/04/97
	1570	9422 YB 60	VF6PS09B400011387	11/05/98
	1571	9424 YB 60	VF6PS09B400011388	11/05/98
GX217-GNV-3p	8103	1273 ZB 60	YV3R5E3131A001912	14/02/01
	8560	5939 YJ 60	YV3R5C310XA001606	26/03/99
	8561	5937 YJ 60	YV3R5C310XA001607	26/03/99
	9163	5216 YS 60	YV3R5E3131YA001757	14/03/00
	9164	5217 YS 60	YV3R5E311YA001756	14/03/00
New-A330-GNV-3p	8317	921 AAF 60	YE232002B81M61662	22/07/03
	8318	926 AAF 60	YE232002B81M61661	22/07/03
	8416	586 ALN 60	YE232002B81M61976	23/11/04
	8417	589 ALN 60	YE232002B81M61975	23/11/04
Sous-total TUB	29 véhicules			
Réseau de MERU-SUR-OISE				
Standards				
S105R-044	2655	6985 WB 60	VF6S105R000001719	22/10/91
	2656	6987 WB 60	VF6S105R000001718	22/10/91
Réseau de CLERMONT				
Standards				
PR100-2	9223	1460 ZS 60 (6955 NZ 13)	VF6PS08A1PX102394	04/11/02 27/04/89
PR112	9306	1049 ZW 60	VF6PS08A1PX104591	17/03/03
		8900 ZQ 78 (ex-Connex-Ecquevilly)		12/01/95
GX107	9123	3255 ZJ 60	VJ1PS08A1PX102393	10/12/00
		(11) (3533 NW 69)	(ex-Villefranche s/S)	03/08/89
Total urbain CAB	34 autobus			

CALAIS > STCE (réseau **OPALE-BUS**) Parc en mai 2005 (source Michaël DIETRICH)

Matériels	N°	Immats.	N° de châssis	Mse. Sce	Boîte	Observations
32 standards						
PR100-2	46	4020 QM 62	PX100657	10/06/86	ZF	Vivabus
	47	4016 QM 62	PX100656	10/06/86	ZF	Vivabus
	50	2633 QC 62	PX100525	06/01/86	ZF	Vivabus
	51	2635 QC 62	PX100526	06/01/86	ZF	Vivabus
	54	5237 MV 62	PX101557	13/10/87	ZF	Vivabus
	55	5239 MV 62	PX101558	13/10/87	ZF	Vivabus
	56	7951 NS 62	PX102061	16/01/90	ZF	Vivabus
	57	7955 NS 62	PX102232	16/01/90	ZF	Vivabus
	59	4281 PM 62	PX103513	04/12/91	Voith	
	60	4275 PM 62	PX103514	04/12/91	Voith	
	61	593 QG 62	PX104276	15/12/93	Voith	
PR112	62	3294 QP 62	PX104561	21/10/94	Voith	
	63	3290 QP 62	PX104562	21/10/94	Voith	
	64	4577 RC 62	PX104899	03/01/96	Voith	
R312	37	8155 VA 62	481	24/10/89	ZF	
	38	8159 VA 62	482	24/10/89	ZF	
GX317	65	8732 RR 62	000587	27/06/97	Voith	
	66	8735 RR 62	000588	27/06/97	Voith	
	67	8737 RR 62	000589	27/06/97	Voith	
	68	70 SD 62	11697	28/07/98	Voith	
	69	80 SD 62	11714	28/07/98	Voith	
	70	85 SD 62	11563	28/07/98	Voith	
	71	88 SD 62	11564	28/07/98	Voith	
	72	2898 ST 62	12711	03/11/99	Voith	
	73	3001 ST 62	12712	03/11/99	Voith	
	74	7595 TE 62	13015	24/10/00	Voith	
Omicity	34	6239 VM 62	1839008	14/03/01	ZF	
	35	6247 VM 62	1838149	16/03/99	ZF	
	36	6245 VM 62	1834029	16/03/99	ZF	
New-A330	39	6968 VC 62	2BM75M61163	25/07/02	Voith	
	40	8189 VC 62	2BM75M61164	25/07/02	Voith	
8 articulés						
PR180-2	42	3362 TH 62	PY100343	03/09/86	Doromat	
	43	8963 TR 62	PY100344	03/09/86	Doromat	
	45	4059 WD 62	PY100750	08/06/89	ZF	ex-St Lô
	52	4625 MD 62	PY100204	17/12/85	ZF	
	53	4622 MD 62	PY100205	17/12/85	ZF	
AG700	44	6376 VZ 62	N56M24049	27/08/96	ZF	ex-St Lô
Omicity	41	8150 VA 62	1832684	18/11/98	ZF	
	48	7688 WG 62	230260	06/10/04	ZF	
Total :	40 véhicules					



Calais, le PR180-2 n° 53

© David LE PAUTREMAT



Amiens, un articulé Heuliez GX417

© Sylvain MAITREHENRY

► Etats de parc sommaires

AMIENS > SEMTA (réseau **AMETIS**) Parc en juin 2005 (source Jean-Pierre DUPONCHELLE)

Matériels	Nb	Numéros de parc	
15 midibus			
Citröen-Omninova-GPL	7	351 à 357	(358 devenu le 356 après incendie du 356)
GX77H	2	407, 408	
A508	2	409, 410	
Oreos-22E	4	580 à 583	
67 standards			
Renault R312-3p	13	26 à 38	
Heuliez GX317-3p	24	39 à 62	
Scania Omnicity	30	101 à 130	
24 articulés			
Renault PR118-3p	3	231 à 233	
Heuliez GX187-3p	6	215, 222, 223, 228 à 230	
Heuliez GX417-3p	15	234 à 248	
Total exploitation	106 véhicules		
Divers			
SC10U-PF-244D	1	Bus-info (ex-Calais n°137)	
SC10R-444D	2	Ciné-bus(ex-Toulouse n°8513), et Bus-cyclette (ex-Toulouse n°8519)	
Renault R312-3p	1	Bus-école (ex-01)	
Total SEMTA	110 véhicules		

BOURGES > CTB Parc en avril 2005 (source Michel PENNANEACH)

Matériels	Nb	N° de parc	
6 minibus			
Microbus	2	163, 164	
B120	1	158	
Procity	3	160, (GNV) 161, 162	
66 standards			
PR100-2	12	96, 101 à 103, 105 à 112	
PR112	2	136, 143	
R312	22	114 à 135	
Agora	1	138	
GX317	7	137, 139 à 142, 144, 145	
GX317-GNV	21	301 à 310, 312 à 320, 321, 322	
GX217-GNV	1	311	
4 articulés			
PR180-2	4	204 à 207	
Total :	76 véhicules		

GRENOBLE > SEMITAG (Réseau **TAG**) Parc au 01/01/05 (source Jean-Marie GUETAT)

Matériels	Nb	N° de parc	Observations
11 minibus			
Renault-Master	8	1019 à 1024 (ex-V19 à V24), 1026, 1027	(service PMR)
Peugeot-Boxer	3	1017, 1018, 1025 (ex-V17, V18, V25)	(service PMR)
19 midibus			
MG36	5	105, 107 à 109, 111	
MG36	3	5100, 5112, 5113	Confiés aux VFD
MG36	3	101, 104, 106	Hors Parc (Navette interne CEA)
Breda 230CU	5	121 à 122, 124 à 126	
Cito	6	1501 à 1506 (ex-4001 à 4006)	
234 standards			
SC10-PF	1	286	Hors Parc (Bus-info)
PR100-2	5	459, 460, 461, 463, 483	
	13	5467 à 5469, 5471, 5472, 5478, 5479, 5482, 5487, 5489, 5498 à 5500	Confiés aux VFD
	1	485	Hors Parc (Bus-école)
GX107	2	204, 205	
	1	209	Confié aux VFD
R312-3p	9	901 à 909	
	6	911 à 916	Confiés à Crollard
GX317-2p	20	600 à 610, 620 à 628	
	13	5611 à 5619, 5629 à 5632	Confiés aux VFD
GX317-3p	31	927 à 957	
	6	5921 à 5926	Confiés aux VFD

Agora-3p	50	406 à 455	
	6	5400 à 5405	Confiés aux VFD
Agora-GNV	72	3001 à 3072	
	1	3000	HP. (Bus-Expo propriété SMTC)
78 articulés			
PR180-2	6	835 à 840	
GX187	42	326 à 333, 335 à 368	
Agora-L	22	850 à 871	
Citaro-G	8	4501 à 4508	
Total autobus au parc	342 véhicules (dont 42 véhicules confiés aux VFD et 6 à Crollard)		
Total général	348 véhicules		
Tramways			
GEC-Alsthom	53	2001 à 2053	
Total :	53 tramways		

► Etats de parc partiels

AMIENS > SEMTA (réseau AMETIS) (source Jean-Pierre DUPONCHELLE)

Standards							
OMNICITY-3p				N° de série commençant par YS2N4X2000184			
101	4990 WK 80	5260	21/08/03	116	3172 WL 80	6042	24/10/03
102	2089 WL 80	5893	16/10/03	117	3177 WL 80	6043	24/10/03
103	2091 WL 80	5892	16/10/03	118	3179 WL 80	5951	24/10/03
104	2092 WL 80	5956	16/10/03	119	3181 WL 80	5952	24/10/03
105	2093 WL 80	5950	16/10/03	120	3182 WL 80	5959	24/10/03
106	2094 WL 80	5953	16/10/03	121	9697 WP 80	7527	23/07/04
107	2095 WL 80	5949	16/10/03	122	9694 WP 80	7527	23/07/04
108	2096 WL 80	5960	16/10/03	123	9696 WP 80	7527	23/07/04
109	2097 WL 80	5957	16/10/03	124	9691 WP 80	7527	23/07/04
110	2098 WL 80	5958	16/10/03	125	9699 WP 80	7527	23/07/04
111	3115 WL 80	6035	24/10/03	126	4365 WQ 80	8278	02/09/04
112	3118 WL 80	6036	24/10/03	127	4368 WQ 80	8342	02/09/04
113	3161 WL 80	6037	24/10/03	128	4366 WQ 80	8383	02/09/04
114	3166 WL 80	6038	24/10/03	129	4367 WQ 80	8384	02/09/04
115	3168 WL 80	6041	24/10/03	130	4363 WQ 80	8447	02/09/04

Annule et remplace les caractéristiques publiées dans **RU60**, p.38.

AMIENS > CAP (RIVERY) (réseau AMETIS) (source Jean-Pierre DUPONCHELLE)

Standards							
Van-Hool New-A330-3p				N° de série commençant par YE232002B75M			
939	7075 WP 80	60566	05/07/04 17/12/02	<i>(aurait roulé à Londres quelque temps)</i>			
IVECO Cityclass-2p				N° de série commençant par ZCF482L0006			
941	7793 WS 80	000571	23/02/05 28/04/99	<i>(proviendrait des 2-Alpes)</i>			

BOURGES > CTB (source Michel PENNANEACH)

Minibus							
Microbus GRUAU				N° de série commençant par VJ4MBTEBU4LK			
164	1665 TH 18	00110	2005				
Standards							
GX317-GNV-3p				N° de série commençant par VJ1PS09B5003			
321	8295 TJ 18	00214	2005				
GX317-GNV-3p				N° de série commençant par VJ1PS09D5000			
322	8296 TJ 18	00003	2005	<i>(ex-démonstration 9527 TX 79)</i>			

GRENOBLE > SEMITAG (réseau TAG) (source Jean-Marie GUETAT)

Midibus							
GX117				N° de série commençant par VJ1GX586H4C			
1510	127 CKA 38	000626	02/05/05	1515	132 CKA 38	000633	02/05/05
1511	130 CKA 38	000627	02/05/05	1516	652 CKB 38	000634	06/05/05
1512	121 CKA 38	000628	02/05/05	1517	656 CKB 38	000635	06/05/05
1513	135 CKA 38	000629	02/05/05	1518	309 CKF 38	000636	18/05/05
1514	139 CKA 38	000632	02/05/05				

GRENOBLE > VFD (réseau **TRANSISERE**) (source Jean-Marie GUETAT)

Standards							
S315NF				N° de série commençant par VF935300000			
531 (496)	551 BZX 38 (866 CDP 95)	300063 (ex-Lacroix)	16/07/03 12/08/98	536 (514)	958 CBK 38 (115 CFG 95)	300074 (ex-Lacroix)	23/12/03 09/12/98
532 (498)	642 CAA 38 (878 CDP 95)	300065 (ex-Lacroix)	24/07/03 12/08/98	537 (497)	297 CCB 38 (880 CDP 95)	300064 (ex-Lacroix)	23/12/03 12/08/98
533 (500)	904 CAK 38 (881 CDP 95)	300067 (ex-Lacroix)	26/08/03 12/08/98	538 (503)	960 CBK 38 (868 CDP 95)	300070 (ex-Lacroix)	06/11/03 12/08/98
534 (502)	901 CAK 38 (888 CDP 95)	300069 (ex-Lacroix)	26/08/03 12/08/98	539 (505)	963 CBK 38 (876 CDP 95)	300072 (ex-Lacroix)	06/11/03 12/08/98
535 (513)	964 CBK 38 (446 CDT 95)	300073 (ex-Lacroix)	06/11/03 25/08/98	540 (499)	959 CBK 38 (884 CDP 95)	300066 (ex-Lacroix)	06/11/03 12/08/98

LE HAVRE > CTPO (réseau **BUS-OCEANE**) (source Jean-Pierre DUPONCHELLE)

Standards							
GX317-3p				N° de série commençant par VJ1PS09D1000			
43	1087 TZ 76	00074	19/03/02	55	7589 VZ 76	00287	17/06/03
44	1086 TZ 76	00075	19/03/02	56	2066 WX 76	00467	11/06/04
45	1084 TZ 76	00076	19/03/02	57	2065 WX 76	00468	11/06/04
46	1083 TZ 76	00077	19/03/02	58	2064 WX 76	00469	11/06/04
47	1078 TZ 76	00078	19/03/02	59	2061 WX 76	00470	11/06/04
48	1090 TZ 76	00079	19/03/02	60	2060 WX 76	00471	11/06/04
49	7575 VZ 76	00187	17/06/03	61	2057 WX 76	00472	11/06/04
50	7585 VZ 76	00188	17/06/03	62	2056 WX 76	00473	11/06/04
51	7570 VZ 76	00190	17/06/03	63	2054 WX 76	00475	11/06/04
52	7576 VZ 76	00191	17/06/03	64	2052 WX 76	00476	11/06/04
53	7582 VZ 76	00285	17/06/03	65	2049 WX 76	00477	11/06/04
54	7591 VZ 76	00286	17/06/03	66	2045 WX 76	00478	11/06/04
Articulés							
Agora-L-3p				N° de série commençant par VNEPU07A1002			
701	5063 TL 76	00250	17/04/01	704	5061 TL 76	00268	17/04/01
702	5064 TL 76	00264	17/04/01	705	5060 TL 76	00269	17/04/01
703	5062 TL 76	00266	17/04/01				
Agora-L-3p				N° de série commençant par VNEPU09D1000			
706	8088 VF 76	00018	21/08/02	709	2184 XD 76	00367	26/10/04
707	4335 WE 76	00242	18/09/03	710	2186 XD 76	00368	26/10/04
708	4334 WE 76	00244	18/09/03				

LYON > SLTC (réseau **TCL**) (source Jean-Pierre DUPONCHELLE)

Standards							
Agora-line -3p				N° de série commençant par VNEPS09D2000			
1415	1710 YR 69	00202	03/02/03	1420	1734 YR 69	00208	03/02/03
1416	1712 YR 69	00203	03/02/03	1421	1738 YR 69	00210	03/02/03
1417	1716 YR 69	00204	03/02/03	1422	1744 YR 69	00211	03/02/03
1418	1723 YR 69	00206	03/02/03	1423	1745 YR 69	00212	03/02/03
1419	1727 YR 69	00207	03/02/03	1424	1747 YR 69	00213	03/02/03

Annule et remplace les caractéristiques publiées dans **RU60**, p.40.

NANTES > BROUNAIS (réseau **TAN**) (source Dominique GUIBERT)

Midibus							
Citro				N° de série commençant par VF962804			
7031	913 BFH 44	330300230	30/12/03	7032	758 BHY 44	340300289	24/06/04

PARIS > RATP (source Daniel CROSNIER)

Standards											
Renault Agora-S-2p			BV : ZF 4139.006.595			N° de série commençant par VF6PS09B4000					
2423	11246	16/03/98	2454	11298	06/04/98	2485	11364	13/05/98	2516	11469	25/06/98
2424	11247	17/03/98	2455	11299	06/04/98	2486	11365	01/06/98	2517	11470	02/07/98
2425	11248	24/03/98	2456	11301	06/04/98	2487	11431	01/06/98	2518	11471	26/06/98
2426	11249	26/03/98	2457	11302	06/04/98	2488	11432	01/06/98	2519	11472	02/07/98
2427	11250	25/03/98	2458	11303	06/04/98	2489	11433	01/06/98	2520	11485	30/06/98
2428	11251	25/03/98	2459	11304	06/04/98	2490	11434	01/06/98	2521	11486	24/06/98
2429	11252	25/03/98	2460	11305	06/04/98	2491	11435	01/06/98	2522	11487	07/07/98
2430	11253	27/03/98	2461	11306	06/04/98	2492	11436	01/06/98	2523	11488	30/06/98
2431	11254	31/03/98	2462	11307	06/04/98	2493	11437	01/06/98	2524	11489	29/06/98

2432	11255	25/03/98	2463	11308	16/04/98	2494	11438	01/06/98	2525	11490	02/07/98
2433	11256	30/03/98	2464	11309	07/04/98	2495	11439	01/06/98	2526	11491	24/06/98
2434	11257	23/03/98	2465	11310	08/04/98	2496	11440	01/06/98	2527	11492	01/07/98
2435	11258	31/03/98	2466	11327	08/04/98	2497	11441	01/06/98	2528	11493	24/06/98
2436	11272	31/03/98	2467	11328	07/04/98	2498	11442	01/06/98	2529	11494	01/07/98
2437	11273	01/04/98	2468	11329	19/05/98	2499	11443	01/06/98	2530	11495	25/06/98
2438	11274	30/03/98	2469	11330	22/05/98	2500	11453	01/06/98	2531	11496	29/06/98
2439	11275	31/03/98	2470	11331	13/05/98	2501	11454	01/06/98	2532	11497	29/06/98
2440	11276	06/04/98	2471	11332	22/05/98	2502	11455	01/06/98	2533	11498	01/10/98
2441	11277	06/04/98	2472	11333	19/05/98	2503	11456	01/06/98	2534	11499	01/10/98
2442	11278	06/04/98	2473	11334	19/05/98	2504	11457	01/06/98	2535	11509	01/10/98
2443	11279	06/04/98	2474	11335	13/05/98	2505	11458	01/06/98	2536	11510	01/10/98
2444	11280	06/04/98	2475	11336	14/05/98	2506	11459	01/06/98	2537	11511	01/10/98
2445	11281	06/04/98	2476	11337	14/05/98	2507	11460	01/06/98	2538	11512	01/10/98
2446	11282	06/04/98	2477	11338	19/05/98	2508	11461	01/06/98	2539	11513	01/10/98
2447	11283	06/04/98	2478	11339	18/05/98	2509	11462	01/06/98	2540	11514	01/10/98
2448	11284	06/04/98	2479	11340	14/05/98	2510	11463	01/06/98	2541	11515	01/10/98
2449	11294	06/04/98	2480	11341	18/05/98	2511	11464	11/06/98	2542	11516	01/10/98
2450	11295	06/04/98	2481	11360	22/05/98	2512	11465	11/06/98	2543	11517	01/10/98
2451	11296	06/04/98	2482	11361	20/05/98	2513	11466	24/06/98			
2452	11300	06/04/98	2483	11362	18/05/98	2514	11467	06/07/98			
2453	11297	06/04/98	2484	11363	19/05/98	2515	11468	08/07/98			

SELESTAT > SCHMITT (réseau **TIS**) (source Gilles LENHARD)

Midibus							
GX117				N° de série commençant par VJ1GX586H4C			
sans	943 AMN 67	000596	18/01/05	sans	937 AMN 67	000598	18/01/05
sans	938 AMN 67	000597	18/01/05	sans	935 AMN 67	000599	18/01/05

TOULON > RMTT (réseau **MISTRAL**) (source Michaël DIETRICH)

Midibus							
GX117				N° de série commençant par VJ1GX586H4C			
360	226 AXH 83	000560	03/11/04	368	352 AYT 83	000612	02/03/05
361	230 AXH 83	000561	04/11/04	369	356 AYT 83	000613	02/03/05
362	233 AXH 83	000562	04/11/04	370	358 AYT 83	000614	08/03/05
363	234 AXH 83	000563	04/11/04	371	364 AYT 83	000615	09/03/05
364	235 AXH 83	000564	04/11/04	372	368 AYT 83	000616	10/03/05
365	237 AXH 83	000565	05/11/04	373	371 AYT 83	000619	10/03/05
366	239 AXH 83	000566	10/11/04	374	376 AYT 83	000620	17/03/05
367	224 AXH 83	000567	05/11/04				

Articulés	
Agora-L	<i>Les caractéristiques vous attendent en rubrique « Lignes Mythiques »</i>



Un Citaro de l'affrété Brounais sur le réseau TAN de Nantes

© Yann MENORET, mai 2004



Un des GX117 du réseau TIS de Sélestat

© Alain MASSON



Un des GX327 de la navette inter-aéroports de l'aéroport de Nice (exploitation ANT)

© Franck RAINART, 25/06/2005

Le GX327 d'Heuliez Bus

Par Benjamin WEYER

Présenté en juin 2004, lors du grand salon des Transports Publics qui s'était tenu Porte de Versailles à Paris, le GX327 avait créé la surprise tant le secret du lancement de ce « nouveau » standard avait été bien gardé. Les premières livraisons des véhicules de série nous donnent l'occasion de nous pencher plus en détails sur ce séduisant véhicule...

L'esthétique extérieure

Commençons par l'aspect extérieur. La face avant allie un pare brise monobloc englobant la girouette, aux formes arrondies, et une structure du bouclier et des pare-chocs très sculptée en lignes et nervures courbes. Les phares prennent place dans des blocs métallisés en forme d'amande, surplombés par les clignotants, séparés. Le tout donne un aspect souriant mais surtout bien posé au véhicule.

De nouveaux rétroviseurs électriques sont proposés en option, avec un design spécifique. Sur les flancs, la grande nouveauté consiste en des baies basses triangulaires, prenant la place des cadres publicitaires habituels. Il s'agit cependant d'un équipement optionnel, qui peut être couplé avec des trappes de pavillon transparentes.

Aucune visserie n'est apparente, les baies ouvrantes sont affleurantes et les entourages de portes intégrés, créant ainsi une ligne douce, continue et fluide tout en facilitant l'entretien.

Une bande aluminium prend place au-dessus des baies, et intègre la girouette latérale. Quelques petits détails ajoutent une touche de confort comme les gouttières au

dessus des portes protégeant le client de l'eau de pluie tombant du toit du véhicule.

Sur la face arrière, plus travaillée que sur le GX317 malgré la « figure imposée » que constitue la position verticale du moteur, les lignes courbes et arrondies sont également de rigueur, avec des flancs prononcés et là encore de nouveaux blocs optiques arrondis.

L'aménagement intérieur



L'intérieur des GX327 « aéroportuaires » de l'ANT à Nice
© Franck RAINART, 22/07/2005

L'intérieur a bénéficié des mêmes soins que l'extérieur : aucune visserie apparente, voûte de pavillon cintrée et lignes d'éclairage aux formes arrondies, barres de maintien

galbées s'ouvrant vers le haut de part et d'autre du couloir,... Des trappes au pavillon en verre athermique sont aussi proposées en option.

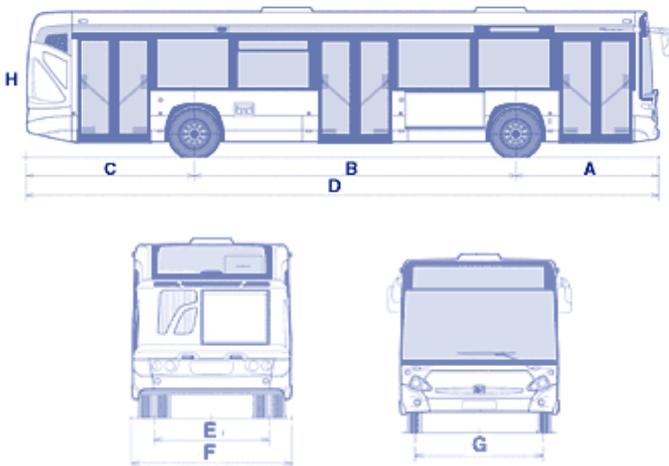
Bien sûr, le poste de conduite, élargi pour l'occasion, n'a pas été oublié : nouveau tableau de bord configurable avec SAE intégré (très apprécié des conducteurs), espace commercial intégré au portillon, compartiment porte bagages au dessus du chauffeur...



Poste de conduite du GX327
© Franck RAINART, 22/07/2005

Côté technique

C'est sans doute à ce niveau que la « révolution » reste inachevée... en attendant de futures évolutions d'ores et déjà prévues !



Principales côtes du GX327			
A	2715	F	2550
B	6120	G	2050
C	3205	H (Diesel)	2880
D	12040	H (GNV)	3232
E	1869		Unité : mm

En effet, pour l'heure, le GX327 reprend le châssis CSS de son prédécesseur, le GX317, châssis commun avec l'Agora (et désormais le Citelis). Pour autant, le GX327 gagne 5 cm en largeur, et 5 cm en longueur, profitant des nouvelles normes en la matière, et offre une nouvelle disposition de certains équipements mécaniques et électriques, en vue de simplifier la maintenance.

Le moteur reste le désormais classique Iveco Cursor 8 qui équipe Agora et GX317 depuis 2001.

Caractéristiques techniques du GX327

Identification	VJ1PS09D10000...
Moteur	Iveco Cursor 8 F2B Euro 3
Puissance maxi	180 kW (245 ch. DIN)
Couple maxi	1100 Nm
Cylindrée	7,8 dm ³
Freins	A disques AV-AR, avec ABS
Poids à vide	Selon aménagements
PTAC	19 tonnes
Suspensions	Pneumatiques à niveau constant
Rayon de braquage	10,855 m

Les villes équipées

Après la production de quatre véhicules de démonstration, les tout premiers GX327 de série, livrés fin mai 2005, ont été mis en service successivement à Montbéliard et Brest début juin.

Le premier véhicule de série livré à Montbéliard porte le numéro de châssis VJ1PS09D100000580.

Commandes fermes du GX327 au 1^{er} juin 2005

Par ordre de commande

Villes	Réseaux / Exploitants	Nb
Montbéliard	CTPM	5
Brest	Bibus	13
Saint-Quentin	TUSQ	4
Belfort	CTRB	2
Evreux	Transurbain	2
Nice	ANT	4
Aix-en-Provence	Aix en Bus	17
La Rochelle	RTCR	2
Toulouse	Tisseo / Connex	3 GNV
Saint-Brieuc	TUB / Cabri	3
Cannes	Bus Azur CGFTE	3
Abbeville	BAAG	1
Brunoy	STRAV	1
Crémieu	Berthelet	3
Rennes	TIV	1
Sens	AS / Rapides de Bourgogne	1
Villefranche sur S.	STAV	1
Sucy-en-Brie	SETRA - SITUS	3

Véhicules de démonstration au 1^{er} juin 2005



- 3 véhicules de démonstration diesel (dont celui présenté à Paris en juin 2004), dont un à 2 portes et deux à 3 portes
- 1 véhicule de démonstration GNV

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

Jean-Michel BOUTILLEZ
214, résidence Pasteur
78120 RAMBOUILLET
☎ 01 34 83 85 18
fptu@free.fr

Trésorier

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

Secrétaire

Olivier DELESTRADE
204, montée des roches
42800 GENILAC
odelestrade@aol.com

Autres membres

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

Christophe DECAUX
29, rue des Terres au Curé - 75013 PARIS
fptu@free.fr

Fonds Documentaire

Poste vacant

Infos FPTU

Photos

Nous rappelons à nos correspondants qui ont la gentillesse de nous faire parvenir des photos afin d'illustrer notre revue, de ne pas oublier de **dater** leurs clichés et de ne pas omettre les **lieux** des prises de vue.

La nécessaire recherche de ces informations fait perdre malheureusement un temps précieux à l'équipe de rédaction.

Le Poulbot tire sa révérence !

La rédaction de *Réseaux Urbains* et plus spécialement ses collègues de la RATP, ont le plaisir de souhaiter une bonne et heureuse retraite à notre ami et collaborateur **Daniel CROSNIER**.

Si Daniel est adhérent actif de FPTU depuis pratiquement son origine, son engagement est encore plus ancien au sein de l'AMTUIR ainsi qu'à Car-Histo-Bus.

Travaillant à l'atelier central Championnet en tant que cadre au département du Matériel Roulant Bus (MRB), Daniel vient de prendre une retraite plus que méritée. Il va s'en dire que la rubrique « matériels-bus-RATP » de « 60 jours à » va en prendre un sérieux coup : depuis les débuts

de la revue, Daniel nous livrait très régulièrement des informations de grand intérêt. La tâche va maintenant être pour nous très difficile. Un nouveau défi en perspective !

Nous espérons beaucoup que Daniel continuera à nous faire parvenir quelques présentations de matériels avec l'expertise mais aussi le brio et l'humour qu'on lui connaît. Alors, notre Poulbot adoré, à très bientôt !

Anniversaire des tramways de Luxembourg

Les AVL, exploitants du réseau de Luxembourg qui nous avaient ouvert leurs portes lors de notre dernière Assemblée Générale, nous ont informé qu'une journée festive sera organisée le 25 septembre prochain à l'occasion du 130^{ème} anniversaire des Tramways dans la ville.

Autres Associations

AGTB

L'association genevoise a fait faillite et n'existe plus. Merci à tous ceux qui ont soutenu cette association sœur à un moment ou à un autre de ses 23 années d'existence.

AMTUIR

Philippe Beussier est depuis le 2 juillet dernier, le nouveau président de l'association. Naturellement, FPTU le félicite et lui souhaite ses meilleurs vœux de réussite à un moment crucial pour l'association, un nouveau lieu devant être choisi pour implanter le musée.

Mais sans attendre, une nouvelle pièce incorpore la fabuleuse collection. En effet, le GX44 nantais n°506 (795 RP 44 pour les intimes) a quitté le 31 mai dernier le dépôt SEMITAN de Trememoutt pour Colombes. Offert et remis à neuf par la SEMITAN, cet ancien Mercedes O305-Heuliez sera le représentant d'une importante série de véhicules entièrement recarrossés et remis à neuf par les services techniques de la SEMITAN et Heuliez.



Le GX44 n° 506 en attente de départ au dépôt de Trememoutt
© Marc GACHET, 27/05/2005

ASPTUIT

Nos amis toulousains ont tenu leur AG annuelle le 22 mars dernier. Nous saluons cette dynamique association, forte d'une cinquantaine de membres et partie intégrante du CE de Connex-Toulouse, et plus spécialement deux de ses militants par ailleurs membres actifs de FPTU : Jérôme Bonato et Michaël Dietrich.



Le splendide SC10U-PF n° 7903 de l'ASPTUIT lors de l'AG de C-H-B
© Jérôme BONATO

Parmi leurs nombreuses activités, la principale est la sauvegarde et la remise en état de fonctionnement d'anciens bus et cars du réseau toulousain. Durement éprouvés par la catastrophe d'AZF qui avait anéanti leur

collection, nos amis n'ont pas baissé les bras et ont réussi la fabuleuse remise en état et en service du SC10U-PF n°7903 (qui avait l'honneur de la dernière de couverture de **RU61**) ainsi que celle de l'autocar E7L n°3211, ce dernier représentant le parc interurbain des années 80. Lors de la dernière AG de l'association Car-Histo-Bus qui s'était tenue à Toulouse, nos amis ont fait le maximum pour assurer la visite de leur entreprise (Connex) aux participants, et les emmener dans leur SC10 afin qu'il puissent découvrir le réseau TISSEO.

Leur projet immédiat est de pouvoir exposer leurs deux véhicules sur un stand lors du congrès du GART qui se tiendra à Toulouse du 12 au 14 octobre 2005.

MTUB - Bruxelles

Le 22 mai dernier, à l'occasion du 108^{ème} anniversaire de l'avenue de Tervuren, le MTUB faisait circuler de nombreux tramways et autobus historiques au départ du Musée. Une occasion très particulière à ne pas manquer bien sûr pour tous les tramophiles des environs et d'ailleurs !



La motrice 1064
© Christophe DECAUX

L'opportunité de se promener dans ces véhicules chargés d'histoire et de passion, depuis Montgomery et jusqu'à Tervuren, en traversant la forêt de Soignes.



La motrice 1305
© David LE PAUTREMAT

L'occasion aussi de visiter (ou revisiter) l'extraordinaire collection du Musée Bruxellois, avec tous ces véhicules dans un état remarquable, et de faire quelques emplettes dans son impressionnante boutique... Et de déambuler à travers

la capitale à bord des vénérables PCC qui feraient presque du réseau STIB un musée à part entière...

PROMOTRAM

L'AG annuelle de cette association s'est tenue le 11 juin dernier à Mulhouse. Nous en profitons pour saluer et encourager ses adhérents qui accomplissent un intense travail de lobbying auprès de l'ensemble des intervenants du monde des transports urbains, élus, collectivités locales, transporteurs, afin de défendre le mode tramway.

Signalons dans le numéro d'avril de leur bulletin, un très intéressant dossier sur les trams-trains et leurs difficultés à s'implanter en France.

Pour tout contact, adressez vous à :

Jean-Claude Vaudois, 27 rue George-Sand 77340 Pontault-Combault tel/fax : 01.60.29.39.90 - jc.vaudois@chello.fr

STANDARD-216

Nos amis grenoblois ont fait l'acquisition courant mai de deux nouvelles pièces. Tout d'abord, un Chausson APH-1 « Nez-de-Cochon », présenté en dernière de couverture de notre dernier numéro, (châssis 305462 de novembre 1948, immatriculé 928 SC 83 et ex-SERAG-Bordeaux sous l'immatriculation 3266 Q 33) offert par un particulier du Var qui est le quatrième engin de ce type à être récupéré. En effet, les autres sont dans un état moins bon et deux d'entre eux serviront de magasin de pièces.

Pratiquement dans la même période, c'est un Berliet Cruisair-3 (châssis 12C55, immatriculé 1249 TH 38), qui plus est en excellent état, qui est arrivé par ses propres moyens au dépôt VFD où sont stockés les autres véhicules de nos amis.



Le Berliet Cruisair-3
© Jean-Marie GUETAT

TCA

Tout d'abord quelques nouvelles de la fameuse motrice PCC marseillaise sauvée après les péripéties qui vous ont été comptées dans nos précédentes éditions. Elle était toujours stockée chez le transporteur à St Martin-de-Crau et la semi-remorque commandée par l'entreprise pour la livrer à Breil-sur-Roya sans grutage est en cours d'équipement et d'homologation au service des mines. La réception de la TB18 devrait intervenir en septembre.

Toujours au sujet des tramways, la première motrice arrivée dans la collection (à l'origine de l'association) a été

l'objet d'adaptations. Pour mémoire, il s'agissait de l'ex-Marseille n°1267 repeinte en 1982 aux couleurs niçoises des TNL pour devenir « un vrai-faux niçois », afin de rappeler la série des motrices 200 TNL (n°200 à 216). Grâce à des plans d'époque, quelques spécialistes des TCA ont reconstitué la structure en bois de toiture pour que la motrice puisse retrouver son aspect de 1942, à savoir deux perches fixées sur leurs assises en bois. Etait encore en cours en juin dernier, la réalisation de la peinture des éléments et du pavillon. Les TCA espèrent bien que leur motrice sera présentée pour l'inauguration du tramway niçois et ils se sont d'ores et déjà attelés à ce nouveau défi.

Côté autobus, le magnifique GX107 cannois (n°107) peint par Duaiv n'a pas pu être préservé (*lire 60 jours à...Cannes*). Malgré les efforts de Frédéric Giana, le maire de Cannes ainsi que le président du syndicat intercommunal ont refusé cette suggestion et insisté sur le fait que le véhicule devait être réformé et en aucun cas conservé pour une autre utilisation. Grâce au maire de Mandelieu-La Napoule, sensible à l'œuvre d'art, les panneaux où figurent les portraits seront découpés au chalumeau afin d'être fixés sur les murs du centre culturel de cette commune.



Le GX107 cannois n°107
© Franck RAINART

Pour finir, les TCA sont à la recherche d'un petit hangar à Nice ou dans ses environs afin d'abriter un ou deux bus de leur collection pour éviter aux bénévoles qui réalisent des travaux sur des véhicules, les longs déplacements à Breil et leur permettre ainsi d'intervenir plus régulièrement.

► Infos Rédaction

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...

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

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



A Lanester, un PR112 de la CTM sur la ligne F du réseau lorientais
 © Yves LE CHANU, août 1995



Lorient, gare d'Echanges, O305G HLZ n° 126 sur la ligne I
 © Yves LE CHANU, août 1995



A la gare de Fontainebleau, le Citaro-G n° E915 du réseau AERIAL en attente au côté d'un GX317
 © Jérémy OLIVIER, 13/08/2005



Pontivy, GX77H du Pondibus place de l'Hôtel de Ville
 © Pierre COLIN, août 2004



Besançon, le PR180-2 n° 521
 © David LE PAUTREMAT



Le GX327 ANT N010 à l'aéroport de Nice, avec ses baies basses triangulaires
© Frédéric GIANA, 25/06/2005



Le GX44 n° 506 arrivé à Colombes dans la collection de l'AMTUIR
© Alexandre MIMARD