

Réseaux Urbains

de France

Le bimestriel de l'association FPTU

TECHNIQUE

La gamme Citaro



AU FIL DE LA LIGNE

Montmartre

ÉVÉNEMENT

Le Salon Transports Publics 2008

60 JOURS

L'actualité des réseaux français

PÔLE D'ÉCHANGES

Toute l'information associative

► Zone Euro : 8,50 € ► Suisse : 13,90 CHF ► Royaume-Uni : 6,90 £

► DL : 17.08.08 ► ISSN : 1283-4459



France Passion des
Transports Urbains

diaporama

Mercedes Citaro du réseau Sub
à Nancy, au terminus République
de la ligne 321, le 14 août 2006

© Thierry GAREL



VanHool A508 n°717 de la RATP
au pied du Sacré Cœur sur
la Butte Montmartre, en mai 1993

© Christophe DECAUX



Mercedes Citaro G exposé
au Salon Transports Publics 2008,
Porte de Versailles à Paris
Juin 2008

© Olivier MEYER



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°0912005269 en préfecture d'Evry (91).

CCP : 38639 66 D La Source (20041-01012-3863966D033/69)
IBAN : FR04-2004-1010-1238-6396-6D03-369 - BIC : PSSTFRPPSCE

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, etc.) 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 2008 - UE et Suisse (autres pays : nous consulter) :

- Particuliers : 50,00 €
- Entreprises : 60,00 €

Contacter FPTU

Pour tout renseignement, ou pour adhérer à FPTU :

FPTU
c/o Nicolas CAPON
2, allée de la Butte Rouge
91000 ÉVRY

E-mail : fptu@fptu.fr - Site Internet : <http://www.fptu.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 (10,20 € 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@orange.fr

Impression - Routage

Reprographic - Metz (57)

Photos de Couverture

Citaro climatisé n°323 de la RTM à Marseille

© Pierre COLIN, février 2007

Oréos 55E n°305 de la RATP sur la ligne Montmartrobus à Pigalle

© Christophe DECAUX, le 7 avril 2001

éditorial

Par Christophe DECAUX 4

ligne directe

Les faits marquants de l'actualité générale 5

Événement

Transports Publics 2008 : l'innovation à l'honneur 6

au fil de la ligne

Paris et sa Butte Montmartre 12

un réseau en bref

Retrouvez cette rubrique dans une de nos prochaines éditions

un réseau à la loupe

Retrouvez cette rubrique dans une de nos prochaines éditions

60 jours

L'actualité des réseaux français 18

ailleurs...

L'actualité des réseaux étrangers 35

infrastructures

Retrouvez cette rubrique dans une de nos prochaines éditions

technique

La gamme Citaro passe le cap des 20.000 exemplaires livrés 36

parcs

44

collectionneurs

Retrouvez cette rubrique dans une de nos prochaines éditions

pôle d'échanges

Toute l'information associative 48

musée

Retrouvez cette rubrique dans une de nos prochaines éditions

découvertes

Retrouvez cette rubrique dans une de nos prochaines éditions

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 Patrick KIRSTETTER
assisté par Nicolas CAPON
- 60 jours
- Ailleurs
- Dépôts
- Parcs
- 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
- Pôle d'échanges Thierry GAREL

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@fptu.fr

Internet

- Webmestre : Dominique GUIBERT

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

<http://www.fptu.fr>

Vous y trouverez :

- Une présentation de l'association, son histoire, ses objectifs, les modalités d'adhésion ;
- Un descriptif complet du magazine Réseaux Urbains de France, ainsi que les sommaires de tous les numéros parus avec et un état des stocks pour commande éventuelle ;
- Un annuaire complet de liens vers des sites Internet - consacrés aux transports urbains (constructeurs, exploitants, amateurs, etc.) ;
- Un formulaire de contact.

Le calendrier FPTU

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

- 13 septembre 2008 : Conseil d'Administration de FPTU
- du 26 au 28 septembre 2008 : Assemblée Générale de FPTU à Toulouse
- fin octobre 2008 : parution du n°82 de « Réseaux Urbains de France »

À l'heure où vous recevrez ce numéro 81 de « Réseaux Urbains de France », il ne vous restera plus que quelques semaines pour préparer vos bagages pour Toulouse. C'est en effet dans la Ville Rose que se tiendra notre prochaine Assemblée Générale, sur une invitation de l'ASPTUIT qui nous a préparé un programme de visites des plus prometteurs... Les participants recevront le programme définitif ainsi que leur confirmation d'inscription par courrier postal ou électronique.

En attendant, vous avez tout loisir pour découvrir cette nouvelle édition qui revient sur le dernier Salon Transports Publics 2008, dont l'innovation était le thème principal. Vous vous laisserez ensuite guider dans les ruelles étroites de la Butte Montmartre, avant d'aller parcourir le monde sur la trace des quelques 20.000 Citaro en circulation !

Si le contenu de « Réseaux Urbains de France » demeure toujours aussi intéressant, c'est bien entendu grâce aux adhérents de FPTU qui participent en envoyant leurs contributions, soit de textes, soit de photos.

Concernant ces dernières, la tâche de notre iconographe David LE PAUTREMAT n'est pas des plus aisées, d'autant qu'il s'est fixé des règles relativement précises pour assurer, d'un numéro à l'autre, une variété des matériels et des auteurs des photos, garantissant une illustration équilibrée des différentes éditions.

Pour assurer ce lourd travail dans les meilleures conditions possibles, des recommandations ont été faites pour l'envoi des photos, que ce soit sous format papier ou numérique (voir en rubrique « Pôle d'échanges »). Malheureusement, certains adhérents continuent de nous adresser des clichés numériques non renommés, avec de doux noms de baptême tels que « DSC1842.jpg », par exemple. Autant dire qu'un tel cliché, dont le nom ne précise ni le réseau concerné, ni le sujet, ni l'auteur, ne nous sert pas à grand-chose et a peu de chance d'être utilisé. Rappelons que David, qui officie sur son temps libre comme tous les autres bénévoles de FPTU, n'a pas le temps de renommer correctement tous les clichés qu'il reçoit ! Alors un petit effort de la part de tous, et l'illustration des prochains numéros de « Réseaux Urbains de France » ne s'en trouvera que mieux assurée !

Bonne rentrée à toutes et à tous, et rendez-vous à Toulouse fin septembre !

Bordeaux



Dernier prolongement en date sur le réseau tbc : le tramway A rejoint Bassens (La Gardette) le 31 mai

► Infrastructures

Tramways

Depuis quelques années, nous avons la chance d'assister à une floraison de créations ou prolongements de lignes de tramways. A tout moment, il y a toujours une ou plusieurs lignes en construction dans l'Hexagone.

Bien que « 60 jours » essaye, quand il le peut, de tenir pour chaque réseau concerné une chronique de l'avancement des travaux, il nous a semblé utile d'éditer un tableau faisant le point sur l'avancement de l'ensemble des projets de tramways en France.



Après deux premières lignes aux livrées "particulières", la troisième ligne de Montpellier devrait aussi jouer l'originalité...
© Patrick ROSTOUCHER

Ce tableau sera complémentaire de celui récapitulant les réseaux en activité dont la dernière édition est parue dans **RU78**. Publié de façon régulière, il nous permettra de suivre l'avancement des nouvelles infrastructures et la progression des réseaux de tramways.

Progression des infrastructures de tramways

Construction en cours

Lyon	T4 : Feyzin / Jets-d'Eau
Marseille	T1 : Eugène-Pierre / Noailles
Paris	T2 : Issy / Pte de Versailles
Mulhouse	1 : Ralliement / Bourtzwiller
Toulouse	E : Arènes / Garossos
Nantes	3 : Sillon-de-Bretagne / Marcel-Paul
Bordeaux	2 : Bassin-à-Flots / Cité-Claveau

Travaux engagés

Paris	T2 : Défense / Bezons Saint-Denis / Garges-Sarcelles
Angers	Avrillé / La Roseraie
Reims	1 : Neufchâtel / Hôpital 2 : Gare / Gare-Champagne-TGV

Début des travaux imminent

Clermont	A : Champratel / Les Vergnes
Paris	Villejuif / Athis-Mons T1 : Saint-Denis / Asnières T8 : Châtillon-Montrouge / Vélizy Tram'Y : St Denis / Epinay ou Villetaneuse
Brest	Kergaradec ou Frouven / Technopôle

Projets en gestation

Montpellier	3 : Juvignac / Mosson
Nantes	Connexion lignes 1 et 2
Paris	T3 : Pte d'Ivry / Pte de la Chapelle Athis-Mons / Juvisy
Le Havre	1 : Porte-Océane / Mont-Gaillard 2 : Porte-Océane / Caucrauville
Tours	Europe / Joué-lès-Tours
Strasbourg	F : Gare SNCF / Place d'Islande
Orléans	B : La Chapelle-Saint-Mesmin / Saint-Jean-de-Braye
Dijon	1 : Parc Valmy / Chenôve 2 : Gare / Quétigny
Nice	2 : Masséna / Saint-Laurent-du-Var

D'autres projets existent à Paris (ligne des gares), Montpellier (4^e ligne), Angers (2^e ligne), Valenciennes (2^e ligne), Bordeaux (4^e ligne) et divers prolongements pour Strasbourg et Mulhouse.



La rame n° 312 du T3 parisien à Porte d'Italie
© Bernard PAPOUZOPOULOS, le 12 avril 2007

Par Didier FRUGIER et Bernard PAPOUZOPOULOS

Irisbus HYNOPSIS
de démonstration
12 juin 2008

© Didier FRUGIER



Transports Publics 2008



Setra S415NF
sur le stand Evobus

© Olivier MEYER

Le 3ème Salon européen de la mobilité, « Transports Publics 2008 » se tenait cette année à Paris à la Porte de Versailles. Avec une fréquentation en hausse de 40%, 9.000 participants et 220 exposants, le succès de cette troisième édition est pleinement confirmé.

L'innovation était à l'honneur tout au long de ces trois journées ; voici les dernières nouveautés présentées par les divers exposants lors de cette exhibition.

► Les constructeurs routiers

Irisbus

Le stand Irisbus se démarquait avec deux véhicules : l'Hynovis Concept et le Crealis.

L'Hynovis Concept

Ce prototype est issu d'un projet de recherche français lancé après un appel d'offres du PREDIT (Programme National de Recherche et d'Innovation dans les Transports Terrestres), financé par l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie) et l'ANR (Agence Nationale de la Recherche), et labellisé par le Pôle de compétitivité Lyon Urban Trucks & Bus. Irisbus-Iveco est le porteur de ce projet. *Hynovis Concept* est issu d'un partenariat avec la RATP pour la définition des spécifications d'exploitation qui ont présidé au développement de ce projet et pour procéder aux expérimentations, l'INRETS pour le pilotage de l'hybridation et des auxiliaires, Michelin pour l'étude et la fourniture des pneumatiques, Poclain Hydraulics pour l'étude et la fourniture des composants de l'hybridation hydraulique et Altair Engineering France pour le calcul d'optimisation et de réduction de masse de la structure. Le concept a été développé sur un véhicule 12 mètres diesel, constitutif de la grande majorité des flottes actuelles d'autobus.

Pour améliorer notablement sa performance environnementale, *Hynovis Concept* s'est attaché à relever simultanément deux défis : réduire ses émissions polluantes et augmenter sa capacité de transport. Cette démarche est unique, car la plupart des projets d'autobus hybrides proposés aujourd'hui se caractérisent par un alourdissement significatif des véhicules, au détriment de leur capacité à embarquer des passagers.

Hynovis Concept dispose d'un double essieu directeur équipé de pneumatiques à taille réduite permettant d'élargir à 1.200 mm le couloir central au niveau des passages de roues avant (contre 900 mm pour un autobus classique). Grâce à ses quatre petites roues directrices, les trottoirs d'accès aux sièges avant sont supprimés. L'essieu propulseur est logé sous la banquette arrière, ce qui entraîne la suppression du passage de roue et libère une longue plateforme libre de toute marche, permettant ainsi une implantation optimale et une capacité en passagers augmentée de 8% par rapport à un autobus classique. *Hynovis Concept* est équipé de deux systèmes hydrauliques : un démarreur stop-start et un système de récupération de l'énergie au freinage. L'abaissement de la ligne de bas de baies et un vitrage additionnel au pavillon (du côté droit du véhicule) permettent d'augmenter la surface vitrée de 20%, assurant une vue encore plus panoramique sur le paysage urbain. D'autres améliorations permettent un confort visuel, sonore optimisées.

Le Crealis

C'est la réponse d'Irisbus au concept BHNS. Sur la base de l'autobus Citelis, il est conçu pour circuler sur un site réservé ou sur une ligne forte améliorant considérablement la qualité de l'offre (fréquence, débit, régularité). Le véhicule présente une face avant avec pare-brise droit (celui du Citelis) ou un pare-brise spécifique incliné (le véhicule s'appelle alors Crealis-Neo. Les équipements en option sont : les cache roues, les sous baies vitrées et le guidage optique. Le plancher est intégralement bas et plat et le véhicule est équipé de portes coulissantes. Opérationnel en 2010, le BHNS de Nîmes sera constitué d'une ligne de 6 km exploitée par 8 Crealis articulés. En décembre 2008, Maubeuge inaugurera la 1ère ligne de son réseau BHNS qui en comportera 3 pour 28 km. 18 Crealis de 12 m et 2 Crealis articulés sont prévus. Enfin, à l'occasion du marché signé avec la RATP pour 120 à 170 autobus articulés, il est prévu une variante pour BHNS.



Le CREALIS d'Irisbus, en version articulée
© Didier FRUGIER, le 12 juin 2008

Mercedes

Le constructeur allemand faisait également la part belle au BHNS. Le véhicule présent sur le stand faisait partie des 20 Citaro-G-GNV de la ligne BusWay du réseau de Nantes. Nous résumons dans un tableau ses diverses caractéristiques techniques.

MERCEDES Caractéristiques du Citaro-G-GNV BHNS (BusWay)	
Longueur	17,940 m
Largeur	2,550 m
Moteur	M 447 h LAG-240 Kw (326 ch)
Technologie	GNV
BV	automatique ZF 6HP592 Ecomat-2+
Sécurité	EBS/ASR
Essieu-AR	ZF AV-132/87
Portes	4 portes électriques coulissantes
Sièges	38
Accès PMR	rampe électrique intégrée porte 2

L'offre BHNS de Mercedes se dote d'un véhicule issu de la gamme Citaro, appelé Citaro Metro-Design. Avec de nombreux composants standardisés, ce véhicule se démarque avec un design original. L'esthétique extérieure et intérieure a été repensée avec le carrossage rehaussé, un carénage des passages de roues des essieux centraux et arrière abaissés et stylisés. L'éclairage, les sièges, tout a été pensé pour assurer le meilleur confort possible aux passagers.



Le stand Mercedes-Benz
© Olivier MEYER

Setra

En urbain, Setra présente toujours les S415NF et S416NF également disponibles en version autocar. Le panneau de carrosserie a été modifié (plus d'éléments, mais de moins grande surface) afin d'améliorer la maintenance. Les pieds des sièges peuvent être remplacés par des supports Cantilever fixés à la paroi (principe utilisé en leur temps sur les R312) permettant de dégager tout l'espace inférieur. Ces véhicules sont munis d'un système de diffusion sonore sans haut-parleurs ! En effet, des aimants judicieusement disposés font vibrer des parties plastiques des voussoirs ; il devient donc difficile de détériorer les haut-parleurs ! Le compartiment moteur est équipé d'un système automatique de détection et extinction d'incendie.

Un S415NF de démonstration était exposé sur le stand et un S416UL, également de démonstration, était installé en face du stand **FPTU** !

Solaris

Solaris est maintenant bien installé en France par le biais de sa filiale Solaris-France créée en novembre 2007.

Dans les bus classiques, la gamme s'agrandit parmi les Low Entry qui sont, rappelons-le, des bus économiques car munis de plancher bas seulement jusqu'à la porte médiane. L'Urbino-15-LE et l'Alpino-8,9-LE viennent rejoindre l'Urbino-12-LE déjà au catalogue. L'Urbino (toutes versions) devrait d'ailleurs recevoir un nouvel aménagement intérieur qui sera présenté au salon de Hanovre. Une évolution du design extérieur pourrait suivre.

Le constructeur continue le développement de son bus hybride sur la base de l'Urbino-18. En analysant le retour d'expérience des 4 véhicules en service à Dresde, Leipzig et Bochum en Allemagne, et Lenzburg en Suisse, une nouvelle motorisation a été développée. En effet les économies de consommation de carburant attendues (environ -30% par rapport à un bus articulé diesel classique) n'ont pas été atteintes : réduction de 13% à Dresde et 20% à Lenzburg. Le moteur diesel est moins puissant (Cummins ISBe5-E5 de 178 kW/242 CV) et a migré de l'empattement avant vers l'arrière du bus. Ce n'est plus l'essieu médian qui est moteur mais l'essieu arrière, ce qui a permis de revenir à une implantation classique dans le porte à faux et alignant moteur/transmission/pont-moteur. Une partie des

équipements montés en toiture (convertisseur électrique, système de refroidissement...) ont été déplacés vers l'arrière et le carénage de toiture a été modifié en conséquence. Le pilotage des systèmes et la gestion de l'énergie ont également été revus. Avec ces modifications, Solaris annonce une consommation réduite de 25%. Un Urbino-18 hybride modifié de la sorte a été livré à Brême et d'autres vont entrer en service à Munich (2 exploitants : MVG et Ettenhuber) et Hanovre d'ici l'été prochain. La version hybride 12m est toujours envisagée par la suite.

Pour se faire une idée de la taille de cette société, voici quelques chiffres. En 2007, 702 véhicules ont quitté l'usine de production de Solaris Bus & Coach à Bolechowo (Pologne), dont 400 à l'export vers 12 pays européens (Allemagne, Suisse, Italie...). Les ventes se répartissent en 656 autobus, 35 trolleybus Trollino et 11 autocars de tourisme dont 4 aménagés pour le don du sang mobile. La création de Solaris France devrait renforcer la part des ventes dans l'hexagone. Dans la poursuite de sa croissance, Solaris souhaite également se lancer dans le tram, dans un premier temps pour le marché polonais. La première rame est attendue pour l'été 2009.

Un Urbino-12 et l'un des 2 Alpino-8,6 des cars Dunois de Châteaudun étaient exposés sur le stand.



Alpino 8.6 destiné aux Car Dunois
© Didier FRUGIER, le 12 juin 2008

VanHool

Contrairement à certaines rumeurs, notamment dues à l'absence remarquée de ce constructeur aux rencontres nationales du transport public en novembre 2007 à Clermont-Ferrand, VanHool souhaiterait rester présent sur le marché français. La marque qui a fêté ses 60 ans en 2007, propose toujours sa gamme connue, du midibus A308 au Tribus AGG300. Les motorisations diesel sont E4, E5 ou EEV et les GNV sont EEV. Des versions trolleybus 12 ou 18 m sont toujours disponibles, avec ou sans groupe d'autonomie. Dans les réseaux récemment livrés, on trouve Dijon, Boulogne-sur-Mer, Monaco et Tours.

VanHool nous a présenté son projet de bus à pile à combustible. Il est développé en partenariat avec UTC Power (fournisseur de la pile), Siemens (gestion de l'énergie électrique et moteurs de traction) et Air Liquide (distribution de l'hydrogène). La chaîne de traction est hybride parallèle, c'est-à-dire qu'elle possède une source d'énergie (la pile) alimentant un convertisseur pilotant les moteurs de traction, associée à une batterie, non intercalée entre la pile et le moteur, mais installée en parallèle du

convertisseur. Cinq bus construits sur une base d'A330 et munis de cette chaîne de traction circulent aux Etats-Unis depuis 2 ans (3 à AC Transit, Oakland, Californie, 1 à Sunline, San Diego, Californie et 1 à CTT Transit, Hartford, Connecticut). Suite à ces expériences, VanHool a apporté des modifications à son véhicule : moteurs électriques dans l'empattement, allègement du bus, batteries de traction au Nickel Métal hydride, nouveau groupe de refroidissement... Ces évolutions ont conduit à un prototype toujours réalisé sur la base d'un A330 mais renforcé d'un essieu supplémentaire. Il a circulé pendant un an chez l'exploitant belge De Lijn et se trouve actuellement à l'exposition universelle de Saragosse. Cette nouvelle version a de nouveau séduit AC-Transit qui a lancé une commande ferme de 8 bus avec une option pour 4 unités supplémentaires. Il faut noter que VanHool est très présent sur le marché nord-américain avec plus de 500 véhicules vendus à des sociétés de transports publics (Oakland, Washington, Salt-Lake-City, York, Montréal...) et plus de 6000 autocars.

Sur le stand, en plus des visuels grand format de l'A330 prototype à pile à combustible et de l'AGG-300, on pouvait découvrir l'un des 6 A330 à moteur DAF EEV commandés par la CAM de Monaco.



VanHool A330 au Diester pour le réseau monégasque
© Didier FRUGIER, le 12 juin 2008

Volvo

Ce n'est pas parmi les véhicules de ce constructeur que nous avons découvert des nouveautés, mais du côté de la propulsion, avec, ici aussi, la présentation d'une chaîne de traction hybride. Il s'agit d'un système hybride parallèle associant un moteur diesel (Volvo D5-4 cylindres-5 litres-155 kW/210 CV) et un moteur électrique (dénommé I-SAM (Integrated Starter Alternator Motor ou moteur démarreur-alternateur intégré) combiné à des batteries par l'intermédiaire d'un convertisseur électrique.

En mode normal, le moteur électrique est utilisé seul lors des démarrages et des phases d'accélération jusqu'à environ 20 km/h. Le moteur diesel prend ensuite progressivement le relais pour la traction du bus et la charge des batteries. Le freinage est également mis à profit pour recharger les batteries tout en économisant le freinage mécanique. Le diesel est donc coupé en freinage, à l'arrêt et aux basses vitesses, ce qui réduit la consommation et les émissions. Volvo espère jusqu'à 30% d'économie de carburant.

Erreur ! Des objets ne peuvent pas être créés à partir des codes de champs de mise en forme.

Constitution de la chaîne de traction hybride © Volvo Bus Corporation
© Document constructeur

Un prototype sur la base d'un 7700 fonctionne pour la mise au point du système. Par ailleurs, 6 bus vont être livrés à Londres pour y effectuer un essai grandeur nature. Carrossés par Wright, ce seront des véhicules à 2 étages sur un châssis B5LH (dans la nomenclature Volvo : B=châssis Bus, 5=moteur 5 litres, L=plancher bas (Low floor) et H=Hybride). Ils seront suivis par deux 7700 pour Göteborg ainsi que par 2 véhicules de démonstration pour l'Europe. La production en série est annoncée pour fin 2009, ce qui laisse entrevoir les premières livraisons pour début 2010.

Un 7700 et un 7700A, tous deux de démonstration, ornaient le stand Volvo, encadrant des composants de la nouvelle transmission hybride.



Volvo 7700 roulant au GNV
© Olivier MEYER

Les constructeurs ferroviaires

Bombardier

La vedette du stand était bien sûr la maquette du « Francilien », nouvelle automotrice destinée au réseau SNCF « Transilien » de la région Île-de-France. Les voitures se caractérisent par une largeur de 3,06 m avec des caisses courtes de 13,24 m. Les passagers bénéficient ainsi de 5 sièges de front avec accoudoir, appuie tête laissant un couloir de 550 mm et un espace de 1,65 m entre les sièges. Une rame pourra accueillir selon les configurations de 800 à 915 passagers. En regardant la maquette, on remarque tout de suite l'alliance des couleurs, de la lumière et la transparence. Ce train bénéficie aussi d'un design réussi où, là aussi, les courbes font penser à un sourire. Chaque voiture est équipée de 4 écrans plats, l'éclairage se fait par des leds, le chauffage par le sol et les rames sont équipées d'un réseau en technologie IP (Internet Protocole)

L'autre élément présenté sur le stand était un boggie FlexCompact. Les bogies de la famille FlexCompact se caractérisent par un châssis flexible de masse optimisée pour une sécurité optimale contre le déraillement. Du fait qu'ils sont compacts, ils conviennent parfaitement aux

véhicules à plancher bas. Ils équiperont les trains Bombardier Spacium-3.06 pour la région Île-de-France.

Sur le stand, chacun pouvait rencontrer Olivier CONSTANT (journaliste ferroviaire, auteur de plusieurs livres) qui dédicait son dernier ouvrage « AGC : le train des régions », ce livre permettant de revivre l'aventure industrielle de ce véhicule.

► Les exploitants

CarPostal France

L'exploitant helvétique continue son chemin et sur son stand chacun pouvait redécouvrir les réseaux exploités par la société française de CarPostal Suisse. Avec 137 collaborateurs et 66 véhicules, CarPostal a transporté 4,8 millions de voyageurs en 2007 sur 278 km de réseau. Dôle, première ville française à avoir confié son réseau urbain à CarPostal, est parcouru par 4 lignes plus une navette gratuite dans la vieille ville. Un système de bus sur appel complète le réseau. En 2005, c'est Obernai qui charge CarPostal de gérer son nouveau réseau constitué pour l'instant d'une seule ligne. L'année suivante, c'est d'abord Bourg-en-Bresse qui confie à CarPostal la gestion du réseau constitué de 8 lignes, un service TAD et un transport à la demande PMR. Puis c'est Haguenau qui, la même année, met en place son réseau de 4 lignes et un système de bus à appel.

► Les équipementiers

Dietrich Véhicules

La gamme Noventis s'ouvre encore plus sur la ville avec le Noventis-420. Ce minibus se remarque avec son design dynamique souligné par une courbe rappelant celle d'un sourire. De grandes baies vitrées athermiques offrent aux passagers une large vue sur la ville dans un cadre convivial. Un véhicule destiné au réseau Mistral était sur le stand, Toulon étant déjà possesseur de plusieurs Noventis.

EDF

EDF soutient tous les projets pour le développement de solutions de transports électriques propres et silencieux. Des partenariats sont régulièrement entrepris en faveur du développement des transports collectifs notamment tramways, trolleybus (par exemple, la journée sur le trolleybus en novembre 2004 en partenariat avec l'ADEME, le GART et l'UTP), bus électriques. EDF poursuit aussi des actions pour favoriser le développement de voitures électriques et voitures hybrides rechargeables et d'ailleurs sur son stand, EDF présentait le partenariat avec Toyota relatif aux véhicules hybrides rechargeables.

EDF a développé le concept de borne de charge communautaire pour répondre à toutes les situations pour lesquelles la charge d'un véhicule électrique ou hybride se fait ailleurs qu'à domicile, soit sur la voirie, soit dans des parkings.

Graphibus

Le spécialiste du conseil et de la création graphique a réalisé une première pour le chemin de fer avec la création et la réalisation de la livrée Mooviter pour la région Bretagne. Le dossier a été initié par Philippe Girou du Centre d'Ingénierie du Matériel de la SNCF. La livrée est réalisée en Printsing, impression numérique vernissée (vernis de type aéronautique agréé SNCF), caractérisée par une grande résistance et garantie 7 ans. Elle nécessite moins d'eau et moins de produits d'entretien pour le nettoyage. Cette livrée sera dévoilée au salon Innotrans de Berlin fin septembre.

RMT France

Cette jeune société commercialise en France les panneaux « Hold Fast ». Il s'agit en fait de dalles en caoutchouc utilisées pour les passages à niveaux (traversées routières ou piétonnes de voies ferrées). La matière première provient d'un recyclage de pneus usagés associés à un liant polymère. Depuis 2 ans, RMT France s'est attaqué au marché ferroviaire (SNCF, RATP, Chemins de Fer de Provence...) et s'est lancée dans l'urbain, notamment à Nantes. Ils ont également développé une dalle imitant un revêtement pavé qui résoudrait ce casse tête de beaucoup de réseaux de tramway : comment faire tenir dans le temps les traversées routières pavées sans que lesdits pavés se descellent les uns après les autres ! Si l'accord des Bâtiments de France survient, ces dalles pourraient apparaître vers le château des ducs de Bretagne.

Vossloh-Kiepe

Cette entreprise de Düsseldorf (Allemagne) est spécialisée dans la conception et la construction de chaînes de traction électriques et convertisseurs pour les trolleybus, tramways et plus récemment automotrices ferroviaires (trains régionaux PROTOS de Fahrzeugtechnik Dessau, notamment livrés pour Connexion en Hollande), mais seulement pour les systèmes alimentés en courant continu jusqu'à 1500 V. Pour mémoire, en France, on trouve une chaîne de traction Kiepe sur les miditrolleybus MAN de Lyon (ligne 6). Pour le mode routier, Kiepe propose des chaînes de traction adaptables sur n'importe quelle base. Des discussions se font d'ailleurs régulièrement avec divers constructeurs pour « électrifier » ou « hybrider » leur bus. Et tout est possible : bus ou trolleybus avec ou sans stockage d'énergie électrique (batteries, supers condensateurs...), avec ou sans perches, groupe d'autonomie... Par exemple, parmi les affaires récentes, Vancouver (Canada) reçoit 188 trolleybus standards et 40 articulés sur base New-Flyer (respectivement E40LF et E60LF de 40 et 60 pieds de longueur) munis de batteries d'autonomie ; Lecce (Italie) a reçu 12 trolleybus standards A330T sur base VanHool et équipés d'un groupe d'autonomie (moteur diesel Kirsch APU-80 E4 (AdBlue) de 80 kW/109 CV). Kiepe a également travaillé sur l'accessibilité et la modularité des équipements pour faciliter la maintenance.

En suivant le mouvement actuel, Kiepe a développé une chaîne de traction hybride (parallèle). Elle est en fait constituée d'une transmission électrique entre un groupe électrogène et les moteurs de traction classiques entraînant 2 essieux. En complément l'énergie électrique peut être stockée dans des supers condensateurs. Cette propulsion a été montée sur un bus bi-articulé (24 m) prototype

construit par Hess sur la base du Mégatrolley. Il circule depuis mars 2008 à Oberhausen. 2 véhicules sur la même base sont en commande pour la ville de Luxembourg. Un hybride sur une base 18 m est à l'étude.

► La presse

Outre des associations comme l'**UTP**, **FPTU** ou la **FNAUT**, éditrices de leurs publications internes, de Salon accueillait également des revues professionnelles.

Publication « Le Rail »

Le Maghreb (Maroc, Tunisie, Algérie) est un marché en développement pour le chemin de fer et les transports urbains. Les médias sur ce secteur n'existant pas, « Le Rail » sort une nouvelle édition : *Le Rail Maghreb* (diffusé par abonnement seulement). Les projets dans ces pays, notamment pour les réseaux urbains, sont nombreux, tels les futurs métros et tramways d'Alger, Oran, Constantine, Rabat et Casablanca.

► Les invités

Comme il est de coutume, le salon accueille des réseaux européens. Cette année, Lisbonne et Bruxelles présentaient leurs activités.

Lisbonne

Sur le stand de la Carris (réseau de Lisbonne), une équipe sympathique emmenée par le Président renseignait les visiteurs sur la ville et son réseau : vidéos, livres, brochures permettaient à chacun de se faire une idée de la réalité qui ne se contente pas des clichés traditionnels : tramways dans les rues du vieux Lisbonne, funiculaires et ascenseur de la vieille ville.

Depuis sa création, il y a 135 ans, sa mission consiste à assurer le transport routier urbain de passagers dans l'aire métropolitaine de Lisbonne. Pour accomplir sa mission, Carris apporte aujourd'hui une réponse aux besoins quotidiens en terme de mobilité d'environ 640.000 usagers de ses services.

Pour ce faire, Carris met à leur disposition un réseau de 745 autobus exploitant un réseau de 86 lignes pour 667 km, un réseau de tramway composé de 5 lignes (48 km) exploitées par 57 tramways, un ascenseur et 3 funiculaires exploités par 8 véhicules classés « Monuments nationaux ».

Bruxelles

La STIB présentait en vidéos divers aspects de son réseau. Les projets ne manquent pas. A commencer par le redéploiement du réseau de métro. Quatre lignes au lieu de trois desserviront bientôt la ville. Elles seront complétées par deux lignes de tramways rapides. Dans les mois qui viennent une nouvelle billettique électronique sera mise en service permettant de mieux connaître les habitudes de déplacement de la clientèle. La STIB mettait à disposition des brochures présentant les tramways T3000 et T4000

respectivement livrés à 49 et 19 exemplaires par Bombardier. La brochure sur les bus présentait les VanHool A330 et les Citaro O530G. Quant au métro, c'est le Boa bidirectionnel qui bénéficiait d'une brochure de ce nouveau type de véhicule construit par l'espagnol CAF à 15 exemplaires. Ces rames ajoutent 90 nouvelles voitures aux 217 qui composent le parc.



Vue générale du salon

© Yves LE CHANU

► Les Trophées de l'innovation

Comme indiqué en préambule, l'innovation était l'un des thèmes majeurs de ce Salon avec l'organisation d'un parcours dédié entre les divers exposants. Ces derniers avaient la possibilité de postuler pour les Trophées de l'innovation dans trois catégories : « Énergie et environnement », « Systèmes de transports intelligents » et « Accessibilité, aménagement, confort et design ».

Ont été récompensés, dans chaque catégorie, l'Automoteur Grande Capacité (AGC) bi-bi de Bombardier, le point de vente virtuel d'ERG Transit Systems et Mobi+ de Lumiplan, une borne d'information voyageurs permettant de délivrer et traiter l'information pour tout type de handicap.



Par Patrick KIRSTETTER

Le funiculaire électrique
et ses secondes voitures,
qui assureront le service
jusqu'en 1990

© Coll. P. KIRSTETTER



Paris et sa Butte Montmartre



Dans l'ambiance calme
d'un matin, un Oreos 55E
passe devant la station
haute du funiculaire
30 mars 2008

© Patrick KIRSTETTER

Lors de sa traversée de Paris, la Seine coule entre des fragments de plateaux peu élevés, surmontés de buttes dont certaines d'entre-elles ont des rampes assez raides. Citons la Butte-aux-Cailles, la Montagne Sainte-Geneviève, les collines de Belleville et de Ménilmontant, et la plus renommée... la butte Montmartre.

La butte Montmartre

Cette butte de 127 m, située dans le nord de la ville, au cœur du 18^e arrondissement, doit son nom au Mons-Martyrum (Mont des Martyrs) ou Mons-Martis (Mont de Mars). Au moment de son rattachement à Paris en 1860, Montmartre était un ancien village couvert de vignes où se dressaient de nombreux moulins. Montmartre fut également surnommé la « Butte rouge » en hommage aux Communards et aux violents événements qui marquèrent la fin de la Commune de Paris en mai 1871.

Au 19^e siècle et pendant la première partie du 20^e, Montmartre fut un lieu de rencontre de peintres et le témoin des grands mouvements picturaux tels l'Impressionnisme, le Cubisme, le Fauvisme et le Surréalisme.

Aujourd'hui, les « poulbots » et l'ombre de Louise Michel ont depuis longtemps disparu et la bohème des artistes faméliques a laissé place à une « bohème » nettement plus aisée. Devenu un lieu de résidence très convoité, la population de Montmartre a radicalement changé et si la « Butte » attire toujours le monde des arts et du spectacle, le standing n'est plus le même. La gouaille montmartroise a disparu avec la mutation sociale et la place du Tertre, rendez-vous des peintres, est devenue quelque peu un « attrape-touristes » avec ses « artistes » et ses tentatives de gavroches.

Mais, si le promeneur sait faire abstraction de cette ambiance un peu surfaite, il sera séduit par le charme de ce vrai village en plein cœur de la capitale et se perdra avec plaisir dans le dédale de ruelles et d'escaliers qui lui révéleront mille surprises.

Mis à part l'incontournable petit train routier que l'on rencontre dans toutes les villes touristiques, il existe trois solutions pour se rendre au « sommet » de la butte : la sportive, c'est à dire à pied avec l'ascension des quelques 1665 marches (!!), la rapide par le funiculaire, ou l'aventureuse par le Montmartrobus.

Le funiculaire

C'est en 1900 que fut construit le funiculaire qui devait desservir la basilique du Sacré-Cœur qui n'était pas encore achevée à cette époque ; débutée en 1876, elle ne fut en effet terminée qu'en 1914. Le funiculaire a été implanté sur la limite ouest du square Saint-Pierre et présente une longueur de parcours de 103 mètres pour un dénivelé de 36 mètres, soit une pente de 350 mm/m.

Un projet d'extension exista jadis afin de prolonger son parcours en tunnel depuis la station basse jusqu'à la station de métro voisine « Anvers » (ligne 2) afin d'y faciliter les correspondances. Devant le budget colossal nécessaire à cette entreprise, le projet fut purement et simplement abandonné.

Ce funiculaire, que nous vous avons déjà présenté dans **RU20**, a connu depuis son ouverture trois systèmes

différents : le premier fonctionnant grâce à des contrepoids d'eau, le second à l'électricité et le dernier étant quasiment un ascenseur incliné.

Le funiculaire à eau

Le système initial fut construit par la société Decauville et mis en service le 12 juillet 1900. La ligne était parcourue par deux cabines reliées en partie haute par un câble en se faisant contrepoids. Chaque voiture en escalier était équipée sous caisse d'un réservoir qui était rempli d'eau à la station haute. Lestée de cette façon, la cabine pouvait descendre et à son arrivée en bas, l'eau était déversée dans les canalisations et, grâce à un système de pompage, était renvoyée vers la station haute. Ce système de contrepoids d'eau fonctionna jusqu'en 1931 pour être remplacé par un funiculaire électrique.

Pendant l'interruption du service entre 1931 et 1934 nécessaire à la transformation de la ligne, le funiculaire fut remplacé par un service d'autobus ; cette ligne prendra l'indice BB et sera exploitée par de petits autobus Renault KX1, ancêtres du Montmartrobus en quelque sorte.



Le funiculaire au début du siècle dernier, vu depuis la station basse. Le Sacré-Cœur surplombe déjà la capitale.

© Service photographique RATP / Coll. Patrick KIRSTETTER

Le funiculaire électrique

Le 2 février 1935, est mis en service le nouveau funiculaire. Les 2 wagons qui équipent le système, deuxième du genre, ne présentent plus une structure en escalier comme leurs prédécesseurs mais un plancher horizontal. La traction des véhicules est assurée à l'aide d'un treuil mû par un moteur électrique de 50 CV. Il sera arrêté le 30 septembre 1990 pour être remplacé par le système que l'on connaît aujourd'hui.

Le funiculaire actuel

Entre 1990 et 1991, le funiculaire est reconstruit et transformé pour la seconde fois de son histoire. Sa mise en service intervient le 4 octobre 1991. Le système de treuil ainsi que les cabines sont fabriqués par la firme Akros, le système de commande étant pris en charge par la société Schindler. Le design des cabines a été confié à Roger Tallon à qui l'on doit la ligne des rames de TGV.

L'originalité du nouveau système réside dans l'autonomie de fonctionnement de chacune des cabines ; elles s'affranchissent de ce fait du mouvement typique de balancier des funiculaires conventionnels et le système

s'apparente maintenant plus à un ascenseur incliné. L'avantage du procédé est de pouvoir répondre au mieux au flux des voyageurs suivant le sens de la charge.

Le 7 décembre 2006, lors des essais annuels, le système de freinage par parachute d'une des cabines connaît une déficience : la cabine lestée pour l'occasion tire anormalement sur le câble qui cède. La cabine termine sa course assez violemment et est fortement endommagée.

Suite à cet accident, l'exploitation est suspendue et n'est remise partiellement en fonction que le 30 juin 2007, avec une seule cabine en service. La seconde étant irréparable, l'achat d'une nouvelle est décidé. La mise en service de cette cabine neuve s'est effectuée tout récemment, le 9 avril 2008 ; nous l'avons d'ailleurs relaté dans notre précédente édition.



Le funiculaire actuel : l'une des cabine arrivant en station haute
© Patrick KIRSTETTER

Le Montmartrobus

Exploitation

Si l'on fait abstraction de l'éphémère ligne BB qui pallia à l'interruption du funiculaire de 1931 à 1934, la desserte par bus de la « Butte » est très récente étant donné qu'elle n'a été créée que le 10 février 1983.

Le Montmartrobus a d'abord fonctionné sous l'indice de ligne interne **64**, puis **18** (à partir du 1^{er} janvier 1996) et maintenant **08** depuis le 1^{er} janvier 2006. Il relie deux terminus situés en contrebas de la Butte, l'un au nord (Mairie du 18^e), l'autre au sud (Pigalle) et ce, en escaladant Montmartre afin de desservir ses principaux pôles.

La régulation de la ligne est assurée par le PCL situé au terminus « Mairie du 18^e » (la station de métro attenante

étant d'ailleurs dénommée « Jules-Joffrin » !!). Ce PCL gère également l'importante ligne 80 équipée en articulés. Les midibus du « Montmartrobus » fonctionnant à l'électricité, deux bornes de recharge rapide équipent ce terminus, la charge lente étant assurée la nuit au dépôt Belliard.



La borne de recharge rapide en électricité au terminus « Mairie du XVIII^e »

© Patrick KIRSTETTER

Du fait de son caractère nettement touristique, le Montmartrobus fonctionnait tous les jours mais son exploitation cessait en début de soirée.

Sa desserte en soirée étant réclamée par les élus locaux, cette mesure fut votée par le STIF en décembre 2006. Mais cette exploitation jusqu'à 0h30 a été anticipée depuis le 7 décembre 2006. En effet, à la suite de l'accident du funiculaire relaté plus haut, si un service de remplacement fut mis en place à l'aide de minibus Sprinter, l'exploitation du Montmartrobus fut également prolongée en soirée jusqu'à 0h30 (afin de respecter l'amplitude horaire du funiculaire) anticipant de fait les mesures prises par le STIF.

Depuis, l'amplitude de fonctionnement du Montmartrobus s'est établie par un premier départ de Mairie du XVIII^e à 7h35, le dernier étant à 0h35. Les fréquences sont adaptées aux périodes de visite du site et quasiment similaires quelque soit le jour de la semaine. Elles varient de 10 à 15 minutes en journée pour s'établir à 22/23 minutes en soirée.

Auparavant, l'exploitation de cette ligne était régulièrement désorganisée, surtout durant les week-ends. Du fait du grand nombre de virages et d'une voirie étroite, les bus se retrouvaient sans cesse bloqués par des véhicules en stationnement illicite. Même enlevés, ces véhicules étaient rapidement remplacés par d'autres et à moins d'une présence permanente sur les nombreux points noirs, la situation était difficilement gérable.



A508 n°718 arborant l'ancienne livrée lors d'un blocage à l'angle Abreuvoir-Girardon, le 28 mai 2000. On devine sur la gauche le buste de la chanteuse Dalida

© Patrick KIRSTETTER

Le bus était donc obligé d'enchaîner déviation sur déviation avec au final la liaison Pigalle/Mairie du 18^e sans pratiquement desservir la Butte. Depuis, la municipalité a entrepris le traitement systématique de ces points noirs en y effectuant des aménagements de voirie qui ont pratiquement éliminé la quasi-totalité des problèmes de circulation.

En voiture !

Et c'est parti pour un périple qui ressemble presque au « Grand Huit » des fêtes foraines tellement il est sinueux.

Au départ du « 18^e », après avoir traversé la rue Ordener empruntée par les importantes lignes 31 et 60, nous nous engageons dans la rue Ramey en commun avec le 80 et le 85. Il y a quelques années, les midibus empruntaient la rue Hermel, itinéraire plus court mais plus pentu. Comme au sommet le virage dans la rue Custine était souvent problématique, la ligne adopta à partir du 6 janvier 1997 le tracé du 80. Dans la rue Custine, les deux lignes se dirigent de concert dans la rue Caulaincourt jusqu'au carrefour avec la rue Lamarck. Là, notre midibus négocie un virage à gauche à 120° afin d'entamer une longue ascension de la Butte par la « face nord, versant est » par cette rue Lamarck qui débouche, après un long virage à droite, en contrebas de la basilique du Sacré-Cœur et devant la station haute du funiculaire.



L'Oreos 55E n°309 descendant la bucolique rue de l'Abreuvoir

© Patrick KIRSTETTER, le 10 août 2001

À cet endroit, on peut découvrir un panorama exceptionnel sur pratiquement tout Paris et sa banlieue sud. Le spectacle le plus beau est au petit matin lorsque le jour se lève : en

effet, la journée et le soir, le site est envahi par les promeneurs et les touristes, et les escaliers au pied du Sacré-Cœur sont remplis de jeunes de tous les pays venus découvrir ce panorama et se rencontrer au « son » de musiciens de fortune. Le matin, en revanche, la Butte est vide et silencieuse et les rares promeneurs découvrent alors un spectacle et une atmosphère inoubliables.

Passé la station du funiculaire, les bus doivent ensuite se frayer un chemin dans la foule de la rue Sainte-Eleuthère, de la place Jean-Marais et de l'étroite rue du Mont-Cenis quasi-piétonne, avant d'entamer la descente par les rues Cortot, de l'Abreuvoir, puis Girardon.



L'Oreos 55E n°1309 s'engageant dans la rue Lepic en passant devant le célèbre moulin de la Galette

© Patrick KIRSTETTER, le 9 juin 2008

Le virage créé par la rencontre des rues de l'Abreuvoir et Girardon, endroit devenu place Dalida (la chanteuse demeurait non loin), étaient le lieu d'éternels blocages des bus par des véhicules de visiteurs garés dans le couloir des bus. Comme nous l'indiquons précédemment, les blocages sont maintenant à ranger dans les anecdotes depuis les aménagements de voirie opérés. Virage dans la rue Lepic devant le célèbre moulin de la Galette. À cet endroit, les itinéraires aller et retour se rejoignent pour former un court tronç commun jusqu'à la place Jean-Baptiste Clément qui fut le maire du 18^e arrondissement pendant la Commune de Paris de mars à mai 1871, mais surtout l'auteur de la fameuse chanson « Le Temps des Cerises ». Après être passé en contrebas devant la maison qui abrita en 1900 le premier atelier de Picasso, à l'entrée de la rue Gabrielle, nous attaquons toute une série de virages successifs afin de redescendre par pallier vers la station de métro « Abbesses » puis à la place Pigalle, terminus de la ligne, au cœur de l'ancien quartier « chaud » de Paris.

Bars de nuit et cabarets sont toujours là mais ce sont surtout les sex-shops et les commerces médiocres qui tiennent le haut du pavé. Si la fontaine de la place Pigalle a été rénovée et les boulevards de Clichy et de Rochechouart qui l'encadrent bénéficient depuis peu d'un terre-plein paysagé, longé de chaque côté par un site propre bus bénéficiant aux lignes 30 et 54, les lieux ont beaucoup de mal à retrouver leur atmosphère d'antan.



Le prototype électrique Gruau-Ponticelli FE150U n°301 arrivant Place Pigalle, le 16 mars 1996
© Christophe DECAUX

Nous ne nous éterniserons pas sur l'esthétisme de l'endroit et repartons bien vite : un petit bout de site propre boulevard de Rochechouart puis virage à gauche pour grimper la rue des Martyrs et passer devant certains lieux mythiques et hauts en couleurs comme « Madame Arthur » et « Chez Michou », puis rattraper la rue des Abbesses. Celle-ci était il y a peu utilisée dans les deux sens, mais les nombreux embouteillages ont entraîné la mise en sens unique de sa partie centrale : les bus empruntent donc la rue Durantin qui lui est parallèle.

Après avoir tourné à angle droit dans l'étroite rue Tholozé, ils retrouvent leur ancien itinéraire rue Lepic. Cette petite rue escalade en courbe sur près de 800 mètres le flanc sud-ouest de la Butte pour déboucher non loin de la place du Tertre, à la place Jean-Baptiste Clément. Emprunt d'un court tronçon de la rue des Norvins avant de redescendre par la rue des Saules.



L'Oreos 55E n°1309 rue des Saules, passant devant les vignes de Montmartre
© Patrick KIRSTETTER, le 17 juin 2008

L'arrêt « Les Vignes » est situé comme son nom le laisse deviner au droit d'un enclos où subsistent quelques vignes ;

ce vignoble fut créé à l'initiative du peintre Poulbot qui désirait soustraire un terrain vague à l'appétit d'un promoteur (déjà !).



L'Oreos-55E n°1306 passe le long des vignes de Montmartre avant de tourner dans la rue St Vincent, devant le Lapin-Agile
© Patrick KIRSTETTER, le 9 juin 2008

Juste en face se trouve le non moins célèbre cabaret « Le Lapin Agile » que fréquentèrent Francis Carco, Pierre Mac Orlan, Vlaminck et Picasso. Dernière descente par la rue Saint-Vincent pour rejoindre la rue Caulaincourt et l'itinéraire de la ligne 80. Un dernier virage à gauche pour dévaler la rue du Mont-Cenis et arriver sains et saufs à la place Jules-Joffrin, au terminus « Mairie du 18^e ».



L'Oreos 55E n°308 au terminus de la Mairie du 18^e
© Christophe DECAUX, le 20 mai 2002

Matériels roulants

À sa création en 1983, la ligne était exploitée à l'aide de Master GX17 remisés au dépôt de Pleyel. Face à une fréquentation croissante, les minibus furent remplacés le 1er octobre 1985 par des midibus CBM220. La présence à leur côté d'un VanHool AU138 (n°701) est à signaler car il fut l'unique exemplaire en service sur une ligne de la Régie ; belle occasion pour vous communiquer son VIN : 17756 ! Ce bus fut prêté en décembre 1988 par le constructeur belge à titre d'essai ; ceux-ci ayant été jugés satisfaisants, 8 VanHool A508 (n°711 à 718) furent acquis et mis en service à partir du 1er mai 1990, sur le Montmartrobus.



A508 n°715 repeint à la nouvelle identité visuelle, au dépôt
© Patrick KIRSTETTER, le 1er mars 2002

L'exploitation de la ligne est dorénavant assurée par le dépôt Belliard (relire **RU46**), établissement situé près de la Porte de Clignancourt, non loin justement du terminus de la Mairie du 18^e.



Prototype électrique Gruau-Ponticelli FE150U n°301 en attente au terminus de la Mairie du 18^e
© Christophe DECAUX, le 19 mars 1996

La Mairie de Paris désirant développer une desserte silencieuse et non polluante, un prototype de midibus électrique fut testé sur les rampes de Montmartre. Développé conjointement par Ponticelli (châssis) et Gruau (carrosserie) le FE150U (sur base MG36) fut livré à deux exemplaires (n°301 et 302). Ce véhicule servit de test pour le lancement de l'Oreos-55E dont 12 exemplaires (n°303 à 314) furent acquis et mis en service le 28 juin 2001. Le parc pléthorique ne suffisant pas à faire face aux divers dysfonctionnements de ces véhicules, les A508 connurent

un sursis grâce auquel ils bénéficièrent de la nouvelle identité visuelle ; des GX77H vinrent même les épauler.



Les Oreos-55E au dépôt en compagnie d'un Europolis de passage pour essai, le 22 août 2004
© Patrick KIRSTETTER

Après l'accident survenu à l'une des cabines du funiculaire, des navettes furent mises en service avec des minibus Sprinter mais aussi des GX77H à bout de souffle et proche de la réforme. L'Oreos-55E n'étant plus construit et les spécimens en service sur la ligne étant bien fatigués, une relève serait la bienvenue. Quelques prototypes ont été essayés ces temps derniers sur les pentes du circuit notamment un Irisbus Europolis, mais l'on ignore à l'heure actuelle quels sont les projets d'avenir pour le matériel roulant de cette ligne si particulière. Signalons également que si la majorité des 12 Oreos-55E n°303 à 314 furent immatriculés, leurs numéros de coquilles reçurent le préfixe « 1 » et la série devint n°1303 à 1314.

RATP		Gepebus OREOS-55E	
N° de série commençant par VMWKE100U00			
N°	Immats.	N°VIN	Mse.sce
1303	323 QSL 75	100154	16/06/00
1304	225 QTR 75	100155	16/06/00
1305	316 QSL 75	100156	16/05/00
1306	363 QWG 75	100157	16/06/00
1307	245 QTR 75	100158	01/08/00
1308	sans	100159	09/03/01
1309	300 QSL 75	100160	23/03/01
1310	277 QSL 75	100161	09/03/01
1311	272 QSL 75	100162	23/03/01
1312	265 QSL 75	100163	09/03/01
1313	256 QSL 75	100166	12/12/01
1314	sans	100167	12/12/01

Nota : la série était précédemment numérotée 303 à 314

Bibliographie

« Les tramways parisiens » de Jean ROBERT

« 1906/2006. Cent ans d'autobus à Paris et en banlieue » d'Alain CLAVEL

En bref...

Vous souhaitez nous présenter une ligne particulière de votre réseau ?

N'hésitez pas ! Envoyez vos contributions à la Rédaction !

60 jours

60 jours



TOUR D'HORIZON DE L'ACTUALITE DES RÉSEAUX

Coordonné par Patrick KIRSTETTER
et Nicolas CAPON



GX127 n° 472 de la RATP
affecté au réseau Valouette
Au dépôt Belliard
courant juin 2008

© Fabrice CARTERON



PR100.2 arborant la livrée
« Interives »

© Sylvain BLANCHARD



60 jours

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
Sylvain BLANCHARD
Frédéric BOLLE
Jérôme BONATO
Jean-Michel BOUTILLET
Lionel BREITMEYER
Bruno CANIVET
Nicolas CAPON
Nicolas CHEMINOT
Pierre COLIN
Clive D'EATH
Christophe DECAUX
Rémi DESORMIÈRES
Michaël DIETRICH
Jean-Pierre DUPONCHELLE
Frédéric GIANA
Sébastien GRONDIN

Dominique GUIBERT
Claude JAUSSE
Patrick KIRSTETTER
Gilles LENHARD
Jean-Paul LESCAT
Sylvain MAÏTREHENRY
Henri MARTIN
Alain MASSON
Philippe MESNIGÉ
Antony MEYRUEIS
Michel PENNANEAC'H
Gilles PLUET
Franck RAINART
Alain ROGER
Patrick ROSTOUCHER
Benjamin WEYER

➤ Alsace

MULHOUSE > SOLEA **

> Réseau Autobus

Parc

Fin avril, les 12 derniers bus articulés avaient été repeints à la nouvelle identité visuelle.

STRASBOURG > CTS **

> Réseau Tramways

Future ligne F

La concertation publique remontant à plus de deux ans, la nouvelle municipalité désire en organiser une nouvelle qui devrait se dérouler en septembre prochain.

Les gestionnaires souhaitent un début des travaux en février 2009 pour un premier tronçon. Celui-ci aura pour origine la gare centrale, et les nouvelles voies se connecteront au réseau existant à la hauteur de la rue du Vieux-Marché-aux-Vins (station « Alt-Winmārik »). Les rames de la ligne F se dirigeront ensuite vers la place d'Islande, dans le quartier de l'Esplanade.

Cette première phase de la ligne F devrait être mise en service en décembre 2010. Le petit tronçon de voies, posé au printemps 2007 dans le cadre de la restructuration de la place de la gare, sera enfin raccordé au reste du réseau.

La deuxième étape consistera d'une part par le prolongement urbain au-delà de la gare vers le faubourg de Koenigschoffen et d'autre part, par la connexion au réseau RFF afin de desservir en tram-train le Piémont d'Alsace vers Molsheim puis vers Gresswiller ou Barr. Les gestionnaires souhaitent pour cette seconde étape une mise en service en 2014.

> Réseau Autobus

Restructuration secteur ouest

Afin d'accompagner la mise en service du prolongement de la ligne de tramway B à Lingolsheim (Tiergaertel), une restructuration des dessertes locales par autobus a été opérée. Si la ligne **2** (Campus d'Illkirch/Pont-du-Rhin) reste inchangée, contrairement aux projets initiaux qui devaient la scinder, les lignes 12 et 50 sont modifiées. Si la 50 est limitée à Montagne-Verte (Montagne-Verte/Wacken), une nouvelle ligne **15** est créée pour remplacer la desserte assurée initialement par ces deux lignes : elle relie la station du tram « Lingolsheim-Alouettes » à « Robertsau-Boecklin » avec une fréquence de 8 minutes aux heures de pointe.

Trois autres lignes ont pour origine la station du tram « Lingolsheim-Alouettes » : la ligne **12** vers Entzheim-Ouest avec une fréquence de 20 minutes aux pointes, la ligne **13** vers Montagne-Verte dessert le quartier du Roethig et circule dorénavant en grande soirée (dernier départ de Montagne-Verte à 23h45), et une nouvelle ligne inter-quartiers voit le jour : la ligne **22** relie « Lingolsheim-Alouettes » à Holtzheim-Ouest avec des fréquences de 20 minutes aux pointes et 45 minutes aux heures creuses.



L'Agora-S n°872 sur la ligne 15 en direction de la Robertsau
© Alain MASSON

SAINT-LOUIS > DISTRIBUS *

Parc

Trois nouveaux Citaro standard ont été mis en service le 9 mai dernier ; leurs caractéristiques sont compilées en rubrique « Parcs ».



Le Citaro distribus n°3331 à Bâle, le 27 juin 2008
© Gilles LENHARD

► Aquitaine

BORDEAUX > TBC °

> Réseau Tramways

Ligne A

Depuis le 31 mai, cette ligne a été prolongée dans la commune de Lormont sur la rive droite de la Garonne depuis son terminus « Lauriers », jusqu'à « La Gardette - Bassens - Carbon-Blanc ». Trois nouvelles stations ont ainsi été créées : « Mairie-de-Lormont », « Carriet » et « La Gardette - Bassens - Carbon-Blanc ».



Le nouveau terminus de la ligne A à « La Gardette - Bassens - Carbon-Blanc » le jour de l'inauguration, le 31 mai 2008
© Olivier MEYER

> Réseau Autobus

Restructuration Lormont

Depuis le 31 mai, plusieurs lignes ont été restructurées afin de s'adapter au prolongement de la ligne A du tramway. Le terminus de la ligne **3** est rabattu sur la station « Carriet » et celui de la **32** sur la station « Buttinière ». Au terminus

« La Gardette - Carbon-Blanc » du tram, sont rabattues les lignes de bus **90, 92, 93, 94** et **95**. Les lignes **92** et **93** adoptent en outre un nouvel itinéraire sur les communes de Massens, Carbon-Blanc et Ambarès, et les lignes **94** et **95** sont modifiées dans leur traversée de Carbon-Blanc afin de mieux la desservir.



Le Setra n°0010 de la Citram sur la ligne 90 en direction de La Gardette, nouveau terminus de la ligne
© Olivier MEYER

Parc

Alors que les Citaro-G-GNV commençaient d'être réceptionnés début juillet, il se murmurait que le réseau aurait passé commande pour une trentaine de GX427. A suivre...

Les premiers surbaissés commencent à être réformés, en l'occurrence les MAN NL222-3p. Cinq véhicules ont récemment été radiés du parc : les n°9519, 9524, 9525, 9534 et 9540.

VILLENEUVE-SUR-LOT > INTERVAL °

Réseau

Dans notre dernier numéro, nous avons rapidement présenté ce réseau lors de sa reprise par le groupe Transdev et évoqué la future restructuration.

Celle-ci s'est mise en place le 28 juin avec la création de 5 lignes urbaines exploitées avec des midibus, les minibus de l'ancien réseau étant réaffectés sur les 6 lignes de TAD.

Les 5 lignes urbaines fonctionnent sur une amplitude d'une douzaine d'heures par jour, avec une fréquence de 40 minutes.

Villeneuve-sur-Lot Nouveau réseau INTERVAL	
Lignes	Destinations
L1	HLM de Marot / Bon Repos
L2	Marès / Bias-Paren
L3	Domingie-La Dardenne / Pujols-La Fayette
L4	Les Albiés / Paloumet
L5	Eglise Sainte-Radegonde / Lycée Louis-Couffignal
Lignes TAD	
S1	Gare SNCF / Rolland
S2	Gare SNCF / Laudie
S3	Gare SNCF / Eglise d'Eysses
S4	Gare SNCF / Bizèle
S5	Gare SNCF / Eglise d'Eysses
S6	Gare SNCF / Hameau de la Plaine



60 jours

► Auvergne

CLERMONT-FERRAND > T2C **

Réseau « Été 2008 »

Pour ce cru 2008, les mesures prises par T2C sont en premier lieu un renforcement de l'offre sur le tram, celui-ci offrant une fréquence de 8/10 minutes comparée aux 10/12 minutes en 2007. En contrepartie, on note la suppression de la navette « Citadine », ainsi que celle reliant l'aéroport, service exploité par la société Fontanon à l'aide d'un minibus Sprinter.

Du côté des services de nuit, les lignes A, B, 3, 6 et 21 sont maintenues, le 21 étant limité à Gomel. Par contre, la période estivale ne verra pas de services nocturnes sur les lignes 4, 20 et 21.

> Réseau Tramway

Extensions

Les appels d'offres pour les travaux de prolongement de la ligne **A** sur 2 km au quartier Vergnes vont être lancés prochainement pour que les travaux puissent commencer début 2009.

Concernant la future ligne **B**, des études complémentaires vont débuter. Cette future ligne devrait avoir pour origine la place Jaude et relier la future gare TER d'Estaing via la gare de Clermont et le nouvel hôpital. L'itinéraire de 7,5 km reprendrait certaines sections du site propre LEO, actuelle ligne B du réseau clermontois. A l'origine, la ligne était prévue pour aller jusqu'à Chamalières mais le maire de cette commune conteste le choix technologique du Translohr.



La ligne B, actuellement équipée d'Agora-L
© Sébastien GRONDIN

Accident

Une rame de Translohr a été victime d'une collision le 27 mai dernier. Peu avant 19h30, à l'angle des rues Torpilleur-Sirocco et du Cheval, une fourgonnette a percuté la rame n°6 qui se dirigeait vers l'arrêt du collège Albert-Camus. Après un premier choc latéral, qui a fait exploser les vitres du tram, le véhicule a glissé contre le flanc de la rame, occasionnant de nouveaux dégâts. On déplore dans cet

accident 6 blessés parmi les passagers du tram, blessures occasionnées par les éclats de verre.

Livraison

La première des 6 rames supplémentaires commandées est arrivée au dépôt Champratel le 18 juin.

Train du Puy de Dôme

Le projet de train à crémaillère pour rejoindre le sommet du Puy de Dôme pour l'été 2012 continue d'évoluer. En effet, le Conseil général fait étudier la possibilité de prolonger la ligne à partir de la station basse dite « La Grotte » afin que les rames puissent rallier en adhérence Chamalières où elles seraient en correspondance avec le Translohr.

MONTLUCON > MAELIS °

Parc

Le réseau a récemment mis en service un GX127-L ; numéroté 23, il est immatriculé 3609 VJ 03.

LE PUY-EN-VELAIS > TUDIP °

Parc

Un des 6 S300NC du réseau ponot, le n°5 (VF93500000300081), a été vendu le 14 décembre 2007 à l'autocariste Voyages-Schmitt du Puy ; il a gardé son immatriculation soit 5260 JH 43.



Le Setra S300NC n°5 aux couleurs du réseau TUDIP, avenue Georges Clemenceau le 22 mai 2008
© David LE PAUTREMAT

► Bourgogne

AUXERRE > VIVACITE °

Réseau

L'actuelle DSP sera renouvelée en 2009. Actuellement, ce sont les Rapides de Bourgogne (Transdev) qui exploitent le réseau de l'agglomération.



Après la création en 2007 d'une troisième navette de centre-ville et la restructuration du réseau, la fréquentation s'est améliorée avec une augmentation de 15% par rapport à 2006. Le nombre de voyages annuels s'établit entre 1,3 et 1,5 millions de voyages.

DIJON > DIVIA °

Parc

Dans notre précédente édition nous vous signalions l'arrivée au parc de 3 Microbus Gruau supplémentaires destinés à la navette Diviaciti ; mis en service le 3 avril dernier, ces véhicules sont en fait au nombre de 4 (n°GT4 à GT7). Découvrez leurs caractéristiques dans la rubrique habituelle, ainsi que celles des 4 new-A330-GNV supplémentaires (n°291 à 294), mis en service le 24 avril.

Côté réformes, 2 A500 (n°524 et 525) ont été radiés du parc le 4 juin dernier ; ils avaient été mis en service le 20/12/93.

Note dernier pointage du parc dijonnais remontant à 2005 (**RU65**), le nouvel effectif vous attend en rubrique « Parcs ».

Parc affrété

Le 4 juin dernier, 4 des 5 GX317-3p de Keolis-Dijon, les n°409 à 412, ont été confiés à l'affrété **Keolis-Bourgogne**. Par ailleurs, dorénavant en possession des caractéristiques des 2 GX127 n°602 et 603, confiés à ce même affrété, celles-ci vous attendent en rubrique dédiée.

NEVERS > Taneo **

Parc

Retrouvez en rubrique « Parcs », les caractéristiques des 4 nouveaux Citelis-12 mis en service en avril dernier.



Le Citelis-12 EEV (3618 SM 58) au terminus de la ligne 3
© Jean-Pierre AMPHOUX, le 6 juillet 2008

PARAY-LE-MONIAL > PLM °

Nouveau réseau

Un nouveau service urbain verra le jour le 1^{er} septembre prochain. Exploité par les Transports Fontaimpe, le réseau proposera 2 boucles qui desserviront 38 arrêts. La

fréquence sera d'un passage par heure de 9h à 18h (sauf à 16h), du lundi au vendredi ; le samedi, elle sera d'un passage toutes les 2 heures de 8h à 18h. Le ticket sera quelque peu onéreux : 2€ !

► Bretagne

BREST > BIBUS °

Tramway

Le vote pour choisir le design du tramway s'est déroulé le 29 mai dernier. Au rendez-vous, pas de carrosserie bizarre mais des courbes douces et une livrée alliant le brun en haut de caisse et le vert-anis dans la moitié basse.

RENNES > STAR °

Restructuration

Le 1^{er} septembre verra la restructuration des lignes du quadrant nord-ouest.

Les principales mesures sont la fusion des lignes 52 et 66 en une nouvelle **52** (Saint-Gilles/La Chapelle-des-Fougeretz), les créations des lignes **44-Exp** (doublage ligne 3 entre République et Joliot-Curie) et **78** (entre Betton, Saint-Grégoire et Villejean-Université), le prolongement des lignes **41-Exp** et **61/161-Exp**. Notons également que la ligne 69 sera rebaptisée **65**.



Setra S215SL de la ligne 69 arrivant au terminus « Villejean - Université »

© Kévin LEMOING

Parc

Réforme des 5 R312 n°725 à 729.



Une information essentielle nous a échappé ?

C'est que nous ne l'avons sans doute pas reçue ! N'oubliez pas de nous transmettre régulièrement les actualités de votre réseau !



► Centre - Val-de-Loire

BOURGES > CTB **

Réseau

La création de nouveaux couloirs bus, ainsi que la priorité des bus au franchissement de certains feux tricolores sont actuellement à l'étude.

Par ailleurs, une nouvelle ligne devrait bientôt relier la fac de sciences et l'IUT, situés à Turly et aux Gibjoncs (Bourges Nord), au nouveau site universitaire de Lahitolle (Bourges Est). Nous reviendrons plus en détail sur la desserte de ce site.



Le Microbus stop&start n°167 au dépôt de la ctb
© Alain ROGER, le 21 avril 2008

Parc

Quatre nouveaux véhicules ont récemment été mis en service. Tout d'abord 2 Microbus Gruau n°166 et 167 en février, puis 2 GX327-GNV n°330 et 331 en mai ; leurs caractéristiques sont compilées dans la rubrique habituelle.



L'un des GX327 GNV en attente d'immatriculation, au dépôt
© Alain ROGER, le 21 avril 2008

Côté réformes, notons celles des PR100-2 n° 101, 102, 103 et 105, ainsi que celles des R312 n°114, 115 et 119. Si les PR100-2 attendent un nouvel acquéreur, les R312 seront quant à eux ferraillés. Egalement ferraillés, les 2 minibus Procity n°161 et 162 arrêtés depuis le 22 février dernier.

Un appel d'offres a été lancé pour l'achat de 4 bus diesel pour 2009 ; il est ensuite prévu d'acheter entre 6 à 7 bus

chaque année. Les gestionnaires désirent en effet ramener la moyenne d'âge actuelle de 10 ans à une moyenne de 7 ans afin de diminuer les coûts d'entretien. La filière gaz serait également abandonnée au profit du diesel suite aux trop grands frais de maintenance et aux difficultés d'exploitation, surtout en hiver.

VIERZON > BUS-VALLEE *

Parc

Le Boxer n°502 (7890 SK 18) est depuis peu loué au réseau Fil Bleu de Tours, en attente de livraison de minibus neufs. Par ailleurs, un PR100-2 est arrivé récemment au dépôt afin de servir de magasin de pièces détachées pour les autres PR100-2 vierzonnais. Initialement, il avait été mis en service en décembre 1988 aux Rapides de Touraine sous le n°9208, avant d'être repris par la CAT (groupe Verney) sous le n°912. Il est immatriculé 5782 SP 37 et son VIN est VF6PS06A1PX102119. Notons qu'aucun nouveau standard n'a encore été commandé alors que le plus récent d'entre eux a...16 ans et le plus ancien, 22 ans !

► Champagne-Ardenne

CHÂLONS-EN-CHAMPAGNE > SITAC-BUS °

Parc

Arrivée au parc d'un troisième Citelis-12-3p. Le n°995, immatriculé 798 AXP 51, est équipé de girouettes à diodes couleurs. Deux autres véhicules devraient prochainement être réceptionnés : un Citelis-12 et un articulé Citelis-18.

EPERNAY > SPARNABUS °

Contrat

A une très courte majorité, les élus de l'Agglo ont décidé le 29 mai dernier de confier pour 7 ans l'exploitation du réseau à la société Bus Est du groupe Veolia. Cette exploitation était précédemment assumée par la régie Distransport.

REIMS > TUR °

Tramway

Les premiers travaux ont débuté discrètement le 31 mars pour prendre de l'ampleur à partir du mois de mai. Ces premiers travaux ont pour but la déviation des canalisations souterraines. La mise en service du tramway est programmée pour février 2011.

► Franche-Comté

BELFORT > OPTIMO °

Pôle Liberté

Dans **RU75**, nous vous faisons part des premiers travaux afin d'édifier le futur « pôle Liberté », agence commerciale



et point central du réseau. Cet établissement a donc ouvert ses portes le 29 avril dernier. Il est situé rue de Madrid dans le quartier des Résidences. Au même moment, fermait l'ancien espace info Optymo du faubourg des Ancêtres. Le nouvel établissement se déploie sur 405 m² et sur deux niveaux ; il comporte une agence commerciale au rez-de-chaussée et à l'étage la salle de régulation du réseau ainsi que les locaux de détente des conducteurs-receveurs.

Résultats

Lors de l'inauguration du pôle Liberté, le président de l'AO a indiqué que la progression de la fréquentation du réseau entre avril 2007 et avril 2008 avait été de 40%. Aujourd'hui, 18.900 personnes utilisent la carte Optymo dont 2.516 nouveaux clients depuis le 15 janvier (+13%).

Parc

Lorsque les MAN Lion's-City seront tous opérationnels, le réseau ne compterait garder que 4 bus diesel soit 4 Agora-S n°G51 à G54. De ce fait, les Agora-S n°G12 et G13 ont respectivement été renumérotés G53 et G54. Le reste du parc serait revendu, à l'image des G33 à G35 aux CAP d'Amiens. Néanmoins, les 5 PR112 n°P40 à P44 pourraient également rester sur le réseau ; il serait question de leur faire revêtir une découpe spécifique « Eurokéennes de Belfort », festival pop-rock se déroulant chaque année fin juin.



Le MAN Lion's City GPL n°21 sur la ligne 3, le 10 janvier 2008
© Gilles LENHARD

BESANCON > GINKO °

Parc affrété

La société **Monts-Jura** a récemment mis en service 3 Citaro-LE qu'elle a engagés sur les lignes péri-urbaines **53**, **56** et **81**. La société **Doillon** a également acquis un véhicule du même type qui a été engagé sur la ligne **11**.

MONTBELIARD > CTPM °

Parc

Trois nouveaux GX327 (n°1416 à 1418) ont été mis en service en janvier 2008. Retrouvez leurs caractéristiques en rubrique dédiée. D'autre part, le réseau devrait acquérir l'articulé GX427 que le constructeur Heuliez avait exposé sur son stand lors du Salon de Paris.

Ile de France

RÉSEAU RATP

RER

Ligne A

Le 27 juin dernier, la Régie a annoncé qu'elle allait lancer un appel d'offres concernant l'acquisition de 30 trains à 2 étages. Elle compte également proposer une convention au STIF sur la base d'un partage des financements à 50/50. La première de ces nouvelles rames pourrait être livrée en 2010.

METRO

Ligne 2

Présentée officiellement la veille, une première rame MF2000 (n°002) a été mise en service commercial sur la ligne 2 (Nation/Porte-Dauphine) le 11 juin dernier.

Ligne 6

Dans le cadre de la rénovation progressive des viaducs des lignes aériennes du métro, la ligne a été interrompue du 30 juin au 5 septembre entre les stations Place d'Italie et Bercy.

Ligne 8

Les travaux de construction des ouvrages d'art sur le prolongement vers Créteil – La Source (+ 1,3 km) battent leur plein. Ces ouvrages concernent deux franchissements de la future plateforme du métro : celui du boulevard urbain afin que le métro passe d'une implantation axiale à une latérale, et celui par le futur site propre bus (branche TVM vers Sucy-en-Brie).

D'autre part, alors que les trains de la ligne 8 sont entretenus par l'atelier de Javel (Paris 15^e), ils bénéficieront bientôt d'un atelier annexe situé en bout de prolongement, sur la commune de Valenton. La première ligne à bénéficier d'une telle mesure a été la 13 avec l'atelier de Pleyel et son annexe de Châtillon.

Ligne 12

Les travaux de prolongement, au-delà du terminus nord « Porte de la Chapelle », ont débuté en juin. Dans un premier temps, la ligne sera prolongée d'une station (Proudhon-Gardinoux) sur la commune d'Aubervilliers. Elle devrait ensuite se déployer jusqu'à la mairie d'Aubervilliers.

Ligne 13

La branche Asnières/Gennevilliers de la ligne 13 a été prolongée de 2 stations supplémentaires : « Asnières/Gennevilliers – Les Agnettes » et « Asnières/Gennevilliers – Les Courtilles ». La mise en service est intervenue le 14 juin, les marches à blanc ayant débuté le samedi précédent.



TRAMWAYS

Ligne T1 : interruption

Entamée en 2006, la rénovation de la plateforme doit se poursuivre jusqu'en 2010 pendant la période estivale.

Cette année, les travaux ont entraîné la fermeture de la ligne du 15 juillet au 3 août entre le terminus de la gare de Saint-Denis jusqu'à La Courneuve (8 Mai 1945), l'interruption de trafic étant prolongée à partir du 4 août jusqu'à la station « Maurice-Lachâtre ».

Ligne T2 : prolongement sud

Fin juin, les premiers rails ont fait leur apparition à la Porte de Sèvres devant l'Aquaboulevard.

A la même période, mais du côté d'Issy-les-Moulineaux, les travaux consistaient à réaliser les murs d'étalement de part et d'autre du franchissement inférieur des voies SNCF entre les trémies d'accès à la station « Issy - Val-de-Seine » et au viaduc au-dessus de la rue Gallieni.



Les premiers rails posés Porte de Sèvres, le 23 juin 2008
© Patrick KIRSTETTER

Ligne T2 : prolongement nord

Dans notre précédente édition, nous expliquions que le prolongement du tramway au-delà de son terminus de La Défense nécessitait la reconstruction du pont ferroviaire franchissant l'avenue de la Mission-Marchand à Courbevoie.

Pour ce faire, l'exploitation SNCF a été interrompue du 19 juillet au 11 août 2008 entre les gares de « Bécon-les-Bruyères » et « La Défense », et celle du tramway du 20 juillet au 17 août entre les stations « Puteaux » et « La Défense ».

Hormis les travaux concernant la mise en place du nouveau viaduc, deux nouveaux accès ont été créés à la station « La Défense » entre le quai central du tram et la Grande Halle, nommés « accès Dôme » et « couloir Perronet ».

En outre, la longueur des quais a été augmentée pour permettre aux tramways de stationner en quinconce et non plus en vis-à-vis afin de faciliter les échanges de voyageurs sur ce quai central. Cela a conduit la RATP à relever les voies d'environ 40 cm sur une distance d'environ 100 m, mais aussi à élargir le quai dans son extrémité sud.

Ligne Villejuif/Juvisy

Alors que le tronçon Villejuif/Athis-Mons de cette future ligne de tramway a reçu sa DUP et devrait être mis en service à l'horizon 2012, la partie sud du projet (Athis-Mons/Juvisy) a été présentée à la concertation publique du 9 juin au 4 juillet.

AUTOBUS (exploitation)

Ligne 183

Un nouveau tronçon du site propre axial a été mis en service sur le boulevard de Stalingrad à Vitry. Cette nouvelle infrastructure permet de relier les deux importants tronçons existants et d'offrir un axe d'un seul tenant compris entre les arrêts « Henri-Martin » et « Constant-Coquelin ».

Restructuration Nord-Ouest

Depuis le 14 juin dernier, plusieurs lignes d'autobus ont été modifiées lors du prolongement de la ligne 13 du métro à « Asnières/Gennevilliers – Les Courtilles » ; revue de détail.

Comme nous le mentionnions dans notre précédente édition, la ligne 165 a été maintenue et n'a pas été fusionnée avec la ligne 140. Par contre, la ligne 135 a été supprimée.

Le **238**, au départ du Pont de Levallois, reprend l'itinéraire de feu la ligne 135 jusqu'aux « Courtilles ». La ligne se scinde ensuite en deux antennes. La première vers « Asnières – Mourinoux » est desservie toute la journée ; la seconde vers Saint-Gratien (ex-238) en desservant au passage l'intérieur du port de Gennevilliers par l'itinéraire du 538.

La ligne **304** est dorénavant limitée à la station « Les Courtilles » et le tronçon qu'elle a abandonné entre « Les Courtilles » et « Gabriel-Péri » a été repris par le **235**.

Le **340** est prolongé au nord jusqu'à « Gennevilliers RER » et reprend une partie de l'itinéraire du 238 dans Gennevilliers.

L'offre de la ligne **240** a été significativement renforcée (22/28 min au lieu d'un passage par heure aux pointes !).

RATP	
Lignes modifiées Secteur Nord/Ouest	
Lignes	Destinations
235	Asnières-Gennevilliers (Gabriel-Péri) / Colombes (Europe)
238	Pont de Levallois / Asnières (Mourinoux) ou Saint-Gratien (RER)
304	Asnières-Gennevilliers (Les Courtilles) / Nanterre (La Boule)
340	Saint-Ouen (RER) / Gennevilliers (RER)

Renforcement métro 13

Lors de sa séance du 29 mai 2008, le CA du STIF a entériné des mesures de renforcement du réseau d'autobus afin de soulager la ligne de métro 13 saturée dans sa partie nord. Ces mesures devraient être mises en pratique dans quelques mois.

Quatre lignes radiales, qui suivent peu ou prou le parcours de la ligne de métro (**66**, **74**, **81** et **95**) verront leur offre nettement renforcée, ainsi que 2 lignes de rocade (**31** et **PC3**).



Le R312-2P n°6365 de la ligne 66 rue Gluck, le 12 juin 2006
© Jérémie OLIVIER

Par ailleurs la ligne à garantie de recette 540 (Porte-de-Clignancourt/Saint-Ouen (ZAC Victor-Hugo)) deviendra une ligne STIF à part entière indicée **341** ; elle sera prolongée depuis Saint-Ouen jusqu'à Clichy (Berges-de-Seine). La ligne **340** venant de Gennevilliers (RER) sera de ce fait limitée à Clichy (Berges-de-Seine).

Une autre ligne à garantie de recette, le 552, créée pour desservir la ZA des Magasins Généraux à la Plaine-Saint-Denis, deviendra également une ligne STIF et prendra l'indice **239** ; elle sera en outre prolongée jusqu'à la basilique de Saint-Denis.

La ligne **253** sera prolongée dans Saint-Denis de « La Plaine/Stade de France (RER B) à Stade de France - Saint-Denis (RER D) avec une fréquence de 15 minutes au lieu de 20 précédemment.

Pour finir, le **302** sera dévié afin de desservir la ZAC de la Montjoie, et le **139** verra ses fréquences aux pointes augmentées avec un bus toutes les 10 minutes.

Réseau Valouette

Lancé le 1^{er} octobre 2007, le réseau de la Communauté d'agglomération du Val-de-Bièvre (proche banlieue sud) a franchi le cap de 100.000 voyageurs transportés par mois.



Le GX127 n°462 sur la ligne Valouette v1, le 21 juillet 2008
© Jérémie OLIVIER

La ligne **v1**, colonne vertébrale du réseau, est la plus fréquentée avec 45.000 voyageurs mensuels. Exploité par la RATP, rappelons que Valouette est la refonte en réseau de dessertes urbaines préexistantes et qu'il a la

particularité d'être gratuit et entièrement financé par la communauté d'agglomération du Val-de-Bièvre. Valouette a également été la première délégation des compétences en matière de transport du STIF à une autorité organisatrice de proximité en Île-de-France.

Perles...suite

Après les surchauffes à l'arrêt « Glacière » et les jets de pierres à l'arrêt « Cailloux » (relire **RU78**, p.36), les communiqués de la Permanence Bus continuent de nous offrir de vrais petits bijoux. Fin mai, un agent de maîtrise de la « PG » a reçu l'appel d'un machiniste se plaignant que son Agora-L plafonnait à 45 km/h. Quelle ne fut pas la surprise du gradé quand il fut informé de la coquille du véhicule : la 4545 !

Ces morceaux de bravoure vont-ils être à l'origine d'une nouvelle rubrique, à l'instar des « Noix du Canard » du célèbre hebdomadaire satirique ?

AUTOBUS (matériel)

Mouvements

Avec le début de la mise en service de la seconde tranche de Citelis-line, les Agora-line libérés des lignes 68, 174 et 320 sont partis équiper les lignes **66**, **69** et **74**. Les Agora-S libérés par ces mouvements ont été mutés à leur tour sur la ligne **75**, les R312-2p remplaçant les R312-3p sur la ligne **137/237**. En fin de course, on devine aisément qu'un important lot de R312-3p est rayé des effectifs.

Citelis-line

Retrouvez en rubrique « Parcs » les caractéristiques d'un nouveau lot de ces véhicules à savoir la série des n°3181 à 3220.

Agora-S

Egalement, la fin des caractéristiques des Agora-S-E2 soit les n°7771 à 7794.

Dépôts

Le « Montmartrobus » étant la vedette de ce numéro, il semblait nécessaire de publier un effectif récent du dépôt **Belliard**, établissement l'ayant en charge. Retrouvez cet effectif (au 16/06/08) en rubrique « Parcs ».

Réseau Bus RATP			
Mises en service de mars à juillet 2008			
Lignes	Dépôts	Nb	N° de coquille
Citelis-line-2p			
174	Pleyel	36	3221 à 3256
320	Maltournée	15	3257 à 3271
68	Malakoff	28	3272 à 3299
Total :	79 véhicules		

Une région n'est jamais ou trop peu abordée ?

Sachez que celles qui le sont régulièrement correspondent à l'implantation de nos adhérents actifs. À vous de faire évoluer les choses !



60 jours

RÉSEAU OPTILE

AUBERGENVILLE > GIRAUX-MOBICITE °

Parc

Évoqué dans **RU78**, revenons sur ce service urbain auparavant exploité par le centre Veolia d'Ecquevilly sous l'indice 40. Quatre véhicules sont donc engagés sur le service, soit 3 Agora-line immatriculés 910 EEK 78, 97 et 99 EEN 78, ainsi que l'Agora-L n°4 immatriculé 919 EEK 78 affecté plus spécialement aux services scolaires.

CARRIERES-SOUS-POISSY > CSO °

Dépôts

Une aire de remisage supplémentaire a récemment été construite sur le site de Carrières. De ce fait, les deux aires distinctes (Poissy et Saint-Louis) ont été réunies en une seule entité. Pendant les travaux, les véhicules remisés à Saint-Louis avaient été mutés sur un parking provisoire aménagé à Vernouillet.

ESSONNE > TRANSESSONNE °

Parc

Notons chez Athis-Cars, la mise en service récente pour le compte du pool Albatrans, d'un Citaro-LE-Ü n°073236, immatriculé 876 EMM 91.

ETAMPES > CERISE °

Parc

La société Ormont engage désormais sur ce petit réseau, une flotte de 9 S315NF n°150 à 153, et n°174 à 178 en remplacement des 7 O405N-3p ; ces derniers véhicules (n°77 à 81, 89 et 90) sont néanmoins conservés dans la flotte Ormont pour d'autres missions.

EVRY > TICE °

Parc

L'appel d'offres lancé en juillet 2007 concernant l'acquisition de 20 autobus a abouti : les 4 articulés et les 9 standards seront fournis par MAN (Lion's-City), les 2 midibus par Heuliez (GX127) et les 5 minibus par Mercedes.

MEAUX > MARNE & MORIN °

Rachat

Nous connaissons la nouvelle depuis plusieurs mois, mais nous préférons attendre la confirmation officielle pour la publier dans notre revue : le groupe **Espaces**, dont l'entreprise Marne-et-Morin est le vaisseau amiral, a été racheté le 3 juin dernier par le groupe Transdev.

Nous vous avons présenté dans **RU52**, mais également dans notre « Hors-série Île-de-France » (que vous pouvez toujours vous procurer !), l'entreprise Marne-et-Morin et le réseau urbain de Meaux. Cette entreprise fondée en 1931

a, au fil des rachats, connu une croissance continue et donné naissance au groupe Marne-et-Morin Espaces.

Dernièrement, Espaces SA était devenu la société holding du groupe. En plus des 4 centres d'exploitation de Marne-et-Morin, le groupe Espaces rassemble les sociétés Darche-Gros, Chambon-Gros, Cars Picard, Cars Mariette ainsi que les Cars de Château-Thierry. En 2007, le groupe Espaces a réalisé un chiffre d'affaires de 65 millions d'€ et emploie 900 personnes. En ce qui concerne l'urbain, le groupe exploite le réseau de Meaux (TCRM) et celui de Château-Thierry (Transval), sans oublier le service urbain de Coulommiers assuré par l'entreprise Darche-Gros.



Arès (959 DJP 77) de Marne & Morin en attente dans la gare routière de Meaux

© Gilles PLUET

PONTAULT/ROISSY-EN-BRIE > SIT'BUS °

Parc

Notons chez N4-Mobilité, la mise en service courant mars de 2 Citaro-II standard n°93340 et 93341 dont les caractéristiques vous attendent en rubrique « Parcs ».

Fin 2007, le réseau a également fait l'acquisition de 3 O405 provenant du réseau Apolo-7 de Chelles (315, 317 BTP 77 et 102 BTS 77).

RÉSEAU TRANSILIE

RER C : interruption

Depuis 12 ans déjà, la SNCF procède à des travaux de rénovation du tronçon central de la ligne, ces infrastructures construites le long de la Seine datant de plus d'un siècle. Le programme de rénovation du tunnel est prévu jusqu'en 2017. Cet été, la ligne a été fermée du 15 juillet au 23 août entre les gares des Invalides et d'Austerlitz.

Tangentielle Nord

Chacun sait que l'agglomération francilienne manque cruellement de lignes ferrées de rocade, congestionnant d'autant les lignes RER de structures radiales ainsi que le réseau de métro. La solution réside dans la mise en service d'axes ferrés de rocade comme la réouverture au service voyageur de certains tronçons de la grande ceinture, en particulier dans le nord de l'agglomération.



Alors que divers projets étaient en concurrence (tangentielle SNCF contre Métrophérique RATP), les travaux de la Tangentielle Nord ont été officiellement lancés lors d'une cérémonie protocolaire le 30 juin dernier et ce, quelques jours après que le projet de ligne entre Noisy-le-Sec (à l'est) et Sartrouville (à l'ouest) ait reçu sa précieuse DUP autorisant les acquisitions foncières et un début des travaux pour la fin 2009.

Cette ligne, qui devrait être exploitée à l'aide de matériels tram-train, se déploiera sur 28 km afin de desservir 14 gares dont 6 seront créées. Ces gares seront dans l'ordre : Noisy-le-Sec, Bobigny-La Folie, Drancy/Bobigny, Le Bourget, Dugny/La Courneuve, Stains - Cerisaie, Pierrefitte/Stains, Villetaneuse - Université, Epinay/Villetaneuse, Epinay-sur-Seine, Argenteuil, Val d'Argenteuil, Sartrouville - Val Notre-Dame, et Sartrouville. La mise en service d'une première phase entre Le Bourget et Epinay-sur-Seine est prévue pour 2014.

Cette nouvelle ligne, dont la mise en service sur sa totalité ne devrait pas intervenir avant 2017, est prévue pour transporter quotidiennement 150.000 voyageurs. Les trains circuleront de 5h à 24h avec une fréquence de 5 minutes aux pointes et de 10 minutes aux heures creuses.

► Languedoc-Roussillon

MONTPELLIER > TAM *

> Réseau Tramways

Périurbain

Les gestionnaires montpelliérains souhaitent développer un réseau de tramways péri-urbains qui utiliseraient des voies SNCF abandonnées ou sous-utilisées. L'idée principale est d'exploiter ces extensions en voie unique avec une fréquence de 20 minutes aux pointes et 30 aux heures creuses. Les tramways, qui ne seront pas des tram-trains, pourront rouler jusqu'à 90 km/h afin de garantir une vitesse commerciale de 45/50 km/h. Les gestionnaires prennent exemple sur le système qui prévaut à Bâle avec le réseau urbain (BVB) et celui de Bâle-Campagne (BLT). Le projet le plus avancé concernerait une extension à partir de Saint-Jean-de-Védas (ligne 2), vers l'ouest de l'agglomération et le bassin de Thau (Poussan).

► Lorraine

EPINAL > IMAGINE °

Parc

Deux véhicules en provenance du réseau de Saint-Dié sont venus renforcer leurs collègues spinaliens. Tout d'abord un Agora-line en version 3 portes numéroté 937, et un S215SL (n°838).

Deux S315NF (n°106 et 107) ont par ailleurs été acquis d'occasion au transporteur francilien Lacroix (réseau Valoise) ; ces véhicules remplacent les 2 qui ont été mutés sur Saint-Dié (lire plus loin).

Retrouvez leurs caractéristiques en rubrique « Parcs ».



L'Agora-line n°937 engagé sur la ligne 5, à l'arrêt « 4 Nations »
© Philippe MESNIGE, le 19 avril 2008

NANCY > STAN °

Réseau

Le 5 mai dernier, a été créée une nouvelle ligne de minibus dénommée « le P'tit Stan de la Colline ». Le terminus du centre-ville se trouve à Nancy-Esplanade, à l'extrémité nord du cours Léopold.

La ligne décrit un itinéraire en forme de « 8 », passant à l'aller par le quai Claude-Le Lorrain, la rue d'Auxonne, la rue de la Colline, et au retour par l'avenue de la Libération, les rues de Boudonville et de Metz. La fréquence est de 40 minutes, avec deux interruptions de moins d'une heure en milieu de matinée et en début d'après-midi ; pas de service les dimanches et fêtes.

Parc

Le réseau devrait recevoir cette année, 10 Citaro-GNV standard, reliquat d'une commande de 28 véhicules étalée sur 3 ans, et 8 Citaro-GNV articulés destinés surtout à la ligne 138.



Le Citaro-G n°546 en service sur la ligne 138
© Patrick ROSTOUCHER, septembre 2006

SAINT-DIE > DEOBUS °

Parc

Le 18 février dernier, les S315NF n°860 et 930 du réseau d'Epinal ont été vendus au réseau déodatien.



Respectivement immatriculés 8860 SQ 88 et 8930 TD 88, ils portent les VIN : VF93530000030-0014 et 0118.

Néanmoins, ils circulaient toujours à Épinal en avril 2008.

SARREGUEMINES > CABUS *

Parc affrété

La société SOTRAM, affrété du réseau CABUS, a récemment mis en service (11/09/07) un Citaro-LE-Ü ex-démonstration et immatriculé 118 BWE 57 (WEB62868713111000).

► Midi-Pyrénées

TOULOUSE > TISSEO **

Tramway

La première soudure de rail s'est déroulée le 19 juin dernier à proximité du terminus des Arènes de la future ligne **E**.

Réseau

Depuis le 2 juin, le **27** fait terminus à Rangueil, tandis que le **34** arrive à Lespinet-Struxiano, améliorant les échanges entre ces deux quartiers.

Une nouvelle navette (qui devait être baptisée **88**) devait être mise en service le 7 juillet afin de relier l'hôpital CHR Rangueil depuis la station de métro B « Université Paul-Sabatier ». Sa fréquence était fixée à un départ toutes les 10 minutes de 5h30 à 21h30, puis toutes les 15 à 30 minutes jusqu'à minuit.

Autre création décidée : la ligne **25** reliera l'aéroport au centre-ville de Blagnac. A terme, des navettes express devraient voir le jour après autorisation pour ces dernières de circuler sur la bande d'arrêt d'urgence de la rocade.

Enfin, la ligne **18** devrait fermer à la rentrée, remplacée par un service scolaire et un TAD.



Le GX107 n°9502 sur la ligne 18
© Michaël DIETRICH, le 21 mai 2008

Parc

Le 2 juin dernier vers 14h10, un individu a dérobé... un autobus à l'intérieur... du dépôt Langlade ! Pas n'importe quel véhicule... un récent GX327, le n°627 mis en service le

1^{er} mars 2006. Le voleur aura eu le temps de faire du chemin avant d'être intercepté par les motards de la gendarmerie à Campsas, près de Montauban ! Cette fois, le vandalisme ne semblait pas être la motivation du voleur qui, apparemment, savait conduire ce type de véhicule !

Bus d'Or

L'édition 2008 du Bus d'Or a cette fois-ci été remportée par un conducteur-receveur du réseau Tisseo. Nos félicitations !

► Nord-Pas-de-Calais

BOULOGNE-SUR-MER > TCRB °

Parc

Depuis le début de l'année, le réseau a mis en service plusieurs véhicules neufs : 4 nouveaux Citelis-12-GNV-3p n°165 à 168 et en février dernier, 3 Microbus Gruau n°611 à 613 dont les caractéristiques sont compilées en rubrique spécialisée.

LENS > TADAO °

Parc

Le réseau a récemment mis en service un grand nombre de véhicules neufs. Fin avril 2007, 14 Citelis-12 immatriculés 3654, 3659, 3663, 3668, 3669, 3678, 3684, 3687, 3690, 3697, 3704, 3708, 3710 et 3712 XN 62, le 9 juillet 2007, 3 midibus Citaro-K immatriculés 22, 9985 et 9999 XQ 62, et le 28 janvier 2008, 12 Citaro-E4 immatriculés 153, 156, 161, 164, 167, 173, 178, 186, 192, 197, 201 et 205 XZ 62.

Ces arrivées ont entre autres provoqué les réformes de 9 R312-3p dont les n°1017 à 1021, ainsi que celles d'au moins 4 GX77H dont les n°151 et 153.

Notons que la flotte TADAO est remisee dans 3 dépôts situés à Béthune, Liévin et Hénin.

► Haute Normandie

LE HAVRE > BUS-OCEANE °

Réseau

Au 1^{er} septembre, le réseau connaîtra des modifications de plusieurs de ses lignes, destinées en particulier à améliorer la desserte des quartiers sud.

Il est à noter que la mise en place de la nouvelle ligne 6 n'interviendra qu'au printemps 2009. En effet, suite aux travaux sur le pont de l'Eure et sur le quai Frissard, elle sera scindée en 2 tronçons : la **6** entre Bléville et la gare, et la **6 bis** entre la gare et Eure-Brindeau.

La rentrée de septembre verra également l'émergence d'un troisième pôle de correspondance à Gravelle (après Hôtel-de-Ville et Gare-SNCF), intéressant les lignes 2, 4, 5, 9, 13, 14 et LER.



LE HAVRE Lignes modifiées ou créées		
Lignes	Destinations	Fréquences
3	Gare / Les Neiges	12/20 min
4	Graville / Dollemard	10 min
5	Graville / Sous-Bretagne	10 min
6	Bléville / Eure-Brindeau	11 min
9	Perrey / Gournay	20 min
14	Graville / Montvilliers Cours Sainte-Croix	20 min

LOUVIERS/VAL-DE-REUIL > TRANSBORD **

Parc

Dans notre précédente édition, nous signalions l'arrivée aux couleurs du sous-réseau « Bus de Ville », du Citaro-K n°110. Or, entre-temps, le numéro de ce véhicule est devenu le n°162. Dont acte.

ROUEN > METROBUS *

Parc

Le résultat de l'appel d'offres lancé en juillet 2007 a vu la sélection d'Irisbus comme fournisseur des 2 lots en tranche ferme, soit 14 Citelis-12 pour le réseau urbain et 38 Crossway, ces derniers étant confiés à la sous-traitance afin d'exploiter les lignes scolaires et suburbaines.

► Pays de la Loire

ANGERS > COTRA °

Incident

Alors qu'il était engagé sur la ligne 11, le Scania Omnicity n°455 a été victime, dans la soirée du 24 juin, d'un incendie qui s'est déclaré sur le toit au niveau du système de ventilation. Le sinistre, qui s'est produit en centre-ville sur la place Lorraine, a été rapidement éteint par les pompiers et le véhicule endommagé pourra être réparé.

Bug

A la lecture de **RU80**, vous avez été nombreux à être surpris de trouver les nouvelles angevines disséminées en rubrique Pays-de-Loire mais également... en Centre-Val-de-Loire ! La Loire a beau être une (belle) caractéristique commune, il reste que cela faisait un peu désordre ! Nous vous adressons donc toutes nos excuses pour cet imbroglio.

NANTES > TAN **

> Réseau Autobus

Parc

Le réseau a mis en service en mai dernier, 8 nouveaux GX327-GNV n°579 à 586. Ils se distinguent des précédents par leurs portes centrales coulissant à l'extérieur de l'habitacle. Nous récapitulons en rubrique « Parcs » les caractéristiques complètes de ces véhicules, ainsi que celles de la série n°571 à 578 arrivée en octobre 2007.



Le GX327 GNV n°580 sur la ligne 70 franchissant les voies du tramway à Égalité, en direction de la Gare de Chantenay
© Kévin LEMOING, le 4 juin 2008

Parc affrété

Le transporteur **Keolis-Atlantique** a mis en service 2 Citaro supplémentaires (n°1053 et 1054) le 20 mai dernier ; ils viennent à la suite des 8 précédents (n°1045 à 1052). Les caractéristiques de ces 10 véhicules vous attendent en rubrique spécialisée.

Chez **CTA**, notons la vente en mai 2008 des 6 Agora-line n°8021 à 8025 et 9026.

► Picardie

AMIENS > AMETIS **

Affrété CAP

Après vous avoir communiqué dans notre dernière édition les caractéristiques des 3 Agora-S (n°948 à 950) rachetés au réseau de Belfort, retrouvez en rubrique « Parcs », celles des 2 Cityclass (n°951 et 952) rachetés aux Autocars de la Côte Catalane, et ex-Douai.

NOYON °

Futur réseau

Cette ville industrielle de l'Oise, d'environ 15.000 habitants et située à 25 km au nord-est de Compiègne, va bientôt se doter d'un service urbain de transport.

Deux lignes régulières devraient être mises en place : la première reliant la cité scolaire au quartier de Tarlefesse, la seconde la rue Jean-Jaurès et la rue d'Orroire, soit 2 axes nord-sud et est-ouest. Entre 10 et 15 arrêts seraient créés avec 3 arrêts communs aux deux lignes (gare, hôpital et cimetière).

Ce futur réseau sera gratuit et les premiers véhicules pourront accueillir de 28 à 48 passagers ainsi que les UFR.



PONT-SAINT-MAXENCE > TUM °

Réseau

A l'instar de Compiègne, ce petit réseau restructuré le 1^{er} mai 2006 est devenu gratuit depuis quelques années.

Les TUM (Transports Urbains Maxipontains) sont exploités par Keolis-Oise. Le service est assuré de 6h à 20h en semaine et de 6h30 à 18h30 le samedi.

Deux Citelis-12 y ont récemment été mis en service : les n°069030 et 069040, respectivement immatriculés 855 et 848 BAW 60.



Le Citelis-12 n°069030 au terminus « CES Les Terriers »
© Philippe MESNIGE, le 14 mars 2008

Poitou-Charentes

NIORT > TAN **

Spéciaux

Afin d'éviter les embouteillages lors de la Foire Expo 2008, 2 services de navettes avaient été mis en place au départ de la Foire Expo à Noron : le premier reliait la zone industrielle de Saint-Liguaire (près du dépôt de la SEMTAN), et le second, les places de la Brèche et Saint-Jean, les deux navettes transitant par l'avenue de Wellinborough.

3 à 4 standards étaient engagés sur le circuit n°1, le circuit n°2 étant desservi par un articulé et un standard.

En bref...

Vous souhaitez nous faire partager vos clichés ?

Ceux-ci sont les bienvenus pour illustrer les différentes rubriques de « Réseaux Urbains de France » !

Afin de faciliter le long travail de notre iconographe, nous vous remercions de respecter les quelques consignes édictées en rubrique « Pôle d'échanges, notamment lors de l'envoi de clichés numérisés »

Provence-Alpes-Côte d'Azur

ANTIBES > ENVIBUS *

Réseau

L'AO n'exploite actuellement en régie que les lignes **27D**, **40** et **100**. La majeure partie du réseau est gérée par le groupe CFT qui en assurera l'exploitation jusqu'au 31 décembre 2009. L'AO a clairement déclaré qu'après cette date, elle comptait gérer l'intégralité du réseau en régie.

GRASSE > SILLAGES *

Réseau

L'entité Veolia-Transports-Urbains-Grasse a été constituée et devrait absorber les Transports Musso. De plus, grâce à un Groupement de Moyens avec la société TACAVL, elle a, depuis le 1^{er} juillet, pris en charge l'exploitation du réseau afin de permettre une exploitation rodée au 1^{er} septembre. Les lignes seront renumérotées et la production annuelle passera d'environ 1,3 millions de kilomètres à 1,8 ; l'amplitude devrait également être améliorée, les derniers départs ne s'effectuant plus à 18h30 ! Une nouvelle identité visuelle sera mise en place et un dépôt devrait être aménagé à la Marigarde à Grasse, limitant de ce fait les parcours haut-le-pied.



Le GX117 (392 BRS 06) arrivant à la Gare SNCF
© Clive D'EATH, le 23 septembre 2006

MARSEILLE > RTM °

Tramway

Le 23 juin au soir a été procédé aux premiers essais de passage de tramways dans le tunnel de Noailles, après les travaux d'adaptation.

C'est à la rame n°002 qu'échut cet honneur. Le tronçon entre le boulevard Chave et le terminus souterrain « Noailles » devrait être mis en service courant septembre, la ligne **T1** devenant alors la relation Noailles/Caillols.

En prévision de cette mise en service, des travaux d'aménagement ont été entrepris sur la voie, travaux qui ont entraîné l'interruption de l'exploitation de la ligne T1 entre le 30 juin et le 20 juillet 2008.



Le tramway marseillais étend sa toile
© Franck RAINART, le 21 septembre 2007

NICE > LIGNE D'AZUR **

Tramway

Sacré surprise du côté de la baie des Anges : alors que le nouveau maire avait, lors de sa campagne électorale, manifesté le désir de retarder le projet de seconde ligne de tramway, celui-ci a pris de court ses administrés lors de deux événements.

Tout d'abord le 11 juin dernier, lors du Salon des transports publics qui se tenait à Paris, il annonçait le lancement, dès la fin du mois de juin, d'études globales pour l'extension du réseau ; puis le 25 juin, au cours d'une conférence de presse, son intention de construire rapidement la ligne est/ouest, et de surcroît par un tracé empruntant la Promenade des Anglais, alors que l'ancienne équipe avait opté pour un passage par le centre-ville en reprenant le site propre bus est/ouest (relire **RU78**, p.47).



La première ligne de tramway ne sera bientôt plus seule
© Franck RAINART

L'édile niçois veut manifestement aller vite : il espère en effet un démarrage des travaux en 2010 pour une mise en service en 2013. Le choix d'un itinéraire par le littoral n'est par anodin : il est plus direct et donc moins coûteux. Il évitera également une confrontation avec les nombreux commerçants implantés sur l'axe de centre-ville. Si

l'attractivité de la ligne peut souffrir d'un tel choix, l'implantation sur la Promenade permettra une restructuration des voies routières devenues au fil des ans quasi-autoroutières.

La deuxième ligne de tramway, d'une longueur de 5,9 km, devrait avoir pour origine la place Masséna pour se diriger à l'ouest vers la commune de Saint-Laurent-du-Var. Dans une seconde étape, la ligne pourrait être prolongée vers Cagnes-sur-Mer.

► Rhône-Alpes

AUBENAS > TOUT'ENBUS °

Réseau

La communauté de communes du Pays d'Aubenas-Vals (Département de l'Ardèche) rassemble 23.000 habitants. Les élus ayant désiré développer un service urbain de transport sur les communes d'Aubenas, Ucel et Saint-Privat, un réseau a été créé le 4 juin 2007.

Deux lignes furent ouvertes pour une période probatoire de 7 mois : ayant pour origine la gare routière, la ligne 1 relie les Oliviers et la 2, Saint-Privat. Leur fréquence est de 45 minutes et le prix du ticket est fixé à 0,50 €.



Heuliez GX77H « Tout'abus » n°2264 sur la ligne 1, Place de la Paix

© Gilles PLUET

Le succès étant au rendez-vous (50.000 tickets vendus pendant la première année de fonctionnement), l'exploitation du réseau est confirmée et sa desserte améliorée depuis le 2 juin 2008 par le prolongement de la ligne 2 dans Saint-Privat jusqu'au rond-point Gabelu, et la création d'une troisième ligne reliant Pont-d'Ucel à Vals-les-Bains, 4^e commune de l'agglomération à être desservie.

Parc

Le réseau est exploité par la Société Rhodanienne Ginhoux. A ses débuts, il le fut entre autres par un A508 (3907 PR 07), un Oreos-55 (9528 QH 07) et un Iveco équipé pour le transport des PMR (4905 QF 07).

Par la suite, 2 GX77H rachetés à la RTM marseillaise ont été engagés. Les véhicules présentent une carrosserie blanche rehaussée d'une large bande horizontale mauve sous les



60 jours

baies et soulignée par un liseré jaune. Au début de l'exploitation, les girouettes présentaient la mention fixe « Navette intercommunale ».

GRESIVAUDAN > INTERIVES *

Nouveau réseau

La vallée du Grésivaudan, qui s'étire entre Grenoble et Chambéry, est bordée par deux massifs montagneux : la Chartreuse et Belledonne. C'est un territoire linéaire, étroit, parcouru par l'Isère et l'autoroute A48 qui constituent une coupure entre les deux rives qui n'est franchie que par quelques ponts.

L'urbanisation s'étend en chapelet de bourgs en villages de part et d'autre de la plaine. Sur les flancs de montagne, des villages occupent les balcons. La rive gauche, d'urbanisation plus ancienne, est parcourue par la voie ferrée dont les gares sont proches des bourgs. La rive droite est par contre d'urbanisation plus récente, notamment depuis l'implantation d'un pôle de microélectronique à Crolles. Elle était parcourue jadis par le tramway de Grenoble à Chapareillan. Le Grésivaudan est relativement dépendant de l'agglomération grenobloise, avec de nombreux déplacements qui se font principalement en voiture.

Ce territoire est composé de plusieurs structures intercommunales qui se sont regroupées en un Syndicat Mixte du Pays du Grésivaudan (SMPG) comprenant 49 communes, plus de 90.000 habitants et 24.000 emplois. Ce SMPG a décidé de se constituer en AOTU (Autorité Organisatrice de Transports Urbains) dans le but de mettre en place un réseau interne afin de compléter les réseaux TER et Transisère (réseau des cars départementaux).

Le futur réseau urbain sera composé d'un groupe de lignes traversantes, en liaison avec les gares et les zones d'activité, et d'un groupe de lignes de TAD pour relier les balcons à la vallée.

En fin d'année dernière, le SMPG a modifié ses statuts pour se doter de la compétence transport. En attendant que toutes les communes transfèrent leur compétence au SMPG, la Communauté de communes du Moyen Grésivaudan a lancé le 30 avril 2007, une ligne de bus dénommée Interives reliant Bernin, Crolles, Brignoud et Froges, à raison de 14 A/R du lundi au vendredi.



Le PR100-2 affecté à la ligne Interives, de passage à Brignoud
© Sylvain BLANCHARD, le 9 mai 2008

Le 10 mars, de nouveaux horaires ont été mis en place, et un embryon de réseau a été formé en y intégrant la ligne Transisère n°6100, autre ligne traversante. Les deux lignes forment une sorte de H et sont exploitées par les VFD.

La ligne Interives est parcourue par le PR100-2 n°512, immatriculé 2923 YP 38 (VIN : PX102329) et arborant une livrée spécifique.

LYON > TCL **

> Réseau Métro

Anniversaire

Les TCL ont commémoré aux ateliers de la Poudrette les 30 ans du métro lyonnais ; la première ligne avait en effet été inaugurée par le président de la République de l'époque, le 28 avril 1978.

Aujourd'hui, le réseau métropolitain lyonnais compte 4 lignes desservant 43 stations et en 2007, 167.393.809 voyageurs l'ont emprunté. Après l'ouverture du dernier prolongement à Vaulx-en-Velin - La Soie le 2 octobre 2007, la prochaine extension devrait concerner la ligne B de Gerland à Oullins d'ici 2012.

> Réseau Tramways

Ligne T2



Citadis n°0804 sur la ligne T2, avenue Rockefeller
© Gilles PLUET

Du 30 juin au 31 août 2008, les tramways venant de Saint-Priest/Bel-Air étaient limités à la station Villon. La traversée de la place Mendès-France était en effet impossible du fait du chantier de raccordement des lignes de tramways T2 et T4 (lire paragraphe suivant).

Un service de remplacement par bus a assuré le tronçon abandonné entre Villon et Perrache. Dans le sens Perrache, les bus ont emprunté la plateforme du tramway alors qu'en direction de Villon, les bus circulaient sur l'avenue Berthelot.

Ligne T4

La cérémonie de la dernière soudure de rails s'est déroulée le 23 juin dernier au terminus « Cliniques-Feysin » en



présence des élus concernés par cette nouvelle ligne. La ligne T4 devrait être mise en service en avril 2009 entre « Cliniques-Feysin » et « Jets-d'Eau ».

Dès le 30 juin, la nouvelle étape a été la réalisation de la connexion des voies de la nouvelle ligne au reste du réseau en mettant en place les appareils de voies entre les lignes T4 et T2 sur la place Mendès-France, à l'intersection du boulevard des Etats-Unis et de l'avenue Berthelot, place située aux abords de la station Jet-d'Eau/Mendès-France qui deviendra le terminus provisoire nord de la nouvelle ligne.

> Réseau Bus (exploitation)

Ligne C3

Dans notre précédente édition, nous avons mentionné la neutralisation pour raison de sécurité de l'exploitation électrique du tronçon Part-Dieu (Jules-Favre)/Saxe-Lafayette, consécutive à l'explosion du 28 février dernier ; celle-ci avait rappelons-le, détruit un immeuble et ébranlé ceux du voisinage.

Après étalements de ces derniers et déplacement de la ligne aérienne dans l'axe du cours Lafayette, les trolleybus de la ligne C3 ont pu reprendre leur service normal le 4 juin, soit après 97 jours d'interruption.

Cette portion du cours Lafayette a été rouverte uniquement aux transports en commun et leur circulation s'effectue en alternat sur une file, au droit de la zone sinistrée. Signalons que la navette mise en place entre la gare Saint-Paul et Saxe-Lafayette (**RU80**) avait été prolongée dès le 28 avril à la « Gare Part-Dieu (Vivier-Merle) ».

Vaise

Un nouveau couloir bus latéral était en cours de construction dans un secteur où la circulation des bus est très difficile du fait de la congestion automobile.

Ce nouvel équipement intéressera les lignes **3**, **19** et **66**. Il se déploiera entre la rue Gorge de Loup à la rue de Beal.

> Réseau Bus (matériel)

Parc

Retrouvez en rubrique « Parcs », les caractéristiques complètes des Citelis-12-3p n°3801 à 3847, ainsi que du Citelis-12-2p n°2800.

Parc affrété

Signalons l'arrivée récente au parc **RNA** d'un nouveau Citelis-12 n°R3080 (454 BCX 69) en configuration 2 portes.

Par ailleurs, nous avons, dans **RU78** (p.51), présenté une explication de la numérotation des véhicules du transporteur RNA. Cependant, ayant reçu des informations contradictoires quant à cette numérotation, nous avons procédé à une petite enquête.

Il en ressort que le premier chiffre ne désigne pas le dépôt d'attache mais le type de véhicule, à savoir : 0 pour les scolaires et renforts, 1 pour les cars de ligne, 2 pour les cars de tourisme et 3 pour les bus urbains. Aucun changement par contre pour les trois numéros suivants. Les

deux autres correspondent au millésime de mise en service et le quatrième, le numéro d'ordre d'arrivée.

VALENCE > CTAV °

Gare routière

Le 3 juillet dernier, le nouveau « Pôle Bus » a été mis en service. Situé avenue Félix-Faure, il est disposé le long d'une voie réservée aux bus et voit converger les lignes **1**, **2**, **3**, **4**, **5**, **9**, **10** et **12**. Les deux quais situés de part et d'autre de la voie bus comportent chacun deux embarcadères couverts équipés de panneaux d'affichage à led avec annonceur sonore à la demande.

Le même jour, a été mis en service le site propre reliant le Pôle Bus et le boulevard Vauban.



VanHool A300 de Keolis Drôme n°394, en juillet 2008

© Jérôme GIMEL

VOIRON > TPV °

Parc

Un GX127-L immatriculé 717 DAD 38 a récemment été mis en service sur le réseau.

Un autre GX127-L, immatriculé 218 DCG 38, a été mis en service par le transporteur **Perraud** et engagé sur la ligne **10**, desserte interne de la commune de Rives. Ce même transporteur a engagé sur la ligne **W** reliant la gare routière de Voiron à la gare SNCF de Voreppe, un S415NF immatriculé 739 DAJ 38.

Autres régions

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

Corse, Limousin et Basse-Normandie

TOUR D'HORIZON DE L'ACTUALITÉ À L'ÉTRANGER

Coordonné par Patrick KIRSTETTER
Avec les informations de nos correspondants

► Allemagne

FRANKFURT-AM-MAIN > VGF

Réseau

Outre la création d'une nouvelle ligne de tramway, la 18, qui doit relier le centre-ville au quartier du Frankfurter-Bogen en 2010, il faut signaler l'énorme commande de voitures de métro de cette ville : 146 caisses d'un coût de 300 millions d'€. C'est le plus grand investissement de l'histoire du réseau.

C'est la firme Bombardier qui fournira ce matériel roulant de type Flexity-Swift. Les véhicules remplaceront d'anciens modèles dont certains remontent aux années 60. Ils seront adaptés aux PMR et pourront atteindre les 80 km/h et graver des déclivités de 5%.

Un premier véhicule a déjà été présenté sur les rives du Main et les autres commenceront à circuler dès cet été.

► Belgique

BRUXELLES > STIB

> Réseau Tramways

RER

En marge du réseau urbain, signalons que les rames qui équiperont le futur RER bruxellois seront des Siemens de type Desiro-95-ML. Les 95 premières destinées au RER font partie d'une commande de 305 rames dont le contrat a été signé le 15 mai dernier.

Les rames bruxelloises seront monocourant 3 kV continu et seront livrées entre le printemps 2011 et la fin 2012.

CHARLEROI > TEC

Tramways

Le 23 avril dernier a été inaugurée la station « Gilly » après sa rénovation ; c'est la première d'une longue série.

Petit à petit, le « métro » carolorégien entame sa requalification mais également son extension. A l'issue de la cérémonie, les gestionnaires ont en effet précisé que les travaux de fermeture de la boucle de Charleroi débiteront en septembre, tandis que le chantier de prolongement de Gilly jusqu'à « Soleilmont » commencera en octobre.

► Luxembourg

LËTZEBUERG (LUXEMBOURG) > AVL

Parc

Le réseau de la ville de Luxembourg engage désormais 30 Citelis-12 : 10 Euro-3 en version 2 portes (n°213 à 222) mis en service le 26/02/06 et immatriculés SE9907 à SE9916, 10 EEV en version 3 portes (n°223 à 232) mis en service le 27/02/07 et immatriculés DM5821 à DM5830, suivis d'une deuxième série identique (n°233 à 242) mis en service le 16/01/08 et immatriculés XX5784 à XX7793. Les AVL ont d'ores et déjà commandés 10 véhicules supplémentaires, soit 5 Citelis-12 et 5 Citelis-18.



Le Citelis-12 EEV n°238 en service en avril 2008
© Patrick ROSTOUCHER

ESCH-SUR-ALZETTE > TICE

Parc

Ce réseau vient de recevoir 7 Citelis-12-2p avec la porte centrale louvoyante et électrique.

► Suisse

GENEVE > TPG

Tramways

Durant les périodes estivales 2008 et 2009, il sera procédé au changement des voies entre Peillonex et le terminus de Moëllsulaz. Ces travaux seront mis à profit pour transformer le site propre ballasté en un site mixte tram/bus pour y permettre un éventuel service d'autobus de remplacement.

Par ailleurs, les TPG ont procédé à la modernisation de la motrice n°801, prototype de tous les tramways à plancher bas du monde, enlevant de ce fait toute valeur historique à ce véhicule.

Par Pierre COLIN



Citaro-K n° 636 au Point
Central de Saint-Louis,
le 22 mai 2007

© Gilles LENHARD

La gamme Citaro

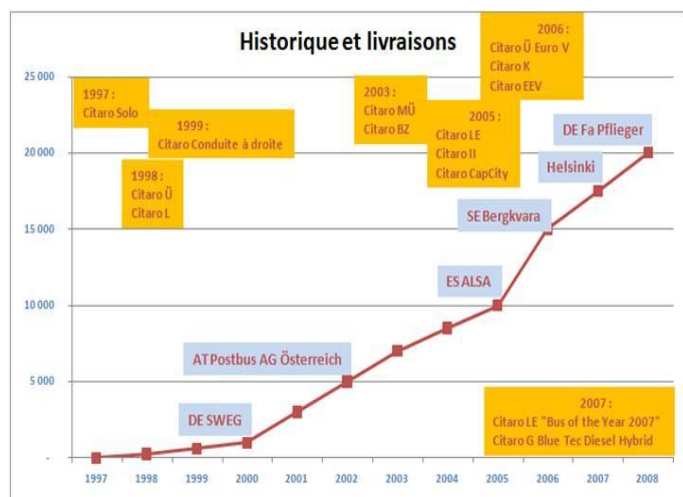


Citaro-G « BusWay » n° 306
du réseau amiénois,
en mars 2007

© Sylvain MAÎTREHENRY

Le 29 février 2008, la société allemande de transports Pflieger, basée à Böblingen dans la banlieue de Stuttgart, a reçu le 20.000^e autobus Citaro de type G (articulé).

Depuis son lancement en 1997, la cadence de livraison de la coqueluche des opérateurs européens n'a jamais faibli, comme en témoigne la courbe ci-dessous.



Le 1.000^e exemplaire est livré à l'opérateur allemand SWEG, bien connu en Alsace, seulement 3 ans après son lancement. La barre des 10.000 exemplaires est franchie 5 ans après le 1.000^e, celle des 20.000 étant franchie seulement 3 ans après le 10.000^e véhicule. La cadence de livraison est maintenant supérieure à 2.500 exemplaires par an.

Le Citaro (code officiel O530) est né dans l'usine allemande du groupe DAIMLER-AG à Mannheim. Mais très tôt, il a été nécessaire de trouver d'autres lieux de production pour faire face à la demande. Ainsi le Citaro est assemblé dans l'usine française EVOBUS de Ligny-en-Barois (Meuse), ce qui, sans doute, aide ce bus à être vendu comme produit français, mais aussi dans l'usine espagnole de Samano (Cantabrie). Le Citaro est également habillé par quelques carrossiers locaux en Australie, Suisse, Espagne, à Singapour, etc. à partir de châssis de base.



Citaro LÜ climatisé de Bergkvarabuss sur les lignes régionales de Malmö

© Pierre COLIN, août 2007

Les différentes versions de la gamme Citaro

La gamme 2008, uniquement disponible en version II (rénovation technique et restylage), est riche de 12 versions de base (voir premier tableau en fin d'article).

Chacune de ces versions peut être équipée de climatisation ainsi que de variantes de moteurs et boîtes de vitesses, sans oublier un nombre de portes variable, tout cela afin de s'adapter aux diverses attentes des exploitants.

Des versions alimentées au gaz naturel (GNV, ou CNG en anglais) sont également disponibles.



Citaro-G en version GNV sur le réseau STAN de Nancy

© Pierre COLIN, juillet 2007

Des versions avec carrossages spécifiques ont été développées en fonction de besoins particuliers (Busway pour le réseau nantais TAN ou AMETIS d'Amiens, carrosserie très design créée par James Irvine pour le réseau ÜSTRA d'Hanovre au moment de l'Expo 2000, pour le réseau LVB de Leipzig, des véhicules spécifiques pour des organisations de secours, des conversions en trolleybus à Szeged en Hongrie, etc.).

Enfin, on n'oubliera pas la version BZ de 12 m, équipée de pile à hydrogène, dont 36 exemplaires circulent actuellement dans le monde au titre du projet HyFleet-CUTE (relire **RU72**). Des versions hybrides sont aussi en cours de développement soit avec moteurs diesel (alimentés avec gazole ou hydrogène) soit avec pile à hydrogène.

Les divers marchés du Citaro

Même si sa base principale se trouve en Europe, le Citaro est bien un véhicule mondial comme en témoigne ce rapide tour du monde.

EN EUROPE

Quasiment tous les pays européens voient circuler des contingents plus ou moins importants de Citaro de tous types. Les plus grosses flottes sont visibles dans les pays suivants :

Allemagne

Le Citaro est ici chez lui. Il est visible quasiment partout, dans toutes ses versions y compris de type BZ (9 exemplaires en circulation sur le réseau de Hambourg) ou CNG. Les plus gros effectifs sont à chercher dans les agglomérations de Stuttgart et Hambourg. Les pompiers sont clients de la version spécifiquement aménagée pour leurs besoins. Les aéroports du pays exploitent également de grosses flottes sur les navettes transférant les passagers vers les avions ou les parkings longue durée.



Citaro du réseau de Hanovre
© Lionel BREITMEYER

Espagne

Etant considéré comme produit local, le Citaro est très visible avec notamment de gros contingents à Barcelone (dont le type BZ). Le réseau madrilène EMT a vu circuler pendant un temps 3 véhicules de type BZ, mais exploite les modèles standard et GNV.

Les réseaux des villes de Zaragoza, Logrono, Vigo, Albacete, Burgos, Guadalajara, Toledo, Palma-de-Mallorca, Bilbao, Reus, Jerez, Oviedo, etc. exploitent des flottes plus ou moins importantes de Citaro. Palencia teste le Citaro-K.

France

Nous résumons dans un tableau les équipements en Citaro dans l'Hexagone correspondant à l'état de nos connaissances à ce jour, soit 1.441 véhicules répertoriés.



Citaro RATP n°4307 sur la ligne aéroportuaire 350, au terminus Roissypôle
© Pierre COLIN, mai 2006

La plus grosse flotte se trouve à la RTM marseillaise (232 exemplaires en 5 séries). Bien représenté en Île-de-France, il faut néanmoins remarquer les 78 exemplaires du réseau TICE d'Evry et les 57 de celui de Marne-la-Vallée (PEP'S) et également les 70 exemplaires livrés à la RATP.

Le Citaro est également présent dans de très nombreux réseaux français dans ses diverses versions y compris GNV (mais pas BZ), la version LE faisant son apparition dans plusieurs réseaux.



Citaro II LE climatisé chez Veolia Poissy
© Pierre COLIN, avril 2008

Parmi les réseaux de province, retenons parmi les principaux : Brest, Metz, Le Havre, Nancy, Dijon, Rennes, Lens, Besançon et l'Etang de Berre. Les gros réseaux de Lyon, Strasbourg et Toulouse, mais aussi ceux de Montpellier, Orléans, Toulon ou Clermont n'ont pas encore succombé aux sirènes du Citaro, mais cela viendra peut-être un jour, Bordeaux et Lille ayant déjà franchi le pas. Grenoble a bien choisi le Citaro dans un de ses achats d'articulés pour les lignes 1 et 3, alors que le parc TAG était quasi exclusivement composé des marques Renault, Heuliez et Irisbus.

Grande-Bretagne



Citaro BZ de First, Waterloo Bridge
© Pierre COLIN, septembre 2004

300 véhicules des types solo, G et BZ circulent à Londres. Comparés au nombre d'autobus circulant dans la capitale,

ils ne représentent qu'un faible pourcentage du parc londonien, mais il est bien visible puisque c'est le Citaro-G qui a lancé la mode des articulés dans ce pays plus habitué aux « double decks » (bus à étage). Le Citaro a depuis essaimé dans d'autres villes du royaume dont Oxford, Southampton (Solent-Blue et Wilts & Dorset), Plymouth (Citybus), Manchester (First), Stansted (Meteor), Coventry (Travel-Midlands), et même sur l'aéroport de Londres-Heathrow aux couleurs de British Airways.

Italie

Au pays d'Iveco et des autres constructeurs de bus, la place de Mercedes n'est pas toujours aisée. Le réseau ATAC de Rome est le plus gros exploitant de Citaro de la péninsule avec environ 200 exemplaires. Les Citaro sont visibles dans certaines villes (Bergamo, Cuneo, etc.) mais les réseaux les plus importants tels Milan, Turin, Naples, etc. ne sont pas encore convertis.



Citaro climatisé d'ABT, Bergam Aeroporto
© Pierre COLIN, octobre 2005

Suisse

Plus d'un millier d'exemplaires du Citaro ont séduit les opérateurs suisses. Le plus gros contingent est chez l'opérateur Carpostal en direct ou via ses sous-traitants, suivi de ceux des opérateurs des réseaux des villes de Zurich, Genève, Fribourg, Davos et Lugano. Le carrossier HESS à Bienne ayant assemblé de nombreux exemplaires, la pénétration du marché suisse en a ainsi été facilitée.

Islande

3 exemplaires de type BZ circulent à Reykjavik dans le cadre du projet ECTOS, afin de tester les piles à hydrogène sur un réseau dans des conditions de froid intense.

Irlande

Quelques exemplaires sont visibles sur les réseaux urbains exploités par Bus-Eireann, notamment à Cork. A Dublin, quelques exemplaires articulés assurent la desserte des parkings longue durée de l'aéroport, ainsi qu'une partie de la liaison Aircoach entre le centre-ville et l'aéroport.

Danemark

Le Citaro est très peu diffusé. Quelques solos circulent à l'aéroport de Copenhague pour la desserte des parkings et sur le réseau SydBus au sud de la presqu'île du Jutland. Quelques Citaro-K circulent depuis 2007 sur la ligne 860 de la capitale.

Norvège

Le réseau OS de la capitale Oslo exploite plus de 50 exemplaires de type solo et G. L'opérateur national Norgebuss en exploite également un certain nombre, par exemple à Stavanger.

Suède

Au pays des Scania et Volvo, le plus gros exploitant de Citaro est Bergkvarabuss (réciendaire du 15.000^e Citaro) qui opère sous les marques et couleurs de Skanetrafiken, et particulièrement sur le réseau urbain de Lund (couleur verte) et sur quelques lignes régionales de Malmö (couleur jaune). 3 exemplaires du type BZ ont circulé pour le compte du réseau SL de Stockholm. Le groupe Swebus exploite des Citaro dans plusieurs régions du pays notamment pour le réseau SL de Stockholm.



Citaro GNV climatisé de Bergkvarabuss aux couleurs du réseau urbain de Lund
© Pierre COLIN, août 2007

Finlande

Dans la capitale, 8 Citaro CNG sont exploités par Tammelundin-Liikenne, 6 Citaro solo par Lähinjat et 3 par HKL. Le réseau de Turku exploite également quelques exemplaires.

Lituanie

Une dizaine de Citaro Solo sont exploités par le réseau VAP de Vilnius.

Roumanie

Ce pays abrite la plus grosse flotte mondiale de Citaro. Elle est exploitée par l'opérateur municipal de Bucarest (RATB) avec plus d'un millier d'exemplaires en circulation en 2 séries des types I et II.

Grèce

Des exemplaires circulent sur l'île de Crète et à Thessalonique.

Croatie

Au moins visibles sur le réseau ZET de Zagreb (29 standards et 12 articulés livrés).

Autriche

Visibles surtout dans les flottes de Post-Bus et Bahn-Bus notamment dans plusieurs stations de ski. Le réseau IVB de Innsbruck est une des grosses flottes du pays, mais rien sur le réseau viennois, car nous sommes dans le pays de Gräf & Stift et Steyr, constructeurs locaux plutôt alliés à MAN !!

Luxembourg

Quasiment tous les exploitants opérant dans la capitale font rouler des Citaro (AVL, CFL, Eckert, Demy-Cars, Voyages Emile-Weber). Le réseau AVL de la ville de Luxembourg exploite également 3 exemplaires de la version BZ, le véhicule n°452 ayant dépassé les 5.000 heures de fonctionnement de sa pile à hydrogène.

Belgique

Les 3 réseaux du pays (STIB, TEC et De Lijn) et leurs divers transporteurs exploitent des Citaro. La STIB a fait cette entrée dans le club fermé des possesseurs de Citaro récemment avec une première commande de 25 Citaro-G (étendue à 31) mise en service à partir de début 2007. Une commande de 52 Citaro-G supplémentaires vient d'être confirmée. Le réseau TEC exploite en régie 9 Citaro dans la zone de Liège. Tous les autres Citaro à découpes TEC ou De Lijn roulent pour des exploitants privés.

Pays-Bas

Les Citaro solo et G sont visibles à de multiples endroits du pays, sur les réseaux Connexxion (racheté par Transdev en 2007), GVB d'Amsterdam, Arriva de Groningen, BBA de Tilburg, les dessertes passagers de l'aéroport de Schipol, etc. Le réseau RET de Rotterdam possède une flotte de 90 Citaro solo Euro-5 commandés en 2006. Les GVB d'Amsterdam exploitent également 3 Citaro-BZ.

Portugal

40 Citaro circulent à Lisbonne sur le réseau Carris et une commande de 20 Citaro-G est en cours. 3 Citaro-BZ circulent à Porto (réseau STCP) ce qui permet de tester les piles à hydrogène dans des climats chauds sur un réseau pentu. Ce dernier réseau exploite aussi des Citaro assemblés par Caetano.

EN DEHORS DE L'EUROPE

40 véhicules articulés à conduite à droite ont été livrés à l'opérateur « Twin-Liner » à Tokyo (Japon).

L'opérateur IETT à Istanbul (Turquie) en a commandé 1.000, dont 100 articulés et 50 CapaCity.

L'opérateur RTA de Dubaï a passé une commande de 70 véhicules dont 49 articulés, modifiés pour s'adapter aux conditions spécifiques de l'Emirat (climat avec climatisation renforcée, aménagements luxueux, etc.).

L'opérateur SMRT de Singapour exploite des exemplaires articulés carrossés par HISPANO.

Mais aussi au Mexique, en Israël, en Australie avec des carrossages locaux et 3 exemplaires de type BZ à Perth, en Chine avec 3 exemplaires de type BZ en circulation à Pékin, etc. Depuis le début avril 2008, un Citaro-G est testé dans le quartier Manhattan de New York par l'opérateur NYC-Transit sur les lignes MTA M101 et M102, circulant majoritairement sur les 3^e et Lexington Avenues. Serait-ce le prélude à voir des Citaro de façon régulière dans les rues de New York ?

Vers un record de vente ?

Avec déjà 20.000 exemplaires produits, le Citaro est parti pour devenir le best seller des autobus mondiaux, la barre des 38.000 exemplaires des autocars Mercedes type O303 présentant peut-être quelques difficultés à être battue. Les plus grands best-sellers actuels sont les types RTS en Amérique du nord (25.000 ex.), les types Mercedes O305 et O405/O405N (sans doute plus de 20.000 exemplaires chacun), l'Iveco CityClass (15.000 ex.), mais aussi le PR100 et ses variantes avec 13.500 exemplaires, l'Agora et son dérivé GX317 avec 11.066 exemplaires, auquel il faudrait ajouter les 4.069 exemplaires des R312 qui leur ont servi de précurseur, sans oublier les 11.006 exemplaires du SC10.

Les exploitants ayant pris livraison des premiers exemplaires du Citaro sont sans doute en train de faire rouler leur 3^e génération, ces premiers exemplaires livrés ayant sans doute trouvé preneur sur le marché de l'occasion de pays qui vont commencer à découvrir les qualités de cette gamme de véhicules. Au rythme actuel des livraisons et prises de commandes, la barre des 30.000 exemplaires sera sans doute fêtée courant 2011. Le Citaro n'a pas fini de séduire à la fois les opérateurs et les passagers.

La conception très moderne du Citaro a permis au cours des 11 premières années de vie de l'adapter aux différentes évolutions réglementaires notamment de motorisation. Le succès des tests des Citaro BZ à pile à hydrogène ouvre la porte à l'adoption de technologies du futur pour s'adapter au réchauffement climatique.

Verrons-nous un jour des Citaro hybrides produits en grandes séries ? Attendons la suite.



Citaro n°81 du réseau de Saint-Avold, le 21 février 2007
© Gilles LENHARD

Les différentes versions de la gamme Citaro

Citaro-K	10,5 m	C'est le petit dernier pour servir des réseaux à besoins plus faibles
Citaro	12 m	C'est la version principale, la plus vendue
Citaro-L	15 m	Version à 3 essieux, le dernier étant orientable
Citaro-G	Articulé, 18 m	Version articulée... aussi à 3 essieux
Citaro-GL	Capacity, 20 m	Egalement une version articulée... mais à 4 essieux
Citaro-Ü	12 m	Version suburbaine
Citaro-MÜ	13 m	Version suburbaine un peu plus longue
Citaro-LÜ	15 m	Version suburbaine à 3 essieux, le dernier étant orientable
Citaro-GÜ	articulé, 18 m	Version suburbaine articulée
Citaro-LE	Low Entry, 12 m	Version à plancher bas avant la porte centrale, haut après
Citaro-LE-Ü	12 m	Déclinaison suburbaine de la version LE
Citaro-LE-MÜ	13 m	Déclinaison suburbaine plus longue de la version LE

Récapitulatif des Citaro circulant en France (en fonction de nos connaissances)

Midibus CITARO-K					
Ville	Réseaux / Exploitants	Nb	N° de parc	Ptes	
Aurillac	TRANS'CAB	2	1409/2318 HY 15	2	
Bar-le-Duc	TUB / Rapides.Meuse	2	2904/420 RX 55		
Lens	TADAO	3	9985/9999 XQ 62, 22 XR 62		
Louviers	Bus-de-Ville / TRANSBORD	1	162		
Martiques	Bus-du-Soleil	2			
Metz	TCRM	2	0891, 0892		
Saint-Claude	URBUS	3	dont 6051/6067/6069 TC 39		
Saint-Dié-des-Vosges	DEOBUS	3	940 à 942		
Saint-Louis	DISTRIBUS / METROCARS	4	632/636/639 ZF 68, 1492 ZJ 68		
Tarbes	Alezan	3	54, 55, 57		
Wissous	Le Paladin / BBM	9	628, 631 à 634, 645 à 648		
Total : 34 véhicules					
Standard CITARO (O530N)					
Ville	Réseaux / Exploitants	Nb	N° de parc	Ptes	
Aéroport d'Orly	Paris-par-le-Train / BBM	3	601/608/610 EJV 91	2	
	Jet-Bus / Daniel-Meyer	4	543 à 546	2	
Aéroport de Roissy	ADP / Trans-Roissy	16	069021, 069035 à 069038, 069044 à 54	3	
	AERIAL	6	089015 à 089020		
	AIRCAR	1	381 DPA 95	2	
Agen	TRANSBUS / STAA	2	92167, 92168	2	
Aix-en-Provence	AIX-EN-BUS / RDT13	12	556 à 559, 561, 562, 590, 591, 706 à 709	2	
	CARTREIZE / RDT13	3	(LU) 527 à 529	2	
Antibes / Sophia Antipolis	ENVIBUS / STU	17	300 à 316	2	
Argenteuil	TVO	1	139 EFH 95	2	
Athis-Mons	TRANS ESSONNE / Athis Cars	1	(LE-Ü) 073236	2	
Aurillac	TRANS'CAB	8	dont 078	2	
Bar-le-Duc	TUB / Rapides.Meuse	2	2901, 2902	2	
Beauvais	Taxi-Joann	1	186 BKM 60	2	
Belfort	OPTYMO / Chopin	3	(LE-Ü) 2178 à 2180 HD 90	2	
	Monts-Jura	2	(LE-Ü) 2121, 2122	2	
	OPTYMO / Doillon	1	(LE-Ü)		
Etang de Berre	Bus de l'Etang	18	8626 à 8643	3	
	Bus de l'Etang / Sabardu	4		3	
	Bus de l'Etang / SUMA	5	dont 454, 455	3	
Besançon	GINKO / Monts-Jura	3	(LE)	2	
Boucle de Seine	Veolia-MB	2	145, 146	2	
Bourgoin / Isle-d'Abeau	RUBAN / SERUS	3	1281, 1289	2	
Brest	BIBUS / CTCUB	25	301 à 325	3	
Brétigny	Athis-Cars	1	(LE) 073236	2	
Brunoy	STRAV	3	426, 448, 449	2	
	ALBATRANS / STRAV	3	(U) 419, 420, 499	2	
Carrières-sous-Poissy	CSO	6	(LE) 07904 à 07909	2	
Châlons-en-Champagne	SITAC-BUS	7	282, 283, 285 à 288	3	
Chambéry	STAC	17	28, 29, 34, 36, 37, 42 à 49, (GNV) 83 à 86	3	
	STAC / Frossard	1			
Chamonix	Chamonix Bus	2	1094/1097 ZG 74	3	
Charleville-Mézières	TAC	3	81 à 83	3	
Charny	TVF	5	(U) 6932, 6933	2	
Chelles	APOLO-7 / TUC	14	dont 91622, 91623, 91743, 91744, 91859, 92201, 92202	2	

Chevreuse	SAVAC	13	357/358 CER 78, 385/386 CTF 78, 721/724 DLX 78, 44 DXL 78, 897 EHH 78 (Ü) 284/289 DLS 78, 21 DNW 78 (LE-Ü) 668 DWX 78, 912 ECM 78	
Colmar	TRACE	3	164 à 166	3
Compiègne	TIC / Acary-CFTI	15	142/143/145/151/154/156/162/164/166/ 170/173/177 à 180 AWG 60	3
Concarneau	BUSCO	2	40, 43	2
Conflans-Sainte-Honorine	Veolia-Conflans	1	(LE-MÜ) 7123	
Corbeil	SEB / STA	3	53 DWZ 91, 479/515 EAL 91	2
Dijon	TRANSCO / Keolis-Brg.	3	(LE-MÜ) 405, 407, 409	2
Dôle	DOLEBUS / CarPostal	8	(en prêt)	
Douai	TUB	2	72, 73	3
Draveil	ALBATRANS / Garrel&Navarre	5	(U)	
Epinal	IMAGINE / Veolia	2	102, 103	2, 3
Etampes	CERISE / Ormont	4	143 (+3 commandés)	
Évreux	TRANSURBAIN	7	56 à 59, 73 à 75	2
Evry	TICE / TRANSEVRY	23	330 à 352	2
	TICE / STA	2	325, 326	2
	TICE / Daniel-Meyer	5	539 à 541, 584, 585	2
	TICE / CEAT	1	92174	2
Fontainebleau	TERIAL / Veolia-S	4	E849, E850, E859	2
Gonesse	TRANSVO	3	(U) 8140 à 8142	2
Le Havre	Bus-Océane / CTPO	23	500 à 522	3
Haguenau	RITMO	1	224	2
Lagny	PEP'S / AMV	50	90070 à 90073, 90106, 90980, 90982 à 90987, 91202 à 91214, 91713 à 91719, 91755, 91807 à 91809, 91833, 92166, 92426 à 92428, 92753 à 92756, 93233, 93234, 93332, 93367, 94426	2
Lens	TADAO / Westeel	27	dont 4611 à 4613, 019027, 029049 à 029052	3, 2
Lille	TRANSPOLE / TVL	17	(LE) 073424 à 073431, 079095 à 079103	2
Longwy	SEMITUL	8	0501 à 0503, 0601 à 0603	2
Lons-le-Saunier	Credoz	5		
Lourdes	CITYBUS/TCVL	1		
Louviers	Bus-de-Gare / TRANSBORD	5	107 à 109, (LE) 160, 161	2
Lyon	TER / Rhodalia	2	(LE-Ü) 7564, 7565	2
Magny-les-Hameaux	LCJ-Jouquin	5	69, 70, (Ü) 76, (LE) 87, (LE-Ü) 93	2
Le Mans	STAO	1	(LE-Ü) 3171 XP 72	2
Marcoussis	Cars-d'Orsay	6	(GNV) 393 à 396, 398, 455	2
	ALBATRANS / Cars-d'Orsay	22	(Ü) 377, 384 à 386, (Ü-GNV) 417 à 425, 461, 463 (LU) 388, 399, 430 à 432, 456, (LE-U) 469	2
Marseille	RTM	232	71 à 80, 301 à 372, 850 à 873, 875 à 883, 885 à 899, 901 à 1002	2
Meaux	TCRM / Marne & Morin	2	634 DOV 77, (LE) 256 ECT 77	3, 2
Melun	TRAM / Veolia-VP	10	03045 à 03049	2
Melun-Sénart	Citalien / Veolia-MC	2	dont 7087	2
Mennecey	STA	9	089003 à 089005, 584 DWZ91, 487/510/517/521/525 EAL 91	2
Metz	TCRM	27	0131 à 0134, 0331 à 0338, 0821 à 0835	2
Millau	Cardabelle	2	029001, 029002	2
Montereau	SIYONNE	8	dont 91021, 91456, 91635 à 91637	2
Monthéry	Daniel Meyer	55	475 à 482, 487 à 491, 497 à 500, 514 à 519, 521 à 530, 540, 541, 543 à 552, 559, 560, 574 à 576, (Ü) 555, 561, (LE-Ü) 596, 597, 603	2
Montlignon	Cars-Rose	2	(commandés)	
Nancy	STAN / Connex	28	(GNV) 272 à 299	3
	SUB / Connex	3	314 à 316	2
Nantes	TAN / Brounais-CTA	15	7031 à 7033, 9032, 9038 à 9044, (LE) 7749, 7750, 9035, 9036	2, 3
	TAN / Keolis Atlantique	8	1045 à 1054	3
Nogent-le-Rotrou	NOBUS	1	9001	3
Nice	Aéroport / ANT	1	N008	2
Nîmes	TANGO	13	333 à 345	2
	STDG	1	9801	
Ouest parisien	Veolia-MR	3	07081 à 07083	3
	Veolia-MB	4	A156 + 583/592/602 EFK 78	2
Paris	RATP	68	4251 à 4269, 4271 à 4304, 4306 à 4320	2
Les Pennes-Mirabeau	Sabardu	5		
Rambouillet	R'BUS / Veolia-R	6	E744 à E749	2
	ALBATRANS / Veolia-R	4	(Ü) 03057, (LU) 04086, 05055, 06043	2

Rennes	STAR / Keolis-Rennes	11	210 à 220 (série 210 à 246)	3
	TIV	1	264 DYZ 95	
Roissy-en-Brie	SIT'BUS / N4-Mobilité	8	92453 à 92455, 92803, 92804, 93340, 93341	2
Saclay	SCIENTIBUS / Cars-d'Orsay	1	(GNV) 393	2
	SCIENTIBUS / SAVAC	2	(U)	2
Saint-Avold	TRANSAVOLD Schonn-Brullard	4	727/739 BGJ 57, 607 BQZ 57, 812 BRD 57	
Saint-Étienne	STAS / TPAS	25	301 à 325 (+21 commandés)	3
	SRT	3	95, 98, 99	2
	Trans-Roche	1	84	2
Sainte-Geneviève-des-Bois	CEAT	8	92174, (U) 92541, 92542, 92954, 92955, (LE) 07570, 07572, 10022	2
Saint-Louis	DISTRIBUS / METROCARS	10		2
Saint-Quentin-en-Yvelines	SQYBUS / Perrier	8	284, 291 à 293, 295, 297, 299, 311, 317	2
	SQYBUS / SAVAC	6	44, 411, 596, 721, 724, 866	2
Sarreguemines	SOTRAM	1	(LE-Ü) 118 BWE 57	2
Sénart	Sénart-Bus / Veolia-MC	5	E523, E524, E525, 7087	2
	Sénart-Bus / Veolia-TCC	2	363, 383	2
Soissons	SITUS / Cars Express	1	(U)	2
Sucy-en-Brie	SITUS/SETRA	1	(U) 3163	2
Toulon / Hyères	SODETRAV	5	4624, 4625, 049089 à 049091	2
Trappes	Cars Perrier	1	294	
Valence	CTAV / Cariane	1	368	3
Vélizy	PHEBUS / Devillairs	5	19 à 21 +2 occasions dont 878	2
Verdun	TIV / Rapides-de-la-Meuse	5	7903 à 7907	2
Villemeneux	SETRA	12	3136, 3137 3145, 3146, 3150 à 3152, 3156, 3157, 3175 à 3177	2
Villepinte	TRA	4	46717 à 46720	2
Wissous	Paladin / BBM	8	592 à 599	2
	ALBATRANS / BBM	3	(Ü) 383 à 385	2

Total : 1135 véhicules

Articulé CITARO-G (0530GN)

Ville	Réseaux / Exploitants	Ville	Réseaux / Exploitants	Ville
Aéroport de Roissy	ADP / Trans-Roissy	2	064025, 074009	3
Amiens	AMETIS / SEMTA	9	301 à 309	3
Argenteuil	R'BUS /TVO	5	6103, 6105, 6201, 6202	
Besançon	GINKO / Keolis-Bsc	6	535 à 540	4
Bordeaux	TBC / Veolia-Bdx	8	(à livrer)	3
Brest	BIBUS / CTCUB	17	401 à 417	4
Brunoy	STRAV	7	411, 423 à 426, 445, 446	3
Carrières-sous-Poissy	CSO	7	05097 à 05100, 06076, 06077, 07900	3
Chambéry	STAC	1	122	3
Chelles	Apolo7/TUC	6	91857	3
Conflans-Sainte-Honorine	Veolia-C	2	E543, 3008	3
Dijon	DIVIA/STRD	28	(GNV) 801 à 828	4
Douai	TUB	2	72, 73	3
Evry	TICE / TRANSEVRY	42	430, 431, 433 à 438, 450 à 455, 457 à 459, 470 à 496, 498, 499	3
	TICE / STA	5	dont 411	3
Fontainebleau	TERIAL / Veolia-S	2	E915, E916	3
Grenoble	TAG / SEMITAG	12	4501 à 4508	4
Le Havre	Bus-Océane / CTPO	15	200 à 204, 205 à 214	3, 4
Ouest parisien	Veolia-MR	1	07125	3
	Seine & Forêt / Veolia-MR	1	07081	3
	Veolia-N	2	06060, 06061	3
Lagny	PEP'S / AMV	7	90988, 91201, 91805, 91806, 92207, 92213, 93231	3
Metz	TCRM	2	0151, 0152	3
Montbéliard	CTPM	1	1928	4
Montereau	SIYONNE	1	91637	
Monthéry	Daniel Meyer	1	600	3
Nancy	STAN	14	(GNV) 535 à 549	3
	SUB	6	367 à 372	3
Nantes	TAN / SEMITAN	34	(GNV) 250 à 263, (BusWay) 701 à 720	3, 4
Tours	Fil-Bleu / Keolis-T	19	320 à 329, 331 à 339	4
Troyes	TCAT	2	269, 270	4
Saint-Quentin-en-Yvelines	SQYBUS / Perrier	2	313, 314	3
Villemeneux	SETRA	3	3133, 3141, 3142	3

Total : 272 véhicules

PARCOBUS/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@fptu.fr) à Jean-Michel BOUTILLEZ.

► Etats de parc sommaires

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

DIJON > STRD (Réseau DIVIA) – Parc en juin 2008

Modèles	Nb	N° de parc
29 minibus		
Renault Trafic	2	
Renault Master	7	(TPMR/DiviAccès)
Dietrich Noventis	8	NA1, D1 à D4 (Diviaciti), L1 à L3 (TAD/DiviaProxi)
	2	C17, C19 (TPMR/DiviAccès) à disposition sous-traitance
Mercedes Vario	1	à disposition de Keolis-Bourgogne
Mercedes O413	1	(TPMR/DiviAccès)
Mercedes O400-City	1	NA3 à disposition de Keolis-Bourgogne
Microbus Gruau	7	GT1 à GT7 (Diviaciti)
3 midibus		
A508	1	601 à disposition de Keolis-Bourgogne
GX127	2	602, 603 à disposition de Keolis-Bourgogne
124 standards		
GX107	1	10 (Bus-info)
A500-3p	5	526, 527, 532 à 534
	14	504, 506, 511 à 513, 518 à 523, 528, 530, 531 à disposition de Keolis-Bourgogne
	3	508, 516, 517 à disposition de Transdev-Pays-d'Or
A500B-3p *	3	535 à 537 à disposition de Keolis-Bourgogne (ligne 22)
A300-3p	29	201 à 229
	3	230 à 232 à disposition de Keolis-Bourgogne
	2	233, 234 à disposition de Transdev-Pays-d'Or
A330-3p	21	235 à 255
New-A330-3p	1	256
New-A330-GNV-3p	37	258 à 294
GX317-3p	1	413
	4	409 à 412 à disposition de Keolis-Bourgogne
103 articulés		
GX187	1	385 à disposition de Transdev-Pays-d'Or
AG700	55	711, 712, 714 à 766
	2	707, 708 à disposition de Transdev-Pays-d'Or
AG300	7	301 à 307
Agora-L	10	364 à 371, 373, 374 (372 détruit 28/02/08 par incendie)
Citaro-G-GNV-4p	28	801 à 822, (carénés) 823 à 828
Total : 259 véhicules (dont 39 confiés à la sous-traitance)		

* Les A500B ont une caisse de A300

PARIS > RATP

Dépôt BELLIARD		Effectif au 16 juin 2008	
Lignes	Nb	Matériels	N° de coquille
08	12	Oreos-55E	1303 à 1314
	2	GX77H	657, 658
	2	OA-412	806, 817
			(Montmartrobus)
43	29	Agora-L	1504 à 1506, 1563, 1564, 1626 à 1642, 1645 à 1650, 4478
48	21	Agora-S	2242 à 2246, 2359, 2544 à 2547, 2772 à 2782
53	17	Agora-S	7574 à 7590
60	26	Agora-S	7238, 7239, 7474 à 7477, 7479 à 7497, 7640
80	28	Agora-L	1565 à 1591, 4425
94	17	Agora-S	7473, 7498 à 7512, 7621
95	34	Agora-L	1524, 1592 à 1601, 1603 à 1623, 1625, 4409
352	16	Agora-L	4462 à 4477
			(Roissybus)
519	5	Microbus	733 à 737
			(Traverse Ney-Flandre)
Réserve	2	Agora-S	2239, 2300
			(Réserve Noctilien)
Total :		211 véhicules à l'effectif du dépôt	

► Etats de parc partiels

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

AMIENS > CAP (réseau AMETIS) source Sylvain MAITREHENRY

Standards			
Iveco Cityclass-3p		N° de série commençant par ZCF482G0006	
951	5711 XL 80 4475 TN 66	000705 (ex-n°1000 ACC) (ex-Douai)	04/02/08 15/10/98
952	6046 XM 80 4477 TN 66	000708 (ex-n°1001 ACC) (ex-Douai)	04/02/08 15/10/98

BOULOGNE-SUR-MER > TCRB

Minibus			
Microbus Gruau		N° de série commençant par VJ4MBTEVZ8LA	
N°	Immats.	VIN	Mse.sce
611	4486 XZ 62	00263	07/02/08
612	4488 XZ 62	00264	07/02/08
Standards			
Citelis-12-GNV-3p		N° de série commençant par VNEPS09D5003	
165	1060 YC 62	02542	16/04/08
166	1061 YC 62	02558	16/04/08
167	1058 YC 62	02575	16/04/08
168	1059 YC 62	02591	16/04/08

BOURGES > CTB (source Michel PENNANEAC'H)

Minibus			
Microbus Gruau		N° de série commençant par VJ4MBTEVZ8L	
166	9937 TW 18	A00266	22/02/08
167	9938 TW 18	B00267	22/02/08
Standards			
GX327-GNV-3p		N° de série commençant par VJ1PS09D5000	
330	7888 TX 18	01784	09/05/08
331	7890 TX 18	01787	09/05/08

DIJON > DIVIA

Midibus			
GX127		N° de série commençant par VJ1GX586H7C	
602	7602 XQ 21	001270	01/04/08
603	7598 XQ 21	001271	01/04/08
Standards			
New-A330-GNV-3p		N° de série commençant par YE232002B86M	
291	1965 XR 21	64323	25/04/08
292	1932 XR 21	64324	25/04/08
293	1703 XR 21	64325	24/04/08
294	1704 XR 21	64326	24/04/08

EPINAL > IMAGINE

Standards			
S315NF-E3-2p		N° de série commençant par VF9627401203	
106	6106 VP 88 586 DFG 95	00209 (ex-602 Lacroix)	29/04/08 22/08/02
107	6107 VP 88 600 DFG 95	00213 (ex-606 Lacroix)	29/04/08 22/08/02

LYON > KEOLIS-LYON (Réseau **TCL**) (source Jean-Pierre DUPONCHELLE)

Standards							
Citelis-12-2p				N° de série commençant par VNEPS09D1003			
2800	604 AWG 69	01187	09/02/08	<i>Véhicule en location, reparti depuis le 06/06/2008</i>			
Citelis-12-3p				N° de série commençant par VNEPS09D1003			
3801	604 AXE 69	01870	08/08/07	3825	382 AYC 69	01988	25/09/07
3802	432 AXW 69	01920	12/09/07	3826	379 AYC 69	02004	25/09/07
3803	442 AXW 69	01923	12/09/07	3827	375 AYC 69	02007	25/09/07
3804	438 AXW 69	01927	12/09/07	3828	446 AYC 69	02011	25/09/07
3805	441 AXW 69	01933	12/09/07	3829	445 AYC 69	02016	25/09/07
3806	408 AYC 69	01932	25/09/07	3830	443 AYC 69	02015	25/09/07
3807	444 AYC 69	01931	25/09/07	3831	438 AYC 69	02020	25/09/07
3808	442 AYC 69	01936	25/09/07	3832	433 AYC 69	02023	25/09/07
3809	436 AYC 69	01935	25/09/07	3833	429 AYC 69	02029	25/09/07
3810	433 AXW 69	01940	12/09/07	3834	427 AYC 69	02028	25/09/07
3811	432 AYC 69	01939	25/09/07	3835	424 AYC 69	02034	25/09/07
3812	430 AYC 69	01945	25/09/07	3836	419 AYC 69	02033	25/09/07
3813	428 AYC 69	01944	25/09/07	3837	447 AYC 69	02038	25/09/07
3814	422 AYC 69	01943	25/09/07	3838	374 AYC 69	02043	25/09/07
3815	418 AYC 69	01949	25/09/07	3839	377 AYC 69	02042	25/09/07
3816	415 AYC 69	01948	25/09/07	3840	390 AYC 69	02048	25/09/07
3817	412 AYC 69	01953	25/09/07	3841	393 AYC 69	02047	25/09/07
3818	406 AYC 69	01952	25/09/07	3842	396 AYC 69	02050	25/09/07
3819	404 AYC 69	01951	25/09/07	3843	398 AYC 69	02054	25/09/07
3820	399 AYC 69	01956	25/09/07	3844	402 AYC 69	02053	25/09/07
3821	397 AYC 69	01967	25/09/07	3845	405 AYC 69	02059	25/09/07
3822	395 AYC 69	01973	25/09/07	3846	411 AYC 69	02063	25/09/07
3823	391 AYC 69	01984	25/09/07	3847	414 AYC 69	02065	25/09/07
3824	387 AYC 69	01983	25/09/07				

MONTBELIARD > CTPM

Standards							
GX327-EEV-3p				N° de série commençant par VJ1PS09D1000			
1416	8593 ZJ 25	01709	21/01/08	1418	8589 ZJ 25	01711	21/01/08
1417	8591 ZJ 25	01710	21/01/08				

NANTES > SEMITAN (Réseau **TAN**) (source Marc GACHET)

Standards							
GX327-GNV-3p				N° de série commençant par VJ1PS09D5000			
571	563 CDV 44	01612	12/10/07	579	716 CHL 44	01808	21/05/08
572	887 CDX 44	01659	18/10/07	580	713 CHL 44	01809	21/05/08
573	882 CDX 44	01660	18/10/07	581	712 CHL 44	01813	21/05/08
574	387 CDY 44	01661	19/10/07	582	711 CHL 44	01815	21/05/08
575	385 CDY 44	01662	19/10/07	583	710 CHL 44	01818	21/05/08
576	475 CDZ 44	01663	23/10/07	584	709 CHL 44	01819	21/05/08
577	965 CEC 44	01664	31/10/07	585	708 CHL 44	01821	21/05/08
578	970 CEC 44	01666	31/10/07	586	707 CHL 44	01823	21/05/08

Nota : les n°579 à 586 sont équipés de portes centrales coulissantes extérieures.

NANTES > KEOLIS-ATLANTIQUE (Réseau **TAN**)

Standards							
Citaro-3p				N° de série commençant par WEB6280901			
1045	762 CGS 44	3114963	07/04/08	1050	752 CGS 44	3114960	07/04/08
1046	745 CGS 44	3114957	07/04/08	1051	754 CGS 44	3114961	07/04/08
1047	757 CGS 44	3114956	07/04/08	1052	760 CGS 44	3114962	07/04/08
1048	750 CGS 44	3114959	07/04/08	1053	409 CHL 44	0601573	20/05/08
1049	748 CGS 44	3114958	07/04/08	1054	413 CHL 44	0601572	20/05/08

NEVERS > KEOLIS-NEVERS (Réseau **TANEO**) (source Jean-Pierre AMPHOUX)

Standards							
Irisbus Citelis-12-EEV				N° de série commençant par VNEPS09D1003			
-	3165 SM 58	02569	16/04/08	-	3167 SM 58	02561	16/04/08
-	3166 SM 58	02578	16/04/08	-	3168 SM 58	02572	16/04/08

PARIS > RATP

Standards							
Irisbus Citelis-line-E5-2p				N° de série commençant par VNEPS09D2003			
3181	702 QXZ 75	01780	11/05/07	3201	205 QYZ 75	01840	21/06/07
3182	415 QYG 75	01784	24/05/07	3202	234 QYZ 75	01839	21/06/07
3183	691 QXZ 75	01791	11/05/07	3203	225 QYZ 75	01843	21/06/07
3184	678 QXZ 75	01790	11/05/07	3204	257 QZJ 75	01849	05/07/07
3185	967 QYL 75	01788	01/06/07	3205	980 QYL 75	01848	01/06/07
3186	413 QYB 75	01796	15/05/07	3206	221 QYZ 75	01852	21/06/07
3187	773 QYE 75	01802	22/05/07	3207	444 QZH 75	01854	04/07/07
3188	242 QZJ 75	01801	05/07/07	3208	422 QZH 75	01859	04/07/07
3189	769 QYE 75	01804	22/05/07	3209	808 QZD 75	01862	28/06/07
3190	410 QYG 75	01809	24/05/07	3210	460 QZH 75	01868	04/07/07
3191	965 QYL 75	01808	01/06/07	3211	789 QZQ 75	01867	28/06/07
3192	956 QYL 75	01813	01/06/07	3212	800 QZD 75	01874	28/06/07
3193	952 QYL 75	01812	01/06/07	3213	537 QZH 75	01878	04/07/07
3194	948 QYL 75	01820	01/06/07	3214	41 RAC 75	01880	03/08/07
3195	215 QYZ 75	01819	21/06/07	3215	571 QZH 75	01882	04/07/07
3196	748 QYZ 75	01824	21/06/07	3216	229 QZJ 75	01889	05/07/07
3197	200 QYZ 75	01823	21/06/07	3217	487 QZW 75	01888	25/07/07
3198	237 QYZ 75	01828	21/06/07	3218	481 QZW 75	01893	25/07/07
3199	206 QYZ 75	01827	21/06/07	3219	45 RAC 75	01896	03/08/07
3200	216 QYZ 75	01831	21/06/07	3220	477 QZW 75	01902	25/07/07
Renault Agora-S-2p				N° de série commençant par VNEPS09B4002			
BV : VOITH 851.3							
7771	484 QAK 75	00807	28/08/01	7783	475 QAP 75	00825	10/09/01
7772	487 QAK 75	00808	06/09/01	7784	253 QAB 75	00826	12/09/01
7773	223 QAQ 75	00809	06/09/01	7785	845 QAQ 75	00827	12/09/01
7774	68 QAM 75	00810	31/08/01	7786	230 QAH 75	00828	12/09/01
7775	555 QAP 75	00811	06/09/01	7787	234 QAH 75	00829	13/09/01
7776	778 QAM 75	00812	11/09/01	7788	598 QAR 75	00837	19/09/01
7777	765 QAM 75	00813	13/09/01	7789	sans	00838	20/09/01
7778	569 QAG 75	00814	31/08/01	7790	sans	00839	19/09/01
7779	218 QAL 75	00815	11/09/01	7791	sans	00840	20/09/01
7780	772 QAB 75	00816	10/09/01	7792	sans	00841	20/09/01
7781	732 QAF 75	00817	11/09/01	7793	sans	00842	25/09/01
7782	221 QAQ 75	00818	11/09/01	7794	sans	00843	25/09/01

ROISSY-EN-BRIE > N4-MOBILITE (réseau SIT'BUS)

Standards							
Citiro-II-E4-2p				N° de série commençant par WEB628083106			
93340	891 EPD 77	01215	03/03/08	93341	882 EPD 77	01216	03/03/08

SAINT-LOUIS > METROCARS (Réseau DISTRIBUS)

Standards							
Citiro-3p				N° de série commençant par WEB628083106			
-	3326 ZN 68	01536	09/05/08	-	3331 ZN 68	01538	09/05/08
-	3328 ZN 68	01537	09/05/08				

diaporama



VanHool A330 GNV n°261 du réseau Divia

© Michel MARTIN



GX327 n° 1416 sur la ligne 3 de la CTPM de Montbéliard

© Jean-Pierre AMPHOUX, le 24 mai 2008

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	Vice-Président
Nicolas CAPON 2, allée de la Butte Rouge 91000 ÉVRY president@fptu.fr Tél. : 06.72.81.35.73	Claude DRUON 21, rue des Marronniers 10500 PRÉCY-SAINT-MARTIN fptu@fptu.fr

Trésorier	Secrétaire
Jean-Michel BOUTILLET 214, résidence Pasteur 78120 RAMBOUILLET fptu@fptu.fr	Christophe DECAUX 29, rue des Terres au Curé 75013 PARIS fptu@fptu.fr

Administrateurs

Arnaud BOUSEZ Franck DELVAL Olivier DELESTRADE Thierry GAREL	Dominique GUIBERT Patrick KIRSTETTER Pierre-Marie VAINEAU Benjamin WEYER
---	---

Visites de réseaux – Associations

Vous souhaitez organiser une visite de réseau ? Vous êtes une association et souhaitez établir un partenariat avec FPTU ?

Prenez contact avec :

Visites et sorties	Associations
Franck DELVAL fptu@fptu.fr	Thierry GAREL associations@fptu.fr

Participer à « Réseaux Urbains »

Envoyer des informations, un article

Par courriel

infos-ru@fptu.fr

Par courrier

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

Envoyer une photographie

Par courriel

photos-ru@fptu.fr et infos-ru@fptu.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)

Le coin des Associations

AMTUIR

L'AG de l'association pour le Musée s'est tenue le samedi 21 juin dans l'Hôtel de Ville de Chelles, la municipalité ayant mis à disposition sa salle du conseil municipal pour l'événement. Le Maire de Chelles est d'ailleurs venu en personne saluer les participants et profiter de ce moment pour les informer de l'avancée du projet de futur musée des transports urbains.

Avant cette réunion, certains participants purent découvrir, dans un OP5 ex-RATP, les différents sites qui accueilleront les collections.

ASPTUIT

Nos amis toulousains ont tenu leur AG le 11 avril dernier. Ils ont évoqué entre autres leurs diverses démarches afin de sauvegarder un GX107, un de ceux qui ont été restaurés après la catastrophe AZF.

TBFP

Souscription

TBFP a lancé une souscription pour la sauvegarde d'un trolleybus Vetra, recarrossé par Hess, provenant de Fribourg en Suisse. La souscription a pour objet de couvrir les frais de transfert du véhicule.

Agenda

Le programme d'ici la fin de l'année est le suivant :

- 6 septembre 2008, forum des associations : présentation en statique à l'extérieur de 1 ou 2 autobus. À l'intérieur, stand tenu par TBFP avec démonstration de maquettes de tramways

- octobre 2008, deux journées pleines où un autobus servira de véhicule itinérant pour 8 écoles, en vue de présenter le bicentenaire de Guignol en collaboration avec une autre association Pennoise, « la Porte des Etoiles »

- 5 et 6 décembre, Téléthon : TBFP va établir, avec d'autres partenaires, un circuit de ramassage de personnes à mobilité réduite ou âgées pour les mener au lieu où se déroule l'action. Ces activités se dérouleront aux Pennes Mirabeau.

Pour contacter TBFP : 13 Parc des Amandiers, 13170 La Gavotte, trolley-tbfp@hotmail.fr

TCA

Le musée des TCA, situé dans les emprises de l'écomusée de Breil-sur-Roya (aux abords de la gare SNCF), a rouvert ses portes aux visiteurs depuis le 1^{er} mai et ce jusqu'à fin septembre.

Les horaires d'ouverture sont de 10h à 12h et de 14h à 18h. N'hésitez pas à leur rendre visite, les bénévoles des TCA seront ravis de vous accueillir.

► Infos FPTU

1. Stand au salon « Transports Publics 2008 »

Un état des disponibilités des personnes présentes lors de ce Conseil d'Administration est fait.

→ À faire :

- *planning pour la tenue du stand*

- *caisse*

→ *Responsable : C. DECAUX*

→ *Délai : pour le Salon*

2. Assemblée Générale de Toulouse

Jérôme BONATO et Michaël DIETRICH ont fait part de nombreux changements politiques suites aux dernières élections. Plusieurs contacts doivent être renouvelés dans certains cas mais les organisateurs restent toutefois confiants. Pour l'hôtel, un acompte devra être versé dès la fin du mois de juillet, en fonction des pré-réservations engagées.

En conséquence, vu l'approche de la période estivale, il est impératif de finaliser le bulletin d'inscription pour un envoi avec **RU80** (mai/juin 2008). Cependant, le programme n'étant pas encore définitivement arrêté du fait des changements évoqués plus haut, il est décidé de procéder comme suit :

- bulletin d'inscription avec les tarifs pour envoi avec **RU80** ;

- bulletin d'information avec détail complet du programme pour envoi avec **RU81**.

Mise en garde sur certaines visites à capacité d'accueil restreinte :

- en fonction de l'ordre de réception des bulletins ?

- prévoir la possibilité de temps libre pour les personnes non intéressées ;

- insister sur le caractère optionnel des visites.

→ À faire :

Envoyer le bulletin 2007 comme base de travail à Jérôme et Michaël

- *samedi midi : prévoir peut-être un restau libre (gain de temps)*

- *prévoir la salle pour l'AG le dimanche matin*

- *base 50 adhérents ; prévoir toutes les activités payantes par défaut*

→ *Responsable : C. DECAUX*

→ *Délai : 07 juin 2008*

3. Hors-série « Toulouse »

Ce hors-série, réalisé en partenariat avec l'ASPTUIT à l'occasion de l'Assemblée Générale à Toulouse, sera en priorité distribué lors de cet événement aux adhérents présents (FPTU et ASPTUIT) à tarif spécifique (5,50 €). Il sera ensuite proposé à tous les adhérents FPTU et ASPTUIT, ainsi qu'à l'extérieur des deux associations, pour un tarif de 9,00 €.

Proposition faite : possibilité d'une double page couleur supplémentaire (*nota : cette proposition ne sera pas retenue sur demande de Jérôme et Michaël*).

Relecture et corrections ont été assurées par Patrick KIRSTETTER. Le texte doit être transmis à Benjamin WEYER qui se charge de la réalisation.

4. Fonds documentaire

Patrick nous informe des difficultés rencontrées par l'AMTUIR au niveau de ses futurs locaux à Chelles : le SERNAM ne les a toujours pas tous libérés, ce qui empêche l'association de s'y installer. Néanmoins, la Mairie de Chelles devrait provisoirement mettre à disposition de l'association les locaux d'une ancienne entreprise, pouvant abriter quelques véhicules et des bureaux.

→ À faire :

Voir les délais envisagés par l'AMTUIR après son Assemblée Générale pour en tenir informés O. DELESTRASSE et C. DRUON (transfert du fonds documentaire de FPTU)

→ *Responsables : N. CAPON, P. KIRSTETTER et B. WEYER*

5. Financement du site Internet

Après une année de gratuité, Dominique confirme le coût de l'abonnement du fournisseur d'accès pour le site Internet : 6,00 €/mois. Le paiement est effectué par semestre, soit 36 €.

Cet abonnement assure à FPTU un hébergement plus sûr du site Internet (et de ses bases de données) ainsi que le nom de domaine « fptu.fr ». Il autorise par ailleurs la création d'adresses de messageries en « @fptu.fr ».

L'abonnement ayant été souscrit à l'origine par Dominique, l'association lui en assurera le remboursement sur facture.

6. Point sur les adhérents ; incidence sur les finances

À la date de ce Conseil d'Administration, le nombre d'adhérents est de 211. Le budget prévisionnel ayant été établi sur la base de 200 adhérents, l'association dispose donc d'une légère marge de manœuvre.

→ À faire :

Notre reprographiste ayant revalorisé des tarifs, il convient de refaire une estimation du coût d'un RU en fonction de sa pagination, sur la base des dernières factures reçues

→ *Responsable : J.-M. BOUTILLET et C. DECAUX*

→ *Délai : 30 juin 2008*

7. Contact avec les associations

Nicolas informe que nous avons été contactés par une association bordelaise « Oui au Tram », qui a convié FPTU à une conférence (à laquelle nous n'avons malheureusement pu assister). Nous avons néanmoins reçu un compte-rendu de cette conférence.

Un contact est prévu à l'occasion du Salon « Transports Publics 2008 » auquel participera cette association.

8. Correspondants « Parcobus »

Il conviendrait d'établir un réseau de sources fiables par réseau en cas de question particulière sur un parc.

Jean-Michel nous a avisé que certains comptes n'étaient pas utilisés. La question de leur maintien est posée.

9. États de parc sur « Linéoz »

Certains participants du forum Internet « Linéoz.net » ont récemment décidé de créer une base de données « État de parc par réseau urbain ». Il semblerait que certains réseaux aient manifesté une inquiétude vis-à-vis de cette base de données en accès public.

Il convient de veiller à l'incidence que pourrait avoir cette initiative sur Parcobus.

10. Bibliographie

La question est posée de savoir s'il est possible de présenter des ouvrages liés aux transports urbains dans les colonnes de « Réseaux Urbains ». La réponse est affirmative, sachant que ces présentations ne se font pas à titre publicitaire mais pour l'information de nos adhérents.

→ À faire :

Une étude peut-être engagée pour assurer une telle présentation sur le site Internet, via une page dédiée

→ Responsable : D. GUIBERT

→ Délai : 13 septembre 2008

11. Achat d'un mégaphone

L'acquisition d'un mégaphone pour faciliter l'organisation des diverses sorties est toujours au point mort. Jean-Michel étant absent, nous ne disposons pas d'information sur l'avancement de ce point.

→ À faire :

Acquisition d'un mégaphone

→ Responsable : J.-M. BOUTILLEZ

→ Délai : 13 septembre 2008

12. Commande de 5 RU79 par un adhérent

Ayant commandé 5 exemplaires de RU79, une facture a été adressée à notre adhérent au tarif plein (soit 10,20 € par exemplaire, 51,00 € au total). Ce dernier a réclamé a posteriori un tarif préférentiel, au même titre de celui dont il avait bénéficié pour une précédente commande conjointe à la commande de la SETRAM.

En absence d'accord préalable, les 5 exemplaires (prélevés sur le stock normal) étant déjà livrés, le Conseil d'Administration maintient le tarif plein. Par ailleurs, il est précisé que lors d'une commande d'un exemplaire pour remerciements, les demandeurs s'acquittent du tarif normal (même au sein du Conseil d'Administration).

→ À faire :

Envoyer la réponse du CA à l'intéressé et demander le règlement de la facture

→ Responsable : C. DECAUX

→ Délai : 15 juin 2008

13. Prochaine réunion

La prochaine réunion du Conseil d'Administration se tiendra : le samedi 13 septembre 2008 au Précy-Saint-Martin, sur invitation de Claude DRUON.

Pierre-Marie nous informe que la location d'un minibus auprès des Cars Hourtoule ne serait financièrement pas intéressante. Il est alors envisagé d'utiliser deux véhicules personnels avec partage des frais.

Remerciements

Le Conseil d'Administration renouvelle ses remerciements à **Arnaud BOUSEZ** pour son accueil.

▶ Petites Annonces

Tramways

Un de nos adhérents est toujours à la recherche du livre de Claude GAY, « Au fil des trams », paru il y a quelque temps et concernant l'histoire du Mongy, le fameux tramway reliant Lille, Roubaix et Tourcoing.

Il est également à la recherche de contacts afin d'échanger cartes postales, photos, etc. concernant les tramways, mais également d'éventuelles revues traitant de ce moyen de locomotion avant les années 1970.

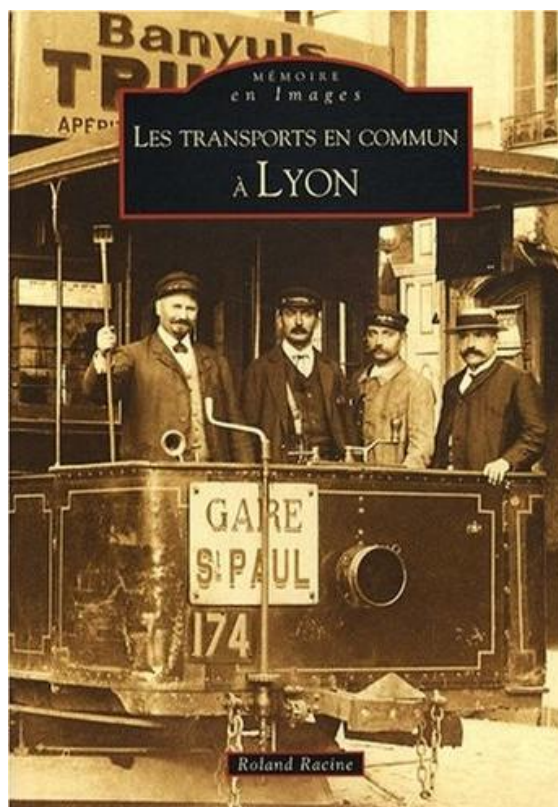
Prenez contact avec Michel BROWN, 22 chemin Saint-Liénard, 59440 BAS-LIEU (06.12.61.80.92).

Transports de Lyon

Un nouvel ouvrage sur les transports lyonnais a récemment été publié. A travers le livre « Les transports en commun à Lyon », l'auteur Roland RACINE, nous plonge dans l'univers des tramways, autobus et trolleybus, le tout dans un ouvrage richement illustré de documents iconographiques de la fin du 19^e siècle jusqu'au milieu du 20^e siècle.

Ce livre est publié par les Editions Alan Sutton, 8 rue du Docteur-Ramon, 37540 Saint-Cyr-sur-Loire

Tél. 02 47 40 66 00 - www.editions-sutton.com





Citaro-K du Bus de Ville de Louviers, au « Rendez-Vous Bus »

© Bruno CANIVET, le 13 juin 2008



GX327 n°203 de Saint-Quentin

© Jean-Paul LESCAT, le 31 mars 2006



Le Citaro n°8643 des Bus de l'Étang de Berre, sur la ligne 24 à Vitrolles

© Gilles PLUET



GX217 du réseau KSMA devant les remparts, quai Saint-Vincent

© Yves LE CHANU, octobre 2007



VanHool New AG300 n°343 du réseau Twisto

© Jérémy OLIVIER, le 13 mai 2006



Le Citelis-12 n°71 du nouveau réseau L'va de Vienne, devant la gare SNCF

© Jérôme GIMEL, juillet 2008



Balade estivale pour l'Agora-line n°457 du réseau STRAN, à Villès-Martin sur la ligne 20

© Kévin LEMOING, le 9 août 2008



France Passion des
Transports Urbains

Une passion en commun