

Réseaux Urbains

de France

Le bimestriel de l'association FPTU



UN RESEAU A LA LOUPE

Valenciennes



TECHNIQUE

Opération GX 44

DECOUVERTES

La Ruhr et l'intégration des réseaux

EVENEMENT

Le salon des Transports de Paris

MUSEE

Le centenaire des bus parisiens (1/2)

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

► DL : 01.06.14 ► ISSN : 1283-4459



France Passion des
Transports Urbains

diaporama



Le Citaro LE présenté lors du dernier salon des transports

© Kevin LEMOING



Valenciennes : le tramway est entré en service

© Benjamin GRAVISSE



Nantes, le GX44 n° 604 au terminus « Fac de Droit » de la ligne 83 en juillet 2003

© David LE PAUTREMAT

sommaire

Réseaux Urbains de France

- Directeur de la publication : Nicolas CAPON
- 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 2006 - UE et Suisse (autres pays : nous consulter) :

- Particuliers : 45,00 €
- Entreprises : 50,00 €

Contacteur FPTU

Pour tout renseignement, ou pour adhérer à FPTU ::

FPTU
C/o Nicolas CAPON
9 rue Denis Papin
91270 VIGNEUX-SUR-SEINE

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

Valenciennes : la rame inaugurale n° 613 au Campus le 16 juin

© Nicolas CAPON

Nantes : Heuliez GX44 n° 693 à Pirmil en mai 2006

© Kévin LEMOING

éditorial

Par Christophe DECAUX 4

ligne directe

Les faits marquants de l'actualité générale 5

événement

Le salon des transports 2006 à Paris 6

au fil de la ligne

Retrouvez cette rubrique dans une de nos prochaines éditions

un réseau en bref

Retrouvez cette rubrique dans une de nos prochaines éditions

un réseau à la loupe

Valenciennes passe au tram 13

60 jours

L'actualité des réseaux français 25

ailleurs...

L'actualité des réseaux étrangers 42

infrastructures

Lyon (7/8) : le dépôt de Perrache 43

technique

Opération GX44 45

parcs

50

collectionneurs

L'actualité des modèles réduits 54

pôle d'échanges

Toute l'information associative 55

musée

Le centenaire des bus parisiens (1/2) 56

découvertes

La Ruhr et l'intégration des réseaux 63

L'équipe éditoriale

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
- Evénement
- 60 jours Patrick KIRSTETTER
- Ailleurs assisté par Nicolas CAPON
- Dépôts
- Parcs
- Pôle d'échanges
- Un réseau en bref
- Un réseau à la loupe Pierre-Marie VAINEAU
- Au fil de la ligne
- Technique Poste à pourvoir
- Musée Poste à pourvoir
- Découvertes
- Collectionneurs Raymond STREIT

Contacts

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.

Le calendrier FPTU

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

- 30 septembre 2006 : bouclage des textes du n°71 de « Réseaux Urbains »
- Du 27 au 29 octobre 2006 : Assemblée Générale à Bruxelles
- Fin novembre 2006 : parution du n°71 de « Réseaux Urbains »

Non, vous ne rêvez pas... Votre "Réseaux Urbains" a bien un petit quelque chose qui a changé... Notre graphiste et coordinateur de réalisation a en effet retouché la maquette de notre magazine afin d'en améliorer encore la présentation. Quelques rubriques ont également évolué, et le résultat devrait vous séduire...

Notre association a de nouveau connu une veille de vacances riche avec une participation au salon des transports 2006, Porte de Versailles à Paris. Afin de combler celles et ceux d'entre vous qui n'ont pu faire le déplacement, un large compte-rendu vous attend en rubrique "événement".

À l'heure où ces lignes vous parviennent, la rentrée est déjà « loin » derrière nous, et notre Assemblée Générale, organisée à Bruxelles, approche à grands pas. Une première pour notre association qui, ne l'oublions pas, compte de nombreux adhérents européens dans ses rangs ! Et l'occasion, surtout, de visiter un réseau qui a eu l'heur de ne pas supprimer ses tramways au cours du siècle passé...

Puisque l'on parle de tramway, après Mulhouse et Grenoble, nous rendons bien évidemment visite à Valenciennes. La mise en service de cet axe lourd a entraîné de profondes mutations du réseau Transvilles par rapport à celui qui nous avons pu découvrir lors de notre dernière visite.

Et si les autobus d'aujourd'hui continuent d'évoluer, ils n'ont certainement plus grand-chose à voir avec ceux de nos grands-parents. Alors que la RATP fête les 100 ans des autobus parisiens, il nous a paru intéressant de revenir sur un siècle de ce mode de transport qui suscite aujourd'hui un regain d'intérêt. La pseudo liberté que la voiture était supposée offrir a vite connu des limites en milieu urbain...

Bonne lecture à toutes et à tous, et rendez-vous à Bruxelles !

Un successeur pour le Val

Le 25 avril dernier, le Président de la République a annoncé le lancement d'un grand projet de l'Agence Nationale de l'Innovation Industrielle. 62 millions d'euros seront engagés sur 5 ans afin de trouver un successeur au VAL. Siemens et Lohr reprendraient l'idée du gyrobus, avec une alimentation en énergie en station pour une circulation indépendante du réseau électrique. On imagine une sorte de tramibus bidirectionnel à guidage optique sans ligne de contact...

Encourager la recherche dans le domaine des transports ne peut que nous réjouir. Mais lorsque la décision de tels investissements vient après l'abandon des subventions de l'Etat en faveur de TCSP éprouvés, il y a de quoi rester dubitatifs..

A la une...

► Industrie

Mégabus

Nous résumons dans un tableau, les nouvelles affectations des 11 mégabus GX237 qui étaient il y a peu en service sur le réseau bordelais. Quatre d'entre-eux ont repris du service afin de transporter les étudiants sur le campus de Lille.

Renault/Heuliez GX237	
N° parc Connex/Bordeaux	Affectations actuelles
8981	BAOBUS (université Lille)
8982	BAOBUS (université Lille)
8983	Garé Bordeaux
8984	BAOBUS (université Lille)
8985	Garé dépôt TBC du Lac
8986	Garé Bordeaux
8987	Collection SAUVABUS
8988	BAOBUS (université Lille)
8989	Musée AMTUIR
8990	Garé Bordeaux
8991	Prototype chez Heuliez

Multi-articulés

Toujours dans le domaine des multi-articulés, nous nous sommes aperçus que nous employions à tort le terme *mégabus* ou *mégatrolley*s pour nommer les véhicules à plusieurs articulations. En effet, si « Mégabus » est une appellation Renault/Heuliez pour son GX237, il en va de même pour l'appellation suisse « Mégatrolley ».

En fait, chaque constructeur donne un terme particulier à ses productions : Van-Hool produit des Tribus, Hess des Lightrams; il existe également des Swistrolley, etc.

Le terme double-articulé serait séduisant s'il n'était pas un germanisme du terme allemand *Doppelgelenk*. Il ne reste apparemment à notre disposition que le terme *multi-articulé* ; ne mentionnant pas le nombre d'articulation, nous devons donc parler de véhicules 3 caisses ou x caisses.

Toutes meilleures propositions seront bien évidemment étudiées avec soin !



Le Prototype du Megabus est remis à Rorthais chez Heuliez. Photographié le 25 août 2006

© Franck RAINART

Gruau

Entre la rédaction et la publication de la « Fiche technique » concernant le matériel Microbus (**RU68**), la liste des matériels jointe s'était enrichie de quelques unités. Nous nous permettons de la republier avec ses additifs.

GRUAU		MICROBUS	
Villes	Réseaux / Exploitants	Nb	N° parc
Aix-en-Provence	Aix-en-Bus / Autobus Aixois	4	9229 à 9232
Argenteuil / Saint-Gratien	R'BUS et VALMY / TVO	1	596.EAQ.95
Bourges	CTB	3	dont 163, 164
Calais	Opale-Bus	3	
Cannes	Bus-Azur / CGFTE	2	520, 521
Chalon-sur-Saône	CHRYSALIS / STAC	2	1051, 1052
Clermont-Ferrand	T2C	5	dont 351 à 354
Douai	TUB / SDTD	4	44 à 47
Dijon	DIVIA / STRD	3	
Laval	TUL	1	
Lourdes	Citybus	4	22 à 25
Paris	RATP	10	720 à 732
Royan	Très-Royannais	4	dont 3, 11, 12
Total :		46 véhicules	

Par Bernard PAPOUZOPOULOS, Didier FRUGIER et Christophe DECAUX



Destiné au réseau de Berne, un magnifique Volvo articulé 7700 GNV dans sa robe rouge

© Bernard PAPOUZOPOULOS

Le salon des transports 2006



Le Crealis d'Irisbus

© B. PAPOUZOPOULOS

Du 13 au 15 juin s'est tenu à Paris, Porte de Versailles, le 2^e salon de la Mobilité. Cette année, l'Europe a fait son entrée avec la présence du réseau de Prague, du réseau de Berlin et l'association ASSTRA (Italie). Un stand de la communauté européenne complétait cette ouverture. Honneur aux invités...

Les invités du salon

Prague

Le **réseau de Prague**, venu avec un Agora version Karosa, a conquis les visiteurs par la gentillesse, l'accueil et les explications des personnes présentes sur le stand (sans oublier les pâtisseries et la bière tchèque !).

Prague, ville de 1,2 million d'habitants reçoit plus de 120 000 pendulaires chaque jour. Le réseau urbain public s'est équipé de 3 lignes de métro et de nombreuses lignes de tramways : 25 la journée et 8 la nuit puisque le réseau fonctionne 24 h / 24 h (pour le réseau bus ce sont 14 lignes qui fonctionnent la nuit). Les projets concernent le métro avec l'extension des lignes existantes, la mise aux normes des stations pour personnes à mobilité réduite, la construction d'une nouvelle ligne qui sera automatique (probablement comme la ligne 14 de la RATP et qui sera peut-être un VAL).

En bref...

Le système TYFLOSET - Electronique d'orientation et d'information pour les personnes à déficiences visuelles

Le système regroupe tous les équipements fixes, mobiles et portables qui permettent aux personnes à déficiences visuelles de s'orienter plus facilement dans la ville : transports collectifs, traversées de carrefour avec feux de signalisation, bureaux, hôpitaux...

Le fonctionnement est simple. La personne malvoyante actionne la commande de l'émetteur (boîtier avec six boutons ou canne-bâton avec trois boutons). La personne se prend totalement en charge et peut demander le message vocal donnant le numéro de la ligne et la direction du véhicule qui arrive. Si elle décide de monter, elle le confirme en appuyant sur le bouton de son émetteur. Cette action active d'autres appareils comme des balises d'orientation situées dans le métro, près des feux de signalisation (activation d'un signal sonore donnant l'information de l'état des feux)...

Dans le métro, le conducteur est ainsi prévenu de la montée d'une personne malvoyante et celle-ci reçoit l'information de l'ouverture des portes. Pour les systèmes d'informations des arrêts, la personne active la forme audio ce qui lui permet d'avoir toutes les informations du panneau. La personne malvoyante peut ainsi avoir une plus grande mobilité, une plus grande indépendance.

Ce système est en place dans le réseau de Prague (2 743 pièces), dans ceux de Brno, Dresde, Olomouc ... à l'aéroport international de Prague, Karosa et CKD sont aussi des clients du système. Il est à noter qu'en 2003 le système a reçu le prix spécial du ministère des transports de l'UE. Merci au conducteur de Prague de nous avoir fait découvrir ce système simple mais très utile.

Pour le réseau tramway, les projets concernent aussi des extensions vers les banlieues en construisant comme pour le métro des stations de qualité architecturale. Un programme de renouvellement d'autobus et de tramways est en cours avec des subventions de la part de l'état qui atteignent pour les premiers 40 % et les seconds 50 %.

La présence d'un autobus Karosa au salon n'était pas dénuée d'intérêt. Un conducteur présentait au public le système en place dans tous les véhicules du réseau destiné aux malvoyants : l'utilisateur mal voyant peut avec sa canne équipée du système ou un boîtier spécial connaître le numéro de ligne et la destination du véhicule qui arrive par une annonce sonore, et il peut aussi informer le conducteur qu'il désire monter dans le véhicule. Ce système unique intéresse toutes les associations de mal voyants du monde entier qui viennent visiter le réseau (voir l'encart).



Un CityBus Karosa, dérivé de l'Agora, du réseau de Prague
© Bernard PAPOUZOPOULOS

Merci à Monsieur DOSEH pour son accueil et sa disponibilité.

Berlin

Pour **BVG de Berlin**, M. Ralph Resch explique les points forts de la restructuration des Berliner Verkehrsbetriebe, la société de transports de Berlin. Lancée en 2003 dans l'objectif d'optimiser les transports, elle donna naissance le 12 décembre 2004 à la plus importante modification des lignes et horaires de l'histoire de la BVG.

Elle démontre ainsi sa capacité de changer avec une restructuration du réseau aussi bien bus que métros et tramways suite à une étude clientèle qui donna la priorité à une haute cadence de passage. Le résultat a donné Metrobus et Metrotram : ce sont des lignes de bus et de tramways qui circulent toutes les 10 minutes (ou moins) 20h/24h, avec des lignes au parcours le plus direct possible.

Un réseau de rabattement complète le dispositif, afin que 97 % des berlinois aient un arrêt de bus à moins de 300 mètres de chez eux ou une station RER ou de métro entre 600 et 1000 mètres. Les résultats ont été à la hauteur des attentes avec une diminution des coûts d'environ 9 millions d'euros par an (réduction des services d'exploitation), une augmentation des recettes d'environ 10 M d'euro par an grâce à près de 20 M de nouveaux voyageurs. Toutes les lignes « Métro » enregistrent une nette augmentation pouvant atteindre pour certaines 25 %.

En deuxième point la BVG montre une stratégie de développement durable avec notamment le bus à hydrogène (14 seront en circulation en 2007), dont l'approvisionnement sera assuré par Total. BVG est un opérateur qui est capable de changer et de s'adapter à de nouveaux développements.

L'ASSTRA (réseaux italiens)

Le 3^e représentant européen présent au salon était **ASSTRA**. C'est l'association italienne des sociétés de

transport public privées ou appartenant aux collectivités locales. Peuvent adhérer à ASSTRA, les sociétés assurant le transport urbain ou interurbain sur route, les sociétés locales de chemin de fer et les sociétés de navigation lagunaire ou lacustre. Cette association est le représentant des opérateurs auprès des organismes institutionnels et mène des actions de soutien en faveur des déplacements collectifs.

Elle propose à ses adhérents des activités conseil dans de nombreux domaines (juridique, économique, financier, ...). Elle communique et diffuse de l'information tant vers ses adhérents que vers l'extérieur (médias, institutions...) et publie une revue mensuelle ainsi qu'une newsletter hebdomadaire. Quelques chiffres : les 214 compagnies de transport public adhérentes, représentant 100 000 salariés, utilisent 35.000 véhicules couvrant 1,5 M de km/an, et transportent 5 milliards de passagers pour un chiffre d'affaires de plus de 5,5 milliards d'€.

En bref...

STAND FPTU

*Nous remercions vivement le **GIE Objectif Transports Publics** qui nous permet chaque année de participer au salon des transports. Les contacts avec les professionnels sont nombreux et tous sont admiratifs devant le sérieux et la qualité avec laquelle nous réalisons notre revue Réseaux Urbains. Comme chaque année de nouveaux contacts donnent de nouveaux adhérents.*

Nos remerciements à tous ceux qui ont aidé à tenir le stand. Nous ne les citerons pas tous pour ne pas en oublier, mais nos remerciements particuliers à Claude Druon qui installe, désinstalle et participe activement tout au long du salon, ainsi qu'à Christophe Decaux, présent quasi en permanence sur le stand.

Cette année fut aussi exceptionnelle, puisque pour la 1^{ère} fois depuis près de 10 ans de participation, un ministre s'est arrêté sur notre stand et c'est Raymond Streit qui a eu la lourde tâche de s'entretenir avec lui afin de lui présenter FPTU.

*L'année prochaine **Clermont-Ferrand** accueillera les professionnels du transport et ce sera (si nous avons l'accord du GIE) un anniversaire correspondant à notre **10^{ème} participation**.*

La Commission Européenne

Pour en finir avec la partie européenne, abordons le stand de la **Direction Générale de l'énergie et transports de la Commission Européenne**. En charge des politiques communautaires pour la gestion de programmes de soutien financier centrés sur les réseaux trans-européens, le développement technologique et l'innovation, ainsi que le contrôle politique sur les agences pour la sécurité aérienne, maritime et ferroviaire, sur Galileo, le stand de la commission permettait un accès à de nombreux documents.

Parmi ceux-ci, nous remarquons celui intitulé « Réseau trans-européen de transport (RTE-T, axes et projets prioritaires 2005). Dans ce document, sont présentés les 30 axes prioritaires dont pas moins de 21 concernent le rail. Chaque projet est présenté en 3 parties (en quoi consiste l'axe ? ; quels sont les avantages escomptés ? et où en est le projet ?) accompagnées d'une carte et d'un tableau récapitulatif des tronçons prioritaires, les types d'ouvrage, les longueurs en km, le calendrier, les coûts et investissements (70 pages).

D'autres documents étaient disponibles : « Systèmes de transport intelligents » (15 pages) ; « Comment consommer mieux avec moins » (livre vert sur l'efficacité énergétique - 47 pages) ; « ERTMS - pour un trafic ferroviaire fluide et sûr » (12 pages), « Promouvoir les biocarburants en Europe » (12 pages) ; « Sauver 20 000 vies sur nos routes » (60 pages). Pour les autres types de documents, notons le CD-Rom présentant en vidéo les Biocarburants (avec Rouen en exemple) et celui présentant, aussi en vidéo, Galileo.

Pour plus d'informations : <http://europa.eu.int>

Les constructeurs

Ce salon riche en exposants (près de 200), accueillait les constructeurs de bus, de tramways bien sûr mais il donnait aussi beaucoup de place aux modes doux et surtout au vélo. Nous ne détaillerons pas cette partie mais nous n'oublions pas que ces modes de transports sont complémentaires et peuvent jouer un rôle non négligeable à condition que nos villes les prennent en compte dans une politique cohérente avec des aménagements bien pensés (combien voit-on encore de bandes cyclables qui ne font que quelques centimètres de largeur, ou qui sont « posées » sans aucune réflexion ?).

Irisbus

Parmi les constructeurs, un concept avance fort et se développe : le BHNS (Bus à Haut Niveau de Service). **IRISBUS** le définit comme un concept global. Le BHNS se présente pour les véhicules comme une formule à la carte. Les réseaux peuvent aménager selon leurs besoins : choisir la face avant, choisir l'aménagement intérieur. Celui présenté sur le stand était réalisé sur une base Citelis.



Le Citelis articulé GNV, sans marche d'accès y compris à l'arrière
© Yves LE CHANU

Rappelons que le GART a défini le BHNS par les critères suivants :

- un meilleur service au client : accueil, confort, information...
- une excellente qualité de l'offre : fréquence, débit, vitesse commerciale, régularité.. par l'aménagement d'un site dédié et la possibilité d'un guidage à l'accostage rapide et précis des véhicules aux stations.
- un véhicule à forte identité : style, personnalisation, appellation spécifique
- une bonne capacité d'insertion

En réponse Iribius Iveco a donc développé *Crealis* qui apporte :

- une solution de service optimisant la notion de confort et d'information voyageur dans une ambiance intérieure moderne et personnalisée
- une image forte de véhicule au design personnalisable
- une optimisation d'accostage en station par l'option du guidage optique pour un meilleur confort de conduite et une parfaite accessibilité des personnes à mobilité réduite.

Crealis est conçu pour circuler sur un site réservé en mode guidé partiel ou total.

Outre le *Crealis*, étaient présentés un *Citelis* standard diesel Euro 4 à 3 portes, un *Citelis* articulé GNV EEV à 4 portes surbaissé sur toute sa longueur, et hors stand un *Arway* 12,80 m équipé en TPMP (53 sièges + 2 espaces UFR avec rampe élévatrice dans l'embarquement central).

Heuliez

GX 327 et GX 127 se partageaient le stand **HEULIEZ** (et un GX 127 L était présenté hors stand). Les 2 versions du GX127 (9,42 et 10,645) à plancher bas intégral sont dotés d'un nouveau moteur diesel vertical arrière 6 cylindres conforme à la norme Euro 4 (et disponible en option au niveau de dépollution EEV), de 5,9 L de cylindrée utilisant la technologie d'injection Common Rail. Il s'agit du moteur Iveco Tector de 160 kW (218 ch).



Le GX127
© Bernard PAPOUZOPOULOS

Le GX127 reprend les principales caractéristiques du GX327, notamment les lignes douces soulignées par des ouvrants affleurants et des entourages de portes intégrés, l'intérieur convivial avec une voûte de pavillon cintrée et des colonnes galbées, l'espace conducteur configurable et sécurisé et en option bien sûr les baies panoramiques basses et les puits de lumière.

Evobus

MERCEDES BENZ a profité de ce salon pour présenter son nouveau *Citaro* et le *Sprinter Mobility*. Le stand permettait de redécouvrir le *Citaro* LE présenté en automne dernier.

La nouvelle face du *Citaro* se caractérise par une nouvelle moulure arrondie entre les blocs optiques dont la forme évoque une grille de calandre et s'apparente à celle des nouveaux autocars de la marque. Les boîtiers des clignotants (pointant vers le ciel) et les projecteurs principaux arborent un diffuseur en verre transparent. Un

cache continu noir prolonge le pare-brise vers le bas et estompe l'articulation des bras d'essuie-glace par effet d'optique. Les contours du pare-chocs affichent des formes plus douces. Il est à noter la disparition des points de vissage de partie avant de l'autobus, et une accessibilité optimale pour les interventions de maintenance avec les angles (blocs optiques compris) relevables.

Quant à l'arrière, il voit la lunette arrière en forme de V s'étirer longuement vers le haut et se prolonger jusqu'au toit. Les feux arrière issus du même module que sur le nouveau *Travego*, mordent sur les flancs du véhicule.



Le Citaro restylé
© Yves LE CHANU

L'autre nouveauté intéressante de ce véhicule est la mise en œuvre du pare-brise *Opticoll* (déjà présent sur le *Travego*). Celui-ci protège de la chaleur, absorbe les rayons infrarouges et réduit d'environ 10 % la pénétration de chaleur et d'énergie dans l'habitacle. Du côté technique, le *Citaro* bénéficie d'une suspension à roues indépendantes à l'avant. Pour le confort des passagers, la course de compression maximale des ressorts a augmenté de plus d'un tiers, et le volume des coussins d'air a gagné plus de 10 %. Rappels que la gamme *Citaro* comprend : un standard de 12 m, un L de 15 m, un G de 18 m pour l'urbain ; un Ü de 12 m, un MÜ de 13 m et un LÜ de 15 m pour l'interurbain ; un LE de 12 m en version urbaine, un LE Ü et un LE MÜ en version interurbaine.

Quant au *Sprinter Mobility*, présenté pour la 1^{ère} fois il a été conçu pour répondre à un besoin de polyvalence. Par la modularité de l'implantation des sièges, ce véhicule peut assurer le service sur les lignes classiques, sur du transport à la demande et pour le transport des personnes à mobilité réduite. Il peut transporter 8 personnes au maximum et peut accueillir jusqu'à 5 fauteuils roulants.

Sur le stand, le visiteur pouvait découvrir la maquette du *Busway* à Nantes. Cette ligne BHNS sera mise en service cet automne à Nantes. Les véhicules sont des *Citaro* articulés Euro 4 fonctionnant au gaz naturel bénéficiant d'aménagements spécifiques proches du tramway.

SETRA a terminé le passage à la gamme 400 grâce au S 415 (12 m) et 416 NF (13 m). Ces véhicules munis de plancher bas et disponibles en immatriculation autocar et autobus conservent la polyvalence qui fut celle du S 315 NF, aussi à l'aise en urbain qu'en interurbain. Le prototype du S416 NF était exposé sur le stand. Ils seront commercialisés prochainement en version 2 ou 3 portes et avec 1 ou 2 vantaux pour la porte avant, avec de multiples variantes d'aménagement et d'équipement selon le type de desserte à assurer.



Le S416NF
© Bernard PAPOUZOPOULOS

Volvo Bus France

VOLVO annonçait la couleur : un superbe 7700 articulé rouge du réseau de Berne attirait immanquablement l'œil du visiteur. Ce véhicule fonctionnant au gaz naturel présentait la nouvelle version de ce modèle où le moteur 7 litres est remplacé par un nouveau moteur 9 L de Renault Trucks fabriqué à Vénissieux. Il est décliné en 260, 310 et 360 ch.



Le Volvo 7700 standard
© Bernard PAPOUZOPOULOS

L'extérieur a aussi été modifié : l'avant a été arrondi, avec des lignes plus douces pour un design plus accueillant ; la lunette arrière a gagné 30 cm de largeur. Pour un meilleur confort du passager, l'insonorisation du moteur a été revue. Le véhicule est équipé de freins à disque à commande électronique à toutes les roues, avec ABS, anti-dérive et l'assistance au démarrage en côte qui empêche le véhicule de reculer. Un standard était aussi présenté sur le stand.

Les premiers 7700 relookés et équipés Euro4/5 seront livrés en cette fin d'année à Beaune (1 véhicule), Pompey (7) et au Creusot (2) pour les standards, Annecy (5) et Caen (2) pour les articulés.

Autre nouveauté : le 8700 RLE. Ce véhicule est polyvalent. Il peut assurer les services urbains et interurbains. Il se décline en plancher haut et emmarchement bas, deux ou trois essieux, moteur arrière ou dans l'empattement, moteur de 7 l ou de 12 l. Celui exposé sur le stand est un RLE de 12 mètres à emmarchements bas propulsé par le moteur 7 litres. Le plancher est bas sur 60 % de la

longueur du véhicule. Le moteur est disposé tout à l'arrière et seule cette section est à plancher haut. Le poste de conduite arbore un tableau de bord de conception nouvelle avec des grands instruments clairs, un grand écran pour les informations et des commandes groupées dans les satellites à hauteur du volant. Le siège du conducteur est réglable de nombreuses façons et peut-être doté d'une ceinture de sécurité à trois points.

En ce qui concerne le BHNS ou BRT en anglais, Volvo est depuis longtemps présent sur ce secteur. Dans les années 70, Volvo a participé à la mise en place des premiers BHNS en Amérique du Sud. En 2005, des véhicules ont été livrés à Santiago du Chili, Curitiba, Mexico, Bogota, Göteborg et York. Dans cette dernière ville c'est le StreetCar qui a été choisi.

Dietrich Véhicules

Dans le domaine du minibus, **DIETRICH VEHICULES** n'est plus à présenter. Cette année le constructeur du Bas-Rhin proposait deux véhicules, tous deux accessibles aux personnes à mobilité réduite. Le Noventis 400 de 21 places, développé sur base Citroën Jumper, est équipé d'une boîte de vitesses automatique, de baies vitrées panoramiques et athermiques, d'une double porte électrique et d'un plancher surbaissé en partie centrale.



Un Modulis pour Dijon
© Bernard PAPOUZOPOULOS

Metz, Lons Le Saunier, Beauvais, Périgueux, Auxerre... ont récemment reçu ce type de véhicule. Sur le stand, le visiteur pouvait aussi découvrir un des deux Modulis 200 commandés par le réseau Divia de Dijon. Il est équipé de grandes baies vitrées panoramiques et athermiques. Rappelons que le Modulis 200 est une marque déposée par Dietrich-Vehicules. C'est un minibus classique de 9 places modulable pouvant accepter jusqu'à 4 fauteuils roulants. Le véhicule est équipé de sièges grand confort avec ceinture de sécurité 3 points, d'une rampe d'accès amovible en aluminium ultra léger assistée d'un vérin, et d'une double porte louvoyante extérieure électrique commandée par le conducteur entre autres aménagements.

Scania

SCANIA présente toujours son OmniCity. Il bénéficie d'une nouvelle face avant (phares ronds) et d'un tableau de bord plus fonctionnel. Rappelons que la gamme se décline avec l'Omnicity à plancher bas intégral, l'OmniLink avec plancher plat dans la partie avant et plancher haut dans la partie arrière (12 à 15 m) et l'OmniLine car interurbain disponible en 3 longueurs (10,80, 12 ou 12,7 mètres).



Un Omnilink doté de la nouvelle face avant
© Bernard PAPOUZOPOULOS

Man

Chez **MAN** le Lion's City articulé aux couleurs de Marne et Morin avait l'originalité de présenter un soufflet translucide. Celui-ci offre ainsi une grande clarté aux passagers dans cet endroit habituellement un peu sombre.



Le Lion's City articulé GNV pour Marne-et-Morin (Meaux)
© Yves LE CHANU

VDL Bova

Le Phileas, par son design, attire toujours sur le stand **VDL BOVA**. Mais la nouveauté sur ce stand était l'Ambassador 200 conçu pour l'urbain et le péri-urbain. Avec des entrées larges et un aménagement aéré, l'Ambassador est très accessible. Il était possible de découvrir aussi un Lexio (autocar interurbain) et un Kusters (minibus pour le transport de personnes à mobilité réduite).

Districar

Chez **DISTRICAR**, la distribution des véhicules Solaris a été arrêtée au profit d'une collaboration avec Jelcz, constructeur polonais qui a par le passé produit des ER 100 sous licence. La gamme comprend un bus de 10 m (Salus), deux de 12 m (Vecto à plancher bas intégral et Maestro à plancher bas jusqu'à la porte médiane) et un articulé de 18 m (Tantus). Des autocars de la marque Autosan, proche de la précédente, sont également distribués. Concernant les urbains, les prix très raisonnables annoncés et la motorisation Iveco Cursor proposée pourraient faire de ce

véhicules un challenger de taille pour les appels d'offre à venir !

Gruau

En parallèle avec sa gamme de véhicules PMR sur base d'utilitaires ou de minibus, **GRUAU** propose toujours son Microbus en version thermique pouvant emmener 22 personnes. Une version tout électrique à batteries devrait voir le jour et une nouvelle version de démonstrateur hybride est en développement avec Valéo (système Stop and Go).

Van Hool

Chez **VAN HOOL** étaient présents sur le stand un New-A330, un New-A330-GNV du réseau de Dijon et un T960LE issu de la gamme de cars CL et TL.

Vehixel

Pour les autres constructeurs, le visiteur pouvait découvrir **VEHIXEL** avec son concept de carrosserie modulaire, Ouest Industrie Autocar avec son Wing sur base Iveco.

Les autres exposants



Un Safari Tamsa destiné aux lignes Noctilien d'Ile-de-France
© Bernard PAPOUZOPOULOS

Comme chaque année, pour ce qui est des autres stands, nous en avons sélectionné quelques uns. Avec le prix de l'innovation 2006 du salon, **MOVIKEN** joue une « carte » essentielle sur le domaine de la cartographie. Moviken présente des solutions cartographiques pour les transports : visualisation des réseaux de transports à toutes échelles du niveau de la rue au niveau national voir européen ; interactivité au service de l'information voyageur et des solutions conçues pour les besoins des autorités organisatrices.

Pour avoir un aperçu concret rendez-vous sur le site de démonstration www.itransports.fr réalisé avec l'appui du Ministère des transports, d'Oséo Anvar et de l'Ademe. D'autre part avec l'Atlas des Transport (guide des transports voyageurs), la personne désirant parcourir ou visiter la France sans voiture possède avec ce guide tous les renseignements nécessaires : une première partie concerne les voies ferrées avec carte générale du réseau ferré, les informations voyageurs SNCF, les cartes présentant le réseau national en détail et les réseaux TER ; une deuxième partie présente l'Ile-de-France et les grands réseaux urbain français (plans des lignes de trams, métros

et TCSP, les plans des quartiers des gares pour l'accès aux transports urbains quand le voyageur sort de la gare et par région les informations sur 230 réseaux urbains) auxquels s'ajoute la présentation de réseaux urbains et ferrés européens voisins ; une dernière partie répertorie et présente les liaisons aéroports et les différentes dessertes existantes en France (îles, sites touristiques, stations balnéaires ou de sports d'hiver....). Les versions suivantes de cet atlas devraient encore apporter plus d'infos et de renseignements et devenir un compagnon indispensable pour le voyageur.

Grâce au stand **TISSEO SMTC**, chacun pouvait en savoir plus sur le projet CIVITAS et notamment CIVITAS MOBILIS. 19 villes participent au programme Civitas II. Le projet Civitas Mobilis, quant à lui, est établi en partenariat entre Toulouse (qui est coordonnateur), Venise, Ljubljana, Debrecen et Odense. Sur la période 2005/ 2009, sont traités les problématiques liées à l'accessibilité pour tous, le développement des carburants propres, la coordination des projets d'urbanisme et des projets de transports, l'action sur les pratiques de déplacements des personnes et l'utilisation des nouvelles technologies dans les transports urbains. A Toulouse, un certain nombre de mesures sont développées. La première concerne la flotte qui en 2008 sera entièrement propre (bus GNV, bus diesel avec filtres à particules, plan local de développement de l'usage des biocarburants dans les transports publics...). Les autres mesures concernent la nouvelle répartition de la voirie (politique de stationnement, couloirs bus...), l'intégration tarifaire, la qualité de service, les nouveaux concepts de livraison de marchandises, la gestion de la mobilité, la télématique... A retenir les dates du 14, 15 et 16 mars 2007 à Toulouse pour une conférence sur les transports publics et le transport durable.

En bref...

LE BUS D'OR

Pour ceux qui ne le savent pas, le Bus d'Or met en compétition les conducteurs de nombreux réseaux. La première épreuve se déroule sous forme d'un QCM sur les comportements et le relationnel avec la clientèle. Le lendemain a lieu la première épreuve de conduite sur un circuit situé devant l'entrée du salon. A l'issue de cette épreuve, les 10 premiers du classement continuent. De nouveau, ils se soumettent encore à l'épreuve sur piste avec d'autres types de bus. Les véhicules sélectionnés sont des standards : Agora, R 312 et GX 317. La dernière épreuve conduit nos finalistes sur le réseau RATP où ils effectuent un service commercial où les conducteurs sont évalués par des clients mystères. Cette 18^{ème} édition a vu la participation (hors classement) de 2 conducteurs européens représentant Bruxelles et Prague.

Cette année, ce n'est pas un conducteur de la RATP qui a remporté le Bus d'Or puisqu'il a été devancé par son collègue de Grenoble. Le 3^e est le représentant de Laval. Les autres finalistes venaient des réseaux de Toulouse, Rennes, Roanne, Orléans, Bordeaux, Lille.

ISRA, fabricant de cartes plastiques depuis 30 ans, produit plus de 100 millions de cartes par an et emploie plus de 100 personnes. Une partie de l'activité concerne les transports. Depuis plus de 3 ans, la société a évolué vers la carte sans contact qui se développe notamment dans les transports urbains. En maîtrisant totalement le process, ISRA est un incontournable sur le marché de la carte.

S'il y a un secteur qui se développe rapidement ces dernières années avec les nouvelles techniques, c'est bien l'information du voyageur. **DUHAMEL** est un spécialiste de

l'information voyageur embarquée avec 400 réseaux clients et notamment avec Alstom qui en équipe tous ses Citadis. La nouveauté cette année est le plan de ligne multimédia Infos 3 en 1. C'est à la fois : un système d'affichage dynamique de plan de ligne afin d'aider le voyageur à se situer durant son trajet ; un diffuseur d'informations du réseau pour rendre le trajet plus sûr, plus confortable et pour gérer en temps réel les aléas d'exploitation ; un support d'information et de promotion de la collectivité notamment. Il assure également la fonction d'afficheur intérieur et l'annonce vocale. Il s'intègre aisément dans tous les véhicules. L'installation se compose d'une unité centrale (qui peut piloter de nombreux écrans) et d'écrans plats TFT. En version urbaine, 2 écrans sont disposés en dièdre au plafond dans l'allée centrale (2 dièdres dans un véhicule articulé) et en version « Haut Niveau de Service » tram ou bus plusieurs écrans peuvent être installés tant en dièdre que sur les cotés, seul ou 2 côte à côte. Ce nouveau produit était visible sur le stand mais aussi en situation dans le Crealis d'Irisbus.

Implantée dans la Drôme, la société **A.C.E. Ingénierie** (Analyser, Concevoir, Édifier) propose d'intéressantes solutions de matériels de levage polyvalents pour la maintenance des roues, des systèmes de freins, des pare-brise, le tout pouvant s'adapter à tous les matériels roulants routiers et ferroviaires.

Les différents chariots, mécaniques ou hydrauliques, permettent d'améliorer de façon significative l'ergonomie des postes de travail, la rapidité d'exécution des tâches, et ce tout en assurant une sécurité optimale. Cabinet d'étude, A.C.E. Ingénierie assure également la conception de chariots « sur mesure » en fonction des cahiers des charges fournis. Pour en savoir plus : www.mekaboy.fr

Dans le secteur presse, nous vous présentons la revue **TEC** (Transport/Environnement/Circulation). Cette revue est éditée (6 numéros par an) par l'Association pour le développement des techniques de transport, d'environnement et de circulation (personnalités issues de différents ministères, institutions publiques ou grandes entreprises). Le numéro 189, mars 2006, est un spécial ferroviaire transports urbains et interurbains. Le sujet est traité en 4 parties : les voyageurs avec le Pass sans contact notamment, le Fret avec le concept Modalhor entre autres, le Matériel Roulant avec le marché des matériels roulants en France (chemin de fer et tramways/métros) et enfin un chapitre Réseau. Ce sont des articles réalisés par des personnalités du transport (SNCF, RATP, institutions, constructeurs...). Cette revue n'est pas pour les amateurs de photos (tout au plus une vingtaine de photos de petit format NB sur 80 pages) mais pour ceux qui souhaitent se forger une idée sur des sujets d'actualités.

LE RAIL, publication que nous avons déjà présentée, organise aussi depuis 1999 des conférences thématiques réservées aux professionnels. Plus d'une vingtaine de conférences se sont déjà déroulées accueillant plus de 2500 délégués, avec la participation de 500 intervenants. Ces conférences bilingues français/anglais sont organisées sur 2 jours à Paris. Début octobre, est organisée la 7^e édition de "cartes à puce et transport". La prochaine session de "voie et maintenance" sera la 5^e édition. Pour en savoir plus, tapez www.lerail.com.

un réseau à la loupe

Par Yves LE CHANU et Raymond STREIT



Station Hôtel de Ville de Valenciennes, la rame est pavoisée pour l'inauguration

© Jean Claude VAUDOIS (Promotram) - 16/06/2006

Valenciennes passe au tram



Gare de Valenciennes le tramway attend le départ pour Marly

© J BAZIN - 12 août 1951 - Collection AMTUIR

Introduction

Après les belles réalisations à Mulhouse et à Grenoble relatées dans nos précédents numéros, nous voici dans le Nord à Valenciennes. Depuis notre évocation du projet dans **RU31** (Mars/Avril 2000) que de chemin parcouru !

Valenciennes est au cœur d'une grande euro-région particulièrement dense. Il s'agit bien d'un carrefour industriel de l'Europe situé à 30 min de Lille, 1h de Bruxelles ou Calais (embarquement pour l'Angleterre), et 2 heures de Paris ou de la Ruhr...



L'Hôtel de Ville de Valenciennes
© Yves LE CHANU - Septembre 2005

Le périmètre de transports urbains compte 350 276 habitants sur un territoire de 75 communes.

Vieux bassin houiller et riche d'un passé industriel de premier ordre, Valenciennes a fait preuve d'un courage remarquable pour se relever de la crise engendrée par le déclin de ces activités. Ainsi voit-on émerger des pôles de compétences nouveaux tel que la construction automobile, l'électronique, la mécanique fine, le tertiaire, mais aussi le ferroviaire.

Valenciennes, qui se situe dans le Hainaut (partie française bien entendu), bénéficie de sa proximité avec des espaces naturels de premier ordre tels que l'Avesnois (Forêt de Mormal,...), mais aussi historiques tels que les fouilles gallo-romaines de Bavay.



La Marché aux Herbes était le point central du réseau valenciennois. Un convoi d'heures creuses attend le départ vers Lourches. La ligne sera exploitée par autobus en 1965.
© J BAZIN - Collection AMTUIR

La SEMURVAL est une société anonyme d'économie mixte dont l'actionnaire principal est le Syndicat Intercommunal pour les Transports Urbains de la Région de Valenciennes

(SITURV) qui détient 80 % du capital. L'actionnaire professionnel de référence est le groupe TRANSDEV qui détient 13,79 % des actions.

Le réseau se compose de 37 lignes (dont 19 affrétées) et parcourt chaque année 9 millions de kilomètres pour 19 millions de voyages réalisés.

La société compte au 31 décembre 2005, 499 personnes dont 316 conducteurs.

Rapide historique du réseau

C'est en 1880 qu'est créée la société des Tramways de Valenciennes à Anzin et Extensions pour ouvrir dès 1881 la première ligne de tramway entre Valenciennes, Anzin et Raismes.

En 1884, est créée la CEN (Société des Chemins de Fer Economiques du Nord) filiale du groupe du baron Empain.

En 1894 le réseau du tramway à traction vapeur atteint 58,5 km de lignes.



La ligne de Blanc-Misseron avait pour terminus la frontière avec la Belgique. A quelques centaines de mètres, il était alors possible de prendre un tramway du réseau belge pour se rendre à Mons.

© J BAZIN - 12 septembre 1953 - Collection AMTUIR

Il faut attendre 1914 afin de voir apparaître les premiers tours de roues des tramways électriques exploités à partir du dépôt de la rue d'Herpignies.

En Mars 1932, les premiers autobus sont mis en service sur 2 lignes.

A partir de 1961, l'exploitation est assurée petit à petit par des autobus... Et le 2 juillet 1966, le dernier voyage en tramway est alors réalisé.

Notons que Valenciennes est le dernier réseau à avoir supprimé son réseau de Tramway.

On notera alors la mise en service d'autobus construits par le constructeur Bruxellois BROSEL.

En 1976, le SITURV est constitué comme autorité organisatrice des transports du PTU qui entoure Valenciennes. Il compte alors 60 communes et 342000 habitants.

C'est en 1979, que la SEMURVAL est constituée avec l'aide de TRANSCET qui lui apporte l'expertise croisée des autres entités. Ce groupe se nomme TRANSDEV aujourd'hui.

C'est aussi en 1979, que les premiers bus articulés font leur apparition pour équiper la ligne 4 Valenciennes-Condé. C'est l'Heuliez Mercedes O305G qui est alors choisi.

Le Parc au 31 décembre 1979		
Bus Articulés		
Heuliez O305G-HLZ	5	5
Bus Standards		
Brossel	61	106
Berliet PR100	16	
Berliet PR100-MI	15	
Heuliez O305-HLZ	14	
Autocars		
Saviem E7	1	1
Bus Gabarit Réduit		
Berliet PGR	1	1
PARC TOTAL		113

A cette époque 13 % de l'activité est réalisée par le biais de l'affrètement géré par SEMURVAL.



Renault PR100-MI n° 022 sur la place du Hainaut à Valenciennes
© Jean Pierre DUPONCHELLE - 19/02/1988 Collection R. STREIT

La constitution du SITURV permet de redresser la fréquentation du réseau tombé à 11,4 millions de voyages en 1977 pour remonter à 15,9 millions en 1980.

Pour cela le SITURV a fait passer l'offre kilométrique de 2,9 millions de kilomètres en 1976 à 5,6 millions de kilomètres en 1980 !

En 1980, le SITURV décide d'abandonner la tarification par section de 1,5 km à une tarification zonale composée de 3 zones.



Renault PR100-2 n° 103 place du Hainaut à Valenciennes
© Jean Pierre DUPONCHELLE - 15/05/1990 Collection R. STREIT

En 1987, la SEMURVAL est une entreprise de 400 salariés et 168 véhicules ; qui réalise 7 millions de km et transporte 20,4 millions de voyageurs.



Heuliez GX107 n° 133 boulevard Froissart à Valenciennes. Remarquez la découpe avec une « tâche » vert pomme sur les portes. C'était assez sympa avec déjà une orientation nature !
© Jean Pierre DUPONCHELLE - 29/08/1991 Collection R. STREIT

A cette époque, avec l'aide de la RATP qui trouve en la SEMURVAL un bon laboratoire, est évoquée la mise en place d'une carte à puce multimodale. Ce projet fut un échec compte tenu de la complexité des différents décideurs (SITURV, Région, Département, CUDL, SNCF, ...). Mais ce projet, relancé plus tard, sera une réussite

Le Parc au 31 décembre 1989		
Bus Articulés		
Heuliez O305G-HLZ	18	38
Renault PR180-2	8	
Heuliez GX187	12	
Bus Standards		
Heuliez O305-HLZ	34	132
Berliet PR100-MI	6	
Renault PR100-MI	48	
Heuliez GX107	26	
Renault PR100-2	18	
Minibus		
Heuliez GX17	5	5
PARC TOTAL		175



Renault PR180-2 n° 220 place Froissart à Valenciennes
© Jean Pierre DUPONCHELLE - 15/05/1990 Collection R. STREIT

En 1989, la SEMURVAL met en place un SAEI produit par SEMA METRA avec des applications particulièrement innovantes tel que le Système d'Aide au Démarrage (SAD) qui permet de connaître en permanence la position des bus dans le dépôt et de lancer le pré-chauffage/gonflage des bouteilles d'air, ...



Heuliez GX187 n° 233 avenue Albert 1^{er} à Valenciennes
© Jean Pierre DUPONCHELLE le 18/05/1997 Collection R STREIT

C'est en 1992, que la SEMURVAL lance une nouvelle image visuelle assez géniale avec sa feuille ! Image qui restera avec l'arrivée du tram.



Toujours en 1992, la SEMURVAL abandonne la tarification zonale pour la tarification horaire.



Heuliez-Volvo GX217 n° 136 au Dépôt
© Jean Pierre DUPONCHELLE le 23/04/1997 Collection R STREIT

Août 1995, ouverture du site propre entre Anzin et Pont de Bruay sur 2,5 km.



Heuliez GX317 n° 129 au Dépôt
© Jean Pierre DUPONCHELLE le 23/04/1997 Collection R STREIT



Renault PR118 n° 237 au Dépôt
© Raymond STREIT - 13/05/2004

En novembre 1995, le projet Transcarte aboutit avec la mise en place sur la ligne TER Lille-Valenciennes de ce système soit 15 gares et 9000 voyageurs/jour. En 1997, le projet Transcarte, après 10 ans de gestation, devient réalité avec la mise en place d'une billettique sans contact.



Renault Agora-L n° 212 au dépôt de St Saulve avec la découpe reprenant les motifs de la feuille
© Raymond STREIT - 13 mai 2004

En mars 2004, la SEMURVAL met en place un service de transport à la demande sur 7 communes autour de St Amand et en septembre 2004, sur 8 communes autour de Bouchain. Ce service qui se nomme TAXIVAL permet de rabattre des habitants de zones à faible densité de population sur les lignes régulières. Il faut alors réserver la veille la course de taxi. Pour emprunter ce service, outre l'adhésion au programme, un seul titre le ticket TRANSPASS pour 3,50 € TTC (valable une journée).



Irisbus Agora-L n° 210 au dépôt. Il arbore la nouvelle découpe de la SEMURVAL choisie pour le Tramway.
© Yves LE CHANU - Mai 2004

Au début de l'année 2006, la marque commerciale du réseau devient TRANSVILLES et remplace SEMURVAL qui restera la raison sociale de l'exploitant.



Irisbus Agora-S à Anzin Hôtel de Ville en correspondance avec le tram... et le nouveau nom a déjà remplacé le logo SEMURVAL !
© Yves LE CHANU - Juillet 2006

Le retour du Tramway

Le projet de Tramway est porté par le SITURV qui avait confié la maîtrise d'ouvrage à la SEMURVAL. En phase travaux le SITURV a repris cette mission tout en se faisant assister de TRANSAMO (Filiale de TRANSDEV) pour l'assistance à maîtrise d'ouvrage du projet.

Mais avant d'en arriver aux travaux, de nombreuses années d'études ont été nécessaires :

- L'idée d'implanter un tramway remonte à 1987 et est adoptée en 1988.
- En 1991, une étude fût menée pour valider le concept d'un VAL pour Valenciennes. Très vite le projet est jugé trop cher.
- En 1992, une étude interne met en évidence des points noirs et montre la pertinence de la mise en place d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP)
- En 1993, un dossier de prise en considération par l'Etat a été déposé et marque le départ du projet TRANSVILLES.
- En 1994/1995, sont menés la concertation préalable ainsi que l'avant projet.
- Le tracé est choisi en 1999 et le projet est déclaré d'Utilité Publique en juillet 2001.

Les travaux

Dès l'été 2003, les travaux de déviations des réseaux sont lancés.

L'année 2004 est l'année de tous les travaux avec la mise en œuvre des travaux de voirie et de plate forme ainsi que des travaux de pose de voies avec, le 7 septembre 2004 à 16H, la pose du premier rail sur le rond-point de l'Université. Il s'agit d'un événement majeur sur une ligne

de tramway et en même temps spectaculaire avec la soudure aluminothermique. La pose de voies se fait sur le principe de rails posés sur traverses bi-blocs, lesquelles sont coulées dans le béton.

Pendant ce temps-là, un peu moins spectaculaire mais nécessaires pour la sécurité et le bien être des habitants, les travaux d'éclairage public et de signalisation tricolore lumineuse sont en cours.

Très vite en 2005, la ligne prend forme avec les travaux de tirage de la ligne aérienne mais aussi d'aménagement des stations.

Il s'agit d'une véritable transformation de l'espace urbain avec 1500 arbres 11 500 m² d'arbustes et 100 000 m² de gazon.



Le pont sur l'A2 - un bel ouvrage d'art
© Yves LE CHANU - Juillet 2006

Plusieurs ouvrages d'art ont été construits tel que le Pont-Jacob, Faubourg-Ste-Catherine, Viaduc-Pompidou, et en particulier le pont sur l'A2 (Paris-Bruxelles) qui permet de relier Marly à Aulnoy-Lez-Valenciennes.

Le matériel roulant

En 1998, c'est Alstom qui remporte le marché de fourniture du tramway avec son Citadis-301 comme à Montpellier ou Orléans. Il s'agit de la version où les bogies des extrémités ne sont pas surbaissés et imposent une marche.



Le Citadis-302 à Anzin Hôtel de Ville - Le tram reprend un nez en V pour Valenciennes
© Yves LE CHANU - 15 juillet 2006

Elles ne verront pas le jour car en 2002, un avenant est passé afin d'obtenir la fourniture de 21 Rames (17 en phase 1 et 4 en phase 2) du type Citadis-302 entièrement surbaissé comme à Paris, Mulhouse ou Bordeaux.

Les caractéristiques techniques sont une longueur de 32,9 m et une largeur de 2,40 m avec une capacité de 295 personnes et une vitesse maximum de 70 km/h.

A cette occasion le design est revu et corrigé avec une ligne beaucoup plus originale signée par Alstom et du designer « And Partners design » : Gris métallisé, avec un subtil nez en V pour Valenciennes... Ville... Vert... L'intérieur lui aussi a bénéficié d'un aménagement superbe dans des tons très paisibles. Et très vite en 2004, la fabrication des rames débute à l'usine Alstom d'Aytré à côté de la Rochelle.

Dans la foulée, les bus adoptent cette nouvelle ligne esthétique tant intérieure qu'extérieure ! Superbe !



Le très bel intérieur des rames... Couleurs d'automne rehaussées par un bleu clair et un jaune clair... Un espace reposant
© Yves LE CHANU - Juillet 2006

La communication de chantier

Rien n'a été laissé au hasard car une communication active a été réalisée pendant toute l'épreuve des travaux. Affichage, feuillets déviations, prospectus, agents de proximité, visite du chantier, presse, radio, ...



Heuliez GX117 - navette gratuite au centre ville le long des travaux de la plate-forme. « Centre ville facile, ma voiture au vestiaire »
© Yves LE CHANU - Septembre 2005

Bien entendu une mascotte apparaît, qui tel un zébulon prendra le nom de LINEO

Pour faciliter la circulation en centre ville une navette gratuite a été mise en place du Lundi au Samedi en septembre 2003 entre le parking Lacuzon et le centre-ville. Elle circule toutes les 10 min en heures de pointe et toutes les 20 min en heures creuses.

On notera en particulier depuis juillet 2004, et pendant toute la durée des travaux, le passage de la durée de validité des tickets de 1H à 1H15... Une idée originale !



Pont Jacob sur l'Escaut
© Yves LE CHANU - Juillet 2006

Le financement

En 2002, l'état accorde une subvention 41,5 millions d'€ sur les 242,75 millions d'€ que représentent la phase 1 de ce projet (valeur juin 2001). Le reste est financé par le biais des fonds propres du SITURV et un emprunt représentant 44,2% du coût total.

Le lancement

C'est le 16 juin 2006 que la première ligne est inaugurée avec à partir de 19H30 un concert sur la place de la Poterne.

Du 17 au 30 juin, le tramway circule en marche à blanc afin de tester grandeur nature l'ensemble des systèmes mais aussi l'organisation de l'exploitation.

Les 1^{er} et 2 juillet, mise en service sous forme de porte ouverte gratuite mais avec validation des tickets gratuits distribués

Le 3 juillet, intervient enfin la mise en service commercial avec pendant l'été 2006, la ligne exploitée de 5h30 à 21h30 (23h30 les vendredis et samedis) avec une rame toutes les 12 mn jusque 20h15 et toutes les 20 à 30 mn après.

Le futur

La phase 2 consiste à prolonger la ligne 1 jusqu'à Denain pour une mise en service en 2007 soit 8,5 km supplémentaires, 9 stations et 4 rames (en plus des 17 de la phase 1)

Suite à quelques recours juridiques et un accord avec l'Autorité Organisatrice une branche en voie unique de 800 m complémentaire au départ de Saint-Waast doit être ouverte afin de desservir l'hôpital. Il s'agira d'une ligne

1bis... exploitée toutes les 10 min tant à destination de Denain que de Valenciennes.

La phase 3 est à l'étude et consiste à créer une branche au départ d'Anzin jusqu'au Pays-de-Condé.

La phase 4 est également à l'étude et consiste à créer une branche entre le centre de Valenciennes et Saint-Saulve.....

Un nouveau réseau

Depuis 2004, la phase active de finalisation du nouveau réseau est lancée avec 3 objectifs : améliorer les conditions de transports pour tous, attirer une clientèle nouvelle et éviter un réseau à 2 vitesses.

Pour cela, la SEMURVAL s'est appuyée sur des réunions avec les habitants et le SITURV pour valider les changements.



Station St Waast - La correspondance bus-tram de quai à quai !
© Yves LE CHANU - Juillet 2006

Le nouveau réseau s'appuie sur le tram mais aussi sur des lignes de bus structurantes.

La ligne de tramway prend l'indice 1, les lignes structurantes les indices de 11 à 18, les lignes du secteur Anzin/Valenciennes Nord-Ouest l'indice 2, les lignes du secteur de Saint-Amand l'indice 3, les lignes du secteur de Denain l'indice 4, les lignes du secteur de Valenciennes Sud et Est l'indice 6, les lignes du secteur de Condé l'indice 8 et les lignes départementales les indices supérieurs à 300.

Les lignes fortes 12-13 sont rabattues à Anzin HDV et 14-17 rabattues à Croix d'Anzin qui se trouvent à 1 ou 2 stations de la Gare et à 3 ou 4 stations de l'Hôtel de Ville de Valenciennes... Pour ces 4 lignes qui irriguent les communes principales du Nord et de l'Est valenciennois dont Denain, la rupture de charge est jugée pénalisante en particulier pour la desserte de la gare...

Judicieusement, Transvilles a d'ailleurs mis en place son réseau Bus-Tram pendant l'été afin de pouvoir tirer d'éventuels enseignements pour la rentrée.

Les débuts du nouveau réseau sont de bon augure concernant la fréquentation. La régularité du tram est correcte et malgré un difficile apprentissage par les automobilistes, les agents de Transvilles apprennent vite à résoudre les situations perturbées.

Les nouvelles lignes

C'est le 3 juillet 2006 que ce nouveau réseau a été lancé en même temps que la mise en service commercial du Tramway.

Lignes exploitées par TRANSVILLES		
1 (Tram)	Valenciennes Dutemple	FAMARS Université
11	RAISME Place	SAULTAIN Gare
12	ANZIN HDV	ST AMAND Pauwels HANON Cataine
13	ANZIN HDV	BRUAY Place
14	ANZIN Croix d'Anzin	Bonsecours Mont de Peruwelz
15	Valenciennes St Waast	CRESPIN Anc Mairie QUIEVRECHAIN Mairie
16	Valenciennes St Waast	VICQ Rue de Fresnes ONNAING Toyota ROMBIES Centre
17	ANZIN Croix d'Anzin	ROEUX Roquebrune DOUCHY Mandela
18	AULNOY Residence Universitaire	ESCAUDAIN Maroc NEUVILLE Cimetière
21	BEUVRAGES Bostsarron	WALLERS Gare WALLERS Arenberg Fosse
22	BEUVRAGES Rue du Droit	HERIN 19 mars
23	Valenciennes St Waast	ROUVIGNIES Eglise
31	ST AMAND rue des Aulnois	DENAIN Espace Villars
32	ST AMAND L Couteaux	HASNON Place
33	ST AMAND SNCF	CONDE Place
AMD	Amandine : St Amand SNCF - Centre Thermal	
41	DENAIN Espace Villars	ABSCON République
42	LOURCHES Place	DOUCHY Mandela
43	WALLERS Arenberg Fosse	HAULCHIN Racine
44	VERCHAIN Mairie	HORNAING Heurteau
46	DENAIN Espace Villars	BOUCHAIN Bassin Rond
47	HELESME Terminus	HAULCHIN Racine
61	Valenciennes St Waast	ST SAULVE Bas Marais BRUAY Place (1)
62	Valenciennes les Tertiales	TRITH de Vinci
63	Valenciennes les Tertiales	MAING Rucart
64	Valenciennes Esplanade	HERGNIES
65	Valenciennes Gare	VERCHAIN Mairie DENAIN Espace Villars
66	Valenciennes Esplanade	SEBOURG Triez
81	QUIEVRECHAIN Puit n° 2	ODOMEZ la hauteville
82	ONNAING Place	ODOMEZ la hauteville
307	ST AMAND SNCF	FLINES Rouillon
308	ST AMAND SNCF	MORTAGNE Gare
407	NEUVILLE Mairie	MARQUETTE 8 mai 45
409	DENAIN Espace Villars	ABSCON Chauffour
511	Valenciennes Gare	HASPRES Chapel
513	Valenciennes Gare	QUERENAING Café
604	Valenciennes Gare	ARTRES Gare
514	DENAIN Espace Villars	AVESNES LE SEC Gare
601	Valenciennes Esplanade	CURGIES Chapelle
603	Valenciennes Esplanade	PRESEAU Place

(1) Branche de ligne desservant le dépôt de St Saulve

Réseau des dimanches et fêtes

Avec ce nouveau réseau, fini le réseau spécifique des dimanches et fêtes. Ce sont les lignes 1 (Tram), 11 à 18, 21, 23, 61, 63, et 601 qui circulent pendant cette période, ce qui permet de garder la logique de semaine dans la desserte et de simplifier la lisibilité du réseau.



Irisbus Agora-S à la Gare de Valenciennes - L'une des rares lignes fortes à passer par la Gare.

© Yves LE CHANU - Juillet 2006

Réseau de Soirée

Tous les vendredis et samedis entre 21h30 et 23h30 un réseau de soirée est mis en place avec un tramway de la ligne 1 toutes les 30 mn et les lignes 12, 14, 15 et 17 avec un bus toutes les heures.

Lignes exploitées par TRANSVILLES en soirée

	Valenciennes	FAMARS Université
1 (Tram)	Dutemple	
12	Valenciennes Gare	ST AMAND Pauwels
14	Valenciennes Gare	CONDE Place
15	Valenciennes Gare	QUIEVRECHAIN Frontière
17	Valenciennes Gare	DENAIN Espace Villars

La ligne 1 en détail



Tram arrivant à la station Jules Chevalier

© Yves LE CHANU - Juillet 2006

Cette première ligne de tramway dessert 19 stations sur une longueur de 9,5 km soit 50 000 habitants (soit 15 % de la population du PTU).

Rappelons que cette ligne reprend une partie de l'une des plus anciennes voies de chemin de fer de France ouverte en 1838 et fermée en 1990 ! Il s'agit de la ligne de Denain à Anzin. Une partie était déjà utilisée en site propre bus sur 2,5 km depuis août 1995 entre Croix d'Anzin et Pont de Bruay.

Le temps de parcours est de 26 min pour parcourir les 9,5 km. La fréquence sera de 5 min en heures de pointe et de 10 mn en heures creuses.

DETAIL DES STATIONS

Stations	Corresp.	A Noter
Valenciennes DUTEMPLE		
Valenciennes ST WAAST (Dépôt)	11-15-16-23-61	B - P+R
ANZIN HOTEL DE VILLE	12-13-21-22	B - P+R
Anzin CROIX D'ANZIN	14-17	B
Valenciennes PONT JACOB		
Valenciennes GARE	11-15-16-61-64-65-66-511-601-603-513/604	B - SNCF
Valenciennes CLEMENCEAU		
Valenciennes Hôtel de Ville		
Valenciennes Sous Préfecture		
Valenciennes PORTE DE PARIS	511-513/604	
Valenciennes STE CATHERINE		
Valenciennes NUNGESSER		P+R
Valenciennes VOSGES		
Marly LA BRIQUETTE		
Aulnoy JULES CHEVALIER		
Aulnoy CHEMIN VERT	62-63-511-513/604	
Aulnoy CAMPUS MONT HOUY		
Famars MORIAMEZ RECHERCHE		
Famars UNIVERSITE		P+R

Prenons la ligne de tramway en partant du terminus **Dutemple**, quartier enclavé auparavant desservi à l'aide d'une boucle de la ligne 1. Ce quartier borde l'autoroute A23 Lille-Valenciennes.



Station Croix d'Anzin - Correspondance avec un Irisbus Agora L de la ligne 14 vers Bruay/Bonsecours/Mont de Peruwelz

© Yves LE CHANU - Juillet 2006

A la station **St Waast** un parc-relais (P+R) de 140 places doublé d'un pôle d'échange Bus-Tram-Cars permet de

desservir la future voie qui doit relier l'hôpital qui se trouve à 800 m. Cette station se trouve à proximité de l'A23 (Lille-Valenciennes)

Le tramway poursuit vers la station **Anzin hôtel- de-ville** qui permet de desservir plusieurs établissements scolaires en particulier. Cette station est dotée d'un parc-relais ainsi que d'un pôle d'échanges bus-tram.

Vient ensuite la station **Croix-d'Anzin** qui bénéficie d'un pôle d'échanges bus-tram sur ce nœud routier important de l'agglomération.

La ligne gagne la station **Pont-Jacob** qui franchit l'Escaut et dessert le Lycée de l'Escaut.



Le pont Jacob sur les voies SNCF après être passé sur l'Escaut !
© Yves LE CHANU - Juillet 2006

Nous passons le peigne de voies de la gare de Valenciennes ; la station **Gare** permet les correspondances avec le train (TGV vers Paris), les cars départementaux, mais aussi le Lycée Wallon.



Heuliez GX107 en correspondance à la Gare de Valenciennes
© Yves LE CHANU - Juillet 2006

La ligne rentre dans le centre ville avec la station **Clémenceau** qui dessert un grand nombre d'établissements scolaires et culturels.

Vient ensuite la station **Hôtel-de-ville** qui irrigue le centre commerçant de la ville.

La station **Sous-Préfecture** permet de desservir les différents tribunaux et le commissariat de Police.

Les stations **Porte-de-Paris** et **Ste-Catherine** irriguent le boulevard.

Le tramway rejoint la station **Nungesser** qui offre un parc-relais de 250 places à proximité de l'autoroute A2 (Paris - Bruxelles) mais aussi du stade de football et de l'hypermarché.



Une rame quitte la station Vosges.
© Yves LE CHANU - Juillet 2006

La station **Vosges** permet de desservir le multiplexe et une zone d'habitat dense comme la station **La Briquette**.



Le tram va franchir l'A2 en laissant au fond la station La Briquette avec sa cheminée d'usine
© Yves LE CHANU - Juillet 2006

Le tram franchit avec l'aide d'un nouvel ouvrage d'art l'A2 (Paris Bruxelles) et dessert la station **Jules Chevallier** du nom de l'ancien président de la SEMURVAL. Cette station permet la desserte de la zone commerciale.

A Aulnoy-lez-Valenciennes, un quartier dense est desservi par la station **Chemin-Vert** qui bénéficie de plusieurs correspondances avec le réseau de bus.

Les stations **Campus-Mont-Houy** et **Moriamez-Recherche** permettent une desserte fine du campus universitaire de Valenciennes situé sur la commune de Famars.



Le plan de la ligne de Tram
© Transvilles

Enfin le tramway atteint son terminus **Université** au bout du campus universitaire avec un P+R de 200 places (+ 200 en réserve).



Le terminus Famars Université - l'arrière station
© Yves LE CHANU - Juillet 2006

La tarification

La gamme est diffusée à travers un réseau de 102 points de ventes à travers l'agglomération avec 4 agences TRANSVILLES à Valenciennes (place du Hainaut), à St Saulve (dépôt), à Denain et à Famars Université (ouverture avec l'arrivée du tram).

La mise en service du tramway va aussi permettre la distribution de la plupart des titres de transports dans chaque station par le biais de distributeurs automatiques.



Station Jules Chevalier, Défunct Président de la SEMURVAL promoteur acharné du tramway.
© Yves LE CHANU - Juillet 2006

Rappelons que la tarification s'appuie sur un système billettique mixte ERG TRANSIT SYSTEM Magnétique et cartes sans contact sur laquelle peuvent être chargés abonnements mais aussi TRANSVAL 5 ou TRANSVAL 10

PRINCIPAUX TARIFS AU 1^{er} Juin 2006 (€ TTC)

TRANSVAL 1	1,40	<i>Vendu dans le bus</i>
TRANSVAL 2	2,60	<i>Vendu dans le bus</i>
TRANSVAL 5	6,00	
TRANSVAL 10	11,00	
P+R	2,60	<i>1 A/R pour les passagers d'un véhicule garé sur un Parc Relais.</i>
TRANSPASS journalier	3,60	
TRANSECO 5	4,60	<i>Tarif réduit</i>
TRANSECO 10	8,35	
Pass Lib Mensuel	34,30	
Pass Lib + Mensuel	24,00	<i>Réservé aux salariés avec PDE</i>
Pass Jeune Mensuel	28,50	<i>Voyages Illimités</i>
Pass Jeune Annuel	203,50	<i>Voyages Illimités</i>
ARC EN CIEL	7,60	<i>Annuel : 1 AR/Jour scolaire</i>
BOOSTER	11,00	<i>1 mois illimité - En complément de Arc en Ciel</i>

En termes de communication, la SEMURVAL possède un excellent site Internet où vous trouverez toutes les infos utiles sur le réseau ainsi que quelques vidéos sur la sécurité et les bonnes règles pour vivre avec le tram...

<http://www.transvilles.com>

Le parc

La SEMURVAL a fait le choix de l'écologie sur toute la ligne avec l'acquisition dès 2002 de bus avec filtres à particules utilisés avec un gazole TBTS (Très basse teneur en soufre : 50 ppm au lieu de 350 ppm).

En 2003, les 24 nouveaux Irisbus Agora-Long livrés adoptent la nouvelle découpe Tramway. Avec la livraison de 20 Irisbus Agora-S en 2004, la SEMURVAL adopte la climatisation.

Le Parc en au 1 ^{er} juillet 2006		
Tramway		
Alstom Citadis 302	21	21
Bus Articulés		
Renault PR118	5	47
Heuliez GX187	9	
Mercedes O405-G	5	
Irisbus Agora-L	28	
Bus Standards		
Heuliez GX107	17	106
Heuliez GX107 - 45 places	1	
Renault R312-2p	14	
Mercedes O405	8	
Heuliez Volvo GX217-2p	14	
Heuliez GX317-2p	21	
Irisbus Agora-S-2p	31	
Autocars		
Renault TRACER	6	6
Bus Gabarit Réduit et minibus		
Heuliez GX117	4	10
Minibus TPMR	6	
PARC TOTAL		190

Dépôt

L'ancien dépôt était situé au 10 du Boulevard Harpignies à Valenciennes.

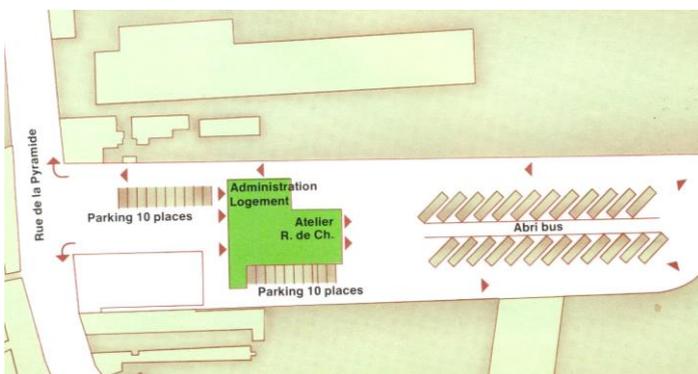


© SEMURVAL - Rapport Annuel 1980

Aujourd'hui, La SEMURVAL dispose de 3 dépôts.

Le dépôt de Denain

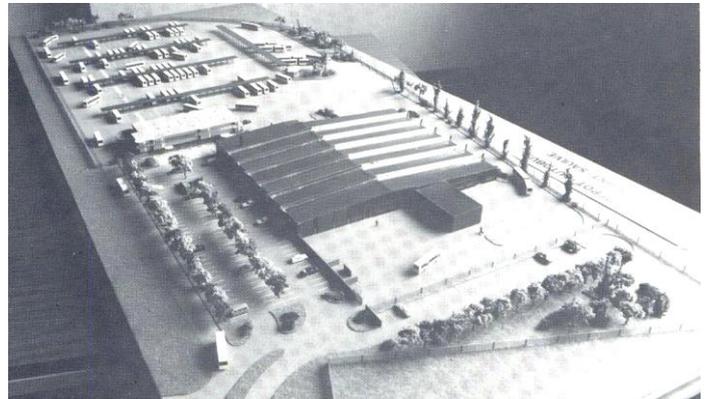
Depuis 1981, il permet le remisage et le petit entretien d'une trentaine de véhicules.



© SEMURVAL - Rapport Annuel 1980

Le dépôt de Saint-Saulve

Il s'agit du dépôt principal datant du début des années 1980 qui accueille également le siège de la SEMURVAL et du SITURV. Il permet d'accueillir et d'entretenir un parc de 200 bus depuis l'extension réalisée en 1988 qui prévoyait le remisage potentiel pour 20 Mégabus...

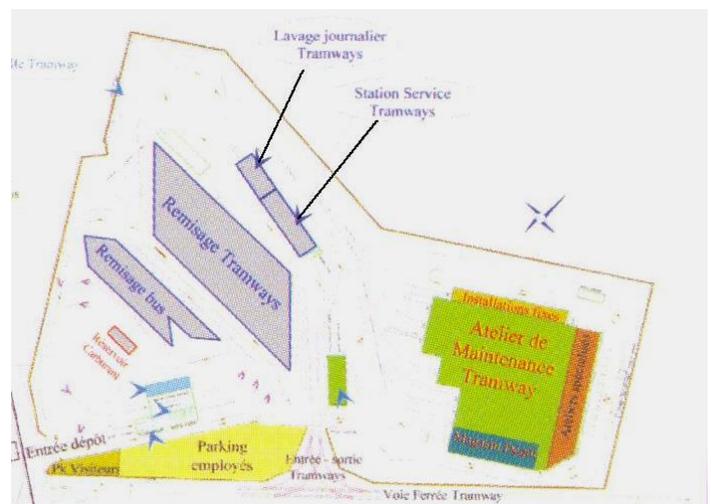


© SEMURVAL - Rapport Annuel 1980



L'atelier du dépôt de St Saulve
© Yves LE CHANU - Mai 2004

Le dépôt Tramway de Saint-Waast



© Transvilles - Le dépôt Tramway signé J. FERRIER et SETEC

Ce nouveau dépôt construit dans le cadre de la mise en service du Tramway s'étend sur une superficie de 5,5 ha (dont 13500 m² couverts) et permet le remisage et

l'entretien des rames ainsi que d'une vingtaine de bus. C'est à partir de ce site que la régulation du réseau sera réalisée. Il s'agit d'une belle réalisation signée par l'Architecte J. FERRIER et SETEC Bâtiment.

Diaporama



En ligne, le 16 juin 2006...

© Nicolas CAPON



Une rame à l'arrêt gare

© Jean-Claude VAUDOIS



Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny - 07/07/2006

© Thierry ASSA



Le Tram à Anzin en juillet 2006

© Yves LE CHANU



La rame officielle n° 13 à Campus Mont Houy avant le départ

© Jean-Claude VAUDOIS

Merci **Merci**
Merci **Remerciements**

Un très grand merci à la SEMURVAL réseau TRANSVILLES et en particulier à Monsieur Marc THORAUD son Directeur Général pour son accueil et son aide à la rédaction de ce dossier.

Nous remercions également très chaleureusement l'AMTUIR pour son aide (www.amtuir.org) et l'association PROMOTRAM.

60 jours

60 jours



TOUR D'HORIZON DE L'ACTUALITE DES RESEAUX

Coordonné par Patrick KIRSTETTER
et Nicolas CAPON



Un Citaro du réseau Ritmo
d'Haguenau au dépôt

© Gilles LENHARD



Un des nouveaux GX327 du
réseau T2C de Clermont-
Ferrand

© Patrick ROSTOUCHER



mode d'emploi

A côté des noms des différents réseaux est indiquée la fréquence des informations qui parviennent à l'équipe éditoriale :

** : informations régulières
 * : informations occasionnelles
 ° : informations irrégulières

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

Contributeurs

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

Jean-Pierre AMPHOUX	Laurent HUBERT
Stéphane ASCOËT	Michel JAILLIARD
Thierry ASSA	Claude JAUSSIOMME
Frédéric BOLLE	Marc KHALDOUNE
Jérôme BONATO	Patrick KIRSTETTER
Jean-Michel BOUTILLET	Jean LECLERC
Lionel BREITMEYER	Kevin LEMOING
Bruno CANIVET	Gilles LENHARD
Olivier CARRE	Yves LE CHANU
Nicolas CHEMINOT	Geneviève LERDUNG
Pierre COLIN	Guillemette MARCE
Christophe DECAUX	Alain MASSON
Olivier DELESTRADE	Philippe MESNIGE
Michaël DIETRICH	Olivier MEYER
Clive D'EATH	Antony MEYRUEIS
François DROISY	Jérémy OLIVIER
Judicaël ESMIEU	Stéphane OSTER
Alain DUBOIS	Bernard PAPOUZOPOULOS
Jean-Pierre DUPONCHELLE	Jérôme PENON
Didier FRUGIER	Gilles PLUET
Marc GACHET	Franck RAINART
Thierry GAREL	Alain ROGER
Frédéric GIANA	Patrick ROSTOUCHER
Jérôme GIMEL	Benjamin WEYER
Jean-Marie GUETAT	Jean-Pierre ZIMMERMANN
Dominique GUIBERT	

Haguenau Nouveau réseau RITMO		
Lignes	Destinations	Fréq.
1	Schweighouse/Gare/Aérodrome	½ heure
1 bis	Schweighouse/Moulin-Neuf	14 fois/jour
2	Les Pins-Caire/Gare/Centre-Equestre avec extension à ZA Taubenhof	½ heure
3	Gare / Marienthal	Heure
Services à la demande		
4	Gare / Matzacker / Hundshof	
5	Gare / Harthouse	
Renforts scolaires		
A	Gare / Clausenhof / Schweighouse	Matin, midi, soir
B	Quai des Pêcheurs / Gare / Schweighouse	
C	Schweighouse / Collège Bois-Fleuri	
D	Gare / Les Pins-Caire	
E	Gare / Centre-Equestre	
F	Gare / Schloessel	
G	Gare / Marienthal	
N1	Navette Gare / Cité-Scolaire	
N2	Navette Gare / Hanauer	

Parc

Un parc provisoire, comptant pas moins de 13 véhicules, et arborant une livrée très réussie à dominante bleue a été affecté à ce service, soit 3 Agora-S n°218, 321 et 322, 1 GX317-3p (n°320), deux minibus (un Sprinter n°925 et un Jumper-Noventis n°926), ainsi que 7 GX77H n°111 à 117, ces derniers étant par contre en livrée blanche (loués à IBF Amiens). Nous reviendrons plus en détails sur ce parc de diverses provenances dans notre prochain numéro.



Agora n° 218 devant la gare d'Haguenau, le 1^{er} août 2006
 © Alain MASSON

➤ **Alsace**

HAGUENAU > RITMO °

Réseau

Le nouveau réseau RITMO (Réseau Intercommunal de Transport de la MOder) a été mis en service le 1^{er} août dernier sur les communes de Haguenau et Schweighouse-sur-Moder. Si le service était gratuit durant le mois d'août, le billet horaire coûtera 90 centimes à partir du premier septembre.

Afin d'accueillir le nouveau réseau, des travaux ont été diligentés à travers la ville dont les principaux ont concerné la place de la gare, point central du réseau ; un feu tricolore avec système de priorité pour les bus a d'ailleurs été installé au débouché de celle-ci sur le boulevard de l'Europe. Par ailleurs, 160 potelets ont été mis en place ainsi qu'une soixantaine d'abris.

Notons que le réseau est consultable sur le site www.ritmo.fr

MULHOUSE > SOLEA **

Tramways

A la lecture de **RU68**, des lecteurs ont pu s'interroger quant aux dates d'inauguration du réseau de tramways. En effet, dans notre dossier événementiel, la date du 13 mai était indiquée (p.16) alors que celle du 20 mai apparaissait en rubrique « 60 jours ». En fait, il y eut deux inaugurations ! Celle des mulhousiens le samedi 13 mai, et celle du Président de la République le samedi 20 mai. Pourquoi faire simple...

Affrétés

Après la mise en service du nouveau réseau, certaines lignes sont assurées par la groupement GME-Martinken dépendant du groupe Transdev ; c'est le cas pour le groupe de lignes 51 à 54. Martinken engage notamment sur la ligne 54 un MAN SU-283.



Le MAN SU283 de Martinken
© Gilles LENHARD

OBERNAI > PASSO °

Fréquentation

Après un an de fonctionnement, les chiffres de fréquentation sont encore en deçà des prévisions. Le nombre de voyages se monte à 34.000 au lieu des 52.000 souhaités. Quelques adaptations ont d'ores et déjà été mises en place afin de rendre le réseau encore plus réactif face à la concurrence de l'automobile.

SELESTAT > TIS °

Ancien parc

Nous connaissons dorénavant les nouvelles affectations des 2 GX117 de l'ancien opérateur Cariane-Est : si le n°99217 (châssis 000025) a été racheté par la SVTU pour le réseau de Versailles, le n°99218 l'a été par TAE pour son réseau Armor-Express (châssis 000026, immatriculé 242 APG 35).

STRASBOURG > CTS **

> Réseau Tramways

Ligne A

Durant l'été 2006, l'exploitation de la ligne a été interrompue jusqu'au 15 août dans la partie sud de la ligne soit entre les stations « Etoile-Bourse » et le terminus « Illkirch-Lixenbuhl ». Cette interruption a permis de mettre en place toute une série d'appareils de voie à hauteur des stations « Etoile-Polygone », « Krimmeri-Stade de la Meinau » et « Baggersee » qui permettront l'exploitation de la future ligne E (Robertsau/République/Baggersee).

Un service de bus de remplacement avait bien évidemment été mis en place.

> Réseau Autobus

Parc

Plusieurs véhicules ont été retirés du service : 8 R312 n°404, 405, 407, 413, 421, 431, 433 et 436, ainsi que les articulés AG300 n°516 et 518. En attente de revente, ils font toujours partie du parc CTS.

> Aquitaine

BORDEAUX > TBC °

Réseau bus

Depuis la mise en place des horaires été, le 5 juillet dernier, on notera la suppression des lignes 24, 56-express et 90-express ; la ligne 77 ne circule plus l'été et la 58-express est rebaptisée 59.

Des aménagements d'itinéraires ont par ailleurs été opérés sur les lignes 2, 90, 92, S6 et S8.

> Auvergne

CLERMONT > T2C *

Translohr

Le 17 juin dernier, lors de l'inauguration de la place Jaude rénovée, une rame de Translohr a stationné durant deux jours le long de la future station « Jaude ». Pour préparer l'événement, une rame avait procédé le 13 juin aux tests d'usage sur le nouveau tronçon allant de la place du 1^{er} Mai à la place de Jaude. La mise en service du Translohr devait intervenir le 14 septembre dernier ; nous reviendrons sur cet événement.

Parc



Le GX327 n°712 à l'arrêt Ballainvilliers le 23 juillet 2006
© Didier FRUGIER

14 nouveaux GX327 (n°701 à 714), dont les premiers exemplaires étaient déjà visibles sur le site de Renault-Truck à Aubière, sont arrivés sur le réseau. Ils sont en configuration 3 portes et équipés de la climatisation. Mise



en service également d'au moins 3 GX117 n°326 à 328 respectivement immatriculés 4311, 4310 et 4304 YD 63.

D'autre part, les Agora-L en livrée bleue qui circuleront sur la future ligne **B** (actuelle ligne 14) viennent d'être dotés des nouveaux oblitérateurs bi-mode ainsi que d'écrans d'information.

VICHY > BUS-INTER °

Parc

Mise en service d'un 8^e A320 sur le réseau, le n°95. Il est immatriculé 1693 VC 03 et est engagé sur la ligne **4**.

Bretagne

DOUARNENEZ > TUD'BUS °

Réseau

Après vous avoir présenté ce petit réseau dans notre précédent numéro, ainsi que ses projets de restructuration, nous pouvons ajouter que le nouveau réseau sera toujours exploité par les Cars Le Cœur. L'appellation STU est devenu TUD'BUS et le cadencement horaire a été confirmé (à la demi-heure le samedi matin).

Bourgogne

DIJON > DIVIA *



Le Citaro-G-GNV n° 802
© Michel MARTIN

Réseau

Les communes de Bressy-sur-Tille, Bretenièrre, Crimolois, Hauteville-les-Dijon et Magny-sur-Tille, entrées dans la Communauté d'agglomération du Grand-Dijon le 1^{er} janvier 2004, ne seront plus desservies par le réseau départemental mais par DIVIA, les différentes conventions ayant été résiliées au 31 août 2006 ; l'offre sera donc revue à la hausse. Le dispositif prévoit le renforcement des lignes Lianes 3 et 6.

Parc

Le renforcement des lignes **3** et **6** entraîne l'acquisition de 4 articulés-GNV supplémentaires. La desserte des nouvelles communes excentrées sera réalisée quant à elle par l'acquisition de 4 minibus supplémentaires.

Centre-Val de Loire

BOURGES > CTB **

Réseau

Une nouvelle ligne, la **17**, a été créée afin de mieux desservir la ZAC situé aux abords de l'échangeur de l'autoroute A71. Elle relie la ZAC-Echangeur à la gare SNCF en empruntant le même itinéraire que la ligne 8 entre la gare et l'arrêt « Aéroport ». Elle fonctionne de lundi au samedi à raison de 3 allers le matin et 3 retours le soir.

Par ailleurs, le terminus de la ligne **1** est désormais situé à Foulonne, en commun avec celui de la ligne 3. L'ancien terminus « Machereaux » devient un arrêt de passage.

Creabus

Des études sont actuellement diligentées dans le but d'étendre ce service de transport à la demande aux communes rurales du nord de l'agglomération telles Annoix, Arçais et Morthomiers, uniquement desservies par le réseau départemental.

Parc

Durant l'année 2006, le réseau fera l'acquisition de 2 autobus standards neufs. Actuellement, le SIVOTU s'interroge sur la continuation des achats de matériels fonctionnant au GNV alors que ceux équipés de moteur diesel sont moins chers et leurs systèmes anti-pollution nettement plus efficaces.



Le GX317 n° 137 à Saint-Florent-sur-Cher le 13 avril 2006
© Jean-Pierre AMPHOUX

ORLEANS > SETAO *

Tramway

Le choix du tramway classique ayant été enfin retenu pour la seconde ligne de TCSP orléanaise (est/ouest), la remise des offres de matériel roulant a eu lieu le 5 mai dernier



avec... un seul prétendant : Alstom et son modèle Citadis. L'Agglo voulant être certaine qu'aucun recours ne sera possible suite à cette unique réponse, le choix ne devait être officiellement entériné que le 15 septembre.

► Champagne-Ardenne

EPERNAY > DISTRANSPOUR °

Parc

Début mai, un appel d'offres a été lancé par le réseau pour l'acquisition de 2 nouveaux midibus.

REIMS > TUR °

Tramway

En séance du 12 juillet, les élus de la communauté d'agglomération ont confié au groupement MARS, composé entre autres d'Alstom, Transdev, Bouygues, Colas, et de la Caisse d'Épargne, la réalisation et la gestion pour 30 ans du futur tramway. Il est à noter que le groupement FLUO composé de Keolis (qui gère actuellement les TUR) Bombardier/Vinci/SPIE n'a pas été retenu, l'autre prétendant étant le groupement Eiffage/Connex/Ansaldo-Breda.

Le futur tramway reliera sur 11,2 km le centre-ville au quartier Orgeval, au CHU, ainsi qu'à la gare TGV de Bezannes. L'itinéraire sera organisé en deux lignes : **A** (Neufchâteau/Hôpital) et **B** (Gare centrale/Gare TGV de Bezannes) avec un tronçon commun entre la gare centrale et Château-d'Eau. Il sera exploité par 18 rames Citadis devant bénéficier du système d'alimentation par le sol développé par Alstom à Bordeaux et ce sur 2 km du centre-ville, entre les stations « Comédie » et « Boulingrin ». Le dépôt sera situé à proximité du terminus de Bezannes.

Rappelons que le dernier tramway rémois est rentré au dépôt de l'avenue de Laon le 15 octobre 1939.



Image de synthèse présentant les 3 faces avant proposées pour le tram rémois

© MARS

Réseau

La concession sera globale : outre la réalisation de la ligne de tramway, incluant tout ses ouvrages et équipements ainsi que les ouvrages d'accompagnement visant à améliorer son insertion urbaine, le concessionnaire devra exploiter le réseau bus/tram de l'agglomération. Transdev

succédera donc à Keolis et exploitera le réseau bus existant à partir à partir du 1^{er} janvier 2008, puis le réseau restructuré ainsi que le tramway à la mise en service de ce dernier prévue en 2011. Le groupe MARS devra alors passer la production du réseau de 7,77 millions de km/an à 8,2 km/an. Le réseau bus sera restructuré en 2 lignes fortes, 7 lignes structurantes, 4 lignes de rocade et 4 dessertes complémentaires (Citadines, etc), ainsi que 2 lignes scolaires temporaires. MARS s'est également engagé à améliorer la fréquentation des TC, actuellement à 30 millions de voyages, à 42 millions soit une hausse de 40%.

► Franche-Comté

BELFORT > CTBR °

Parc

Le Master n°R50 (2030 FZ 90, châssis VF1FB30A507526088) a été revendu à Kinshasa le 17 février 2005.

MONTBELIARD > CTPM °

Parc

Lors de la publication dans **RU68** (p.54) des caractéristiques complètes des GX327 (n°1401 à 1408), il était notifié que le n°1407 devait revêtir la livrée rouge de la ligne DIAM. Les gestionnaires ayant changé entre temps leurs affectations, c'est en définitive au n°1406 de recevoir cette livrée.

VESOUL > V-BUS °

Résultats

La fréquentation du réseau est en hausse avec 1.081.389 voyages effectués en 2005 soit +6,25% par rapport à 2004 ; les recettes suivent aussi la même tendance. Parallèlement, les kilomètres parcourus sont maîtrisés et même en baisse : 389.371 km en 2005, soit -2,6% suite à la mise en place et à l'extension du transport à la demande.

► Île-de-France

Financements

Après les restrictions drastiques des subventions en faveur des projets de TCSP de province, l'Etat continue dans cette ligne en diminuant ses crédits en faveur des TCSP d'Ile-de-France. Malgré les demandes de trois ministres, le premier ministre a maintenu sa décision de rigueur financière. D'après un quotidien du soir que nous citons, la région ne dispose dorénavant « que de 692 millions d'€ pour financer les opérations jugées prioritaires par l'Etat, soit 17% de moins que les crédits consentis pour 2000/2006 » par le précédent gouvernement. Si l'Etat envisagerait « de continuer à financer une vingtaine de programmes en cours » (les prolongements de lignes de métro, les gros travaux d'amélioration des lignes RER B et C, et certains tramways), « en revanche, le projet de tramway sur pneus



entre Châtillon et Viroflay, le site propre-bus entre Créteil et Sucy-en-Brie, le prolongement du tramway entre Gennevilliers et Colombes pourraient être remis en cause ». De son côté, la Région reproche à l'Etat d'avoir volontairement retardé l'avancement de certaines opérations pour justifier ensuite leur arrêt. Selon les calculs opérés par les instances régionales, « le total des opérations envisagées par l'Etat excéderait les capacités de financement prévues par le gouvernement lui-même. La facture s'élèverait à 3,7 milliards d'€, sur laquelle la part de l'Etat représenterait 1,2 milliard, soit près de deux fois plus que les 692 millions envisagés par Matignon ».

RESEAU RATP

Liaison fluviale ?

La RATP, en partenariat avec l'entreprise Bateaux-Parisiens, étudie la faisabilité d'une ligne fluviale sur la Seine afin de relier le pôle de La Défense à Saint-Denis. Cette relation, qui durerait 40 minutes (15 km/h) et permettrait de transporter 5000 à 6000 voyageurs, ne devrait cependant pas voir le jour avant au moins 3 ans.

METRO

Ligne 6 : travaux

Comme les années précédentes, la période estivale a été mise à contribution afin de continuer la campagne d'entretien des viaducs et la régénération totale de la voie et de son assise, la section traitée étant cette fois comprise entre les stations « Nationale » et « Place d'Italie ». Depuis le 26 juin, un service de bus de substitution a été organisé entre les stations « Bercy » et « Place d'Italie ». L'entièreté de la ligne 6 devrait être remise en service dès le 2 septembre.



Vue du viaduc en travaux avec passage de l'Agora-ligne n°8289 engagé sur les navettes de remplacement, le 12 août 2006

© Patrick KIRSTETTER

TRAMWAYS

Ligne T2 : dépôts

Comme nous l'expliquions dans notre dernier numéro, le prolongement de la ligne à la Porte de Versailles nécessitera 10 éléments supplémentaires. Le parc du T2 aura alors atteint les 36 éléments Citadis et correspondra à la capacité maximale du dépôt d'Issy-les-Moulineaux.

Les 24 éléments supplémentaires, nécessaires au prolongement à Bezons, seront alors remisés dans le nouveau dépôt de **Colombes**, établissement offrant des réserves foncières pour une éventuelle extension de sa capacité à 44 éléments.

Ligne St Denis/Villetaneuse

L'enquête publique de cette nouvelle ligne, devant relier Saint-Denis à Epinay-sur-Seine et Villetaneuse, a été lancée, le STIF ayant adopté le financement pour la fin de l'année.

AUTOBUS (exploitation)

Renforcements

Le STIF a décidé cet été d'un accroissement substantiel de l'offre. Tout d'abord, les services seront prolongés d'une heure en soirée le samedi et les veilles de fête et d'autre part, plusieurs lignes verront leurs fréquences améliorées. Sur le réseau intra-muros, 9 lignes verront leur exploitation prolongée jusqu'à 0H30 et fonctionneront le dimanche (42, 47, 54, 57, 60, 61, 65, 66 et 87). En grande soirée, les partiels seront également supprimés sur les lignes 27 et 96 qui fonctionneront sur l'ensemble de leur parcours. A ce programme s'ajoute la création de la future ligne **64** (Place d'Italie/Gambetta) et le prolongement du **26** du Cours de Vincennes à Nation. En banlieue, 12 lignes de rocade et 7 lignes radiales seront concernées par ces renforcements.

Ce programme de renforcement correspond à un besoin de 61 voitures et près de 400 machinistes supplémentaires. La mise en place de ces améliorations est souhaitée par l'autorité organisatrice pour début 2007. Par ailleurs, afin de rendre visible le réseau structurant Mobilien, le STIF souhaite à moyen terme une livrée spécifique des autobus ainsi qu'un traitement des points d'arrêt.

Ligne 61

Cette ligne devrait, à l'occasion de l'extension de son exploitation en soirée et le dimanche, être prolongée du Pré-St Gervais à Eglise-de-Pantin.

Ligne 252

Contrairement à ce que nous affirmions, la ligne 187 n'est pas la seule sur le réseau RATP à être exploitée de façon mixte à l'aide de standards et d'articulés. En effet, chaque dimanche, et ce depuis avril 2004, 3 articulés sont engagés sur la ligne 252 afin de faire face à la charge provoquée par le marché de Garges-les-Gonesse et ce, pour éviter d'injecter des suppléments. Ces véhicules sont ponctionnés sur la partie de l'effectif de la ligne 31 ne circulant pas le dimanche. 3 services sont assurés en articulés le matin et 2 l'après-midi.

Ligne TVM

Après l'ouvrage de franchissement de l'autoroute A106 lancé dans la nuit du 10 au 11 mai (**RU69**), ce fut au tour de celui devant enjambrer l'autoroute A86 et la RN186. Dans la nuit du 21 au 22 juin, un des éléments majeurs de cet ouvrage a été mis en place à l'aide d'un grue routière ayant une force de levage de 800 tonnes.

Ligne 571

Le contrat du service urbain de Boulogne-Billancourt (SUBB), jusqu'à présent renouvelé de gré à gré avec la municipalité, a cette fois été renouvelé par appel d'offres. Veolia et la RATP ont répondu à celui-ci et c'est cette dernière qui garde le contrat pour 5 ans. Le SUBB, qui représentait en 2004 713.000 voyages, est la première desserte de proximité mise en place par la Régie il y a 30 ans. La RATP s'engage à mettre en place sur la ligne le système d'infos-voyageurs SIEL, des véhicules aux normes Euro-5 (4 GX127) et une livrée personnalisée.

AUTOBUS (matériel)

Centenaire

Avant-goût des prochaines festivités devant marquer le centenaire des autobus parisiens, la PDG de la Régie et le maire de Paris, en compagnie du Président de l'AMTUIR, ont « ré-inauguré », le samedi 11 juin devant la mairie du 18^e arrondissement, la première ligne d'autobus parisienne reliant Mairie-du-XVIII à Saint-Germain-des-Prés (ligne **AM**) et mise en service le 11 juin 1906 par la CGO. Cette ligne fut équipée avec des autobus à impériale Brillié-Schneider P2 ; c'est pour cette raison que le véhicule n°20, magnifiquement restauré et comptant parmi la collection de l'AMTUIR, fut exposé durant cette journée sur la place Jules-Joffrin, devant la mairie du 18^e.

Les centaines de curieux et touristes ont pu également découvrir le programme de l'opération « Le bus, 100 ans de mouvement ». A ce sujet, nous pouvons d'ores et déjà vous informer qu'une grande exposition de matériels (dont 14 de l'AMTUIR) sera organisée dans le parc de la Villette du 7 au 15 octobre 2006, le dernier jour étant fêté par une parade autour du Grand-Palais.

Nouveau marché de standards

Le dernier marché concerne exclusivement l'acquisition de véhicules standards. Après appel d'offres européen, ce sont donc les firmes Irisbus et Scania qui ont remporté le marché avec leurs produits respectifs, le Citelis-line et l'Omnicity. La proportion retenue est grosso modo de 2/3 de Citelis-line (numérotés à partir de 3001) pour 1/3 d'Omnicity (numérotés à partir de 9301).

Bus RATP		Prochaines affectations	
Citelis-line-2p			
Lignes	Nb de voitures	Années	
89	25	2006	
58	21		
PC1	24		
63	3 ou 4 (essais)		
22	22	2007	
87	16		
70	15		
127	16		
Omnicity-2p			
83	4	2006	
	21	2007	
64	16 ou 17		
63	3 ou 4 (essais)		
143	17		

Le calendrier des livraisons prévoit les premières arrivées fin-2006 avec 75 Citelis-line et 25 Omnicity. En 2007, est

prévue l'arrivée de 145 Citelis (dont 100 au premier trimestre) et de 50 Omnicity (au 2^e et 3^e trimestres).

Le dépôt d'Ivry possédant déjà des Omnicity (articulés de l'Orlybus), il était tout naturel que les premiers Scania y soient affectés en l'occurrence sur la ligne **83** afin d'y remplacer des R312-3p bien fatigués. Les Scania étant conformes pour l'utilisation de l'aquazole, les dépôts de Lagny et de Pavillons, alimentés par ce carburant, devraient être les destinations suivantes.

Nous avons résumé dans un tableau le calendrier des futures affectations, sachant que ces prévisions sont susceptibles d'évoluer. En 2007, les Citelis-line devraient également équiper les lignes **69**, **76**, **191**, et **322**.

Mouvements

Après la mise en service du tramway T3, les Agora-L du PC1 passeront sur le **62** dont les Agora-S partiront sur le **82** et le **111**. Suite aux mises en service de matériels neufs, les GX317 du 58 pourraient partir sur le **123**, les Agora-S du 89 partiront sur le **72** et ceux du 69 seront mutés sur le **61**.

Agora-S

Retrouvez en rubrique « Parcs », la suite des caractéristiques complètes de ces véhicules à savoir celles des n°7291 à 7332.

Citaro-15 mètres

Le véhicule en prêt a débuté ses essais en exploitation le 24 juillet dernier sur la ligne **187** du dépôt de Thiais. Ce véhicule en configuration 2 portes et immatriculé 420 EEE 95 (châssis WEB62814310600426), roulera en supplément sur la ligne pendant 3 mois ; il sera ensuite testé pendant 9 mois sur les lignes 304, 258, 128, 291 et 595.



Un Citaro-Ü 15m de la RDT13 lors du salon 2004 de Paris
© Patrick KIRSTETTER

Agora-L

Le 21 juillet dernier vers 15H30, l'Agora-L n°1522 (VNEPU07A100200031 du 25/04/00) affecté à la ligne 304, a été victime lors d'un trajet HLP de sortie de dépôt sur l'autoroute A86, d'un incendie accidentel qui l'a entièrement détruit, malgré les tentatives du machiniste pour essayer d'éteindre le sinistre à l'aide de son extincteur.



C'est le deuxième véhicule de cette série et de cette ligne à être détruit par incendie, le 1508 l'ayant été de façon criminelle (le 9 mars 2005).

Dépôts

Le renforcement de l'offre décidé par le STIF correspondant à un besoin de 61 voitures supplémentaires, les capacités de remisage, déjà soumises à rude épreuve, vont devoir faire l'objet d'adaptation. Les surfaces libres de Massy et la future extension de Flandre vont permettre plusieurs transferts que nous résumons dans un tableau.

Bus RATP		Projet de transferts	
Lignes	Ancienne affectation	Nouvelle affectation	
42	Flandre	Croix-Nivert	
61	Lilas	Flandre	
173	Aubervilliers	Flandre	
188	Malakoff	Montrouge	
197	Montrouge	Massy	
340	Asnières	Pleyel	
395	Fontenay	Massy	

Retrouvez par ailleurs, en rubrique « Parcs », l'effectif du dépôt de Lagny,

RESEAU TRANSILIEN

T4 : travaux

Alors que début avril, la pose des voies doubles était bien avancée sur le tronçon Gargan/Aulnay et la caténaire mise sous tension sur l'ensemble du parcours dès le 27 mai, l'infrastructure était livrée le 30 mai pour le tronçon Bondy/Gargan et le 30 juin pour Gargan/Aulnay. Les 8 km de la ligne Bondy/Aulnay devraient être mis en service le 26 octobre prochain.

Grande Ceinture Ouest

Ce tronçon de 9,8 km, reliant St Germain-GC à Noisy-le-Roi réhabilité et réouvert en 2004, peine à trouver sa clientèle : la fréquentation n'est actuellement que de 2000 voyageurs quotidiens. La polémique fait rage et d'aucuns crient à l'échec. Pourtant, cette sous-fréquentation est logique au regard des caractéristiques de ce court tronçon, et il ne faut pas perdre de vue que celui-ci ne représente qu'un maillon de la future tangentielle Ouest reliant Versailles à Achères et Poissy qui offrira alors aux voyageurs la possibilité de nombreuses connexions possibles. C'est bien dans cette optique que St Germain/Noisy-le-Roi a été réouvert, l'erreur étant de n'avoir réactivé que ce court tronçon qui, seul, n'a évidemment qu'un intérêt extrêmement limité.

RESEAU OPTILE

CARRIERES-SOUS-POISSY > CSO *

Parc

Dans **RU67** (p.30), nous évoquons 5 PR180-2 réformés censés appartenir au centre Connex de Conflans. En fait, ces autobus appartenaient aux CSO, lesquels ont commandés les 4 Citaro-G évoqués.

CONFLANS-SAINTE-HONORINE > CONNEX *

Parc

Un seul GX327 a été jusqu'à présent réceptionné ; il est affecté à l'annexe de Maisons-Laffitte qui remise les lignes **2, 6 et 12**.

La flotte de cette annexe se compose de 13 véhicules soit 8 GX107 (n°E278, E298 à E300, E336, E337, E341, E343), 2 GX317 (n°4083, 4084), le GX327 n°5106, le GX187 n°E872, ainsi que l'Arès n°3212 affecté à la ligne départementale **95-18**.

NORD-PARISIEN > CIF *

Parc

Un premier Citelis-18-4p (n°064003) a été mis en service ; ce véhicule est immatriculé 976 DYE 77 et porte le numéro de châssis VNEPU09D100300510. En attendant la livraison d'un second véhicule du même type, un PR180-2 ex-STA n°3109 (91-Mennecy) a été intégré au parc CIF sous le numéro 9719 remplaçant sous ce matricule un autre PR180-2 victime d'un accident. Un Cito (9373 XK 25) a également été racheté à un réseau du Doubs, apparemment Montbéliard.



Le premier Citelis-18 des CIF
© Jean LECLERC

OUEST-PARISIEN > CONNEX *

Parc

Les 3 nouveaux standards Heuliez (n°05010 à 05012) reçus en janvier dernier par le centre Connex de Montesson-Les Rabaux, ne sont pas des GX327 comme mentionnés mais des GX317 ; ils figurent parmi les derniers GX317 produits.

Languedoc-Roussillon

MONTPELLIER > TAM **

Nouveautés 2006

Une refonte du réseau TAM devrait intervenir cette année ainsi qu'une nouvelle billettique. A la rentrée, les tickets « Hirondelles » devraient en effet laisser la place à de



nouveaux titres colorés dont le graphisme est signé Mattia Bonetti, le designer du tram.

Après une année 2005 stable, la plupart des titres et forfaits ont été augmentés dès le 1^{er} juillet entre 2 et 5%.

> Réseau Tramway

Ligne 2 : travaux

Fin juin, 85% des voies de la ligne 2 étaient posées. De son côté, la mise en place de la LAC progressait et les premiers tronçons étaient visibles, en suivant le sens nord/sud (Jacou/St Jean-de-Védas), au départ du terminus Jacou et de la station Aiguelongue, entre Pompignane et Rives-du-Lez et de Villeneuve d'Angoulême au dépôt Jeune-Parque.

Ligne 2 : parc

Fin juin, 8 rames *fleuries* avaient été réceptionnées (4 au dépôt Hirondelles, 4 au dépôt Jeune-Parque). Le rythme d'arrivée est d'une rame tous les 15 jours. Au moment où ces lignes étaient écrites, seule la première était numérotée (n°2041). Chaque tramway de cette seconde série portera le nom d'un personnage célèbre ayant un lien avec Montpellier ou sa région.

Les essais des rames garées à Jeune-Parque se déroulent entre ce dépôt et l'avenue Villeneuve-d'Angoulême. La zone d'essais devait être étendue à la gare St Roch en août et à Charles-de-Gaulle en septembre.

> Réseau Autobus

Navette Guilhem

L'exploitation de la navette de centre-ville a été arrêtée le 29 avril dernier.

Affrétés

Le PR112 n°9783 (n°TAM-613) a été repeint aux couleurs du réseau départemental « Hérault-Transports ». Il circule désormais sur les services scolaires au départ de Vendargues afin de desservir les collèges de Castelnau et celui de Crès.



PR112 n°9783 repeint aux couleurs départementales, au terminus de la ligne 4 « Collège-Pompidou » à Castelnau-le-Lez, en avril 2006

© Philippe CHAMP

NÎMES > TCN *

Réseau

Lors de la Féria, du 1^{er} au 5 juin dernier, les TCN avaient mis en service une ligne « Navette-Féria » selon trajet direct entre le stade de Costières et la rue de Bruxelles située à proximité des Arènes.

La fréquence officielle était d'un départ toutes les 15/30 minutes mais en réalité les bus se suivaient de près. Standards et articulés étaient engagés sur ces navettes.

Parc

Les TCN procèdent depuis plusieurs mois à la réforme progressive de leur parc d'articulés à l'instar des GX187 n°243 à 251. Ceux restant servent principalement aux lignes scolaires comme l'unique PR180-2 du réseau, le n°295, provenant du réseau d'Annecy. Du côté des GX107, il n'en resterait que 3 exemplaires (dont le n°234).

> Limousin

LIMOGES > TCL **

Parc

Après l'arrivée au premier trimestre de 7 Cristalis ETB12 n°101 à 107 (reliure **RU69**) et 7 Citelis-12 (n°301 à 307), le réseau a mis en service le 23 juin dernier, 2 articulés Citelis-18 fonctionnant au GNV. Ce sont les premiers véhicules fonctionnant avec cette énergie sur le réseau limougeaud, alors que plusieurs autres s'interrogent sérieusement sur la suite à donner à cette filière.

> Lorraine

LONGWY > SEMITUL *

Parc

Le réseau a mis en service en décembre 2005, 3 Citaro supplémentaires n°0601 à 0603. Retrouvez en rubrique « Parcs », les caractéristiques complètes de ces véhicules.

METZ > TCRM **

Réseau

Afin d'optimiser le réseau, certaines adaptations ont été opérées depuis le 1^{er} mai dernier. La miniligne qui doublait la 3 dans le quartier du Sablon a été supprimée suite à sa faible utilisation. Suppression également des services très matinaux et tardifs entre le Palais des Sports et République à l'origine mis en place pour le personnel de l'hôpital Bonsecours afin de relier un parking gratuit, ce service n'étant pas utilisé. Suppression des services dominicaux sur la ligne **6** (la Maxe) et **26** (Cuvry et environs). Concernant la ligne **26**, un service aller-retour est maintenu le dimanche après-midi à titre expérimental.



Parc

Suite à l'arrivée des 10 Citelis-line-3p (n°0601 à 0610), 10 R312 ont été réformés ; il s'agit des n°9101 à 9105, 9108, 9201 à 9204.

De même, l'arrivée des 6 minibus Dietrich Noventis-400 sur base Jumper ont permis la réforme de 6 Master (n°9361 à 9365, 9461). Les nouveaux minibus, équipés de boîte automatique et de rampe UFR, ont été mis en service le 20 juillet dernier sur le réseau du centre-ville (minibus **A** et **B**).

NANCY > STAN°

TVR

Lors de sa promotion, le TVR était présenté par ses concepteurs comme plus économique que le tramway classique grâce en particulier à une infrastructure plus légère. Mais voilà : 6 ans seulement après sa mise en service à Nancy, il faut refaire la chaussée sur un tronçon important pour cause d'orniérage. La période estivale a donc été mise à profit pour refaire les sections très fatiguées comme le fameux « S » de République, les stations Kennedy, Mon-Désert, Exelmans et Blandan. La ligne TVR a donc été limitée à la section Essey/Maginot, les rames effectuant une manœuvre de retournement en mode routier passant par Mazagran et la gare. Un service de remplacement par bus a été mis en place entre République et le CHU.



Le TVR au point central
© Stéphane OSTER

Si la structure en nid d'abeille, mise en place pour renforcer la plate-forme, ne pose pas de problème en section courante, elle n'est manifestement pas suffisante aux endroits très sollicités à l'instar des stations. Le chantier de réfection consiste, après avoir gratté profondément l'ancienne chaussée, à adopter la technique combinant la pose d'un enrobé avec des injections de coulis de béton. Coût de l'opération pour l'agglomération : 200.000 €. Les gestionnaires profitent de cette campagne de travaux pour faire poser des platines de dropage supplémentaires afin d'augmenter les possibilités de manœuvres d'exploitation.

Lorsque le TVR sera devenu totalement efficace, il sera intéressant et très enrichissant de comptabiliser l'ensemble des coûts affectés aux diverses remises à niveau, tant du point de vue du matériel roulant après les incidents sérieux dont il a été victime, que du point de vue de l'infrastructure (voies et plate-forme), afin d'établir un nouveau comparatif des coûts d'implantations d'un TVR et d'un tramway sur fer. Ces données permettront alors d'être en possession de différentiels d'une plus grande honnêteté que ceux

annoncés pour la promotion du TVR ! Comme l'écrit un lecteur du quotidien régional : « *Le luxe est trop cher, mais le bon marché peut l'être aussi* ».

Incident

Le 1^{er} août dernier, la rame TVR n°7 a tout simplement perdu un de ses deux moteurs électriques ! L'incident s'est produit vers 12H45 alors que le véhicule approchait de la station Roosveelt (près du terminus d'Essey-Mouzimpré) pour une manœuvre de dropage. Un des deux moteurs électriques, placés en position suspendue sous la caisse et d'un poids de 800 kg, est tout simplement tombé à terre. Le temps de dégager le moteur resté prisonnier sous le châssis, l'engin a été remorqué vers le dépôt dans l'après-midi. D'après les premières constatations, un des quatre gros boulons de fixation aurait d'abord cédé avant que les autres, au fil des vibrations cèdent à leur tour. Les fixations devaient être analysées par les spécialistes nancéiens du CRITT-Metal-2T.

Les 23 autres rames ont été vérifiées dès la nuit suivante.

Lignes TCSP

Les gestionnaires étudient actuellement les diverses technologies susceptibles d'exploiter les deux autres lignes TCSP prévues au départ en TVR. Apparemment, les véhicules à guidage optique semblent avoir les faveurs.

Réseau

A l'instar de Paris, les couloirs bus passent de 2,5 mètres de large à 4,6 mètres afin de les transformer en voies mixtes bus/vélo. Les travaux ont débuté cet été avenue de Strasbourg et de Lattre-de-Tassigny, ainsi que dans les rues Saint-Dizier, des Carmes, Raugraff et des Quatre-Eglises pour une mise en service en septembre.

SAINT-AVOLD > TRANSAVOLD*

Résultats

La fréquentation a été en augmentation en 2005 avec 6% de hausse par rapport à l'année précédente.

Parc

Le midibus hybride Soffitrans Europower ne sera pas livré suite notamment à des difficultés d'homologation en France et à une défaillance du constructeur. Des propositions de remplacement sont à l'étude.

Concernant l'ancien parc, nous savions que les 2 PR180-2 et l'A500 avaient été repris par Transdev. Depuis, les 2 articulés ont été réformés le 3 avril, et l'A500 repris par IBF-Amiens.

► Midi-Pyrénées

COLOMIERS**

Parc

Après les 7 R312 parisiens, le réseau municipal a fait l'acquisition de son premier GX107 provenant du réseau d'Angoulême (ex-STGA n°426, 9602 SH 16).



TARBES > ALEZAN °

Réseau

Deux nouvelles communes, Orleix et Salles-Adour, ont récemment intégré la communauté d'agglomération Grand-Tarbes. Elles seront dorénavant desservies par le réseau Alezan, notamment par le prolongement de la ligne **7C** d'Aureilhan au centre commercial d'Orleix.

Par ailleurs, de nouveaux services à la demande, les Taxibus, devaient être mis en place pour desservir les communes d'Orleix, Bours, Aureilhan-ouest, Sarrouilles et Salles-Adour.

Navette

Le centre-ville est desservi entre autres par une navette gratuite exploitée à l'aide de 2 minibus électriques Oreos-22^E.

Elle est en correspondance avec les autres lignes urbaines et le réseau départemental à la place de Verdun, point central du réseau. Elle fonctionne du lundi au samedi de 7H30 à 12h30 et de 13h30 à 19H15.

TARBES	Réseau ALEZAN
Lignes	Destinations
1	FJT / Verdun / Lautréamont
2	Laubadière / Verdun / Parc-expo
3	LP Sixte-Vignon / Verdun / Cité universitaire
4	Urac / Verdun / Centre hospitalier
5	Laubadère / Verdun / Cité universitaire
6	Verdun / Ibos
7 A/B	Verdun / Aureilhan ou Séméac
7C	Verdun / Orleix CC
8/11	CFA / Verdun / Soues ou Semeac
9	Verdun / Laloubère
10	Verdun / Odos
14	Verdun / Bordères-sur-Echez (périodes scolaires)
Navette centre-ville	

TOULOUSE > TISSEO **

Dépôt

La cérémonie de pose de la « première pierre » pour la reconstruction du dépôt Langlade s'est déroulée le 26 juin dernier. La première pierre a été en fait remplacée pour l'occasion par la plantation du premier arbre devant agrémenter les jardins du futur site.

► Nord-Pas de Calais

DOUAI > TUB °

TCSP

« Douai aussi aura son tram, début 2008 ». Pour la presse régionale, cela ne fait aucun doute : le TCSP dont les travaux ont débuté en septembre 2005 est un tramway. Pourtant, les véhicules Phileas qui circuleront ne sont ni des trams classiques, ni des trams sur pneus.

Certes, ce sont des véhicules à trois caisses au design avant-gardiste, mais ils restent de simples autobus que nous traiterons comme tels.

Si le planning est tenu, les travaux devraient s'achever fin-2007 permettant une mise en service au 1^{er} trimestre 2008 de la ligne d'environ 12 km et desservant Douai ainsi que 3 autres communes (21 stations desservies). 10 km de voies supplémentaires seraient d'ores et déjà envisagées.

Parc

Courant septembre, 3 midibus GX127 devraient être réceptionnés. Concernant les 8 Solaris Urbino-12, (n°34 à 38, 51 à 53), les gestionnaires ne désiraient pas en acquérir plus.

Côté radiations, les R312-3p de la série 920 à 929 sont désormais réformés ainsi que les n°951 et 952. Radié également le PR180-2 n°884.

Retrouvez en rubrique « Parcs », les caractéristiques complètes des 8 Urbino-12 ainsi que celles des Agora-S n°21 à 25, Agora-L n°26 et 27 et des 4 Microbus n°44 à 47.

LILLE > TRANSPOLE °

Parc

Déjà publiées mais incomplètes, retrouvez désormais les caractéristiques complétées des Agora-L-GNV n°8533 à 8546 et des Agora-S-GNV n°10001 à 10059.

► Basse Normandie

HONFLEUR > HO-Bus °

Parc

La flotte honfleuraise se compose d'un Agora-line, d'un PR112, d'un PR100 et d'un S105RX de réserve. Un Oreos-22^E a d'autre part été mis en service à l'essai du 16 au 22 septembre. Cette navette gratuite reliait le centre-ville aux divers parkings.

► Haute Normandie

ELBEUF > TAE *

Parc

Le réseau a réceptionné en janvier dernier 2 Citelis-12 (n°131 et 132). Retrouvez en rubrique « Parcs » leurs caractéristiques complètes.

Bien que toujours visibles au dépôt, les derniers SC10R (n°86 et 87) sont désormais réformés.

EVREUX > TRANS-URBAIN °

Parc

Le réseau a réceptionné 3 Citaro-2p supplémentaires (n°73 à 75).



LOUVIERS > TRANSBORD **

Réseau

Des adaptations ont été apportées depuis le 3 juillet à l'exploitation des lignes **1** (Bus de Gare), suite à la dégradation des temps de parcours en pointe du soir, et à la ligne **D** (Bus de Ville) qui voit son parcours modifié au Val-de-Rueil.

Concernant le Villabus, la ligne **V** va desservir le quartier en pleine extension de Pichou à Louviers, la ligne **W** desservira le quartier des Monts, et le **P** verra son parcours modifié dans Pitres afin de desservir un nouveau magasin. L'extension de la ligne **V** est intervenue le 3 juillet, celles des autres lignes l'étant à la rentrée de septembre. Ajoutons que les lignes **P** et **W** restent desservies à la demande et par taxi.

Projet

Les diverses perspectives de développement ont conduit l'Agglomération à étudier un projet de ligne de bus à haut niveau de service en reprenant l'axe de développement de l'agglomération. Il s'agit de cadencer la ligne 1 du Bus-de-Gare avec un nouveau nom commercial, celle-ci devenant l'axe structurant du réseau. Les études du PDU font apparaître une fréquentation axée sur le déplacement entre les deux pôles de l'agglomération, et une nette augmentation de la fréquentation de cette ligne qui devient la deuxième du réseau. Le reste du réseau sera réorganisé autour de cet axe. Ce projet pourrait aboutir par la suite à un système multimodal entre Louviers et Rouen et relancer l'idée de tram-train que nous évoquions dans **RU49**.

Parc

Un troisième Citaro, également destiné au sous-réseau Bus-de-Gare, a été commandé.

ROUEN > METROBUS *

Parc affrétés

Retrouvez en rubrique « Parcs », la flotte des autobus de la **CNA** (Veolia) affectée aux lignes du réseau Metrobus **32**, **33** et **36** ainsi que pour le service urbain de Bolbec. Par ailleurs, CNA possède pour ses lignes interurbaines une flotte importante de Setra surbaissés S315NF.

LE TREPORT °

Funiculaire

Présenté dans **RU19** et **20**, notre tour de France des funiculaires hexagonaux devait s'enrichir d'un nouveau venu. Prévues initialement le 1^{er} juillet, reculée au 12 juillet puis au 9 août, la remise en service du funiculaire reliant la cité balnéaire au sommet de la falaise n'avait pu avoir lieu, l'infrastructure présentant une malfaçon.

En effet, alors que les deux nouvelles voies n'empruntent qu'un seul tunnel sur les deux existant, les gestionnaires se sont aperçus les deux cabines frottaient contre les arches du tunnel. En attendant, des navettes gratuites (3 minibus et un car de 22 places) avaient alors été mises en place durant le long week-end du 15 août afin de désengorger le centre-ville.

La malfaçon, en l'occurrence des rails placés trop haut, ayant été traitée, le funiculaire a pu être mis en service le 26 août. Deux autres cabines utilisant le second tunnel devraient être installées en 2007.

> Outre-Mer

FORT-DE-FRANCE > MOZAIK °

Parc

Au moins 5 GX117 neufs ont été remarqués courant juillet à Rorthais, sur les pistes du constructeur Heuliez, ainsi qu'un GX327 sur les lignes de fabrication.

> Pays de la Loire

ANGERS > COTRA °

Tramway

Du 15 mai au 30 juin derniers, s'est déroulée une enquête publique concernant la réalisation du nouveau pont de franchissement de la Maine. Le nouveau projet privilégie un passage supérieur en lieu et place d'un passage au niveau de la chaussée au milieu d'un giratoire situé sur un axe chargé.

Ce nouvel aménagement ainsi que le prolongement de la ligne aux Capucins passe le coût du projet de 200 à 238 millions d'€ pour une longueur de 12,5 km, soit un coût kilométrique de 19 M€/km (21 M€ à Clermont-Ferrand et 27 M€ à Bordeaux).

NANTES > TAN **

Navibus

Afin de compléter notre présentation du service fluvial nantais parue dans notre dernière édition, nous vous informons que depuis le 7 août dernier, l'arrêt « Gare-Sud » est desservi et complète le service « Navibus-Erdre » avec 5 nouveaux arrêts : Ceineray-St Mihiel, Tortière, Petit-Port et Jonelière. Un arrêté préfectoral a en effet été signé, délivrant ainsi l'autorisation de franchir le tunnel St Félix, les nécessaires travaux d'aménagement et de sécurisation ayant été effectués. Ce tunnel, propriété du Conseil Général, constitue l'unique voie (d'eau) pour relier la station « Ceineray » à « Gare-Sud ».

La fréquence estivale était d'1H45, le temps de parcours étant d'environ 45 minutes. Depuis son lancement le 18 juillet 2005, le « Jules-Verne » a transporté plus de 32.500 passagers en 2005, et 37.000 de janvier à juin 2006.

Affrétés

Le 28 juin dernier, le PR100-2 n°9273 (n°interne 4131) de la **CTA** en service sur la ligne 91 a entièrement été détruit par un incendie dû à un blocage des freins. Ce bus (424 AGP 44, châssis VF6PS08A1PX102328) appartenant à l'origine au centre de St Fons de la TVRA, avait été racheté par le transporteur Gautier. Après le faillite de ce dernier, il avait été récupéré par CTA.



► Picardie

LAON > TUL *

Parc

Le marché de 2 nouveaux autobus a été attribué à Heuliez et son modèle GX327.

SAINT-QUENTIN > PASTEL *

Parc

Retrouvez en rubrique « Parcs », l'effectif du parc TUSQ au 30 avril 2006, ainsi que ses caractéristiques complètes.

► Poitou-Charente

POITIERS > VITALIS **

Parc

Le service PMR Handibus du réseau Vitalis vient de mettre en service 2 nouveaux minibus Fiat Ducato (n°114 et 115). Cette acquisition entraînera la réforme du plus ancien minibus, le n°111 datant de 1996. Par ailleurs, les articulés GX187 n°29 et 32 étaient toujours au parc à la fin juin.

Affrétés

Du côté des affrétés, notons aux Rapides du Poitou la réforme du S53R n°1017 qui ne serait apparemment pas remplacé par un autre véhicule aux couleurs Vitalis.

LA ROCHELLE > RTCR °

Réseau

Comme nous vous en informions dans notre dernière édition, les lignes **13** et **16**, précédemment exploitées par Osecars, ont été reprises par la RTCR depuis le 1^{er} juillet dernier.

Des articulés ont été engagés à certaines heures sur la ligne **16**. Il en a été de même, comme l'été dernier, sur la ligne **9** desservant Puilboreau. Cette ligne devrait bénéficier prochainement d'un nouveau site propre pour accéder et traverser la zone commerciale de Beaulieu afin d'adopter un trajet plus court et d'éviter les bouchons à l'entrée des parkings.

OSECARS

Le transporteur interurbain a récemment fait l'acquisition d'un surbaissé S315NF ; le n°310 est immatriculé 4310 YH 17.

ROYAN > TRES ROYANNAIS °

Réseau

Contrairement aux informations qui nous sont jusqu'à présent parvenues, Royan ne serait pas (plus ?) la seule commune à être desservie par le réseau. En effet, la ligne C

dessert Saint-Georges-de-Didonne située au sud de l'agglomération, quant au terminus de la ligne A (centre hospitalier de Royan), il est situé sur la commune de Vaux-sur-mer,... dont acte.

Parc

Dans **RU68**, nous évoquons l'engagement sur ce jeune réseau de 3 Microbus Gruau. Hors, nous apprenons que 2 GX77 (n°937004 et 987002) ont été mis en circulation sur les lignes **A** et **B** depuis le 19 juillet dernier. Les Microbus seraient-ils trop petits ?

► Provence-Alpes-Côte d'Azur

MARSEILLE > RTM °

> Réseau Tramway

Travaux

Le chantier du nouveau réseau commence à connaître quelques vicissitudes. Déjà, plusieurs appels d'offres ont été déclarés infructueux et entraînent de sérieux retards dans le planning. Une mauvaise nouvelle n'arrivant rarement seule, c'est au tour du tunnel de Noailles de faire parler de lui. Alors qu'il était prévu d'y installer une voie double comme c'était le cas lors de l'exploitation de l'ancienne ligne 68, une nouvelle loi exige des cheminements latéraux pour les piétons dans les tunnels. Le pertuis étant étroit, l'installation de ces cheminements ne laisse dorénavant la place qu'à l'équipement d'une voie unique.

Les gestionnaires ont donc le choix de reconstruire totalement le tunnel avec les surcoûts et les risques qu'on imagine, soit d'installer une voie unique avec les dysfonctionnements d'exploitation que cette solution peut engendrer. Il y a donc peu de chance que l'ensemble du nouveau réseau soit mis en service début 2007 comme souhaité, et l'on s'achemine vers une ouverture par étape. Le tunnel de Noailles ne pouvant être emprunté avant le printemps 2008 et afin que le boulevard Chave n'attende pas pour être de nouveau irrigué par les tramways, une solution alternative est actuellement étudiée consistant à la mise en service d'une navette indépendante arpentant le boulevard Chave jusqu'à l'entrée du tunnel de Noailles, en attendant que l'équipement de celui-ci soit achevé.

En attendant un nouveau calendrier des mises en service a été rendu publique prévoyant l'ouverture des tronçons Gantès (Euroméditerranée)/Les Caillols vers mai/juin 2007, Blancarde/Eugène-Pierre (à l'entrée du tunnel de Noailles) en septembre 2007, Eugène-Pierre/Noailles pour juin 2008 et le prolongement de Gantès à Arenc pour juillet/août 2008.

Dépôt de Saint-Pierre

Sorti de terre en quelques mois seulement, cet établissement totalement reconstruit constituera sur 32.000 m² le centre névralgique de l'exploitation des tramways. Les structures des remises étaient d'ores et déjà montées en mai dernier et le peigne de voie principal à 14 branches était achevé, l'ensemble étant dominé par le PCC du réseau tramway. Les travaux de charpente, de bardage



et de couverture étaient en cours (toujours en mai dernier). De l'ancien dépôt ne subsiste que la partie sud regroupant ateliers, poste carburant et lavage.



Vue du dépôt St Pierre, le 1^{er} mai 2006
© Michaël DIETRICH

> Réseau Bus

Restructuration

Une ébauche de réorganisation a été dévoilée sous le label TRAMAIR. Nous résumons dans un tableau les 10 lignes structurantes de bus qui devraient venir compléter le haut niveau de service offert par le tram. Par ailleurs, les lignes 7, 9/10, 12, 14, 35, 40, 41, 74 et 91 seraient, rabattues sur le réseau tramway, toujours d'après ce projet qui peut évoluer.

RTM/bus	Projet de lignes structurantes
Lignes	Destinations
15	Ste Marguerite-Dromet/Les Escourtines
18	Préfecture/Le Bosquet
19	Métro Castellane/Madrague-de-Montredon
21	Canebière-Bourse/Luminy/Valmante
23/45	Métro RP-du-Prado/Beauvallon/Marseilleveyre
26	Métro Bougainville/La Martine
31/34	Canebière-Bourse/Les Aygaldes/le Merlan
38	Métro Bougainville/Malpassé

Parc bus

Le GX77H n°261 a été remis en service après avoir été réparé suite à un accident. Deux nouveaux Citaro seront acquis afin de remplacer les Citaro n°874 et 884 qui avaient été détruits suite à incendie.

MONACO > CAM *

Réseau

Depuis le 3 juillet, une nouvelle ligne urbaine fonctionne à titre d'essai jusqu'au 8 septembre. Elle reprend l'indice 3 non utilisé depuis plusieurs années. Destinée surtout à servir les croisiéristes, dont les bateaux accostent maintenant à la nouvelle digue, la ligne part de la Digue et passe par les Pêcheurs, le Casino et le Portier pour terminer à Fontvieille ; 3 bus sont nécessaires afin d'assurer une fréquence de 12/17 minutes de 8H26 à 19H05.

A la même date, les lignes 5 et 6 ont changé d'itinéraire dans Fontvieille afin d'éviter les embouteillages de la rue de Gabian. Dorénavant, ces lignes contournent le stade Louis II par l'avenue des Guelfes et l'avenue des Papalins.

Parc

Le premier des 2 midicars Tamsa Opalins, le n°72 (immatriculé B281), a été réceptionné courant juin. Ces deux véhicules sont destinés à remplacer les 2 midicars Gruau AG35 n°70 et 71.

NICE > LIGNE D'AZUR **

> Réseau Tramway

Travaux

En mai dernier, les voies étaient terminées de poser sur 3 portions de la ligne : à l'extrémité-ouest entre le haut du boulevard Comte-de-Falicon et le boulevard Gorbella, au centre en sortie de la place Masséna sur le boulevard Jean-Jaurès, et à l'extrémité-est entre St Jean-d'Angely / Voisin / Sospel et la station « Pierre-Sémard ». En juillet, les travaux de plate-forme et de pose des voies se sont généralisés sur l'ensemble du tracé : avenues Borrighione, Malausséna, Jean-Mèdecin, place Masséna, bas du boulevard Gorbella, rue Puget. Pour ce qui concerne le mail des universités St Jean-d'Angely, des rues Sospel et Albert Voisin, les travaux devaient démarrer à l'automne.

> Réseau Bus

Ligne 22

Cette ligne a été prolongée du terminus Saint-Antoine Ginestière à Croix-de-Barra.

Ligne 99

Depuis le 17 juin, cette ligne exploitée par ANT et reliant la gare centrale à l'aéroport, a été prolongée depuis la gare vers le port afin de rendre service aux voyageurs empruntant les bateaux vers la Corse. Apparemment, ce prolongement ne serait pas très pratique au regard de l'itinéraire jugé « invraisemblable » par les contestataires cités par le quotidien local, le timing ainsi que l'organisation des arrêts étant jugés pour leur part « abracadabrantesques ». Ces voyageurs préconiseraient plutôt un prolongement du 98 (Aéroport/Gare routière). A suivre.

Ce prolongement a nécessité le renforcement des 3 Neoplan (n°U612 à U614) par les 2 Citelis-12 n°U621 et U622.

Collines niçoises

Le 8 juin dernier, a été décidé le prolongement de la ligne 75 au hameau de la Costière d'où elle sera en correspondance avec la ligne 31. De leur côté, les lignes 63 et 64 bénéficieront de nouvelles fréquences avec chacune 2 passages supplémentaires.

GX217

Un GX217-GNV en service le 1^{er} juillet dernier sur la ligne 15, aurait été victime d'un incendie alors qu'il se trouvait



sur le boulevard de Cimiez. Nous ne connaissons pas l'étendue des dégâts.

GX327

Les nouveaux véhicules ont été livrés au réseau. Notre correspondant niçois a d'ailleurs fait partie de l'équipe de conducteurs de la ST2N qui a remonté le 6 et le 7 juillet dernier, depuis l'usine Heuliez de Rorthais (1053 km à 80 km/h !), une première colonne de véhicules.

A noter que le cortège a été hébergé dans la nuit du 6 au 7 au dépôt Transpole de Saint-Etienne, les TPAS faisant, comme la ST2N, partie du groupe Connex. La semaine suivante était prévue la livraison du reliquat soit 10 GX327 et 2 GX117.



Un GX327 niçois dans l'enceinte du dépôt stéphanois
© Franck RAINART

Livrée

Le 10 juin dernier, la nouvelle identité visuelle était posée sur 22 bus soit 14 R312, 5GX217, 2 Agora-L et un Agora-S.

> Interurbain

Chemin de Fer de Provence

Le célèbre « Train des Pignes » reliant Nice à Digne va être repris par la Région PACA. Le 18 juillet dernier, le président de cette région a évoqué les projets pour cette ligne notamment ceux intéressant la partie suburbaine de Nice.

La ligne de chemin de fer devrait franchir le Var afin de desservir sa rive droite, en particulier l'importante zone industrielle de Carros. L'achat de nouvelles rames dans les prochaines années a également été évoqué.

TOULON > MISTRAL *

Tramway

Un des principaux ouvrages pour permettre l'implantation du tramway a été achevé. Il s'agit du pont SNCF Saint-Jean qui a été totalement reconstruit afin d'élargir la chaussée.

> Rhône-Alpes

AIX-LES-BAINS > ST2A °

Accident

Le 3 juillet dernier, un PR100 de la société Frossard, affecté au réseau ST2A et garé dans une montée près des Thermes nationaux, a dévalé la pente après que ses freins aient lâché. Il a parcouru près de 50 m en marche arrière, traversé le rond-point des Thermes avant de percuter l'escalier de l'Hôtel de Ville. Le bus fou a, dans sa course, percuté un fourgon et blessé ses deux occupants. Apparemment, le conducteur du bus n'aurait serré que le frein de service avant de quitter son véhicule.

ANNEMASSE > TAC °

Billetterie

Le 30 mars dernier, une convention a été signée entre les autorités de la Région Rhône-Alpes et celles de Genève afin d'unifier la billetterie des TER régionaux et celle des TPG (transports publics genevois).

BELLEGARDE > TUB °

Parc

Les TUB ont enfin décidé d'une livrée : les autobus reçoivent une identité visuelle aux couleurs orange et violet.

D'autre part, afin de pallier aux dégâts provoqués lors de l'automne 2005, de nouveaux véhicules d'occasion sont arrivés sur le réseau dont un GX107 provenant du réseau de Troyes et renuméroté O25U.

CHAMBERY > STAC °

Parc

Le réseau lyonnais aurait-il prêté des R312 au réseau savoyard ou ce dernier a-t-il fait l'acquisition de matériels réformés par Keolis-Lyon ? Toujours est-il qu'il était possible de voir tourner cet été dans les rues de Chambéry (comme l'atteste le cliché), au moins 2 R312 (n°3125 et 3126) arborant les couleurs et les logos des TCL.

GRENOBLE > TAG **

> Réseau Tramways

Ligne D

Les travaux se poursuivent au Sud de l'avenue Gabriel-Péri, après le garage d'un loueur de véhicules utilitaires, ce dernier ayant engagé une procédure juridique qui serait en passe d'être réglée. La pose des rails continuaient d'être posées courant juin dans l'avenue Benoit-Frachon jusqu'au terminus Etienne-Grappe dans la plaine de la Renaudie. La mise en service est programmée au second semestre 2007.



> Réseau Autobus (exploitation)

Trolleybus

Si le président du SMTC n'envisage aucun retour du trolleybus sur les lignes **31** et **32**, il a par contre annoncé, lors d'une interview au journal régional (19/07/06), que l'équipement de la ligne **1** était sérieusement à l'étude. Reste à savoir si elle aurait des aménagements de site façon tramway (en BHNS) ou un simple site propre au sol.

Ligne 11

Cette ligne a été prolongée le 4 avril dernier dans la zone commerciale de Comboire. Le terminus antérieur prend comme nom « Drac », le nouveau étant nommé « Comboire ».

LYON > TCL **

Valideurs

Avec le lancement de la carte OÙRA au 1^{er} décembre 2006 (carte commune TCL/SNCF), l'ensemble des équipements de validation seront reconfigurés, notamment la totalité des valideurs des véhicules de surface qui seront déposés et envoyés en usine auprès d'ACS (ex-Ascom) afin de subir les adaptations nécessaires qui leur permettra de reconnaître la future carte de transport.

> Réseau Métro

Ligne C

La station « Cuire », terminus de la ligne, a été l'objet d'importants travaux de mise en conformité sur le plan des normes de sécurité imposées aux établissements ou installations accueillant du public. Engagés fin mai/début juin, ces travaux ont nécessité la fermeture de la station du 17 juillet au 1^{er} septembre. Il s'agissait notamment de créer un nouvel accès dans la partie centrale du quai. Pendant cette période, le terminus de la ligne s'effectuait à la station Hénon d'où les lignes de bus 13 et 33, temporairement déviées pour la circonstance, permettaient de rejoindre Cuire.

Ligne D

Le 6 juin, peu après midi, un problème technique a perturbé le pilotage automatique de la ligne. Deux rames ont été privées de contact avec le PCC alors qu'elles circulaient entre Grange-Blanche et Gare-de-Vaise. Par sécurité, cet incident a entraîné l'arrêt des circulations sur cette section et l'évacuation des passagers ; évacuation un peu compliquée pour 3 rames qui se trouvaient entre les stations. L'exploitation normale a pu reprendre vers 13H30.

> Réseau Tramways

Ligne T1

L'exploitation a été interrompue entre les stations « Liberté » et « Charpenne » du 29 mai au 25 août. Un service de remplacement par autobus assurait le relais.

Ligne T3

Les essais sur ligne ont débuté le 26 juin dernier sur le tronçon Part-Dieu Villette/Gare-de-Villeurbanne. Ils se sont poursuivis jusqu'à fin juillet et ont permis de valider entre autre le fonctionnement de la signalisation ferroviaire et celui des barrières des passages à niveau. La LAC de la nouvelle ligne a été mise sous tension fin juillet afin de permettre le transfert des rames au dépôt de Meyzieu mais aussi de poursuivre les essais sur l'ensemble de l'infrastructure (Part-Dieu Villette/ZI.Meyzieu) et ce, durant tout le mois d'août. La marche à blanc est prévue dans la foulée pour une mise en service programmée le 6 décembre.

Ligne T4

C'est au printemps 2009 que cette ligne de 9,7 km devrait relier la place Mendès-France (Jet-d'Eau, avenue Berthelot) à la polyclinique des Minguettes à Vénissieux. Elle comportera 18 stations et sera exploitée à l'aide de rames Citadis avec une fréquence de 7 minutes et une vitesse commerciale envisagée à 22,7 km/h. Quatre communications de service seront implantées sur l'itinéraire.

Cette quatrième ligne reprend le tracé de la ligne de bus **36** qui devrait être limitée à Jet-d'Eau, la ligne **48** étant quant à elle supprimée.

Par ailleurs, des difficultés tant techniques que financières ne permettent pas de construire la ligne depuis Part-Dieu comme prévu initialement. T4 sera donc raccordée à T2, mais son terminus se situera dans la ZAC-Berthelot avec pour conséquence la création d'une intersection entre les deux lignes. L'enquête publique s'étant achevée fin avril, les premiers travaux de déviations de canalisations devaient débuter en septembre.

Les rames du T4 seront remises au dépôt de St Priest ce qui entraînera le transfert d'une partie de celles affectées au T1 vers le dépôt de Meyzieu. Le SYTRAL a acquis un terrain à Feyzin afin d'y construire un parc-relais ainsi qu'un futur dépôt.

Ligne LESLYS

Cette ligne suburbaine destinée à desservir depuis la Part-Dieu l'aéroport St Exupéry, en empruntant une partie de l'infrastructure de la ligne T3, devrait être mise en service à l'horizon 2008/2009.

La délégation de service public a été lancée au cours de l'été ; elle comporte une concession de 30 ans avec possibilité de participation du Conseil Général aux travaux d'investissements, la société attributaire supportant la totalité des risques.

Les rames dont le modèle n'a pas encore été choisi, devraient être remises au dépôt de Meyzieu.

Incident

Les lignes **T1** et **T2** ont été paralysées le 5 juillet dernier suite aux violents orages qui se sont abattus sur l'agglomération. Le service a été fortement perturbé entre 15H30 et 18H30, 4 rames ayant été touchées par la foudre. Le service n'a pu reprendre qu'en début de soirée une fois les 4 rames évacuées vers le dépôt.



> Réseau Bus/Trolleybus (exploitation)

Ligne 4

Suite à l'extension du centre de congrès de la Cité-Internationale, l'itinéraire de la ligne 4 a été prolongé jusqu'au nouvel amphithéâtre (Salle-3000). La ligne bénéficiera notamment d'un couloir-bus à contresens sur l'avenue Foch.

MPA

Comme nous l'indiquions dans notre précédent numéro, l'opération MPA (Montée Par l'Avant), fixée initialement au 1er juillet, ayant été différée sine die pour cause d'expertises, l'AO a infligé à l'opérateur une pénalité de 300.000 € en vertu des clauses du contrat (très contraignant) liant Keolis au SYTRAL. Après consultation des CHSCT et CE de l'entreprise Keolis-Lyon, la MPA est testée à titre expérimental depuis le 11 juillet sur les lignes du dépôt de Caluire, et 18 juillet sur celles du dépôt d'Alsace. Un bilan devrait être établi en septembre.

L'Agora-S n°2424 a été transformé en bus-info itinérant afin de présenter cette opération MPA dans l'ensemble des dépôts de Keolis-Lyon dès que cette opération sera effective. Il présente en outre les équipements dans leurs nouvelles dispositions.

> Réseau Bus/Trolleybus (matériel)

Trolleybus

Le 12 juin dernier, ont été présentés les nouveaux trolleybus articulés Cristalis-18 dans leur découpe blanc-gris-rouge. Ils représentent un investissement de 13 millions d'€ pour 17 véhicules dont 10 entreront en service le 15 septembre sur la ligne **C1** (Part-Dieu/Cité-Internationale). Les 7 autres arriveront à la fin de l'année sur la ligne **1** (future C3) avant d'être réutilisés sur la C2 (Part-Dieu/Rillieux).

Climatisés, ces véhicules bénéficient d'un nouvel aménagement intérieur : sièges plus larges et plus nombreux, davantage de mains courantes, ainsi qu'une meilleure insonorisation.

Au terme de ces mises en service, les trolleybus représenteront 15% du parc du réseau routier

MONTELIMAR > MONTELIBUS °

Parc

Mise en service sur le réseau de 5 standards Citelis-2p (n°21 à 25) équipés d'une climatisation ; ils ont été engagés sur les lignes **1**, **2** et **3**. Un minibus Jumper reprenant le n°11 a également été acquis ; il est engagé sur les lignes **3**, **4** ou **5** mais aussi sur un nouveau service à la demande. Le R312 ex-RATP n°5766 a pour sa part pris le numéro de parc 26.

Les 2 PR100-2 réformés n°11 et 12 seraient en passe d'être vendus à Cariane-Drôme pour être affectés à des services scolaires.

Les bus du réseau arborent dorénavant la nouvelle identité visuelle bleue avec nouveau logo « Montelibus »

ROANNE > STAR *

Réseau

Le réseau ayant subi des modifications notables, notre prochaine édition y consacra un dossier spécial.

Parc

Dans l'état de parc publié dans notre précédente édition, page 40, certains lecteurs ont remarqué l'existence de curieux « Peugeot Master ». Nous les rassurons : même si les minibus n°10 et 12 du réseau de Roanne ont tenté de se distinguer, la firme Renault est toujours détentrice de la gamme Master.

Gare routière

Depuis le 31 juillet, l'ancienne gare routière des autocars départementaux, située rue Pierre-Sémard, près de la gare SNCF, a été remplacée par une nouvelle située rues Denis-Papin et Mozart, de l'autre côté des voies ferrées. Ce nouveau point de départ n'est que provisoire et permettra la construction d'un pôle d'échanges multimodal vers lequel convergeront l'ensemble des modes transports collectifs de l'agglomération roannaise.

Livrée

Dévoilée à la presse le 22 juin dernier, la nouvelle identité visuelle du réseau STAR a été officiellement présentée le 28 août sur un Citelis, un Agora et un R312. Elle se décline en 3 coloris (rose, orange et vert), chaque couleur devant être appliquée sur 1/3 du parc.

SAINT-ÉTIENNE > STAS **

> Réseau Tramways

Extensions

Afin de procéder à d'importants travaux de voie, l'exploitation de la ligne de tramway a été suspendue du terminus Solaire à la place de la Terrasse du 29 mai au 31 août inclus. Seul le tronçon Terrasse/Hôpital-Nord était desservi du lundi au samedi et seulement jusqu'à 20H. Cette interruption a permis la mise en place des appareils de voie nécessaires à l'implantation du double triangle de la place du Peuple, le ripage des voies dans la rue Bergson afin d'être mises en site-propre, ainsi que le traitement des voies dans les rues du 11-novembre et Gambetta.

Autres régions

Retrouvez des informations pour la région Corse dans une prochaine édition.

TOUR D'HORIZON DE L'ACTUALITE A L'ETRANGER

Coordonné par Patrick KIRSTETTER
Avec les informations de nos correspondants

► Belgique

FLANDRES > DE LIJN

Résultats

Le cru de l'année 2005 fut excellent et est resté dans la lignée des années précédentes. En effet, les réseaux DE LIJN ont transporté près de 449 millions de voyageurs (+8,7% par rapport à 2004), les recettes étant quant à elles en progression de 2,8%.

ANTWERPEN (ANVERS) > DE LIJN

Tramways

Comme convenu, la ligne **12** a pris possession de son terminus définitif Bolivarplaats dès le 29 avril dernier, la nouvelle plate-forme ayant été achevée dans l'Amerikalei.

BRUXELLES > STIB

Métro

Les voies menant à la future station Delacroix ont été officiellement raccordées au réseau le 16 mai dernier. Ce prolongement de la ligne **2** au delà de la station Clémenceau (ouest de la ville) interviendra le 4 septembre prochain.

► Suisse

BASEL (BÂLE) > BVB

Parc routier

Actuellement, le parc bâlois est constitué de trolleybus, d'autobus diesel et au gaz. Les BVB souhaitant unifier cette flotte, le Gouvernement prévoit le remplacement entre 2008 et 2015 de tous les véhicules routiers par des bus fonctionnant au GNV ou au biogaz et ce, sans tenir compte de l'initiative populaire en faveur du trolleybus.

FRIBOURG > TPF

Parc

Fin mars 2006, le CA des TPF a décidé le rajeunissement massif du parc. Pas moins de 54 nouveaux véhicules devraient être acquis, soit 6 articulés Citaro et 5 midibus MAN pour le réseau urbain, et 43 standards Volvo pour le réseau régional. Les urbains seront à plancher bas intégral, les régionaux répondant quant à eux aux critères *Low-Entry*, c'est à dire surbaissés jusqu'à la porte centrale et

surélevés à l'arrière ; ils seront tous équipés de moteurs aux normes Euro-4 et de filtres à particules.

Grâce à ces livraisons, les TPF pourront assurer 75% de la production dans le canton au moyen d'autobus diesels peu polluants.

LAUSANNE > TL

Métro

Les travaux de démontage de l'infrastructure du LO, débutés le 23 janvier, se sont achevés à la fin-mars.

La pose des voies du futur M2 était achevée entre le terminus des Croisettes et Vennes ainsi que dans le dépôt-atelier. Elle se poursuivait en direction de la Sallaz et devait être terminée en mai 2007.

La première rame est arrivée le 2 mars dernier en provenance de l'usine Alstom de Valenciennes. Le « look » de celle-ci ressemble à celui des rames « Meteor » en service sur la ligne 14 du métro parisien. Chaque train est composé de deux voitures.

Parc routier

Pour leurs nouvelles acquisitions, les TL ont décidé de privilégier la traction électrique et le gaz. Fin 2006, toutes les lignes électrifiées devraient à nouveau être exploitées par des trolleybus, l'objectif à court terme étant que 70% de la production soit effectuée par des véhicules électriques ou au gaz.

Dans l'immédiat, les 72 trolleybus actuels seront épaulés par l'acquisition de 10 trolleybus articulés Saurer GT-560/620-25 achetés d'occasion au réseau de Genève (série 651/674) et renumérotés 881 à 890. Par ailleurs, les 3 articulés AG300T du réseau de Vevey resteront en location à Lausanne.

En mai/juin dernier, les TL ont réceptionné 7 A330-GNV (n°451 à 457) ; ils permettront la réforme des A500 n°381 à 390.

ZÜRICH > SBB/CFF

RER

Les chemins de fer fédéraux vont acquérir 35 rames supplémentaires à deux niveaux afin de renforcer l'offre sur le RER zurichois. En effet, depuis sa création, sa fréquentation a plus que doublé et atteint quotidiennement 340.00 voyageurs et les 115 rames tractées qui composent le parc actuel ont du mal à faire face à la charge. Les 25 nouvelles automotrices, commandées en 2003 et dont la livraison s'étalera de 2006 à 2008, sont du type DTZ et construites dans l'usine Siemens de Prague. Elles sont constituées de 4 éléments dont les accès aux 8 portes sont surbaissés.

Par Nicolas CHEMINOT et Marc KHALDOUNE



Vue du dépôt

© Florian BONET

Lyon (7/8) : le dépôt de Perrache



Le PR118 n°2310 à Brindas, terminus de la ligne 74

© Lyon-en-lignes.org

Après avoir quitté le dépôt d'Oullins (RU69), retournons sur Lyon et plus exactement au bout de la Presqu'île. Remontons le cours Charlemagne avant de rejoindre la Saône par le cours Suchet. Nous arrivons devant un site où était implanté l'un des trois dépôts construits à l'origine des Omnibus Lyonnais pour l'entretien d'une cavalerie qui compta plus de 1000 chevaux.

L'établissement

L'Unité Transport Perrache, qui occupe la quasi totalité d'un quadrilatère formé par le cours Suchet, le quai Rambaud la rue Dugas-Montbel (en contrebas de la gare SNCF) et la rue Claudius Collonge, dans le sud du 2^{ème} arrondissement, comprend principalement deux halls de remisage dits « petit » et « grand », dépôts entre lesquels se trouve l'atelier de maintenance.

Dépôt TCL de PERRACHE	
Nomenclature des lignes exploitées	
29	Bellecour / Francheville-Taffignon
30	Bellecour / Findez
42	Gorge-de-Loup / Saint-Just
42E	Gorge-de-Loup / Point-du-Jour / Gorge-de-Loup
46	Perrache / Boyer
49	Perrache / Sainte-Foy-Chatelain
73	Perrache / Craponne
74	Gorge-de-Loup / Vaugneray ou Brindas

Le grand hall a été acquis en 1906. Le petit dépôt a été construit en 1936 pour héberger les autobus de la ligne 26 ainsi que les quelques autocars utilisés par la compagnie OTL. Les ateliers ont été aménagés à la même époque.

Dépôt TCL de PERRACHE			
Affectations des véhicules au 1 ^{er} juin 2006			
Lignes	Matériels	Nb	N° de parc
29	Agora-S	11	2526 à 2536
30	Agora-line	17	3743 à 3759
	PR118	3	2308, 2309, 2311
42	Agora-S	8	2537, 2556 à 2561, 2701
42E	Agora-S	4	2702 à 2705
46	Agora-S	6	2538 à 2543
49	R312	11	3088 à 3098
	R312	3	3062 à 3064
74	R312	14	3408, 3410 à 3418, 3421, 3428 à 3430
	PR180-2	2	2201, 2203
	PR118	3	2310, 2313, 2314
Spx	R312	3	3133 à 3135
Total :		85 véhicules	à l'effectif du dépôt

A l'instar d'Alsace, les installations s'avèrent insuffisantes pour le garage des autobus. C'est ainsi que les 8 articulés affectés aux lignes 30 et 74 « découchent » et sont garés la nuit dans l'enceinte de la gare routière de Perrache. Ces derniers, utilisés pour les renforts de pointe, viennent faire le plein et subir les opérations de nettoyage au dépôt après leur vacations matinales ; ils retournent ensuite se garer dans la gare routière en attendant la pointe du soir. A noter que Perrache est le dernier établissement à être dépourvu de machine à laver.

Matériel roulant

Le dépôt de Perrache a abrité des trolleybus de 1946 à 1968 : une partie de ceux de la fameuse ligne 7 (conjointement avec Alsace), mais aussi les vénérables

Vetra-Francheville (CS35) des lignes 29 et 30 de leur transfert de Saint-Just jusqu'à leur retrait de service en 1962 (certains de ces véhicules affichaient plus d'un million deux-cent mille kilomètres).

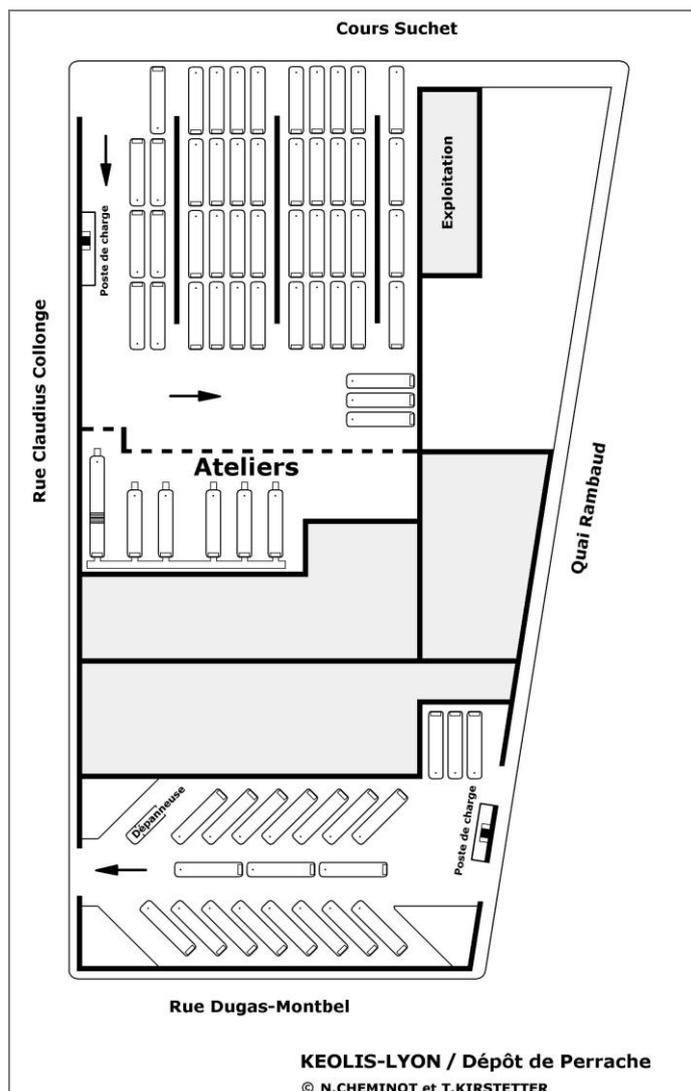
Perrache a également accueilli les trolleybus des lignes 1 (transférée à Saint-Simon en 1952), 4 et 26 (transférées à Parmentier en 1960), 8 (jusqu'à leur suppression en 1964) et enfin 13 (transférée la dernière à Parmentier en 1968). Vetra VBB41, VBB47, VBB48, Jacquemond, VA3B2 ont donc séjourné sous ses travées. Côté autobus, ce fut la suprématie des Berliet PH100 puis PR100 dans un établissement qui n'a jamais connu de SC10, le profil des lignes leur étant plutôt défavorable.

En revanche, ce dépôt a reçu les premiers R312 mis en service à Lyon au printemps 1989 (sur la ligne 30) mettant fin à une période 100% PR100 débutée en 1973 (avec les premiers PR100PA mis en service sur la ligne 29).

Exploitation

Ce dépôt exploite les lignes 29, 30, 42, 46, 49, 73 et 74 qui desservent l'Ouest Lyonnais.

Actuellement, Perrache remise 85 véhicules et emploie 207 personnes.



Par David LE PAUTREMAT et Dominique GUIBERT



L'O305 HLZ n° 568 avant transformation, en 1986

© J.-P. DUPONCHELLE

Opération GX44



Le même, après transformation, boulevard Guy Mollet le 14 mars 2002

© Dominique GUIBERT

Les véhicules d'un réseau de transport en commun ont une espérance de vie oscillant entre 8 et 15 ans. Un réseau se doit de maintenir son parc au mieux de sa forme pour offrir à sa clientèle des véhicules propres, confortables, fiables et modernes.

Après la mise en service du tramway à Nantes en 1985, la SEMITAN (Société d'Economie MIXte des Transports publics de l'Agglomération Nantaise) ne pouvait décemment pas conserver un parc d'autobus qui, malgré une mécanique rutilante, souffrait d'une image devenue sérieusement obsolète, d'autant que la moyenne d'âge atteignait déjà 9 ans.

Mais renouveler tout le parc autobus prend du temps et coûte cher. La SEMITAN a trouvé une astuce beaucoup plus économique et plus rapide : le recarrossage.

La transformation des O305 en GX44

L'idée est simple : en 1985, la SEMITAN possède, parmi ses bus standards, un grand nombre de Mercedes et Heuliez O305. Si leur carrosserie commence à présenter quelques signes d'usure, les châssis et les moteurs sont en revanche dans un excellent état.

Plutôt que de se débarrasser des véhicules vieillissants et d'en acquérir d'autres plus récents, il suffit de changer uniquement la carrosserie. Heuliez, qui a déjà beaucoup travaillé avec la SEMITAN pour la modification des Chausson, et qui a construit et commercialisé les O305 en France, propose d'adapter la carrosserie de son nouveau véhicule phare, le GX107, sur le châssis des O305 Nantais. Cette opération baptisée GX44 (GX comme la gamme Heuliez et 44 pour le numéro minéralogique de la Loire-Atlantique) débute en 1986 et s'achève en 1991 pour l'ensemble de la production à l'exception d'un dernier GX44 qui sera livré au réseau de Cholet en 1992.



GX 44 ex n°28 de Cholet revendu à Rodez, ici en septembre 2003

© David LE PAUTREMAT

Les 4 étapes du recarrossage

Le décarrossage

Le décarrossage consiste à retirer tous les éléments internes et externes : vitres, panneaux, sièges, cadres, girouettes de destination, colonnes de maintien... Dans un

deuxième temps, l'ensemble de l'habitacle est entièrement découpé. Il ne reste plus que le châssis mis à nu, ainsi que le strict nécessaire pour permettre le déplacement autonome du bus ainsi dégarni : volant, pédales, moteur, boîte de vitesses, roues, organes mécaniques indispensables... Cette opération a été réalisée dans les ateliers du dépôt de Dalby par un personnel SEMITAN plus habitué à réparer un bus qu'à le détruire.



Le poste de conduite du n°571

© David LE PAUTREMAT

L'adaptation de la nouvelle structure

Le châssis est entièrement remis à neuf, en réparant ou en remplaçant des parties abîmées ou corrodées, puis rallongé de 19 cm à chacune de ses extrémités pour pouvoir recevoir la carrosserie du GX107. Grâce à ce rallongement, l'implantation de certains organes mécaniques peut être modifiée pour permettre un entretien beaucoup plus simple et rapide. A l'issue de cette opération, également menée à Dalby par le personnel SEMITAN, les techniciens d'Heuliez Bus réceptionnent les châssis modifiés, et les acheminent par porte-char vers l'usine de Rorthais dans les Deux-Sèvres.



L'intérieur du n°613

© David LE PAUTREMAT

L'habillage

Les châssis modifiés sont directement injectés dans les chaînes d'assemblage des GX107, parmi les châssis de PR100, les futurs GX44 reçoivent une nouvelle armature et un nouveau plancher. La pose des panneaux, du pavillon, des faces avant et arrière, etc ... est strictement

identique au montage des GX107. Une nouvelle couche anti-corrosion est appliquée au châssis en lui projetant un produit spécifique : l'andoprène.



Autre vue intérieure, dans le n° 694
© David LE PAUTREMAT

La personnalisation

Le véhicule est peint aux nouvelles couleurs de la TAN : blanc, bas de caisse anthracite et bande verte pointillée entourant le véhicule. De nouveaux sièges anti-vandalisme, les colonnes de maintien, le poste de conduite, le pare-brise et les baies, et les nouvelles girouettes électroniques sont également installées avant livraison du véhicule fini à la SEMITAN.



GX 44 n° 503 au terminus Prairies aux Ducs (Mars 2006)
© David LE PAUTREMAT

Le GX44 est le fruit d'une étroite collaboration entre les techniciens de la SEMITAN et ceux d'Heuliez Bus, ce qui a permis d'apporter de nombreuses modifications concernant son aménagement, comme :

- l'adoption d'un dispositif permettant le démontage du radiateur latéralement, alors qu'auparavant cette opération nécessitait un pont élévateur,
- la mise en place d'un nouveau tableau électrique avec un câblage plus résistant,
- la protection du circuit d'air par un dessiccateur,
- le nouvel aménagement intérieur, avec les 27 sièges anti-vandalisme, une plate-forme centrale, des colonnes de maintien et des barres horizontales de maintien surbaissées permettant la suppression des mains courantes,

- l'aménagement du poste de conduite et de perception,
- l'affichage du numéro de ligne et de la destination à l'aide de girouettes électronique de grande dimension à l'avant, sur le côté, et à l'arrière.



GX 44 ex-SEMITAN revendu à CTA, ici au terminus François Mitterrand de la ligne 93 en 2001
© David LE PAUTREMAT

Cette opération a été menée à grande échelle puisque 175 GX44 ont été produits pour la SEMITAN, mais aussi pour d'autres exploitants intéressés par l'aventure. 4 GX44 ont été produits pour CTA Nantes, 4 autres pour Cholet Bus, 5 pour la SAVAC et 1 pour les Transports Bourrier de Montpellier, ce qui porte à 189 le nombre de GX44 produits. Soulignons que ces 14 véhicules ont également été décarrossés et préparés par les techniciens SEMITAN du dépôt de Dalby. Dans les GX44 produits pour CTA on remarquera la présence d'une girouette à film à l'avant et sur le côté, et l'absence de celle-ci à l'arrière. Autre différence visible de l'intérieur, la disposition des sièges et le type de siège (de marque Chardon).



GX44 n° 9259 ex-SEMITAN arrivant à Espace Diderot
© Kévin LEMOING

Sur les 175 GX44 produits pour Nantes, 130 ont pour origine des Mercedes O305 Nantais (503, 505 à 540) des Heuliez O305 2 portes (541 à 572 et 598 à 633) et des Heuliez O305 3 portes (573 à 597). La SEMITAN a également acquis 45 châssis de Mercedes O305 ou Heuliez O305 auprès des réseaux de Brest, Lorient et Valence au prix de 30.000 F chacun, ce qui a permis d'assurer le service dans des conditions normales pendant que plusieurs véhicules étaient immobilisés pour transformation. Ce fut également l'opportunité de

réformer les derniers Saviem SC 10 U encore en service. Ces GX44 supplémentaires ont été numérotés 653 à 697. Le Mercedes O305 n°501 et la série d'Heuliez O305 n° 634 à 652 n'ont cependant pas été recarrossés. Tous ont été revendus, pour la plupart en Pologne et en Croatie, sauf les 501 et 652 qui ont été préservés.



GX 44 des Transports Bourriers, en Septembre 2002
© David LE PAUTREMAT

Le coût de l'opération pour la SEMITAN s'est élevé à 125.000.000 Francs, mais a surtout permis d'économiser la substantielle somme de 65.000.000 F par rapport à l'achat de véhicules neufs, la durée de vie des véhicules passant de 12 ans à près de 25 ans.

Fiche Signalétique du GX44 Nantais	
Châssis	Mercedes Benz O305
Moteur	Daimler Benz OM 407 H ; 180 puis 210 ch. DIN ; 6 cylindres en ligne
Boîte de vitesses	Boîte automatique Mercedes Benz W3D-080 à 3 rapports
Carrosserie	Heuliez GX107
Dimensions	11,59 m x 2,50 m x 2,96 m
Poids à vide	9,6 tonnes
Nombre de portes	2 portes pneumatiques
Capacité	27 places assises et 72 debout
Siège conducteur	ISRI Type 6500
Siège passager	COMPIN anti-vandalisme aspect velours graffiti bleus/verts
Girouettes	HANNOVER à pastilles lumineuses et à commande électronique
Numéros de parc	503, 505 à 633, 653 à 697

Retrouvez l'état de parc complet des GX44 dans un prochain numéro.

Les plus perspicaces auront certainement remarqué que les GX44 possèdent des plaques d'immatriculations anciennes. Lors de leur transformation, les véhicules conservent leur châssis. Il n'est donc pas changé. Leur plaque signalétique et la carte grise d'origine sont conservées. Seule une plaque supplémentaire du service des mines, et une mention particulière sur la carte grise viennent témoigner de la transformation.

Aujourd'hui la plupart des GX44 ont été réformés à la SEMITAN. Beaucoup ont été revendus aux affrétés, d'autres sont partis vers d'autres lieux, notamment au Maroc, en ex-Yougoslavie. Mais les plus coriaces résistent toujours et encore à l'arrivée des nouveaux véhicules et circulent encore en service commercial. Certains ont

cependant dû être numérotés dans la série X., la série 500 ayant été attribuée de force aux GX317 GNV.

Quelques GX44 remarquables

Au cours de leur seconde vie en tant que GX44, certains véhicules ont mérité une attention particulière.

Le 541 a été le véhicule prototype de l'opération. Il est entré en service en tant que O305 le 19 décembre 1975. C'est le premier O305 nantais avec la carrosserie Heuliez, ses frères aînés étant directement issus des usines Mercedes de Mannheim. Le 6 mars 1986, il est conduit aux usines Heuliez après avoir été décarrossé dans les ateliers SEMITAN de Dalby. Ce véhicule fit son retour avec une nouvelle carrosserie de type GX107 le 6 août 1986 et fut présenté aux élus pour permettre la validation de l'opération. En Juin 1996, le 541 fit l'objet d'une décoration sur le thème des transports du futur dans le cadre de l'exposition "Les Transports publics nantais de 1875 à l'an 2000". Les étudiants de l'école d'architecture de Nantes, ainsi que François Schuiten (dessinateur belge) ont réalisé cette fresque qui se balade dans les rues depuis. Toujours en service commercial, il a été renuméroté X41.



Le prototype (n°541) à sa présentation en septembre 1986
© Marc GACHET

Le 505 a été équipé en 1992 d'un kit amovible lui permettant à la fois d'assurer le transport de voyageurs et d'être utilisé comme Bus Info.



Le 505 en Bus Info sur la place du Commerce en 2003
© David LE PAUTREMAT

Lors de sa réforme du service voyageur en juin 1999, le bus a été repeint avec une livrée dédiée, et entièrement

réaménagé. Il comporte désormais un espace expositions, un comptoir et un salon. Il a également été équipé d'un réseau 220V pour y brancher spots et ordinateurs. Il est toujours en service en tant que Bus Info.

Le 506 est le GX44 ayant parcouru le plus grand nombre de kilomètres sur le réseau TAN. Pour le remercier de son endurance, il a été entièrement refait à neuf et offert à l'AMTUIR pour figurer en très bonne place dans leur futur musée du transport urbain. Il a d'ailleurs fait le parcours Nantes - Colombes sans le moindre pépin sur l'autoroute. Increvable, on vous dit !

Pour son 20^e anniversaire en 1999, la SEMITAN s'est accordé un brin de fantaisie et a fait décorer le 513 par les artistes Darco et Web's. 240 bombes de peinture ont été nécessaires pour réaliser cet immense « graff » composé de lettrages et de symboles forts de la SEMITAN : réseau, lien entre les stations, nœuds d'échange, éléphants symboles des travaux du tram (avant de se faire détrôner par l'actuelle girafe). Toujours en service commercial, il a été renuméroté X13.



GX 44 n° 513 le 17/03/2006 sur la ligne 37
© Kévin LEMOING

Le 518, lors de sa réforme du service voyageurs, a connu un sort similaire au 505 : il a été entièrement repeint avec une livrée spécifique et a été entièrement réaménagé intérieurement. Depuis il transporte... des vélos ! Depuis quelques années, la Ville de Nantes met à disposition des nantais et des touristes, des vélos à louer à l'heure ou à la journée. Le bus s'installe sur les points ponctuellement très fréquentés en fonctions des animations en ville, histoire d'avoir toujours un vélo à portée de main.



Le n° 518 à Trentemoult
© David LE PAUTREMAT

Le 527, lors de sa réforme du service voyageurs, a été repris par Nantes Métropole et a été transformé en Bus Info, comme le 505 : il a été entièrement repeint avec une livrée spécifique et a été entièrement réaménagé intérieurement. Mais contrairement au 505, qui est utilisé par la SEMITAN, le 527 est exclusivement utilisé pour les besoins de la communauté urbaine.



Le n° 527 le 25 septembre 2005
© Marc GACHET

Le mot de la fin



Le 615 au terminus Bellevue de la ligne 11 en 2006
© Kévin LEMOING

Cette opération unique a pu être réalisée grâce à l'esprit d'innovation de la SEMITAN, au savoir-faire exceptionnel de ses techniciens, à des véhicules robustes (châssis Mercedes O305), et une implication d'un grand constructeur (Heuliez).

"Le GX44, un bus nantais, construit par des nantais pour des nantais."



BASE DE DONNEES FPTU

Notre base de données concernant les matériels roulants, indispensable à la rédaction de votre revue, ne cesse de se développer !

Afin de la compléter, mais aussi de la vérifier, toutes vos informations aussi minimales soient-elles sont importantes.

Sachez par exemple, que le numéro de châssis, véritable carte d'identité du véhicule, permet, lorsqu'il est possible de l'obtenir, de retrouver le véhicule en cas de mutation ou de revente.

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.

Envoyez le fruit de vos recherches soit par courrier à Patrick KIRSTETTER, soit par e-mail (infos-ru@club-internet.fr) à Jean-Michel BOUTILLETZ.

► Etats de parc complets

SAINT-QUENTIN > TUSQ (réseau **PASTEL**) Parc au 30 avril 2006 (source Jean-Pierre DUPONCHELLE)

36 standards							
PR100-2-2p				N° de série commençant par VF6PS08A1PX			
13	7657 SN 02	101059	20/11/86	18	6870 SX 02	101832	04/07/88
16	4886 SW 02	101830	29/03/88	19	7855 TD 02	102586	02/11/89
17	6869 SX 02	101831	04/07/88	20	7856 TD 02	102585	02/11/89
GX107-2p				N° de série commençant par VJ1PS08A1PX			
71	875 SZ 02	102028	03/11/88	77	268 TW 02	103939	05/01/93
72	1167 TK 02	102935	02/01/91	78	8275 TZ 02	104253	13/12/93
73	1169 TK 02	102936	02/01/91	79	8281 TZ 02	104254	13/12/93
74	8044 TP 02	103502	28/01/92	80	8957 TZ 02	104255	20/12/93
75	6961 TV 02	103866	08/12/92	81	3742 VC 02	104469	25/07/94
76	6962 TV 02	103865	08/12/92				
PR112-2p				N° de série commençant par VF6PS08A1PX			
31	9374 VE 02	104671	07/03/95	33	212 VN 02	104995	11/10/96
32	210 VN 02	104991	11/10/96	34	214 VN 02	104994	11/10/96
Agora-3p				N° de série commençant par VF6PS09B4000			
41	8555 VT 02	11271	04/03/98	42	3570 VX 02	11776	18/09/98
Agora-3p				N° de série commençant par VNEPS09B4002			
45	4218 WK 02	00391	12/01/01				
Agora-E3-3p				N° de série commençant par VNEPS09D1000			
46	3036 WT 02	00376	07/06/02	47	3039 WT 02	00379	07/06/02
GX327-3p				N° de série commençant par VJ1PS09D1000			
201	2276 XN 02	01027	17/06/05	206	8832 XR 02	01181	07/02/06
202	2283 XN 02	01024	17/06/05	207	8831 XR 02	01182	07/02/06
203	2284 XN 02	01023	17/06/05	208	8830 XR 02	01183	07/02/06
204	2288 XN 02	01022	17/06/05	209	8829 XR 02	01184	07/02/06
205	8815 XR 02	01180	07/02/06	210	8828 XR 02	01185	07/02/06
2 articulés							
Agora-L-4p				N° de série commençant par VF6PU07A1000			
43	9706 WC 02	00011	24/03/99	44	5256 WH 02	00185	19/05/00
Total:		38 véhicules au parc					

Nota : les 2 Agora-L sont des ex-démo RVI respectivement immatriculés 1337 VR 69 et 4844 WM 69.

► Etats de parc sommaires

PARIS > RATP

Dépôt de LAGNY		Effectif au 21 juin 2006	
Lignes	Nb	Matériels	N° de coquille
26	35	Agora-S	7201 à 7235
29	19	Agora-S	7733 à 7742, 7892 à 7894, 7926, 7927, 7950 à 7953
46	18	Agora-S	2569 à 2571, 2576, 2600 à 2602, 2672 à 2675, 2679 à 2685
56	16	Agora-S	2686, 2701, 2735, 7356, 7360 à 7367, 7369 à 7372
62	17	Agora-S	7357, 7358, 7359, 7368, 7373, 7725 à 7732, 7743, 7745 à 7747
86	21	Agora-S	2612 à 2631, 2699
Total :	125 véhicules à l'effectif du dépôt		

ROUEN > CNA-lignes urbaines (source Bruno CANIVET)

Matériels	Nb	N° parc	Observations
Cito	1	9007	Réseau de Bolbec
GX117-L	2	9768, 9769	
PR100-2	11	4351, 4352, 4950, 4952 à 4954, 4958 à 4962	Réseau METROBUS
O405N-3p	13	4884, 4886 à 4897 *	Réseau METROBUS
O405N-2p	1	4957	Réseau METROBUS Ex-TVS
Total :	28 véhicules		

* les n°4884, 4886, 4887, 4888 et 4894 sont les ex-TCAR n°642, 645, 644, 643 et 636

► Etats de parc partiels

DOUAI > SDTD (réseau TUB) (source Jean-Pierre DUPONCHELLE)

Minibus							
Microbus Gruau				N° de série commençant par VJ4MBHEBU4LL			
44	632 BRG 59	00130	12/10/04	46	610 BRG 59	00132	12/10/04
45	365 BRG 59	00131	12/10/04	47	366 BRG 59	00133	12/10/04
Standards							
Urbino-12-3p				N° de série commençant par SU92411613BPN			
34	147 BKD 59	1275	14/01/04	37	138 BKD 59	1278	14/01/04
35	145 BKD 59	1276	14/01/04	38	136 BKD 59	1279	14/01/04
36	142 BKD 59	1277	14/01/04				
Urbino-12-3p				N° de série commençant par SUU2411615BPN			
51	698 CCN 59	1428	29/12/05	53	707 CCN 59	1430	29/12/05
52	702 CCN 59	1429	29/12/05				
Agora-E3-3p *				N° de série commençant par VNEPS09D1000			
21	156 AWM 59	00353	14/06/02	24	147 AWM 59	00360	14/06/02
22	154 AWM 59	00355	14/06/02	25	141 AWM 59	00362	14/06/02
23	149 AWM 59	00358	14/06/02				
Articulés							
Agora-L-E3-3p				N° de série commençant par VNEPU09D1000			
26	740 AYM 59	00011	17/09/02	27	739 AYM 59	00012	17/09/02

* série équipée de girouettes latérales.

ELBEUF > TAE (source Bruno CANIVET)

Standards							
Citelis-12				N° de série commençant par VNEPS09D1003			
131	6452 YD 76	00718	18/01/06	132	6453 YD 76	00719	18/01/06

LONGWY > SEMITUL (source Gilles LENHARD)

Standards							
Citiro				N° de série commençant par WEB628043106			
0601	741 AAC 54	00315	22/12/05	0603	745 AAC 54	00317	22/12/05
0602	750 AAC 54	00316	22/12/05				

LILLE > TRANSPOLE (source Jean-Pierre DUPONCHELLE)

Standards							
Agora-GNV-3p				N° de série commençant par VF6PS09B5000			
10001	4847 YD 59	00005	25/09/97	10005	9156 YR 59	00038	15/07/98
10002	9180 YR 59	00010	15/07/98	10006	9144 YR 59	00039	15/07/98
10003	9170 YR 59	00036	15/07/98	10007	9139 YR 59	00040	15/07/98
10004	9162 YR 59	00037	15/07/98				
Agora-GNV-3p				N° de série commençant par VNEPS09B5002			
10008	998 AHD 59	00087	26/01/01	10034	231 AJC 59	00248	05/03/01
10009	361 AJC 59	00153	05/03/01	10035	239 AJC 59	00266	05/03/01
10010	47 AJC 59	00174	05/03/01	10036	841 AJB 59	00156	05/03/01
10011	329 AJC 59	00121	05/03/01	10037	235 AJC 59	00265	05/03/01
10012	873 AJB 59	00172	05/03/01	10038	249 AJC 59	00285	05/03/01
10013	390 AJC 59	00157	05/03/01	10039	857 AJB 59	00227	05/03/01
10014	370 AJC 59	00155	05/03/01	10040	245 AJC 59	00267	05/03/01
10015	54 AJC 59	00206	05/03/01	10041	844 AJB 59	00194	05/03/01
10016	355 AJC 59	00152	05/03/01	10042	14 ALC 59	00154	21/05/01
10017	201 AJC 59	00226	05/03/01	10043	36 ALC 59	00268	21/05/01
10018	205 AJC 59	00228	05/03/01	10044	43 ALC 59	00283	21/05/01
10019	351 AJC 59	00151	05/03/01	10045	46 ALC 59	00284	21/05/01
10020	200 AJC 59	00209	05/03/01	10046	75 ALC 59	00326	21/05/01
10021	71 AJC 59	00208	05/03/01	10047	71 ALC 59	00335	21/05/01
10022	325 AJC 59	00120	05/03/01	10048	115 ALC 59	00336	21/05/01
10023	823 AJB 59	00246	05/03/01	10049	104 ALC 59	00366	21/05/01
10024	347 AJC 59	00138	05/03/01	10050	54 ALC 59	00286	21/05/01
10025	868 AJB 59	00173	05/03/01	10051	53 ALC 59	00287	21/05/01
10026	527 AHZ 59	00325	28/02/01	10052	998 ALB 59	00387	21/05/01
10027	829 AJB 59	00107	05/03/01	10053	57 ALC 59	00302	21/05/01
10028	214 AJC 59	00230	05/03/01	10054	66 ALC 59	00324	21/05/01
10029	853 AJB 59	00207	05/03/01	10055	109 ALC 59	00337	21/05/01
10030	229 AJC 59	00247	05/03/01	10056	91 ALC 59	00378	21/05/01
10031	212 AJC 59	00229	05/03/01	10057	86 ALC 59	00379	21/05/01
10032	833 AJB 59	00122	05/03/01	10058	989 ALB 59	00386	21/05/01
10033	846 AJB 59	00195	05/03/01	10059	82 ALC 59	00380	21/05/01
Articulés							
Agora-L-GNV-3p				N° de série commençant par VNEPU08A1002			
8533	481 BAH 59	00015	03/12/02	8540	804 BAH 59	00024	04/12/02
8534	616 BAH 59	00017	03/12/02	8541	68 BAJ 59	00025	04/12/02
8535	757 BAJ 59	00018	05/12/02	8542	587 BAJ 59	00026	05/12/02
8536	758 BAJ 59	00019	05/12/02	8543	889 BAJ 59	00027	05/12/02
8537	376 BAJ 59	00020	05/12/02	8544	756 BAJ 59	00028	05/12/02
8538	748 BAH 59	00021	04/12/02	8545	549 BAH 59	00029	03/12/02
8539	752 BAH 59	00022	04/12/02	8546	543 BAH 59	00030	03/12/02

PARIS > RATP

Renault Agora-S-2p				BV : VOITH 851.3				N° de série commençant par VNEPS09B400			
N°	immatriculation	série	Mse. sce	N°	immatriculation	série	Mse. sce	N°	immatriculation	série	Mse. sce
7291	152 QAF 75	200189	10/10/00	7312	sans	200216	17/10/00	7320	sans	200233	16/10/00
7292	219 QAT 75	200196	26/10/00	7313	sans	200217	17/10/00	7321	sans	200234	16/10/00
7293	700 QAN 75	200197	08/11/00	7314	sans	200218	11/10/00	7322	sans	200235	17/10/00
7294	196 QAQ 75	200198	16/10/00	7315	sans	200219	17/10/00	7323	sans	200236	18/10/00
7295	139 QAF 75	200199	27/10/00	7316	sans	200220	17/10/00	7324	sans	200237	17/10/00
7296	907 QAH 75	200200	06/11/00	7317	sans	200221	17/10/00	7325	sans	200238	19/10/00
7297	911 QAH 75	200201	10/11/00	7318	sans	200222	18/10/00	7326	sans	200239	19/10/00
7298	212 QAQ 75	200202	14/11/00	7319	sans	200232	17/10/00	7327	sans	200240	20/10/00
7299	222 QAH 75	200203	15/11/00	7320	sans	200233	16/10/00	7328	sans	200241	24/10/00
7300	575 QAG 75	200204	15/11/00	7321	sans	200234	16/10/00	7329	sans	200242	24/10/00
7301	794 QAM 75	200205	16/11/00	7322	sans	200235	17/10/00	7330	sans	200243	24/10/00
7302	605 QAR 75	200206	17/11/00	7323	sans	200236	18/10/00	7331	sans	200244	20/10/00
7303	718 QAV 75	200207	17/11/00	7324	sans	200237	17/10/00	7332	sans	200245	24/10/00
7304	340 QAW 75	200208	04/10/00	7325	sans	200238	19/10/00				
7305	715 QAS 75	200209	05/10/00	7326	sans	200239	19/10/00				
7306	190 QAQ 75	200210	18/10/00	7327	sans	200240	20/10/00				
7307	31 QAX 75	200211	09/10/00	7328	sans	200241	24/10/00				
7308	202 QAQ 75	200212	09/10/00	7329	sans	200242	24/10/00				
7309	601 QAR 75	200213	10/10/00	7330	sans	200243	24/10/00				
7310	941 QAT 75	200214	10/10/00	7331	sans	200244	20/10/00				
7311	sans	200215	11/10/00	7332	sans	200245	24/10/00				

Ce magazine vous intéresse ?

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

- de regrouper les passionnés des transports urbains français,
- d'informer ses adhérents et le grand public de l'actualité des transports urbains par le biais d'une publication bimestrielle : **RÉSEAUX URBAINS DE FRANCE**,
- de contribuer à la promotion et au développement des transports urbains en relation avec les entreprises exploitantes et les associations d'usagers,
- d'encourager la sauvegarde du patrimoine français de matériel de transports urbains en relation avec les associations spécialisées.

En adhérant à FPTU, vous pourrez :

- recevoir tous les deux mois et en priorité le magazine « Réseaux Urbains ».
- participer aux visites et voyages organisés chaque année. Les assemblées générales de l'association sont notamment l'occasion d'allier l'utile à l'agréable en proposant aux adhérents diverses sorties. Après Metz fin 2004 et Le Mans en 2005, c'est le réseau de Bruxelles qui doit accueillir notre association en octobre 2006. Mais les assemblées générales ne sont pas les seules occasions mises à profit pour les visites. Plusieurs journées découvertes ont ainsi été réalisées sur les réseaux de Versailles, Troyes, Valenciennes, Roanne, Laon... et sur des sites industriels tels l'usine Irisbus d'Annonay.
- avoir accès aux manifestations (salons professionnels notamment) auxquelles FPTU est présente à travers un stand.

Bulletin d'adhésion

*A renvoyer, accompagné de votre règlement à l'ordre de FPTU, à :
FPTU – C/o Nicolas CAPON – 9 rue Denis Papin – 91270 VIGNEUX-SUR-SEINE*

Vos coordonnées

NOM : **Prénom :**

ADRESSE :

CODE POSTAL : **VILLE :**

TÉL. : **E-MAIL :**

Je souhaite adhérer à **France Passion des Transports Urbains** pour l'année **2006**. J'ai bien noté que l'adhésion prend effet au 1^{er} janvier 2006 et qu'elle comprend les 6 numéros du magazine **RÉSEAUX URBAINS** publiés pendant l'année (*L'abonnement seul au magazine est impossible*). En tant qu'adhérent, je renonce à tous les droits relatifs aux images et informations que je transmettrais à l'équipe éditoriale du magazine.

Vous adhérez

à titre personnel

à titre professionnel *Le cas échéant, société :*

Montants UE et Suisse (autres pays : nous consulter au préalable)

▶ Entreprises : **50,00 €**

▶ Particuliers : **45,00 €**

Date et signature

MODÈLES REDUITS, TICKETS,...

Rubrique coordonnée par Raymond STREIT

Nouveauté chez Rietze



Aux TICE (grand Duché du Luxembourg) du secteur de Esch sur Alzette un MAN Lions City aux couleurs de l'entreprise, en vente dans leur boutique gadgets.

A la une...

Les nouveautés : que du rêve... au 1/43^e



Chez Norev, longtemps prévu, un magnifique Iliade Irisbus Prestige est enfin arrivé aux couleurs de SAVAC autocar. Cette miniature est fidèlement reproduite, à l'intérieur y figurent même les écrans Télé et les WC. Encore une miniature à posséder dans sa collection.



Norev propose aussi un autocar ARWAY de chez Irisbus. Les finitions sont irréprochables.

Sont prévus chez Norev toujours, d'ici quelques mois, au 1/43^e, un SC1 et un S53 des transports Darche et Gros.

Chez Minichamps, un superbe Mercedes Benz O317K aux couleurs d'une entreprise allemande.



Magnifiquement réalisé et une finition irréprochable du fabricant, prix raisonnable selon boutiques. A posséder dans sa collection !

Avis aux collectionneurs !

Si vous personnalisez des bus aux couleurs d'une entreprise, faites-le nous savoir ! Nous nous ferons un plaisir de présenter vos réalisations.

Par ailleurs, en prévision de faire réaliser une maquette en série limitée à 50 exemplaires sur réservation... Comme les trolleybus sont peu présents dans nos collections, mon objectif serait un VBR-H au 1/43^e. J'attends vos avis avant de prendre contact avec le fabricant pour un devis.

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

Annonces

Je recherche :

- Une maquette au 1/43^e des Renault R312 et Mercedes Citaro pour transformation. RECHERCHE KIT MAP
- Un Kit MAP au 1/43^e du S45
- Des photos de bus et cars Chausson et bus et cars Renault R 4190, R4191, R4192 et série 4200

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

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

Nicolas CAPON
9 rue Denis Papin
91270 VIGNEUX-SUR-SEINE
infos-ru@club-internet.fr
Tél. : 06-72-81-35-73

Vice-Président

Jean-Michel BOUTILLETZ

Trésorier

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

Secrétaire

Pierre-Marie VAINEAU

Administrateurs

François ARNAUD
Arnaud BOUSEZ
Franck DELVAL
Olivier DELESTRADE
Claude DRUON

Thierry GAREL
Dominique GUIBERT
Patrick KIRSTETTER
Benjamin WEYER
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 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

Participer à « Réseaux Urbains »

Envoyer des informations, un article

Par courriel

Infos-ru@club-internet.fr

Par courrier

M. Patrick KIRSTETTER
6 rue Paul Belmondo
93160 NOISY-LE-GRAND

Envoyer une photographie

Par courriel

photosru@free.fr

Par courrier

Même adresse que ci-dessus

Merci d'indiquer les auteurs, lieux et dates de prises de vue (soit dans le nom du fichier, soit au verso de la photo)

Autres Associations

AMTUIR

Comme convenu, le conseil municipal de la ville de Chelles a, lors de sa séance du 23 juin dernier, confirmé à l'unanimité le principe d'implantation du musée sur sa commune. L'avenir du musée est dorénavant scellé.

De son côté, l'association a tenu son AG le samedi 20 mai 2006 à Colombes.

Par ailleurs, plusieurs sorties de matériels se sont déroulées en juin. Tout d'abord celle du Brillié-Schneider-P2, afin d'être exposé le 10 juin dans le cadre du « Centenaire » devant la mairie du 18^e arrondissement (reliure 60 jours). Ce véhicule fut transporté sur plate-forme porte-char par les équipes du centre de dépannage Bastille de la RATP. Ces équipes furent également sollicitées pour transporter le TN6C2 n°2806 sur l'aérodrome de Cerny afin de participer à la grande parade annuelle de véhicules d'époque. Le TN6 retrouva sur place l'équipe de l'AMTUIR venue avec la voiture-atelier RATP SC10 n°6061.

Petites annonces

Ancien funiculaire lyonnais

Une ancienne motrice datant de 1891 du funiculaire de la Croix-Rousse a, jusqu'à présent, pu être conservée par l'association du BREDA domiciliée à Pontcharra dans l'Isère. Hors, cette association, ayant un besoin impérieux de place, désire se séparer de ce véhicule qui est donc menacé de ferrailage.

Si vous pensez avoir une solution pour le sauver, prenez contact avec :

Monsieur Gobet, Association du BREDA, 235 chemin des Fontanettes, 38660 Lumbin - Tel. 04.76.92.44.88.



Le funiculaire est conservé à Pontcharra, mais pour combien de temps ?

© Frédéric MEGRET

Dossier préparé par l'AMTUIR*

*(Association pour le Musée des Transports Urbains, Interurbains et Régionaux)



Un des cent cinquante Brillie-Schneider P2 mis en service par la CGO en 1906-1907. La ligne H, Avenue de Clichy - Odéon, a été équipée en juin 1907

© AMTUIR

2146 - LES MOYENS DE TRANSPORT A PARIS. - Omnibus automobile de la C^{ie} Générale des Omnibus

Le centenaire des bus parisiens



Après la guerre, la RATP engagea un programme de vestibulage de tous les autobus Renault et Panhard. Sur ce cliché de 1952, porte de Clichy, un TN6A mis en service en 1932 à 770 exemplaires

© Jacques BAZIN

Avant-propos de l'AMTUIR

Depuis 1905, des milliers d'autobus ont circulé en région parisienne. Nous vous proposons de suivre une histoire centenaire qui a marqué la capitale, histoire qui montre parfois que certains choix n'ont pas été les meilleurs, mais qui retrace aussi les grands événements de ce moyen de transport.

Les textes s'inspirent principalement de l'excellent ouvrage «75 ans d'autobus en France» de D. Tillet et Ch. Coullaud (ed° EPA - 1979 - épuisé).

L'étude de MM. SUDRE (+) et BASSET répertoriant la totalité des lignes d'autobus depuis 1921 nous a été d'une aide précieuse et un certain nombre d'éléments relatifs à la suppression des tramways proviennent de l'ouvrage de J. ROBERT, « Les Tramways Parisiens » (troisième édition).

La situation du réseau parisien au tournant du XX° siècle

Les omnibus et tramways hippomobiles, maîtres du pavé

La Révolution Industrielle, amorcée en France dès le règne de Louis-Philippe, et le développement économique de la fin du XIX° siècle ont engendré un développement sans précédent : la capitale est passée d'un million d'habitants en 1850 à deux millions en 1900. Des besoins de transports sont rapidement apparus dès le milieu du XIX° siècle.

Après la création des premiers omnibus hippomobiles en 1828, la mise en place d'un réseau cohérent se fait sous l'égide de la Compagnie Générale des Omnibus (CGO), créée en 1855.

Parallèlement aux omnibus à chevaux, se développe après la guerre de 1870, le tramway. D'abord à traction animale, il évolue rapidement à partir de 1880 avec l'apparition de véhicules à traction mécanique (vapeur, air comprimé), puis à traction électrique.

En revanche, ce n'est qu'en 1900 que la première ligne de Métropolitain est mise en service à l'occasion de l'Exposition Universelle.

Avec 37 lignes en 1892, le réseau d'omnibus hippomobiles joue un rôle important jusqu'en 1905. Chaque ligne repérée par un indice à lettres allant de « A » à « Z » et de « AB » à « AJ », est desservie par des véhicules de trente à quarante places. Chaque omnibus est tracté par deux ou trois chevaux. Le matériel n'évolue guère depuis 1855.

Mais les omnibus sont mal suspendus ; l'accès à l'impériale se fait par un escalier étroit peu commode et le roulement est inconfortable. L'entretien coûteux de plus de 11.000 chevaux ne permet pas de faire face à la concurrence des tramways électriques, plus rapides et plus confortables.

Une modernisation radicale et la disparition progressive des omnibus à chevaux sont devenues nécessaires.

L'apparition de l'autobus et son développement

L'apparition des omnibus automobiles

En juillet 1905, la CGO teste un omnibus automobile à vapeur construit par Gardner-Serpollet : ce prototype restera sans suite.

C'est alors que le premier Salon de l'Automobile se tient au Grand Palais du 8 au 24 décembre 1905. Désireuse de mettre au point un véhicule solide et fiable pour remplacer les omnibus à chevaux, la CGO lance un concours auprès des industriels de l'automobile. Neuf prototypes sont présentés lors du salon et circulent sur une ligne spéciale de la Bourse au Grand Palais, du 8 au 24 décembre 1905. A l'issue du salon, la CGO commande 151 châssis de type BRILLIE P2, aux usines SCHNEIDER.

Les premiers autobus sont mis en service sur la ligne AM, Montmartre - St. Germain des Prés, le 11 juin 1906, puis sur les lignes C, Neuilly-Hôtel de Ville (20 août 1906), J, Montmartre-place Saint-Michel (1er novembre 1906), I, Pigalle-Halle aux Vins (20 janvier 1907), AL, Porte d'Asnières - Montparnasse (24 mars 1907), H, Avenue de Clichy - Odéon et A, Gobelins - N.-D. de Lorette (30 juin 1907).

Les voitures sont peintes en jaune crème avec le bas de caisse brun rouge.

Comme sur les tramways et les omnibus, les autobus comportent deux classes : la première, à l'intérieur de la voiture et la deuxième classe sur l'impériale.



Vers 1912 - Au débouché de l'ancien pont des Saints-Pères - qui sera remplacé par l'actuel pont du Carrousel en 1936 - un Schneider PB2 de la ligne V, Boulevard Pasteur - Gare du Nord
© AMTUIR

Ces voitures sont d'emblée plus rapides que les omnibus à chevaux et les économies d'exploitation réalisées par l'abandon de l'entretien de la cavalerie, sont immédiates.

Néanmoins, suite à un accident - un autobus à impériale ayant versé place de l'Etoile - la conception de l'autobus à impériale est remise en cause.

Tramways et autobus : deux réseaux complémentaires

La Grande Guerre et la suppression des autobus

Le 1er août 1914, à 17 heures, les machinistes reçoivent l'ordre de regagner leurs dépôts respectifs : 1.045 voitures sont réquisitionnées par l'Armée. Elles partent le lendemain pour assurer le transport des troupes vers le front.

Toutes les lignes desservies par autobus sont supprimées le jour même : les transports parisiens sont brutalement désorganisés.

Malgré les restrictions, l'important réseau de tramways et les dix lignes de Métro assurent un service efficace grâce à l'embauche de main d'œuvre féminine.

Un nouvel autobus : le type "H"

Afin de pallier les suppressions des lignes, la CGO demande en 1916 l'autorisation de rétablir des autobus sur quelques itinéraires essentiels.

Elle fait alors construire un nouvel autobus dérivé du modèle PB2 : le Schneider type H. Ce nouvel autobus est mis en service le 1er juin 1916 sur la ligne E, Madeleine - Bastille, suivie, le 1er août par la ligne AI, Saint Lazare - Saint Michel.



Vers 1919 - Devant la Gare de l'Est, trois autobus Schneider H attendent l'heure du départ sur la ligne AB.

© AMTUIR

Le H comporte une caisse modernisée avec de grandes baies. Il reste monté sur des essieux à bandages de caoutchouc pleins au roulement inconfortable. La distinction entre première et deuxième classe est maintenue.

A la fin de la Grande Guerre, la CGO récupère un certain nombre de châssis PB2 afin d'accélérer la reconstruction de son parc : fin 1920, 38 lignes utilisant environ 735 autobus Schneider H sont exploitées en complément d'une centaine de lignes de tramways.

La remise en service du réseau routier

Après la guerre, la remise en service progressive des autobus permet d'étoffer le réseau, qui prend alors la configuration qu'il conservera jusqu'en 1930 : les autobus desservent des itinéraires où la construction des tramways n'est pas autorisée (Opéra, Champs-Élysées, Palais Royal, Grands Boulevards) ou, à l'inverse sur des lignes dont le trafic ne justifie pas l'utilisation des tramways.

Au 31 décembre 1920, la CGO et toutes les compagnies de tramways cessent définitivement leurs activités : les transports de surface, tramways et autobus, sont unifiés sous l'égide d'une seule compagnie, la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne (STCRP).

La modernisation et le développement des réseaux

Le 1er janvier 1921, la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne (STCRP) reprend l'exploitation de la quasi totalité des réseaux de tramways et d'autobus. Le métro reste encore exploité indépendamment.

Le nouvel exploitant entreprend un important programme de modernisation et d'amélioration des réseaux.

Les tramways (115 lignes), dont le parc, hérité des anciennes compagnies, est très hétéroclite et les voies médiocres, voient leur exploitation rationalisée et les

installations fixes reconstruites sur une grande partie des itinéraires. Ils forment l'ossature de base du réseau de surface de la région parisienne avec 650 millions d'usagers transportés en 1921.

Sur le réseau routier, la STCRP commande dans un premier temps des autobus de type H afin de créer de nouvelles lignes et de renforcer le service. Jusqu'en 1926, 1.269 autobus H sont construits.



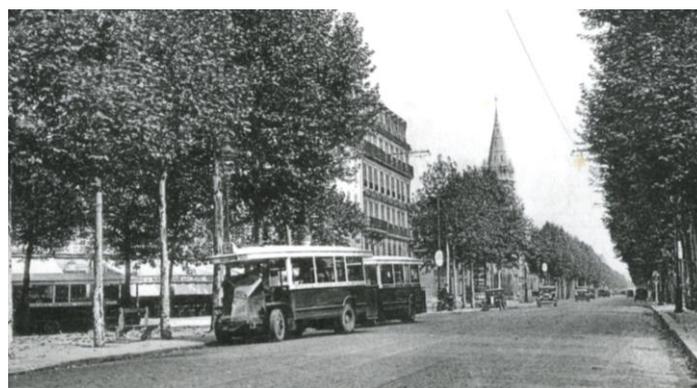
Vers 1923 - Paris - Avenue de l'Opéra - Autobus Schneider H livré à 1.269 exemplaires à partir de 1916.

© AMTUIR

En 1922 un nouvel autobus à trois essieux pouvant transporter 48 voyageurs est mis au point : le type H6. Les premières voitures sont mises en service sur les lignes E, "Madeleine-Bastille" et AK, "Gare St. Lazare-Gare de Lyon" à partir de mai 1923. 51 voitures de ce type seront construites.

L'apparition des autobus en banlieue et les autobus express

Afin d'améliorer la desserte de la banlieue parisienne, la STCRP établit un programme de liaisons complémentaires aux lignes de tramways. Le 14 mai 1922, la première ligne d'autobus de banlieue est mise en service (ligne EA, Le Bourget Mairie - Drancy place d'Armes). De 1922 à 1934, 43 lignes routières de banlieue seront créées.



Vers 1931 - Autobus Renault PN de la ligne C, au terminus de Neuilly - Saint-Foy.

© AMTUIR

La STCRP étudie des autobus à petit gabarit destinés à une exploitation à un seul agent pour les petites lignes. 30 exemplaires, dits « bus express » (Renault KX1 et Somua MAT2) sont construits et mis en service en septembre 1924. Ces autobus, sont les premiers équipés de pneumatiques.

L'équipement des autobus en pneumatiques

En 1926, la STCRP possède, en plus de ses 3.000 tramways, 1.300 autobus de type H et H6 ainsi qu'une trentaine d'autobus « express ».

Afin de moderniser son parc, une commande est passée aux Usines Renault portant sur un nouveau châssis surbaissé, le type PN, sur lequel est montée une caisse de 39 ou 40 places. L'aspect du véhicule reste très voisin de celui du type H.

Les 47 premières voitures sont équipées de roues à bandage plein. Devant les récriminations des parisiens, la STCRP se tourne définitivement vers les pneumatiques qui équipent dès lors tous les nouveaux autobus ainsi que les H et H6 (le dernier autobus à bandages roulera en 1932).

Dans le même esprit que celui de la mise en service des autobus express, la STCRP commande 23 voitures à petit gabarit et classe unique, les RENAULT PY, destinés à la desserte des lignes de banlieue à partir de 1927.

Tramways et autobus : complémentaires

En 1929, la STCRP possède un réseau d'autobus et de tramways modernisés.

D'importants projets de développement des tramways sont à l'étude, l'autobus étant considéré comme un moyen de transport complémentaire. De grandes lignes radiales de tramways avec possibilité de services directs sont prévues. Les autobus remplaceront les tramways sur les lignes à faible trafic. La conception des lignes de rabattement sur les axes lourds afin d'améliorer la complémentarité des réseaux (tramways et métro) apparaît également.

Malheureusement, la politique pro-routière des pouvoirs publics modifie radicalement l'équilibre d'exploitation alors existant : les tramways, considérés abusivement comme une gêne au développement de l'automobile individuelle, verront leur importance décliner au profit de l'autobus.

La suppression des tramways et le tout-autobus

Le changement de politique

Au 1er janvier 1930, la STCRP exploite le réseau suivant :

- 120 lignes de tramways desservies par 3.183 voitures (motrices et remorques) et transportant 676,5 millions de voyageurs ;
- 105 lignes d'autobus desservies par 1.710 voitures et transportant 366 millions de voyageurs.

Le développement encore limité de la circulation automobile fait apparaître les premiers problèmes d'encombrement dans certains secteurs (Opéra, Saint-Lazare, Madeleine, rues Lafayette et Saint-Denis).

Au mépris des règlements, les automobiles encombrant les chaussées dans la plus parfaite indifférence générale. Le tramway en est la première victime : il est considéré rapidement comme source de blocage, empêchant les automobiles individuelles de circuler. Cette situation est renforcée par une campagne de presse haineuse et sans doute orchestrée en sous-mains par des intérêts peu favorables à l'industrie ferroviaire.

Cette situation est d'autant plus absurde que les tramways transportent chaque année près de 700 millions de

voyageurs - soit un trafic du même ordre que celui du métro - et que la modernisation du réseau est en cours.

C'est dans cet état d'esprit que le Département de la Seine élabore un projet de remplacement des tramways par des autobus. Tout d'abord limité aux lignes *intra-muros*, ce plan sera étendu en 1932 à l'ensemble du réseau ferré qui sera alors condamné.

Les nouveaux autobus : une commande massive

En 1930, le réseau routier est exploité par de petits autobus H et PN de 38 à 40 places et le remplacement des tramways de grande capacité par ces voitures n'est pas envisageable.

La STCRP et Renault mettent à l'étude un nouveau véhicule à plate-forme arrière pouvant transporter 50 personnes. Une caisse entièrement fermée, de capacité semblable, pour le service à un agent, est également étudiée. 420 voitures de type TN4A sont mises en service en 1931 (150 TN4A1 à un agent et 270 TN4A2 à deux agents). Mais ce modèle s'avère techniquement fragile.

Un nouveau modèle, plus puissant, le TN6A, est construit : 1.020 autobus de ce type sont mis en service en 1932.

La même année, les pouvoirs publics prennent l'inconcevable décision de supprimer la totalité du réseau de tramways. La STCRP doit procéder à des commandes massives d'autobus.

250 châssis équipés d'un moteur à six cylindres, le TN6C, sont livrés à partir de 1934. En même temps, Renault ne pouvant assumer la totalité de la production, la STCRP commande à Panhard 115 châssis de type K63A et B livrés en 1934 et 1935.



1938 - Paris - Porte d'Auteuil - Un des 410 TN4HP (plate-forme arrière ouverte) mis en service à partir de 1936

© Gallet

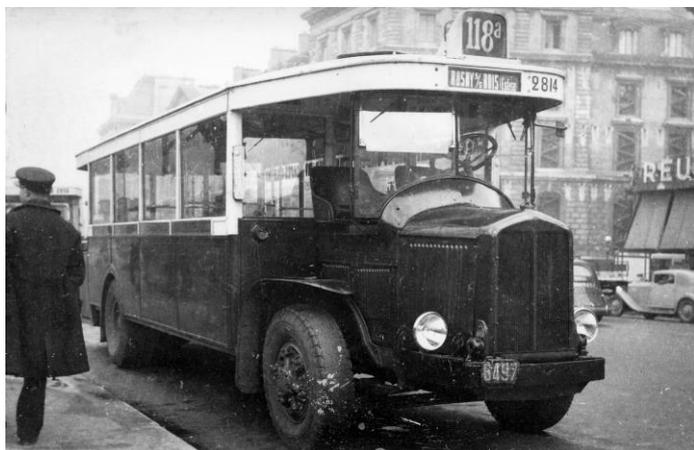
Au rythme de la suppression rapide des tramways, la STCRP réceptionne 50 nouveaux châssis TN4C et 285 châssis TN4F. A partir de 1936, afin de remplacer les derniers tramways et de procéder à la réforme des anciens modèles H et H6, la STCRP commande des châssis plus modernes à Renault (970 châssis TN4H) et à Panhard (220 châssis K63 C et D).

Ces nouveaux autobus sont équipés de 3 types de caisse :

- une caisse plate-forme arrière ouverte pour les lignes parisiennes (330 TN4HP et 120 K63C et D Paris) ;
- une caisse à plate-forme arrière vestibulée à entrée latérale pour les lignes de banlieue (487 TN4H-Bla et 100 K63D Banlieue) ;

- une caisse à plate-forme arrière vestibulée à entrée arrière pour les lignes de banlieue (153 TN4H-Bar).

Ils sont livrés de 1936 à 1938, année du retrait définitif des derniers autobus H et H6.



1938 - Paris - Place de la République - Un des cent soixante TN6C2 mis en service en 1934

© Schnabel

Après la suppression du dernier tramway parisien, le 15 août 1938 sur la ligne 112, le Raincy-Montfermeil, la STCRP exploite le premier grand réseau tout autobus du monde avec 176 lignes desservies par plus de 3.500 autobus.

Une numérotation de lignes compliquée

Durant cette période, la numérotation des lignes d'autobus se complique singulièrement. La STCRP retient dans un premier temps les principes suivants :

- les lignes originellement exploitées par autobus conservent leurs indices à lettres (lignes A à Z, AA à AZ, BA à BN, EA à EZ, FA à FD) ;
- les lignes de tramways supprimées entre 1929 et 1933 sont remplacées par des autobus comportant un double indice : l'ancien indice à chiffres des tramways et le nouvel indice à lettres des autobus. Ainsi, la ligne 15 de tramways est remplacée par la ligne BO/15 d'autobus le 7 mars 1930 ;
- les nouvelles lignes d'autobus qui sont créées durant cette période sont *indicées* comme par le passé par des lettres : ainsi la ligne CB, Porte de Champerret - Porte d'Orléans, créée le 29 février 1932.

Dans un deuxième temps, les doubles indices seront supprimés et remplacés par le nouvel indice à lettres. Ainsi, la ligne BP/16 deviendra la ligne BP dès le 15 septembre 1930.

Enfin, devant l'absurdité du système - il devenait irrationnel de créer des lignes DH, DI, DJ, etc... - la STCRP applique le système suivant à partir de 1934 :

- les lignes originellement en autobus avant la suppression des tramways ou créées en autobus entre 1930 et 1934 conservent leurs indices à lettres ;
- les nouvelles lignes créées en autobus sont affectées d'un indice à lettres, telle la ligne FP, Le Plessis Robinson -Porte d'Orléans ;
- les lignes d'autobus provenant de l'ancien réseau de tramways reprennent leur indice à chiffres : ainsi, la

ligne BP reprend l'indice 16, à compter du 1er octobre 1934 ;

- les lignes de tramways remplacées par autobus à partir de 1934 conservent leurs indices à chiffres.

On peut se demander finalement si le Parisien a réussi à se retrouver dans cette aimable pagaille de lettres et de chiffres !

Les autobus réquisitionnés

Le réseau routier ne reste pas longtemps intact. La situation internationale de l'époque sera fatale pour les autobus parisiens : L'Allemagne envahit la Pologne en août 1939 !

Les 23 août et 2 septembre 1939, 1.450 autobus sont réquisitionnés par l'Armée pour les transports des troupes vers le front.

En novembre 1939, la STCRP n'exploite plus que 107 lignes, avec 1.350 voitures. L'essentiel de ces autobus roulent en banlieue ; Paris *intra-muros* est desservi par le Métro.

Entre le 2 septembre 1939 et le 11 juin 1940, la STCRP exploite le réseau routier en fonction des disponibilités de matériel, rétablissant certaines lignes pendant l'hiver 39-40.

Le 10 mai 1940, l'offensive allemande provoque une panique sans précédent. La population civile se rue sur les routes du sud pour échapper à l'invasion ; les services sont presque tous suspendus le 16 mai 1940 et les autobus réquisitionnés.

Durant l'Exode, les autobus parisiens servent à l'évacuation des familles d'agents de la STCRP et du personnel des administrations publiques vers Bordeaux et Toulouse. Lors de l'entrée des troupes allemandes, le 14 juin 1940, les autobus n'assurent plus aucun service depuis le 11.

Après l'armistice, la STCRP rapatrie une partie de ses autobus dispersés sur le territoire et réorganise un service de base dans des conditions précaires. Les autobus sont en effet exposés en permanence aux réquisitions des occupants qui utilisent les autobus au cours des rafles.

La guerre et la reprise

L'exploitation réduite

Durant les années d'occupation, le manque chronique de matières premières (pneumatiques, carburants) ne permet pas d'exploiter un réseau stable. Entre 1940 et 1945, il ne cesse de s'amenuiser en fonction des disponibilités en pièces détachées.

L'essence, introuvable, est remplacée tout d'abord par de l'alcool éthylique dont le rendement est déplorable.

Dès le 15 août 1940, la STCRP équipe 500 voitures pour la marche au gaz de ville, les autobus étant surmontés d'un énorme carénage protégeant un réservoir de toile caoutchouté qui est « gonflé » au gaz de ville à chaque terminus.

En outre, 300 véhicules sont transformés pour le gazogène dont le générateur est fixé sur le côté gauche de chaque autobus.

La reprise de l'exploitation par la CMP

Le 1er janvier 1942, les transports parisiens, métro et autobus, sont unifiés sous l'égide provisoire de la Compagnie du Chemin de Fer Métropolitain de Paris (CMP). Les deux réseaux sont rendus complémentaires.

Une nouvelle numérotation est mise à l'étude sur la base suivante (elle sera mise en application en novembre 1945) : les indices à lettres sont provisoirement conservés, mais devront disparaître à terme.

Afin de pallier le manque d'autobus, la CMP se tourne vers le trolleybus, moyen de transport à mi-chemin entre le tramway et l'autobus, qui utilise la traction électrique.

En janvier 1943, les autobus de la ligne 63, Porte de Champerret - Colombes Mairie, sont remplacés par des trolleybus VETRA de type CS60. En 1944, la ligne 64, Porte de Champerret - Colombes, est également équipée.

Devant le succès de ce type de service, la CMP élabore un plan d'équipement de 19 lignes radiales au départ des portes de Paris, qui seraient desservies par un parc de 300 voitures.

L'exploitation quotidienne de 1940 à 1945

Le réseau squelettique en service entre 1940 et 1945 est en permanence sollicité par les Parisiens qui n'ont plus que les autobus et le train pour se déplacer en banlieue. Les charges importantes nécessitent un entretien qui ne peut être mené à bien compte tenu du manque de pièces détachées.

La CMP accomplit des prodiges d'ingéniosité pour maintenir un service minimal dans des conditions aujourd'hui inimaginables.

De plus, la CMP se voit dans l'obligation de répondre aux réquisitions de l'armée d'occupation, voire de la Préfecture de Police de la Seine, lors des rafles massives (il en sera ainsi lors de la sinistre affaire du Vel'd'Hiv des 16 et 17 juillet 1942).

Le 21 avril 1944, l'Atelier Central de Championnet est durement bombardé et l'entretien encore réduit.

Le nombre d'autobus en service ne cesse de diminuer au point qu'en 1944, peu avant la Libération de la capitale, le service est totalement suspendu.

La Libération

Le 6 juin 1944, les troupes alliées débarquent en Normandie; l'armée allemande, dans sa déroute, réquisitionne 450 autobus pour transporter troupes et archives vers l'est. Le service des autobus est suspendu en juillet.

Le 19 août 1944, une grève générale est déclenchée : tous les services publics parisiens sont arrêtés. Le métro et les autobus ne fonctionnent plus.

Le service routier ne reprend qu'à la rentrée de septembre avec quelques rares lignes en exploitation. Cet état de fait marquera pour longtemps les parisiens qui perdent l'habitude d'utiliser les autobus.

En outre, le réseau routier est réquisitionné par les armées alliées pour les transports spéciaux des troupes.

En 1944 et 1945, la CMP participe au transports des prisonniers de guerre rapatriés d'Allemagne.

A la fin de l'année, sur le parc existant en 1939, 2.700 autobus sont dispersés au quatre coins de l'Europe. Dès la fin des opérations militaires, une des premières tâches du réseau routier est de récupérer ces voitures afin de rétablir progressivement le service.



En 1936, la STCRP avait reçu une petite série de cent-cinquante-trois TN4H-Bar, à plate-forme fermée avec entrée axiale
© AMTUIR - 06/05/1950 - Paris - Gare du Nord

La reprise du service

De 1945 à 1950, les agents de la CMP (puis de la RATP, créée le 1er janvier 1949), récupèrent 1.212 autobus dispersés jusqu'en Finlande, en Tchécoslovaquie, ou en Algérie !



En 1946, les vieux PN ont été remis en service. Mis en réserve en 1940, ils auraient dû être réformés vers cette époque
© AMTUIR - Avril 1950

Rapidement, la CMP remet en service un réseau de base dès la fin de l'été 1944 :

- le 29 août, 10 lignes de banlieue sont exploitées ;
- à la fin de l'année, 41 lignes sont en service en banlieue avec 450 autobus.

Le 5 novembre 1945, une nouvelle numérotation est appliquée à tout le réseau selon les principes suivants :

- les indices 1 à 19 sont réservés pour les lignes de métro ;
- les indices 20 à 99 sont réservés aux lignes d'autobus desservant Paris *intra muros* ;
- l'indice 100 est réservé à la ligne PC (Petite Ceinture) qui conserve néanmoins l'appellation «PC» ;
- les indices 101 à 199 sont réservés aux lignes d'autobus et de trolleybus de banlieue ;

- les indices 201 à 299 sont réservées aux services directs, compléments des lignes 101 à 199.

Le réseau d'autobus est scindé en deux parties : le réseau desservant l'intérieur de la capitale et le réseau desservant la banlieue, dont les lignes sont rabattues sur les terminus du Métro.



Afin de terminer la suppression des tramways, la STCRP commanda en 1936, une série de 160 autobus Panhard K63D
© Jacques BAZIN - 06/1950 - Paris - Porte Champerret

Enfin, entre le 12 novembre et le 3 décembre 1945, la CMP met en service les premières lignes à l'intérieur de la capitale.

De 1945 à 1950, la CMP, puis la RATP remettent en service 118 lignes. Certaines lignes sont créées sur des itinéraires partiels faute de matériel disponible.

L'atelier central de la CMP continue à remettre en état les autobus récupérés et réussit, en juillet 1946, à faire circuler 1700 autobus. Ce chiffre atteint à 2.068 en 1948 et 2.151 à la fin de 1950.

Durant cette période, le trafic voyageurs va augmenter en fonction de la remise en service progressive des lignes :

- 201 millions de voyageurs transportés en 1945 ;
- 911 millions de voyageurs transportés en 1948.

Le nouveau matériel roulant



Après la dernière guerre, la CMP s'est attachée à reconstituer le parc routier. Pour les premières lignes de grande banlieue, elle commanda une série de dix-huit autocars Chausson de type APM47 qui furent mis en service en juin 1947.

© Jacques BAZIN - 09/1952 - Paris - Porte d'Orléans

Les autobus à plate-forme, obsolètes dès leur mise en service avant la guerre, même s'ils restent très appréciés des parisiens, ne peuvent plus assurer un service efficace.

La CMP construit en 1947 plusieurs prototypes d'un nouvel autobus entièrement fermé, à circulation des voyageurs de l'arrière vers l'avant. La perception est assurée par un receveur à poste fixe.

Avant de commander un nombre important de ces nouvelles voitures, la CMP procède à l'acquisition de quelques autocars CHAUSSON de types APM47 et APM48 qui circulent sur quelques lignes de banlieue. Enfin, en 1949, la RATP nouvellement constituée, met en service une petite série d'autobus RENAULT R4190 et R4191 sur les lignes 258 (Pont de Neuilly - St. Germain en Laye) et 262 (Pont de Neuilly - Maisons-Laffitte).

Parallèlement les cabines de conduite des anciennes voitures à plate-forme sont vestibulées entre 1948 et 1950, afin de protéger le machiniste des intempéries.

En juillet 1950, la RATP met en service le premier autobus moderne sur la ligne 110 (Château de Vincennes - Saint-Maur), le SOMUA OP5/2. Cette nouvelle voiture, d'une série de 300 autobus, accueille 55 à 65 personnes selon l'aménagement intérieur.



en 1950, la ligne 73, Hôtel de Ville - Pont de Neuilly, a été la deuxième ligne à recevoir les nouveaux SOMUA OP5.

© Jacques BAZIN - 05/1951 - Paris - Place du Théâtre Français

Les nouveaux trolleybus

Parallèlement, l'exploitant continue le programme d'équipement en trolleybus des grandes radiales de banlieue.

Une nouvelle ligne est équipée : le 183, Pte. de Choisy - Choisy-le-Roi, le 16 janvier 1950. Le matériel roulant est de type VETRA VBRh à deux portes extrêmes, peut accueillir 65 voyageurs et circuler à 60 km/h.

La suite de ce dossier spécial dans notre prochaine édition

Merci Remerciements

Un très grand merci à l'AMTUIR, qui nous a autorisé à reproduire ce dossier rédigé par ses membres, et nous a fourni les illustrations indispensables à ce genre d'article.

N'hésitez pas à visiter le site Internet de l'AMTUIR (www.amtuir.org), qui ne cesse de s'enrichir et propose une multitude de dossiers inédits.

Par Thierry ASSA



Unique au monde, la Schwebebahn de Wuppertal. Ici un convoi de deux motrices historiques, datant de 1901

© Thierry ASSA, mai 2006

La Ruhr et l'intégration des réseaux



Une des quarante-cinq motrices Düwag à voie normale construite pour le réseau de Duisburg. Ces voitures assurent tant le service urbain que le service interurbain entre Duisburg et Mulheim.

© Thierry ASSA, mai 2006

L'image que nous avons de la Ruhr est principalement celle d'une région industrielle avec ses mines de charbon. Cela est encore vrai tant la partie nord de la province reste très industrialisée. En revanche, le sud, vallonné, offre des paysages nettement plus bucoliques.

La dernière guerre a provoqué des dégâts considérables aux villes dont certaines ont été détruites à plus de 75%. Düsseldorf, néanmoins, a conservé un patrimoine architectural ancien qui mérite la visite. Wuppertal, Esslingen, sont également des villes agréables qui justifient un passage touristique de quelques heures.

Mais au-delà de ces considérations culturelles, la Ruhr bénéficie de réseaux de transports particulièrement denses et complètement intégrés. S-Bahn, tramways, trolleybus et autobus des différentes villes s'imbriquent les uns dans les autres formant un des plus importants ensembles d'Europe.

Une tradition bien établie

Le développement industriel de la Ruhr a nécessité très tôt la mise en place de réseaux de transports publics. Le Chemin de Fer a été suivi par des lignes d'omnibus urbains puis de tramways dont les premiers sont apparus à Düsseldorf en 1876. La richesse de la province a permis un développement rapide des réseaux et en 1910, toutes les villes étaient desservies par tramways urbains. En outre, plusieurs lignes interurbaines ont été construites à partir de 1898 afin de relier toutes les villes entre elles. La densité urbaine a rapidement engendré un trafic important.



Motrices surbaissées Deutsche Waggonbau (DWA) du réseau métrique d'Essen

© Thierry ASSA - Essen - Altendorferstrasse - 18/11/2002

Dès l'origine des réseaux, les lignes interurbaines sont venues s'imbriquer dans les lignes urbaines. Dans certains cas, cette imbrication nécessitait la pose de voies à double écartement, métrique et normal, afin de permettre à tous les matériels de circuler sur les troncs communs.

En marge des tramways, Wuppertal a construit et mis en service en 1901, une ligne de Schwebbahn (réseau ferroviaire suspendu) de conception tout à fait originale : il s'agissait d'un chemin de fer métropolitain exploité par des trains de deux voitures portant des bogies à deux roues en ligne sur la toiture ; les roues prenaient appui sur un rail unique situé au dessus d'une poutre métallique.

Cet ensemble cohérent de réseaux a atteint son apogée en 1930 comme la plupart des réseaux de tramways du

monde. Le déclenchement de la guerre en 1939, allait provoquer un cataclysme sans précédent. Dès 1940, les villes de la Ruhr ont été régulièrement bombardées par l'aviation anglo-américaine qui cherchait à détruire l'important potentiel industriel et les nœuds ferroviaires. En 1945, la plupart des villes étaient réduites en cendres ; les tramways ne circulaient plus que sporadiquement et la Schwebbahn de Wuppertal était interrompue en plusieurs endroits.



Düwag livra à Düsseldorf 69 motrices articulées à trois caisses offrant un excellent confort

© Thierry ASSA - Düsseldorf - Bolkenstrasse - 09/05/2006

Après la guerre, la reconstruction a porté sur le relèvement des villes. Des plans de grande envergure ont pris en compte les réseaux de transports, dont les tramways qui ont été rapidement remis en service. En 1953, Düsseldorf a réceptionné la première motrice Grossraumwagen fabriquée par DÜWAG, premier matériel moderne qui sera promis à un brillant avenir et se répandra sur tous les réseaux d'Allemagne de l'ouest en version simple puis articulée. Par ailleurs, les réseaux développaient des plans de mise en souterrain des lignes de tramways afin d'augmenter la capacité de transport et d'affranchir les tramways de la circulation générale. Le premier souterrain a été ouvert en 1980 à Düsseldorf pour les lignes interurbaines. En revanche, les petits réseaux ont tous été abandonnés et exploités par autobus. Wuppertal a été la dernière ville à supprimer ses tramways en 1987 mais a conservé sa Schwebbahn.



Convoi type des lignes interurbaines rayonnant autour de Düsseldorf. Ce matériel d'un confort exceptionnel a été livré à 104 exemplaires entre 1981 et 1993.

© Thierry ASSA - Düsseldorf - Hansaallee - 10/05/2006

Le visage actuel des réseaux de la Ruhr

En 2006, les villes de Düsseldorf, Krefeld, Duisburg, Mulheim-an-der-Ruhr, Essen, Oberhausen Bochum et Dortmund, sont principalement desservies par des réseaux de tramways urbains complétés par des autobus. Wuppertal a conservé sa ligne de Schwebebahn qui forme la colonne vertébrale de son réseau. Solingen est desservie par le plus gros réseau de trolleybus d'Allemagne. Toutes les autres villes ont des autobus.

Tous les réseaux urbains de tramways (hormis à Düsseldorf) circulent partiellement en souterrain dans les centres-villes. La conception de type pré-métro a été développée dans les années soixante à une époque où les municipalités souhaitaient maintenir une bonne qualité de service publique tout en donnant des priorités à la circulation automobile. On peut néanmoins se demander si la construction d'un souterrain coûteux dans une ville de 200.000 habitants se justifie. Quoi qu'il en soit, ces infrastructures ont permis le maintien des tramways.



Krefeld, au nord de Düsseldorf, quatre lignes à voie métrique tous en surface.

© Thierry ASSA - Krefeld - Gladbacherstrasse - 10/05/2006

A ces réseaux proprement urbains s'ajoutent un ensemble de lignes interurbaines permettant de relier les villes entre elles. Ainsi, de Düsseldorf, il est possible de gagner en tramway les villes de Krefeld et de Duisburg. Depuis cette dernière, un tramway mène à Mulheim d'où il est possible de se rendre à Essen avec une autre ligne. D'Essen, deux lignes des réseaux urbains permettent de rejoindre Bochum et Glesenkirchen. En revanche, Dortmund est isolé des réseaux ferroviaires et seuls des autobus relient la ville à Bochum.

Les tramways interurbains s'ajoutent à un important réseau de S-Bahn qui offre des dessertes cadencées de et vers la plupart des villes de la Ruhr. Les trains de la S-Bahn sont complétés par les services Regio-Bahn, Inter-Regio, Inter-City et ICE. La DB offre aux heures de pointe des fréquences particulièrement attractives et tous les trains sont accessibles aux porteurs d'abonnement généraux de la Ruhr (supplément à payer pour les Inter-City et les ICE).

Les autres réseaux sont exploités par trolleybus (Solingen) ou autobus. Des lignes interurbaines d'autobus constituent une toile dense, complémentaire des grandes lignes de et de S-Bahn, qui assurent les dessertes de toutes les villes de la région, aux quatre points cardinaux.

Le niveau et la qualité des services

Lorsque l'on se place sur le niveau de service, autant dire qu'il est remarquable. Les imbrications entre les réseaux sont soigneusement organisées et les fréquences uniformément cadencées tant pour les lignes urbaines que pour les lignes interurbaines.



Version courte à 5 caisses du Combino

© Thierry ASSA - Düsseldorf - K. Adenauer Platz - 09/05/2006

Les véhicules constituant les parcs des matériels roulants présentent en général un aspect très soignés et de bon confort. Plusieurs générations de matériels se côtoient : le réseau urbain de Düsseldorf possède encore quelques dizaines de motrices Düwag articulées à trois caisses datant des années soixante, ainsi que des motrices articulées des années soixante-dix. Mais les services sont aujourd'hui majoritairement assurés par des tramways surbaissés. Sur les autres réseaux urbains, les Düwag classiques ont quasiment disparu et les parcs sont constitués de motrices de type N ou M des années soixante-dix et quatre-vingt ou de voitures articulées surbaissées.

Sur les lignes interurbaines partant de Düsseldorf, les trains sont constitués de deux voitures articulées mixtes quais haut/quais bas. Sur les autres lignes, soit des motrices surbaissées spécifiques, soit des motrices de type urbain assurent les services.



Comme beaucoup de réseaux allemands, celui de Düsseldorf a reçu 48 motrices Düwag de type NF6 (Niederflur, 6 essieux)

© Thierry ASSA - Düsseldorf - Grafenberger Allee - 13/05/2006

Les autobus et trolleybus sont pour la plupart de construction récente et donc majoritairement surbaissés.

Les voitures plus anciennes tendent à disparaître au profit des véhicules précités.

Cas particulier, le parc de la Schwebbahn qui est constitué de 27 motrices articulées à deux caisses datant de 1972-74, assurant un excellent service dans des conditions uniques au monde.

Le matériel de la S-Bahn exploitée par la DB, présente en revanche, un aspect moins net. Il semble actuellement que l'entretien apparent des véhicules ait subi une dégradation sensible.

La qualité des services est généralement bonne et les passages des véhicules assez réguliers. En revanche, les services de la S-Bahn et des lignes régionales et interrégionales sont souvent sujets à des retards pouvant atteindre une vingtaine de minutes aux heures de pointe. La densité du trafic ferroviaire demande des moyens d'exploitation complexes qui ne sont pas simples à gérer. Par ailleurs, le réseau de la Deutsche-Bahn dans son ensemble pâtit souvent de retards qui se répercutent de ligne en ligne d'un bout à l'autre du pays.

La tarification intégrée

Tous les réseaux de la Ruhr font partie du Verein-Rhein-Ruhr (Communauté Rhin-Ruhr). La tarification est commune à tous les réseaux, DB incluse, selon un système de zones et d'alvéoles tarifaires. Ainsi, des cartes journalières permettent de circuler indifféremment sur toutes les lignes urbaines et interurbaines, quel que soit le moyen de transport, dans des zones bien définies qui sont fonction du lieu de départ.

Le Verein-Rhein-Ruhr présente des zones tarifaires communes avec les deux communautés tarifaires voisines Verein-Rhein-Neckar et Verein-Rhein-Sieg. Il existe ainsi des facilités tarifaires regroupant plusieurs possibilités et permettant aux usagers de se déplacer entre les trois zones (de Cologne à Düsseldorf par exemple).

Le réseau urbain de Düsseldorf

Le réseau urbain de Düsseldorf mérite une attention particulière. Il est un des trois réseaux allemands, avec Dresde et Leipzig, à avoir conservé un réseau de tramways très denses dans le centre qui n'a subi que très peu de suppressions entre 1950 et 1980.

14 lignes de tramways proprement urbaines assurent la desserte de cette ville de plus de 573.000 habitants. A cela s'ajoutent 7 lignes interurbaines desservant le centre via les souterrains. Le parc est constitué de environ 320 motrices et d'une trentaine de remorques. Environ 25% du matériel est encore de type classique Düwag (motrices à trois caisses et remorques simples), livrées en 1968 et 1969. 67 motrices de type 3000, mises en service de 1973 à 1975 complètent ce parc ancien. Les motrices Düwag sont actuellement en fin de carrière. Le parc classique est progressivement remplacé par des motrices articulées surbaissées à cinq ou sept caisses de type Combino en cours de livraison.

Les tramways desservent la totalité du centre-ville et offrent des fréquences fortes très attractives tout au long de la journée. Aucune des lignes urbaines n'utilise de souterrain pour tramways.

Les souterrains sont réservés aux lignes interurbaines de Neuss, Krefeld et Dortmund qui arrivent à Düsseldorf par ce biais. Contrairement aux autres villes de la Ruhr, Düsseldorf a choisi de conserver ses tramways urbains en surface, choix qui permet aujourd'hui le maintien d'un réseau ferroviaire dense dans la cité.

Les autobus passent peu dans le centre et assurent principalement des services complémentaires à ceux des tramways.

Les installations fixes sont exemplaires et les voies parfaites. Bénéficiant de ces infrastructures de qualité, les tramways circulent à vitesse élevée offrant une réelle alternative à l'usage de l'automobile en ville.



Le réseau de Düsseldorf a réceptionné à partir de 1956, ses premières voitures Düwag à deux caisses, suivies en 1958 par des motrices à trois caisses.

© Thierry ASSA - Düsseldorf - Pempelforter Strasse - 10/05/2006

Un avenir assuré

La densité des réseaux de la Ruhr et son attractivité laissent à penser que l'avenir ne présente pas de souci majeur. Bochum vient de mettre en service un dernier tunnel pour tramways dans le centre et Dortmund est en passe de le faire d'ici peu. Au-delà de ce programme de mise en souterrain, il est fort possible que les lignes actuelles seront maintenues en voirie avec des aménagements simples donnant priorité aux transports publics. Par ailleurs, la rénovation continue du matériel donne aux réseaux un aspect attractif confirmé par une grande qualité de services.

En revanche, la région se trouve souvent confrontée à des problèmes de circulation de type migration journalière. Le service de la DB est saturé et pâtit de nombreux retards qu'il est malaisé de régler aisément ce qui rend le problème de saturation des autoroutes et routes périphériques encore plus complexe. Mais là encore, il faut assurer les déplacements d'une conurbation de 5 à 6 millions d'habitants : les parisiens savent combien ce phénomène de mégapole est difficile à gérer quotidiennement.

Quoi qu'il en soit, la Ruhr offre encore et toujours aux passionnés et défenseurs des transports urbains un remarquable exemple d'intégration de réseaux au bénéfice d'un service public globalement efficace.



Besançon, le PR100-2 n° 286 spécial apprentissage à Planoise

© Jean-Pierre AMPHOUX



Montélibus, le Van Hool NewA330 n° 29 à Charles de Gaulle

© Gilles PLUET



La nouvelle identité du réseau STAR de Roanne, sur le R312 n° 66

© Jérôme GIMEL



Valenciennes, en 1993, un O305G HLZ place du Hainaut

© Jean-Pierre DUPONCHELLE



Chartres, le GX187 n° 82 sur la ligne 10 le 18 mars 2006

© Jérémy OLIVIER



Nice : flambant neuf, ce GX327 n° 264 circule sur la ligne 7 le 1^{er} septembre 2006

© Franck RAINART



Non, nous ne sommes pas en 1950... mais bien fin 2005, au sein de la fabuleuse collection AMTUIR...

© Alexandre MIMARD



France Passion des
Transports Urbains

Une passion en commun