

Réseaux Urbains

de France

Le bimestriel de l'association FPTU

UN RÉSEAU À LA LOUPE

Laval



INFRASTRUCTURES



Saint-Herblain

60 JOURS

L'actualité des réseaux français

PARCS

États de parc des réseaux

COLLECTIONNEURS

Le coin des ésitériophiles

► Zone Euro : 8,50 € ► Suisse : 14,50 CHF ► Royaume-Uni : 7,90 £

► DL : 14.04.09 ► ISSN : 1283-4459



France Passion des
Transports Urbains

diaporama



Le GX317 GPL n° 409 à la gare TUL,
le 12 juillet 2007

© Christophe DECAUX



Maubeuge s'engage sur la voie du
BusWay avec le Créalis d'Irisbus

© Philippe MESNIGÉ



Alors que les travaux du tramway
battent leur plein, le réseau COTRA
reçoit des MAN Lion'sCity G

Place Lorraine le 13 février 2009

© Éric BOURGOUIN

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 2009 - UE et Suisse (autres pays : nous consulter) :

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

Contacteur 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 PRÉCY SAINT MARTIN

E-mail : claudedruon@wanadoo.fr

Impression - Routage

Reprographic - Metz (57)

Photos de Couverture

Le MAN NL243 GPL n°414 quitte la gare TUL, le 5 juillet 2007

© Jérémy OLIVIER

L'entrée du nouveau dépôt SEMITAN de Saint-Herblain

© Erwan LE MAT

éditorial

Par Patrick KIRSTETTER 4

liane directe

Les faits marquants de l'actualité générale 5

Evénement

Retrouvez cette rubrique dans une de nos prochaines éditions

au fil de la liane

Retrouvez cette rubrique dans une de nos prochaines éditions

un réseau en bref

Retrouvez cette rubrique dans une de nos prochaines éditions

un réseau à la loupe

Laval et son réseau TUL 6

60 jours

L'actualité des réseaux français 15

ailleurs...

L'actualité des réseaux étrangers 37

infrastructures

Le nouveau dépôt SEMITAN de Saint-Herblain 39

technique

Retrouvez cette rubrique dans une de nos prochaines éditions

parcs

44

collectionneurs

Le coin des ésitériophiles 51

pôle d'échanges

Toute l'information associative 52

musée

Retrouvez cette rubrique dans une de nos prochaines éditions

découvertes

Retrouvez cette rubrique dans une de nos prochaines éditions

Edition et réalisation

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

Coordinateurs de rubriques

- Ligne directe
 - Evénement
 - 60 jours
 - Ailleurs
 - Dépôts
 - Parcs
- Patrick KIRSTETTER
assisté par Nicolas CAPON
- Un réseau en bref
 - Un réseau à la loupe
 - Au fil de la ligne
- Pierre-Marie VAINEAU
- Technique
- Poste à pourvoir
- Musée
 - Découvertes
- Poste à pourvoir
- 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 fort complet et régulièrement actualisé 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.

- Juin 2009 : parution du n°86 de « Réseaux Urbains de France »
- 20 juin 2009 : Conseil d'Administration de FPTU, à Précé-Saint-Martin
- du samedi 21 au lundi 23 novembre 2009 : Assemblée Générale à Nice
- du mercredi 25 au vendredi 27 novembre 2009 : participation aux 22^es Rencontres Nationales du Transport Public, à Nice

Ce nouveau numéro va certainement ravir nombre d'entre-vous. En effet, cela faisait un bon moment qu'une présentation de réseau n'avait été publiée. Grâce à notre adhérent Michel JAILLIARD, que nous remercions une fois encore, vous allez pouvoir découvrir un réseau peu abordé dans la revue : celui de Laval. Son auteur nous retrace avec précision son histoire et son développement qui ne sont pas communs. Par ailleurs, David LE PAUTREMAT nous emmène à la découverte du nouveau dépôt SEMITAN de Saint-Herblain, qui a été modifié pour accueillir les tramways de la ligne 3 prolongée.

Une bonne nouvelle n'arrivant jamais seule, je peux d'ores et déjà vous informer que le prochain numéro comportera également un « Réseau à la loupe ». Afin d'accompagner la visite organisée dernièrement par notre ami Jean-Pierre AMPHOUX, le réseau de Blois et son histoire seront évoqués.

D'aucuns diront : enfin ! Réseaux Urbains reprend ses présentations et par la même occasion... de « l'épaisseur » ! Sur ce point, je vais être très franc avec vous : au risque de vous décevoir, ces numéros resteront exceptionnels. L'occasion de lever avec vous un éventuel quiproquo.

Chacun doit savoir que les revues que nous vous avons proposées récemment (du type **RU84** à 48 pages) correspondent au « standard » de publication, c'est-à-dire à une revue traitant de l'actualité de nos réseaux par l'entremise de « 60 jours » et ses rubriques satellites (Ligne directe, Parcs, etc.). Cette pagination, variant entre 44 et 52 pages, correspond à ce que notre petite équipe et ses fidèles contributeurs sont capables de produire. Le reste n'est que bonus.

À bonus, j'entends les suppléments thématiques (Réseau à la loupe, Technique, Découvertes, etc.). Ils sont à l'entière charge des bonnes volontés. Exceptés quelques articles qui, de temps en temps, pourront être assumés par notre rédaction (à l'instar de Blois dans le prochain numéro), il ne nous est pas possible de prendre en charge ce surcroît de travail... car nous n'en avons tout simplement pas le temps !

Nous comprenons les adhérents qui regrettent « l'épaisseur » d'anciens **RU**. Cependant, pour y remédier, la solution est simple : qu'ils nous envoient, ou nous fassent envoyer, des articles. C'est avec grand plaisir que nous les publierons. J'en profite d'ailleurs pour rappeler que nous sommes toujours à la recherche d'un adhérent connaissant les matériels roulants pour nous en faire des présentations techniques intéressantes. Alors, avis aux amateurs !

Sur ce, je vous souhaite une bonne lecture de ce nouvel opus.

► Exploitation

Alliance Veolia/RATP

Alors que depuis quelques années, les groupes Transdev et RATP avaient tissé des liens étroits, en particulier grâce à des prises de participation croisées, le groupe Transdev avait depuis peu manifesté son désir de se dégager de ce partenariat. Cette mésaventure serait-elle directement la conséquence de l'événement qui nous occupe ? Toujours est-il que le groupe RATP vient d'opérer un rapprochement vers le groupe Veolia.

En effet, les deux groupes ont créé une société détenue à parité entre Veolia et RATP afin d'exploiter ensemble des réseaux de métro et de bus en Asie, région où les transports urbains sont en forte croissance. Cette joint-venture ciblera en priorité la Chine, la Corée du Sud et l'Inde. L'objectif affiché est de devenir « l'un des leaders du transport urbain en Asie, avec l'ambition partagée d'atteindre une activité de 500 millions d'euros en 2013 ». Pour Veolia, ce partenariat est l'occasion de profiter des compétences techniques des équipes de la RATP et de l'image du métro parisien dans le monde. Le groupe privé est quant à lui déjà présent en Asie. Il exploite une ligne de métro à Séoul et à Bombay ainsi qu'un réseau de bus en Chine, à Nanjing. Créée pour une durée initiale de 20 ans, cette société commune de droit français aura comme activité l'exploitation et la maintenance de systèmes de transport urbain et périurbain de transport terrestre de voyageurs. La présidence sera confiée pour trois ans à Veolia Transport et la direction exécutive à RATP Développement.

► Technologies

Bombardier

Lors du salon Innotrans de Berlin en 2008, la firme Bombardier a présenté le système **Primove** concurrent de l'APS d'Alstom. Au contraire de son prédécesseur, le Primove ne requiert ni troisième rail, ni composantes hautes sur le toit. Les composantes d'alimentation électrique sont dissimulées sous les voies, et les circuits électriques primaire et secondaire sont séparés. Intégré dans l'infrastructure, le circuit primaire crée un champ magnétique, le circuit secondaire, dans le véhicule, transforme ce champ magnétique en électricité pour propulser le tramway.

Le Primove fait appel à plusieurs innovations complémentaires :

- dans l'axe de la voie se succèdent une série de boucles inductives qui, comme dans le cas de l'APS, ne sont activées qu'au passage du tram.

- les pics de puissance (essentiellement aux démarrages) sont absorbés par une batterie de condensateurs rechargés en électricité lors des freinages en mode récupération (système Bombardier MITRAC).

- une couche de blindage isole les voyageurs et riverains des champs magnétiques.

En l'état actuel des choses, le Primove semble assez séduisant, que ce soit sur le plan technique (aucune pièce de frottement, commutation électronique des boucles inductives) ou esthétique (les boucles inductives peuvent être entièrement masquées). D'après le constructeur, le Primove reviendrait moins cher que l'APS, que ce soit en maintenance ou pour le premier équipement ; cela reste néanmoins à démontrer en phase industrielle. En outre, l'alimentation par induction des véhicules ne nécessitant pas de retour électrique par rail, cette technologie pourrait également s'appliquer à des électrobus fonctionnant sur voie réservée.



Une rame Alstom Citadis du tramway bordelais, dont le système d'alimentation Par le Sol se trouve concurrencé par le système Primove de Bombardier

© David LE PAUTREMAT, le 28 juin 2008

Bio-méthane

La technologie utilisant le gaz comme carburant continue d'évoluer. Après le GNV, le méthane fourni par les usines de traitement des ordures ménagères est utilisé pour alimenter les autobus à l'instar de ceux du dépôt lillois de Séquedin.

La ville d'Oslo a franchi une nouvelle étape en utilisant, pour ses véhicules fonctionnant au gaz, le bio-méthane fourni par deux stations d'épuration des eaux usées provenant... des égouts de la ville. Le bio-méthane produit pourra alimenter 80 autobus. Les essais devraient débuter en septembre prochain et, si l'opération s'avère concluante, ce seront les 400 autobus que compte le réseau de la capitale norvégienne qui pourront bénéficier de ce carburant.

Par Michel JAILLIARD

Inauguration du réseau complet, en mai 1947, place du 11 novembre. On peut voir Bernard PLET à droite de la personne en blanc, ainsi que le kiosque TUL

© Josiane CHEVALIER



Laval et son réseau TUL



Le Lion's City GPL n° 418, place du 11 novembre toujours, mais soixante années plus tard, le 12 juillet 2007

© Christophe DECAUX

Laval, chef-lieu du département de la Mayenne, s'étend de chaque côté des deux rives de la rivière éponyme. La ville, comptant près de 53.500 habitants, est dominée par le magnifique château des Comtes de Laval, aujourd'hui musée et palais de justice. La vieille ville s'étale depuis le pont Vieux sous lequel coule la Mayenne. En grande partie construite d'habitat individuel jouxtant couramment de gras pâturages, Laval est davantage connue pour ses produits laitiers et son célèbre carrossier Gruau. En revanche, elle l'est beaucoup moins pour sa filature qui est, malgré elle, à l'origine de ses transports en commun.

► Historique

Les transports départementaux

De 1903 à 1947, la cité est parcourue par deux lignes de chemin de fer d'intérêt local de la Mayenne (CFDM) dont la splendide gare, aujourd'hui restaurée, est située à deux cents mètres de la gare SNCF (anciens chemins de fer de l'Ouest). La première ligne partait vers Landivy, traversait la ville de Laval en son centre, puis obliquait en amont sur la rive droite de la Mayenne. Quant à la seconde, elle sortait rapidement dans la campagne environnante vers Loué dans la Sarthe.

Naissance des TUL

En 1946, observant que quotidiennement des centaines de mères de famille effectuaient péniblement la traversée de la ville à pied, essentiellement de et vers la filature d'Avesnières, Bernard Plet, jeune étudiant aux Beaux-Arts, eu l'idée d'établir un moyen de transport à leur intention. Séduit par l'idée, un ami de ses parents, Charles Chevalier, artisan taxi, se mit en relation avec son ami Robert Hardy, concessionnaire de la marque Renault. Lui-même noua des relations amicales avec un certain Marius Gruau, auxquels se joignirent de précieux conseillers, à savoir Albert Boisnière et Jean Hunau, respectivement expert-comptable et rectificateur de mécanique mais aussi conseiller municipal.

De leurs communes réflexions, naquit le 12 avril 1946, la Société Anonyme Plet-Chevalier qui donna elle-même naissance aux Transports Urbains Lavallois plus connus sous le vocable TUL et fonctionnant selon le régime des risques et périls.

N'étant pas pris au sérieux par les milieux politiques et économiques locaux, ils sont tous deux taxés d'inconscients allant droit à leur perte en s'obstinant à faire rouler des autobus dans une modeste ville ne comptant tout juste que 28.000 habitants.

Toutefois, la municipalité dirigé par André Goupil fit un geste d'encouragement en autorisant les autobus à stationner sur la voie publique et en offrant les potelets d'arrêts.

Construction des véhicules

Au lendemain de la guerre, le matériel roulant nécessaire est pratiquement inexistant. Les deux associés investirent alors toutes leurs économies dans l'acquisition de trois

fourgons Renault 1000 kg, futurs R2065. C'est à Marius Gruau que revint la tâche de transformer les véhicules en autobus dans ses ateliers de la rue Lemer cier-de-Neuville, proche du centre-ville.

Tout d'abord, afin de faciliter la station debout, le pavillon des véhicules est rehaussé en son centre par un lanterneau de trente centimètres qui sert également de support publicitaire extérieur. Les portes arrière sont condamnées et remplacées par une porte pliante latérale, des vitres sont percées sur le pourtour du véhicule, enfin deux banquettes longitudinales en moleskine offrent 12 places assises et autant debout.



Le minibus R2065 n°3 de 1946, repeint au début des années 50. On peut observer le support publicitaire sur le toit masquant le lanterneau de surélévation.

© Marius GRUAU (collection Michel JAILLIARD)

2 janvier 1947 : lancement d'un premier réseau provisoire

La modeste entreprise a pour « dépôt » la cour du domicile de Charles Chevalier, situé au 2 rue du Britais en centre-ville. Un bureau provisoire est ouvert au public dans l'ancien commissariat de police au 5/7 rue Souche-Servinière à 50 mètres du point central.

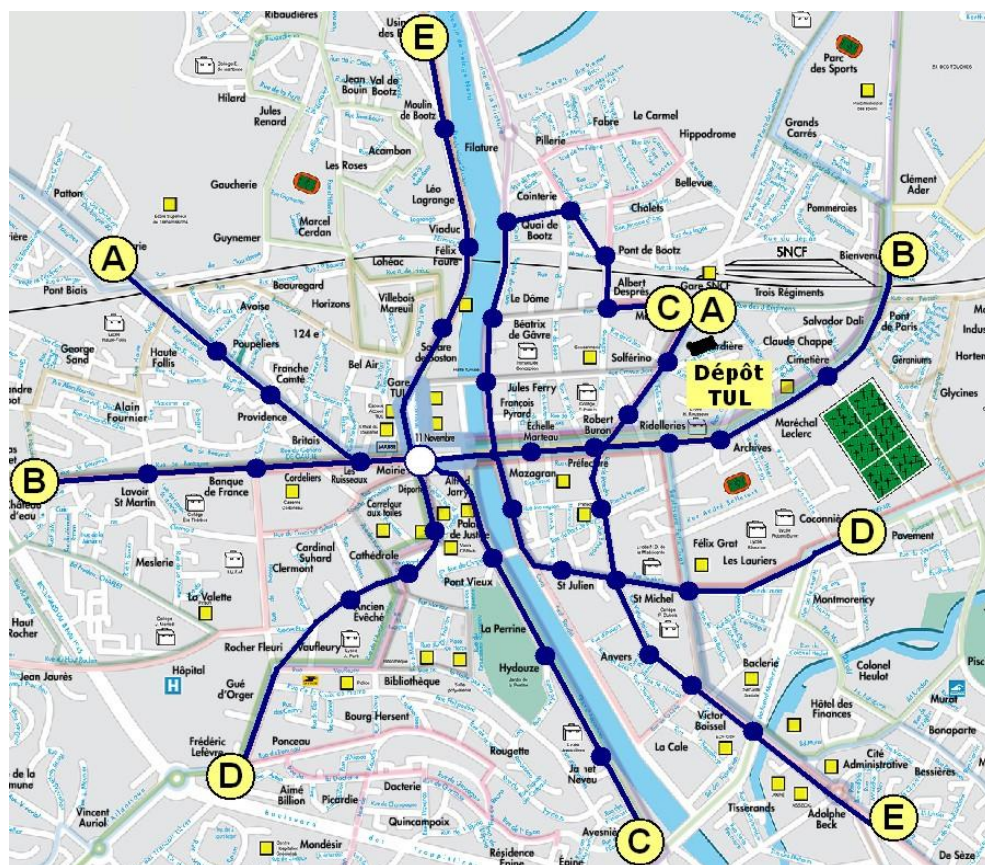
Devant la pénurie de matériel roulant, les exploitants restructurent à la hâte la couverture du réseau qui est de ce fait ramené provisoirement à 3 lignes.

« Le TUL », appellation populaire lavalloise, entre en service le jeudi 2 janvier 1947. Les 3 autobus aux couleurs de la ville, c'est à dire rouge et or, arborent à l'avant comme à l'arrière un disque d'indice de ligne que l'on peut considérer comme une avancée assez exceptionnelle pour l'époque.

Réseau TUL à partir du 2 janvier 1947	
Lignes	Destinations
A	Gare SNCF/ 11 Novembre / Caserne Schneider
C	Avesnières / 11 Novembre / Usine des Eaux
D	Gué-d'Orger / 11 Novembre / Cité Pasteur

Les trois premières lignes (résumées dans un tableau) sont orientées Nord-Ouest/Nord-est pour la **A**, Nord-Sud puis le long de la Mayenne pour la **C**, et Sud-Ouest/Est en empruntant la dure rampe de la rue des Déportés pour la **D**.

Divisées chacune en deux sections, deux tickets achetés au conducteur-receveur au prix de 2,50 francs l'unité sont nécessaires pour parcourir une section ; en revanche, pour la seconde section, un seul ticket suffit, l'achat en carnet de 10 tickets ramène le prix d'une section à 2 francs.



Le réseau TUL au 2 mai 1947, avec le dépôt Gauville (fond cartographique TUL actuel)

Les fréquences sont aux trente minutes sur chaque ligne pour une amplitude de 7h30 à 19h30 sauf le dimanche.

Trois mois plus tard, un premier constat fait état d'une fréquentation très honorable puisque 200.000 personnes ont emprunté « le TUL ». Dès lors, la ligne A devient la plus importante.

2 mai 1947 : mise en place du réseau définitif

Quatre mois plus tard, deux autres autobus identiques aux premiers sortent des ateliers Gruau, ce qui permet désormais d'exploiter le réseau dans sa configuration initiale, en apportant d'autres améliorations à faire pâlir les dirigeants des « grands » réseaux.

Réseau TUL à partir du 2 mai 1947	
Lignes	Destinations
A	Gare SNCF/ 11 Novembre / Caserne Schneider
B	Pont-de-Paris/ 11 Novembre / Château-d'Eau
C	Gare SNCF / 11 Novembre / Avesnières
D	Gué-d'Orger / 11 Novembre / Cité Pasteur
E	Point-du-Jour / 11 Novembre / Usine des Eaux

Dès le 2 mai, un kiosque public, qui devient également le siège de l'entreprise, est ouvert sur la place du 11 novembre 1918 (appelée populairement « les fesses à Gonnet », élu municipal à l'origine des formes de cette place) ; on y trouve un bureau de vente des titres de transports en carnets, une salle d'attente agrémentée d'un panneau d'affichage d'informations, horaires, plan de réseau, etc. En outre, un guide horaires comprenant le plan du réseau est mis à la vente au prix de 10 francs.

Toutes les lignes sont diamétrales. L'amplitude s'étend désormais de 7h30 à 20h00. Il faut ajouter qu'entre les

mois de mai et septembre, sont proposées des sorties dominicales dans la proche campagne, ceci en fonction des aléas climatiques. Ces services spéciaux trouvent là encore un engouement certain de la part des Lavallois.

L'exiguïté de la cour du « dépôt » n'étant pas extensible, le reliquat d'autobus est garé chez le concessionnaire Hardy, dans la cour de l'atelier Gruau, ou en face sur le foirail.

En juillet et août, des horaires allégés sont appliqués. Toutefois, les derniers départs des terminus sont reportés à 21h15.

Au cours de cette année, le parc autobus atteint les 7 unités et au terme des sept premiers mois d'exploitation, « le TUL » a transporté 600.000 Lavallois. Sans doute les dirigeants ne songeaient-ils pas à un tel succès !

Multipliant les initiatives et préfigurant au développement de l'intercommunalité avant l'heure, la commune de Saint-Berthevin bénéficie le 2 mai 1948, d'une extension du « TUL » par la mise en

service de la ligne directe **F** via la RN157. Le terminus s'effectue à l'extrémité Ouest du village au lieu-dit « La Colonne » en desservant au passage l'embryon d'un futur secteur économique. L'amplitude horaire de cette ligne s'étend de 7h00 à 19h45. Pour autant, cette ligne ne figure pas dans le guide-infos en raison de son statut départemental.

Le mois suivant, le village de Changé est à son tour relié au « TUL » par le prolongement à l'heure de la ligne **E** depuis son terminus de l'usine des eaux, via le CD104.

Naissance des TUCO puis de la CFT

Forts de leur succès, les gestionnaires envisagent à présent d'étendre leur savoir faire à d'autres villes dépourvues elles aussi de transports en commun. Tant est si bien, que leur choix se porte à la fois sur les villes de Saint-Brieuc et de Châteauroux dont les municipalités sont séduites par la réalisation lavalloise. La seconde ville, de situation plus centrale, contraint à modifier la raison sociale de l'entreprise, de sorte qu'en 1949, la société des Transports Urbains du Centre et de l'Ouest (TUCO) est constituée. Néanmoins, le vocable « TUL », devenu institution lavalloise, subsiste évidemment.

Quelques années s'écoulent sans histoire, mais les dirigeants de la TUCO lorgnent à présent sur de plus grandes exploitations si bien qu'afin d'être à la hauteur des ambitions affichées, la raison sociale de l'entreprise change de nouveau en décembre 1951 pour devenir la Compagnie Française de Transports (CFT).

A présent, c'est Charles Chevalier seul qui a la charge de gérer le réseau de Laval, Bernard Plet quittant Laval pour diriger le réseau TUR de Reims, celui de Saint-Brieuc étant

quant à lui confié à un proche collaborateur des deux hommes.

Du minibus au gabarit réduit

Revenons à Laval où cette même année l'indice F est repris par la ligne **B** par prolongements intermittents de cette dernière à partir du château d'eau vers « La Colonne ».

La fréquentation du réseau en constante progression conduit la CFT à envisager sérieusement le remplacement des petits bus par d'autres plus spacieux. Le choix se porte naturellement sur la marque Renault qui livre d'abord 4 châssis nus de 2 tonnes 5 à la carrosserie Gruau qui se charge de construire des carrosseries imaginées dès 1952 pour le réseau de Saint-Brieuc. L'autobus se présente avec de larges baies vitrées, une porte pliante avant pour la montée et passage obligé devant le conducteur-receveur donnant accès à 16 places assises et quarante debout. La porte pliante arrière est destinée à la descente, de plus un haillon extérieur permet le transport d'une poussette. En outre, le véhicule est équipé d'un capot de ligne, d'une petite girouette avant et d'une plaque de ligne arrière. Précisons que deux de ces autobus sont équipés de rangées de sièges supplémentaires pour les sorties champêtres, pour lesquelles le code de la route n'autorise pas de passagers debout hors agglomération. Les quatre élégants « TUL » rouge et crème en décoration dégradée d'avant en arrière dérogent là encore à la conformité des traditionnelles jupes foncées et pavillons clairs. Ils entrent en service en août 1955 sur les lignes A, B, C et E, la ligne D un peu moins fréquentée conservant encore pour un temps ses petits bus R2065 (1000 kg).

Le réseau, qui totalise alors 18,3 km, est de nouveau équipé de matériels neufs. Il voit également ratifiée sa prorogation d'autorisation d'exploiter dans les conditions identiques de 1946. Simultanément s'instaure un rituel de transferts d'autobus soit à titre provisoire, soit définitifs entre les trois réseaux du groupe, en particulier entre les TUL, les TUR de Reims et les TUB de Saint-Brieuc. Concernant ces transferts, une particularité est à noter : lors du service réduit d'été qui s'applique notamment au réseau de Reims, un R4230/31 est libéré durant juillet-août de chaque année pour séjourner en Mayenne. En effet, le transport des enfants des patronages et des divers centres de vacances alentours nécessite un véhicule de grande capacité.



Le midibus R2165/68 n°A9, stationné sur les allées de la Résistance, en juillet 1964.

© J. CARMAN (collection Michel JAILLIARD)

Pas de dépôt, mais un premier atelier

Notons au passage que le carrossier Gruau qui connaît une expansion remarquable, transfère l'essentiel de son activité sur Saint-Berthevin en 1957. Le matériel roulant est toujours garé en différents endroits de la ville, quant aux autres véhicules plus volumineux, ils ont pour stationnement la promenade publique au lieu-dit « La Cale », quai Léon-Gambetta, près du pont Aristide-Briand. Un dépôt fut un temps envisagé dans l'ancien garage Peugeot, situé quai André-Goupil, mais le coût élevé de l'opération dissuada les exploitants.

À partir du 29 juillet 1957, l'indicatif **F** reprend de nouveau sa place sur la ligne de Saint-Berthevin.

La prospection d'un lieu de garage trouve enfin son épilogue quand la municipalité propose d'agencer un atelier dans un ancien local de la STAO (Société des Transports Automobiles de l'Ouest) du groupe Verney, dans l'étroite rue de Gauville. L'exiguïté des installations ne permet pas de réaliser un dépôt, en revanche l'atelier permettra l'entretien simultané de quatre autobus de petite et moyenne capacité. Si bien que les parkings aériens restent de mise. C'est en 1958 que le modeste équipement entre en service pour une durée théorique de dix années. L'accès difficile nécessite une dextérité infaillible des mécaniciens pour les nombreuses manœuvres.

L'importante cartoucherie Gévelot, distante d'un kilomètre trois cents du terminus de la ligne D à la cité Pasteur, demande une extension de services pour ses nombreux personnels. Ce prolongement n'affectant que les entrées et sorties d'usine, aucune suite n'y est donnée.

Dans le même temps, un nouveau guide horaires annuel, renfermant le plan schématisé du réseau, est désormais offert par les éditions Alpha.

Reconnaissance du réseau

Compte tenu de l'importance que prend « le TUL » après quinze années d'exploitation, une réflexion commune est engagée afin de consolider les bases en donnant une reconnaissance d'existence au réseau. Ainsi, un premier contrat d'exploitation est ratifié en 1961 pour une durée de quinze ans, soit jusqu'au 31 décembre 1976, mais toujours sous le régime des risques et périls.

De ce contrat, diverses extensions de lignes sont programmées, en particulier sur la ligne **B**, du Château-d'eau au quartier émergeant des Fourches ; sur la ligne **D**, de la cité Pasteur au nouveau quartier du Pavement, route du Mans et à deux pas de l'usine Gévelot. A l'opposé, la **D** est prolongée du Gué-d'Orger au quartier de la Dacterie, et la ligne **E** en boucle au Point-du-Jour.

Par ailleurs, en l'espace de quelques mois le parc d'autobus s'accroît. Conséquemment, d'abord par la réception d'un autobus Renault 215D/R4151 de l'ancienne exploitation (RTU) lors de la reprise du réseau TURo de Roanne. Le véhicule est destiné aux services spéciaux.

Il s'ajoute déjà aux trois autobus Renault-Gruau R2165/68 (2t5) en provenance de Saint-Brieuc et deux autobus de grande capacité R4230 de Reims (ex-TUR C29 et C30). Les premiers permettent une alternance entre les différents R2165/68 (2t5) vieillissants, les seconds assurent les transports d'enfants et d'ouvriers.

un réseau à la loupe

« Le TUL » offre la singularité de faire circuler des autobus uniformément rouge et crème, immatriculés à la fois dans le 53 comme il se doit, mais aussi dans le 22 et dans le 51 !

Les tarifs en augmentation mettent la section à 0,20 F et le carnet de 20 tickets passe à 3,40 F en février 1964.

Après bientôt 18 ans, le point central des autobus quitte la place du 11-novembre pour les allées de la Résistance situées à cinquante mètres de là. Un kiosque mixte (TUL et syndicat d'initiative) est implanté à l'entrée des allées derrière lequel les bus se garent en peigne ; la régulation s'en trouve nettement facilitée. Fonctionnant depuis l'origine dans une ambiance consensuelle, « Le TUL » connaît son premier conflit social important. Après deux semaines de paralysie, des améliorations sont consenties sur les fréquences, plus de temps de repos en bout en ligne et instauration de doublages aux heures de pointes. Nous sommes en 1965 et le parc se monte « déjà » à 15 véhicules.



Les 2 R4230 (ex-Reims C29 & C30) garés sur les allées de la Résistance, en juillet 1964.

© J. CARMAN (collection Michel JAILLIARD)

Restructuration d'octobre 1966

Charles Chevalier atteint par la limite d'âge prend sa retraite ; il reste toutefois omniprésent. Dès lors, c'est Bernard Plet qui, de Reims, dirige seul la CFT et ses réseaux. Il est secondé dans sa tâche par la nomination du charismatique Jean Le Coq, responsable TUL qui remet de l'ordre dans la discipline jusqu'ici quelque peu assouplie. Il a aussi pour tâche de redynamiser « le TUL » en appliquant une première modernisation du réseau qui intervient en octobre 1966. Les lignes, toujours au nombre de 5 sont redéployées et des indicatifs de lignes sont inversés.

Réseau TUL à partir d'octobre 1966	
Lignes	Destinations
A	Route d'Ernée / Point-du-Jour
B	Fourches / Touches
C	Changé (par Hildard) / Pavement
D	Dacterie / Pillerie
E	Résistance / Saint-Berthevin

Les horaires sont avancés à 6h50, premiers départs de toutes les lignes. La signalétique subit elle aussi une cure de jouvence et les premiers contrôleurs d'exploitation sont nommés.

Quant au matériel roulant qui accuse son âge, il devient urgent de songer à son renouvellement. Mais faute de trouver des autobus de moyenne capacité chez Renault à

prix acceptable pour les finances de l'entreprise, la CFT se tourne vers Berliet qui, dès 1970, fournit 12 autobus à gabarit réduit du type PR1A à deux portes et carrossés par Heuliez. Ils comptent 45 places dont 21 assises.

Cependant, après avoir récupéré les derniers R2165/68 de Saint-Brieuc, ce ne sont pas moins de 10 autobus Renault R4230/31 de Reims qui viennent renforcer le parc lavallois. 17 conducteurs-receveurs sont à cette époque à l'effectif. Le ticket passe à 0,30 F la section, deux unités sont toujours nécessaires pour parcourir une section. Le carnet de 20 tickets ramène le prix de la section à 0,25 F. Les fréquences sont de l'ordre de 20 minutes sur les lignes A et D, la E restant à l'heure avec renforcement des services pour les entrées et sorties d'usines.



Le midibus Berliet PR1A n°A31 engagé sur la ligne D, en attente place du 11-novembre, en 1976

© Michel JAILLIARD

Enfin un dépôt !

En janvier 1972, un dépôt digne de ce nom est enfin inauguré et mis à disposition des TUL par la collectivité en zone artisanale du Bourny, face au quartier des Fourches. Y sont regroupés dans un seul et unique bâtiment les services administratifs, un atelier comportant trois postes de mécanique et le garage pourvu d'une quinzaine d'autobus, le reste du parc étant garé dans la vaste cour. L'accès se fait par l'unique impasse du Bourny. Le réseau a bien grandi, il a transporté 1.249.135 voyageurs. Les autobus ont parcouru 617.300 km. Durant cette même année, une enquête, diligentée sur les souhaits des usagers, est menée dans l'optique d'une future restructuration d'envergure devant englober plusieurs autres communes.

A noter une originalité commune à quelques passionnés : l'un des derniers exemplaires d'autobus R4231 finit sa carrière à la casse comme ses prédécesseurs. Jusque-là rien de très original, si ce n'est qu'un commerçant de la rue de Bretagne a l'originalité d'en récupérer la face avant et d'en faire la devanture de son magasin de vêtement dénommé le « Mille Pat ». D'abord peint en rouge, puis en blanc, cette vitrine typiquement lavalloise restera comme telle durant plusieurs années.

Les éditions Alpha, dont les guides horaires étaient chers à la CFT, cèdent la place à un guide local du même style ; ce sera le dernier avant la restructuration la plus marquante de l'histoire du « TUL ».



La devanture du magasin « Mille Pat » confectionnée avec la face avant du dernier R4230, en 1986

© G. MONDET (collection Michel JAILLIARD)

Restructuration du 4 novembre 1976

Finie l'exploitation artisanale. D'un commun accord, le contrat en cours est dénoncé un an avant son échéance, ceci afin de faciliter la mise en place de la future structure. C'est sous la forme d'une société anonyme qu'est créée une filiale de la CFT : les nouveaux TUL voient le jour. « Le TUL » a vécu.

En 1976, l'offre augmente de 76%, les lavallois découvrent le 4 novembre un réseau ambitieux, riche de 10 lignes couvrant 4 communes pour un total de 60.500 habitants. Le personnel quitte aussi ses célèbres blouses et casquettes grises pour un ensemble seyant qui donne un sérieux coup de jeune à l'image des TUL. Les lignes restent identifiées par des indices alphabétiques qui, à une exception près, sont aussi une spécificité de la CFT ; les 4 premières A, B, C et D sont toutefois inchangées. Si les nouvelles liaisons sont résumées dans un tableau, il faut noter que la nouvelle ligne **E** relie le lotissement du Bourny à la zone industrielle de Saint-Mélaine, la **F** relie au nord le quartier de Grenoux au-delà de Racinières (terminus de la A en boucle), et au sud elle s'étend au quartier de Thévalles, la **G** remplace la E sur Saint-Berthevin, la **G-barrée** dessert la commune de Bonchamp et pour la première fois cette ligne est affrétée, précisément à la STAO du groupe Verney.

Réseau TUL à partir du 4 novembre 1976	
Lignes	Destinations
A	Saint-Nicolas / Racinières
A (barré)	Saint-Nicolas / Les Fourches
B	Les Vignes / Pommeraies / Les Fourches
C	Changé (Mairie) / Cité-Pasteur
D	La Dacterie / Pillerie
E	Bourny / Saint-Mélaine ZI
F	Grenoux / Thévalles
G	Résistance / Saint-Berthevin (Colonne)
G (barré)	Bonchamp (Mairie) / Résistance (boucle)
H	Pommeraies / Saint-Nicolas (via le Pavement)

La tarification est simplifiée par l'abandon du sectionnement et des tickets à lamelles au profit de tickets plats à 1 franc valables une heure quel que soit le trajet effectué, comprenant une correspondance. Les carnets de 10 tickets sont vendus au kiosque central. Des dépositaires agréés vendent également les titres en carnets. Dorénavant, le voyageur valide lui-même son ticket à la montée dans l'autobus. Notons que ce réseau n'a jamais connu de receveurs à proprement parler.

Par ailleurs, la voirie est adaptée à la circulation des autobus par la création de 2 km de couloirs réservés à contre sens, de la périphérie vers le centre-ville. Ajoutons aussi les nombreux services scolaires assurés par le concessionnaire. Quant aux fréquences, celles-ci passent en moyenne de 20 à 10 minutes.

Cependant que le parc d'autobus connaît un brusque accroissement avec la livraison de 5 midibus Saviem SC50 neufs, dans le même temps la lettre précédant le numéro de parc d'autobus sur les bus identifiant l'appartenance du réseau dans le groupe CFT est abrogée. Le renouvellement des plus anciens véhicules pousse inéluctablement vers la sortie le dernier autobus Gruau R2168 n°19 d'origine briochine ; il finit tristement en... poulailler. Aucun des 17 Renault R2165/68 lavallois n'aura sensibilisé l'opinion pour envisager la sauvegarde d'un élément du patrimoine de la société Gruau.

L'exploitation commerciale complète son offre en permettant aux personnes handicapées de pouvoir se mouvoir dans l'agglomération grâce aux minibus PMR mis en service en 1981.

Les chiffres de 1986 sont éloquentes quant à l'accroissement du trafic puisque 6.165.000 personnes ont été transportées, les autobus ont parcouru 1.400.000 km pour un effectif au parc de 39 bus et 2 minibus PMR.



Le midibus Saviem SC50 n°37 engagé sur la ligne F, en attente au point central, en 1979

© Michel JAILLIARD

Nouvelle autorité organisatrice : le SITAL

En novembre, les 4 communes se regroupent au sein du SITAL (Syndicat Intercommunal des Transports de l'Agglomération Lavalloise) qui se substitue à la ville en tant qu'autorité organisatrice. Dès lors, le réseau connaît chaque année de nouveaux prolongements périphériques. Bernard Plet, qui ne possède pas de successeur, cède ses réseaux les uns après les autres tout en restant

un réseau à la loupe

actionnaire ; c'est ainsi que les TUL tombent dans l'escarcelle du groupe VIA-Transports en avril 1988. Pour l'heure, une nouvelle identité visuelle est appliquée sur les autobus, soit blanc jaune et rouge témoignant de la fidélité aux couleurs de la ville. Aux indices de lignes alphabétiques succèdent des indicatifs chiffrés. Un nouveau dépôt à la mesure de l'importance du réseau entre en activité en 1989. Il se situe rue H. Baltard dans la zone industrielle des Alignés. L'année suivante voit le renouvellement des potelets d'arrêts du type MDO-L'Angevaine et l'équipement des autobus en Visiobus, écrans vidéo d'informations sur l'exploitation commerciale.



SC10U n°76 (et n°75 à droite) au dépôt TUL des Alignés, le 17 octobre 1989

© Michel JAILLIARD

Au dernier recensement, les 4 communes desservies comptent 68.000 habitants.

En 1991 est proposé un service à la demande dénommé TaxiTUL ; 2 lignes sont activées sur le hameau de Saint-Pierre-le-Potier et le quartier de Croix-Bataille.

Une nouvelle agence commerciale TUL, plus spacieuse que le kiosque, est créée en 1992 dans la galerie marchande Saint-Louis, sur les allées de la Résistance. L'année suivante a lieu son inauguration officielle, sans la présence de Bernard Plet qui s'éteint dans l'indifférence la plus totale. Certes bien loin de Laval, l'œuvre de l'autodidacte qu'il était aurait bien méritée une reconnaissance locale. Le réseau fonctionne dans de bonnes conditions, du lundi au samedi, mais l'absence de services dominicaux se fait sentir ; d'où la création en 1995 de 2 lignes « DimTUL ». La tarification reste identique aux jours de semaine.

Deux ans plus tard, l'agglomération incorpore 2 autres communes que sont l'Huisserie et Louvemé désormais desservies par les lignes **11** et **12** des TUL.

1997 marque bien modestement le cinquantenaire des TUL, les animations se limitant à quelques actions commerciales et la distribution d'un dépliant relatant brièvement l'historique du réseau. Depuis l'origine et selon la tradition de la CFT, un livret horaires a toujours été mis à la disposition de la clientèle, sa présentation a évolué au fil des ans pour aboutir à une présentation soignée des informations, ainsi que des horaires et agrémenté d'un véritable plan du réseau en couleurs.

Le panel s'étoffe encore d'un nouveau service de nuit « NoctTUL » de 5 lignes virtuelles à la demande activées chaque samedi.



Le SC10U-O n°51 paré de la nouvelle livrée TUL, allée de la Résistance, en septembre 1994

© Michel JAILLIARD

2003 : nouvelles AO et restructuration

Après être passé entre temps sous la tutelle de la Communauté d'agglomération, comprenant désormais 20 communes et comptant 95.000 habitants, 2003 connaît une extension du réseau qui passe de 12 à 20 lignes y compris 3 lignes de taxiTUL. Les indices alphabétiques (A à H et Z) de retour sont attribués à la seule ville de Laval, les indices chiffrés (10 à 16) étant quant à eux attribués au seul réseau périurbain à l'exception de la ligne Z qui fonctionne en boucle à l'entrée de Saint-Berthevin. Une navette **Z** Gare/Centre-ville/Plateau de la Perrine est créée en 2004 sous le vocable « PtiTUL » ; c'est un microbus Gruau qui parcourt un circuit en forme de « 8 » à la fréquence de 30 minutes.

Le réseau actuel

Aujourd'hui encore, les Lavallois bénéficient d'un réseau de transports en commun particulièrement performant. Ce dernier fonctionne grâce à 110 personnes dont plus de 80 conducteurs-receveurs sur une amplitude horaire s'étalant de 6h30 à 20h00. Chaque année, les autobus des TUL parcourent 2 millions de kilomètres et transportent 7 millions de voyageurs.

Réseau TUL en 2006	
Lignes	Destinations
Réseau urbain	
A	Grenoux / Les Bozées
B	Les Fourches / Les Vignes / Technopole
C	Le Pavement / Hilard
D	Le Bourny / Thevalles / Les Bozées
E	Epine / Pillerie
F	Les Alignés / Saint-Melaine
G	Croix-des-Landes / Gare TUL / Gare SNCF
H	Gare TUL / Les Touches
Y	Louis-Armand / Les Loges
Z	Place-de-Herce / Gare SNCF
Réseau périurbain	
10	Gare TUL / Saint-Berthevin (Le Lac)
11	Gare TUL / Saint-Berthevin (La Forêt)
12	Gare TUL / Changé (Saint-Roch)
13	Gare TUL / Changé (Rochefort)
14	Gare TUL / Bonchamp (La Lande)
15	Gare TUL / Le Hameau-des-Bois / L'Huisserie
16	11-novembre / Louverne

► Matériel roulant

Des origines à 1988

Les tout premiers matériels qui ont été engagés sur le réseau de Laval en 1947 furent 7 minibus Renault R2065 (1000 kg), dont les 5 premiers furent immatriculés 3302, 3303, 3304, 6477 et 6478 KS 2.

Puis, jusqu'en 1976, les TUL mettent en service des R2165/68 (2t5), puis des gabarits réduits Renault 215D/R4151 et des standards Renault R4230/31.

Il y eut ensuite 12 midibus Berliet-Heuliez PR1A, suivis de standards Saviem SC2 et S105.



Vue arrière des SC10U n°49 et 47 (de gauche à droite), au dépôt des Alignés, le 17 octobre 1989

© Michel JAILLIARD

Après l'arrivée au parc de 4 midibus SC50 (n°35 à 38), ce fut l'ère des SC10 avec pas moins de 34 exemplaires acquis

Après les SC10U-044 n°41 à 49, 8 SC10U-044 provenant du réseau de Reims ont complété le parc : n°65, 66, 71, 72, 75, 76, 79, 80, soit un total de 17 SC10U-044.

Puis ont suivi 2 SC10UO-044 n°50 et 51, 11 SC10R-044 n°53 à 56, 61 à 64, 68 à 70, ainsi que 4 SC10R-444D n°73, 74, 77, 78.



Le SC10R n°77, le 29 août 2006

© Michaël DIETRICH

De 1988 à 1999

Entre 1988 et 1997, les TUL mirent en service 17 GX107-2p n°81 à 84, 89 à 101.



L'un des 17 GX107 de passage à la gare TUL

© Yves LE CHANU

En 1988 et 1991, les articulés arrivent à Laval avec 4 GX187 n°85 à 88.

Les premiers surbaissés furent acquis en 1995 et 1996, soit 7 GX317-3p n°102 à 108, suivis par un Agora-S d'occasion, le n°109.



L'unique Agora-S du réseau TUL, franchissant la Mayenne

© Yves LE CHANU

Deux minibus Oreos-55 (n°202 et 203) intégrèrent la flotte en 1999.



L'Oreos-55 n°203, vu en 1999

© Michel BOSCH

Le GPL

Mais la principale caractéristique du parc actuel est son choix en faveur du GPL.

En 1996/1997, l'Agglo crée un groupe de travail chargé d'étudier la faisabilité du remplacement des bus de la flotte par des véhicules plus respectueux de l'environnement. Le groupe de travail remet ses conclusions et, en 1988, l'Agglo décide d'équiper son parc de véhicules moins polluants. Si les bus existants seront équipés de filtres à particules, les bus neufs fonctionneront au GPL. Avant cette décision, un débat eut lieu afin de comparer les deux filières gaz, GPL et GNV.

8 GX317-GPL neufs (n°401 à 408) sont livrés en 2000, complétés par le rachat de 4 autres GX317-GPL d'occasion (n°409, 410, 412 et 413) ainsi qu'un A300 de démonstration (n°411).



Le GX317 GPL n°407 arrivant place du 11 novembre

© Yves LE CHANU

En 2001, le constructeur DAF décide de stopper la fabrication de moteurs GPL. Faute de motoriste, Heuliez et Van Hool ne peuvent plus fournir ce genre de véhicules.



Le Van Hool A300 GPL quittant la place du 11 novembre

© Pierre COLIN, août 2007

Néanmoins, de nouvelles installations GPL sont inaugurées le 17 mai 2002. Une station-service GPL de 25.000 litres remplace la petite station provisoire de l'Agglo qui était d'une capacité de 6.000 litres. Cette implantation s'accompagne d'une modernisation des ateliers.



Le MAN NL243 GPL n°414, en août 2007

© Pierre COLIN

La confiance des TUL dans le GPL s'explique par la décision de MAN de fabriquer à son tour un moteur fonctionnant au GPL et en équiper une partie de sa production. MAN livrera 8 autobus fonctionnant au GPL soit 3 NL243 (n°414 à 416) et 5 Lion's-City (n°417 à 421). Soit une flotte de 21 unités fonctionnant au GPL (numérotées dans la série 400).

Parc TUL en janvier 2008		
Matériels	Nb	N° de parc
7 minibus		
Trafic	1	20 (PMR)
Boxer	1	(PMR)
Master	1	22 (PMR)
Jumper	1	21
Microbus Gruau	3	204 à 206
2 midibus		
Oreos-55	2	202, 203
46 standards		
GX107-2p	17	81 à 84, 89 à 101
A300-GPL-3p	1	411 (ex-démo)
Agora-3p	1	109
GX317-3p	7	102 à 108
GX317-GPL-3p	8	401 à 408
GX317-GPL-2p	4	409, 410 (ex-Perrier), 412, 413 (ex-Fos-sur-mer)
NL243-GPL-3p	3	414 à 416
Lion's-City-GPL-3p	5	417 à 421
4 articulés		
GX187	4	85 à 88
Total Keolis Laval : 59 véhicules		
Affrété (STAO)		
PR100-2	2	908, 909
PR112	1	910
GX107-2p	3	301, 903, 906
GX317-3p	1	907 (7084 SG 53, VJ1PS09B400013136)
GX327-3p	1	911 (6591 TA 53, VJ1PS09D100001346)
Total STAO : 8 véhicules		
Total réseau TUL : 67 véhicules		

Merci ! Remerciements

La rédaction remercie Jean-Pierre DUPONCHELLE pour ses précisions sur le matériel roulant, ainsi que Michaël DIETRICH pour son compte rendu très détaillé rédigé lors de sa visite au réseau en août 2006.

60 jours

60 jours



TOUR D'HORIZON DE L'ACTUALITE DES RÉSEAUX

Coordonné par Patrick KIRSTETTER
et Nicolas CAPON



Le Citelis-18 GNV tbc
n°2624 arrivant
à Gambetta,
le 14 février 2009

© Olivier MEYER



Les rames TFS rouennaises
poursuivront-elles leur
carrière sur le réseau
m·é·t·r·o·p·o·l·i·t·a·i·n ?

© Yves LE CHANU



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 !

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

Frédéric BOLLE
 Jérôme BONATO
 Éric BOURGOUIN
 Jean-Michel BOUTILLET
 Lionel BREITMEYER
 Bruno CANIVET
 Nicolas CAPON
 Yves LE CHANU
 Nicolas CHEMINOT
 Clive D'EATH
 Christophe DECAUX
 Olivier DELESTRADE
 Rémi DESORMIÈRE
 Michaël DIETRICH
 Jean-Pierre DUPONCHELLE

Dominique GUIBERT
 Michel JAILLIARD
 Claude JAUSSIOMME
 Patrick KIRSTETTER
 Gilles LENHARD
 David LE PAUTREMAT
 Jean-François LETAILLEUR
 Sylvain MAITREHENRY
 Henri MARTIN
 Olivier MEYER
 Antony MEYRUEIS
 Alain ROGER
 Patrick ROSTOUCHER
 Robert SCHMITT
 Benjamin WEYER

► Alsace

COLMAR > TRACE *

Parc

Réception au dépôt de 2 nouveaux Citaro standard, portant à 8 le nombre de ces véhicules.

MULHOUSE > SOLEA *

Fréquentation

Entre novembre 2007 et novembre 2008, la fréquentation du tramway a progressé de 17% et celle des bus de 5%. Cela représente 10.400 voyages supplémentaires par jour sur l'ensemble du réseau, la fréquentation du réseau mulhousien passant la barre des 100.000 voyageurs transportés quotidiennement.

Durant cette même année, les 2 parcs-relais (Université et Nouveau-Bassin) ont également affiché une progression, soit 22 %, passant de 98.000 voitures en 2007 à 120.000 voitures en 2008, avec des pics de fréquentation pendant les soldes et avant Noël.

Tramways

Trois rames « événementielles » ont été décorées : deux sur le thème des fêtes indiennes pour le Musée de

l'impression sur étoffes, et une pour le centenaire du marché de Mulhouse.



La fréquentation du tramway mulhousien progresse, les parcs-relais contribuant à rabattre des voyageurs comme ici au terminus Nouveau-Bassin

© Gilles LENHARD, le 15 mars 2008

Tram-train

Les travaux du tram-train devant relier Mulhouse à la vallée de la Thur progressent. En 2008 ont été réalisées la nouvelle voie de 4 km entre Lutterbach et Mulhouse, la construction d'un pont ferroviaire au dessus de la Doller, la nouvelle station de Thann-Saint-Jacques, la pose du nouveau tablier du pont de Cernay et la voie d'évitement à Graffenwald sur la commune de Wittelsheim.

Cette année est prévue la pose des voies ainsi que l'électrification de la ligne. Plusieurs gares feront également l'objet d'aménagements, la mise en service du tram-train étant prévue pour 2010.

Réseau bus

Suite aux travaux du tram-train, le passage piéton de la gare de Lutterbach a été fermé depuis le 5 janvier et ce, pour une durée de 5 mois. Une navette a donc été mise en place afin de maintenir une liaison entre la gare, le centre-ville de Lutterbach et le quartier de la Savonnerie. Ce service est assuré à l'aide d'un minibus Mercedes (6388 XE 68) du transporteur Kunegel avec une fréquence de 20 minutes aux pointes et de l'heure pendant la période creuse. La mise en place de cette navette, qui enregistre une moyenne de 1.220 montées quotidiennes, n'a pas modifié le trajet de la ligne 17 et son terminus de Kleindorf.

STRASBOURG > CTS *

> Réseau tramways

Ligne D

Le 13 février dernier, les élus de la CUS devaient débattre sur le projet d'extension du tramway en Allemagne. Il s'agit de relancer un vieux projet dont une étude de faisabilité a déjà été réalisée en 2000/2001.

À partir de son terminus actuel de Neudorf (Aristide-Briand), la ligne D rejoindrait le Port-du-Rhin en longeant la



60 jours

RN4 ; puis, elle traverserait le bassin Vauban par un nouveau pont dédié aux trams et aux vélos et passerait sous le pont ferroviaire Desaix en cours d'élargissement. Après avoir longé le nouveau parc des Deux-Rives, elle franchirait le Rhin sur un nouveau pont tram/vélo accolé au pont de l'Europe et rejoindrait la place de la gare de Kehl, soit 2,9 km d'infrastructures nouvelles.

Cette extension permettra de désenclaver le quartier du Port-du-Rhin et de desservir les nouveaux sites Starlette et Porte-de-France en cours d'urbanisation. Empruntée par des tram-trains, cette infrastructure aurait une résonance au niveau de l'Eurodistrict en créant un éventuel axe Molsheim/Strasbourg/Offenburg.

Cette extension du réseau est évalué à 20 M€ pour la section de 1,8 km entre Neudorf et la station Port-du-Rhin (au débouché de la rue Coulaux), et de 22,5 M€ pour le tronçon de 1,1 km entre le Port-du-Rhin et la gare de Kehl.



Une rame de la ligne D arrivant à « Homme de Fer »
© Alain MASSON

> Réseau Autobus

Citelis-18

Alors qu'ils n'étaient que 9 lorsque **RU84** était rédigé, les Citelis-18 sont maintenant au complet sur la ligne **6** : 13 véhicules n°314 à 326, remisés au dépôt Cronembourg.



Le Citelis-18 n°323 à Hoenheim
© Gilles LENAHRD, le 4 février 2009

Hybride

L'autobus articulé Solaris Urbino-18 hybride (SUU3412138B006893) a été mis en service sur la ligne **6** le 2 février dernier. Il a reçu le numéro de parc 400 et est immatriculé 318 BEV 67.

Le concept qui va être testé pendant un an est un véhicule équipé de deux moteurs : un diesel, l'autre électrique. Le moteur diesel, de dimension réduite par rapport à un moteur classique, fonctionne en permanence de façon optimale, le surplus de puissance rechargeant les batteries pour le moteur électrique. Ce dernier est utilisé, lui, lors des phases d'accélération et d'appel de puissance du bus. En récupérant également l'énergie provenant du freinage, on évite d'avoir à recharger les batteries à l'aide d'une source d'énergie extérieure. Les performances promises par le constructeur sont une réduction significative des émissions polluantes, une diminution de 15 à 20% de la consommation du carburant et une baisse légère du niveau sonore.

Parc affrété

Le transporteur Transdev Alsace a récemment mis en service un Citaro articulé (575 BET 67) aux couleurs du réseau CTS. Ce véhicule a été engagé pour les navettes du lycée Kléber.

> Aquitaine

AGEN > TRANSBUS °

Réseau

Depuis le 2 septembre 2008, l'Agglo exerce le plein exercice de sa compétence pour les services des transports publics compris dans le périmètre des transports urbains, y compris pour les lignes scolaires. Afin d'assurer la continuité de ces services scolaires sur les communes de Foulayronnes et Colayrac-Saint-Cirq, 7 services ont été intégrés par avenant au contrat de DSP. Six lignes supplémentaires ont été créées : **K**, **L** et **M** vers Foulayronnes, et **N**, **O** et **P** vers Colayrac-St-Cirq et Foulayronnes.

En outre, des départs ont été rajoutés sur les lignes **A**, **B**, **C** et **F**, la ligne **E** voyant son parcours prolongé à l'école René-Cassin.



Le Citaro n°92168 sur le boulevard Carnot, le 2 octobre 2008
© Jean-Pierre AMPHOUX



BAYONNE > STAB °

Projet TCSP

Les gestionnaires de l'agglomération étudient l'éventuelle implantation d'un axe BHNS d'une longueur de 11,5 km, dont 75% serait en site propre.

Les véhicules cadencés aux 10 minutes desserviraient les quartiers sensibles de Sainte-Croix, les centres-villes de Bayonne, Anglet et Biarritz ainsi que le pôle multimodal de la gare de Bayonne.

BORDEAUX > TBC °

> Réseau tramways

Ligne B

L'exploitation de la ligne a été totalement suspendue entre « Quinconces » et le terminus « Claveau » du 23 au 27 février derniers. Cette interruption a été rendue nécessaire suite aux travaux d'électrification du pont tournant à l'entrée du Bassin à Flots. Des autobus de substitution avaient été mis en place sur le parcours neutralisé.

Ligne C

Le 13 février dernier, les élus communautaires devaient valider le lancement d'un appel d'offres permettant de choisir le maître d'oeuvre pour la ligne dite du Médoc.

Ce projet envisage de prolonger la ligne C en réalisant une bifurcation non loin de son terminus nord. À partir de la place de Ravezies (ou de Cracovie), les rames emprunteront l'actuelle plateforme ferroviaire jusqu'à la gare de Blanquefort. Ce tronçon interurbain, établi sur des voies sur ballast, aura une longueur de 7,2 km et ne devrait comporter que 3 stations intermédiaires : « Ravezies » ou « Cracovie », « La Vache », à la limite des communes du Bouscat et de Bruges, et « Bruges ». Lors de cette réunion, il a été précisé que ce projet n'était pas en concurrence avec la future ligne D. Rappelons que cette future 4^e ligne, dont le maître d'œuvre a déjà été choisi, doit relier le centre de Bordeaux au nord-ouest de l'agglomération.

> Réseau Autobus

Réseau

Comme nous l'avons évoqué dans notre précédente édition, le groupe Veolia conserve jusqu'à 2010 l'exploitation du réseau TBC dans l'attente d'un nouvel appel d'offres. Pendant ce délai, l'Agglo lui a demandé de procéder à certaines améliorations. Voici les opérations qui devaient être effectuées au premier trimestre 2009 :

- ligne **4** prolongée jusqu'à la gare Saint-Jean pour soulager la ligne 16 entre la Victoire et la gare.
- fusion des lignes **16** et **23** afin de créer une liaison directe entre Mérignac-Capeyron et Bègles-Mussonville.
- ligne **42** prolongée jusqu'à Thiers-Galin via la gare Saint-Jean, afin de soulager le tramway.
- ligne **47** prolongée jusqu'à Arts-et-Métiers.

Parc

Le réseau a mis en service en décembre 2008, 4 Microbus Gruau n°2881 à 2884.

Du côté des MAN NL222 en cours de réforme, il restait début février 34 exemplaires en service :

- les n°9503, 9507, 9509, 9512, 9514, 9517, 9532, 9544, 9550, 9551, 9553 ;
- et les n°9701 à 9723.



Le MAN NL222 n°9704 toujours en service
© Olivier MEYER

> Auvergne

CLERMONT-FERRAND > T2C **

Tramway

La dernière des 6 nouvelles rames de Translohr, la n°36, a été réceptionnée le 18 décembre dernier au dépôt Champratel.

> Bretagne

BREST > BIBUS °

Tramway

Les travaux préparatoires (dévoisement des canalisations souterraines) doivent débuter en juin prochain et se poursuivre jusqu'en octobre 2010.

Parc bus

Les 6 articulés MAN Lion's-City n°150 à 155 ont été mis en service le 6 janvier dernier.

Retrouvez leurs caractéristiques en pages spécialisées.



L'un des Lion's City G en service sur le réseau Bibus, en direction de la gare SNCF
© Olivier MEYER

QUIMPER > QUB °

Parc

Comme nous vous le promettons dans notre précédente édition, retrouvez en rubrique « Parcs » les caractéristiques complètes des 3 nouveaux GX327-GNV n°623 à 625 de Keolis-Quimper (ex-CTUAQ).



Le GX327 GNV en service sur la ligne 1A, le 13 mars 2009
© Sandrine MEYER

RENNES > STAR °

Parc

Le réseau a réceptionné 12 Citelis-18 supplémentaires n°821 à 832. Rappelons que ces véhicules sont équipés de portes coulissantes (milieu et arrière).

Parc affrété

L'affrété **Keolis Armor** a mis en service en décembre dernier 3 GX127-L n°087014 à 087016. Retrouvez en rubrique « Parcs » les caractéristiques complètes de ces nouveaux véhicules.

SAINT-BRIEUC > TUB °

Identité

Courant janvier, le logo « CABRI » a laissé place à celui de « Saint-Brieuc-Agglomération, Baie d'Armor ».

Parc

Le réseau a racheté à Heuliez deux de ses véhicules de démonstration : le GX127 n°281 immatriculé 1381 YC 22, et le GX127-L n°280.

Centre - Val-de-Loire

BLOIS > TUB °

Réseau

Depuis le 5 janvier 2009, la ligne **11** a été prolongée sur la commune de la Chaussée-Saint-Victor afin de desservir la nouvelle polyclinique et la zone d'activités du parc A10; 6 nouveaux arrêts ont été créés.

ORLEANS > SETAO °

Tramways

Entamés l'automne dernier à Saint-Jean-de-Braye, les travaux préparatoires de la seconde ligne de tramways ont débuté le 9 février dans Orléans, plus précisément rue du Faubourg-Madeleine. Ces travaux, qui ont gagné le 23 février la rue Eugène-Vignat, ont pour objectif des recherches archéologiques. Elles seront suivies par les travaux de déviation des réseaux concessionnaires.

Le 9 février dernier, lors de la présentation publique des diverses phases du chantier, les participants ont été informés du souhait du président de l'Agglo de prolonger la zone alimentée en APS. Initialement prévue entre Halmagrand et Place-de-Gaulle, l'APS pourrait se prolonger jusqu'au boulevard Jaurès. Le surcoût est estimé à 2,3 M€.

Champagne-Ardenne

REIMS > TUR °

Parc

En décembre 2008, 5 R312 provenant du réseau nancéen STAN ont été mis en service sur le réseau rémois. Ils ont été confiés à l'affrété Champagne Mobilités.

Franche-Comté

BESANÇON > GINKO °

Projet TCSP

En parallèle au projet de tramway, deux projets de site propre pour autobus sont en gestation.



Le premier, appelé « site propre des boulevards », serait en site propre d'un bout à l'autre et relierait Micropolis au pôle Orchamps. Son itinéraire devrait emprunter les boulevards J.F. Kennedy (via la ZI de Trépillot), Winston-Churchill et Léon-Blum.

Le second, en partie en site propre, partirait du pôle Temis et se dirigerait soit vers le pôle Saint-Jacques, soit vers le secteur République. L'itinéraire du site propre au départ du pôle Temis via le parc scientifique et industriel de Besançon, emprunterait le chemin des Montboucons, l'avenue et la rampe de Montrapon, la fin du site propre se situant avenue Charles-Siffert.

Parc

Le réseau a mis en service fin décembre 2008, les 2 nouveaux articulés Citaro n°541 et 542 ; leurs caractéristiques sont en rubrique « Parcs ».

Dépôts

Début mars, les travaux en vue de l'extension du dépôt de **Planoise** ont débuté.

MONTBELIARD > CTPM °

Parc

Après avoir acquis le premier GX427 de l'Hexagone, véhicule de démonstration, le réseau a récidivé en mettant en service 2 autres GX427 (n°1932 et 1933) dont les caractéristiques sont compilées en rubrique dédiée.



Le GX427 n°1931 à l'arrêt « Acropole », le 3 décembre 2008
© Gilles LENHARD

Ile de France

Billetterie

Après plus de 33 ans d'existence, la « Carte Orange » a été, depuis le 1^{er} février dernier, définitivement remplacée par le passe « Navigo ». Depuis le 20 janvier, les 2,4 millions d'abonnés mensuels ne peuvent plus renouveler leur abonnement pour le ticket magnétique. Les forfaits « mois » et « semaine » sont respectivement, à compter des 20 et 30 janvier, uniquement disponibles sur passes « Navigo » ou « Navigo Découverte ».

Pôle multimodal

Le 19 janvier, le nouveau pôle de la gare RER de Boissy-Saint-Léger a été officiellement inauguré. Mis en service dès l'été 2008, cette modernisation a principalement concerné la reconstruction de la gare routière attenante à la gare. Auparavant situé dans une cuvette, cette dernière a été entièrement comblée pour offrir un plateau à niveau avec le parvis de la gare. La gare routière, qui accueille les terminus d'autobus des sociétés SETRA et STRAV, ainsi que la ligne Noctilien RATP N32, voit ses surfaces agrandies et les accès facilités. Des travaux de voirie complémentaires facilitent la fluidité de la circulation et sécurisent la traversée des piétons.

RÉSEAU TRANSILIEN (SNCF)

Réseau Ouest francilien

Des travaux sont actuellement en cours afin de transformer la gare d'Achères en première gare HQE (Haute Qualité Environnementale). Au programme : panneaux solaires, toiture végétalisée, isolation renforcée, récupération des eaux de pluie, pompe à chaleur et toilettes sèches. Cette transformation doit permettre d'après ses promoteurs, une réduction de 64% de la consommation d'énergie et de 76% des émissions de gaz à effet de serre.

Réseau Est francilien

Sur la ligne de la banlieue Est se trouve une petite ligne à voie unique ayant pour origine la gare d'Esbly (située entre Lagny-Thorigny et Meaux) et reliant Crécy-la-Chapelle. Cette petite ligne quasi-indépendante est exploitée par un unique train et dessert 4 gares intermédiaires : « Les Champs-Forts », « Montry-Condé », « Couilly-Saint-Germain-Quincy », et « Villiers-Montbarbin ».

Pour des raisons assez vagues, la station des « Champs-Forts », située sur la commune d'Esbly, a été fermée le 29 septembre 2008 à la demande de la mairie. Suite aux craintes d'abandon à plus ou moins long terme de cette ligne que cette fermeture de station a suscitées, la SNCF aurait rassuré en dévoilant un projet de réactivation de la ligne en tram-train. Cette ligne a en effet une fréquentation assez faible (960 voyageurs/jour), mais les fréquences erratiques expliquent peut-être cette désaffection.

D'après la société ferroviaire, l'actuelle rame de voitures RIB tractée par une motrice BB17000 qui assure la relation Esbly/Crécy-en-Brie-La Chapelle, serait avantageusement remplacée par une rame Avanto mutée du T4. Si la ligne devrait rester à voie unique, il est par contre envisagé la création d'un point de croisement à « Couilly-Saint-Germain-Quincy », création induisant la circulation de plusieurs trains sur cette ligne.

RÉSEAU RER (RATP/SNCF)

RER D

Afin d'améliorer l'exploitation de cette ligne considérée comme la plus difficile à gérer de tout le réseau Transilien, la SNCF a proposé au STIF une nouvelle grille d'utilisation du tunnel ferroviaire entre Châtelet-Les Halles et Gare-du-Nord. Cet ouvrage est en effet l'un des axes ferroviaires les plus chargés au monde (un train toutes les 112 secondes



en heures de pointe), source de nombreux retards pour les trains des lignes B et D qui l'empruntent.

Le dispositif, qui a été voté par le STIF en décembre 2008, consiste à réduire de 12 à 8 par heure les trains circulant dans le pertuis. Associée à la suppression de la relève des conducteurs sur la ligne B, cette mesure devrait permettre d'améliorer la régularité des deux lignes.

Cette réduction a été rendue possible par la limitation à Châtelet-Les Halles des trains provenant de Malesherbes avec en contrepartie, la mise en omnibus de toutes les missions au nord de la ligne entre la gare du Nord et Creil et le renforcement de l'offre sur ce tronçon avec 68 trains supplémentaires chaque semaine.

RER E

Le 11 février dernier, le STIF a approuvé le schéma de principe de la future gare Évangile sur le RER E. Située dans le 19^e arrondissement de Paris, près de la Porte d'Aubervilliers, cette gare sera desservie par un train toutes les trois minutes aux heures de pointe.

Les lignes de bus 54, 60, 65 et la Traverse « Ney-Flandre » seront en correspondance, ainsi que les lignes de tramway T3/Est et T8 (une fois le prolongement Saint-Denis/Évangile réalisé).

RÉSEAU RATP

Fréquentation

En 2008, avec plus de 3 milliards de voyages, la RATP a de nouveau atteint un pic de fréquentation. Une fois effectuées les corrections calendaires, le trafic RATP ressort en hausse de 5,2% par rapport à l'année précédente.

Concernant le réseau BUS (bus et tramways), 1.095,8 millions de voyages ont été effectués ce qui correspond à un record absolu depuis la création de la RATP en 1949. Boosté par un programme de développement d'offre très riche, le gain de trafic par rapport à 2007 est de 5,5%.

La hausse de trafic au métro est de 5,4%, celle du RER étant de 3,9%.

MÉTRO

Ligne 5

Un renforcement de l'offre est intervenu le 19 janvier dernier sur cette ligne reliant Place-d'Italie à Bobigny (Pablo-Picasso). L'augmentation des rotations (39 A/R supplémentaires) a été rendu possible par la remise en fonction de la boucle de terminus de Place-d'Italie, laquelle a nécessité des travaux afin de réaménager les tracés de voies. L'offre a été particulièrement améliorée aux heures matinales (+24% avant 7h00) et tardives (+45% de 19h00 à 22h30, et +18% après 22h30).

Ligne 8

Les travaux d'implantation de la plateforme du métro entre « Créteil-Préfecture » et « Créteil-Parc-des-Sports » sont en cours. Nous vous proposons quelques photos rendant compte de l'avancée de ceux-ci.



Même endroit mais vue vers banlieue : le site de la future station terminus et le viaduc du futur TCSP Créteil/Sucy-Bonneuil
© Patrick KIRSTETTER, le 13 février 2009

Matériels sur pneus

Depuis plusieurs mois, les infrastructures de la ligne 1 (Vincennes/La Défense) font l'objet de travaux afin de les adapter à l'automatisation prochaine des trains. Les futures rames MP05 qui l'équiperont seront identiques à celles actuellement en service sur la ligne 14, et les actuelles rames MP89 de la ligne 1 seront mutées sur la 4. Les anciennes rames MP59 vont donc bientôt commencer à être réformés et, apparemment la fin serait proche pour un certain nombre d'entre-elles. En effet, un appel d'offres a été lancé le 26 février dernier afin de trouver une entreprise qui puisse prendre en charge et procéder à la destruction de 142 à 292 voitures de MP59 ce qui correspond à un total de 23 à 48 rames à éliminer.

TRAMWAYS

Ligne T2 : prolongement Sud

Fin février, la quasi-totalité des voies était posée à l'exception du site de la station supplémentaire en cours de construction à proximité du nouveau quartier d'affaires « Portes-de-Seine ». Les poteaux devant soutenir la LAC étaient implantés quant à eux entre le terminus de la Porte de Versailles et la future station de la Porte de Sèvres.



Vue de la Porte de Sèvres vers Issy-les-Moulineaux. Les voies entre le périphérique (à droite) et l'héliport (à gauche)
© Patrick KIRSTETTER, le 25 février 2009



Vue de la Porte de Sèvres vers Porte-de-Versailles...

© Patrick KIRSTETTER, le 25 février 2009

Ligne T2 : prolongement Nord

Début février, les travaux de voirie ont débuté sur la commune de Colombes entre le carrefour du Petit-Colombes et le pont de Bezons. Ces travaux s'étaleront jusqu'en été à partir duquel la construction de la plateforme du tramway pourra débuter. La réalisation des deux passerelles piétonnes de chaque côté du pont de Bezons se poursuivait en février afin de pouvoir libérer l'espace nécessaire à l'implantation de la plateforme du tramway.

De son côté, l'emprise des anciennes usines Amiot (site de la Marine) était désormais totalement dégagée pour pouvoir réaliser l'opération d'urbanisme incluant un dépôt de tramways. Fin janvier, la RATP est devenue propriétaire de la parcelle destinée au dépôt.

Ligne T3 : prolongement Est

Les premières emprises de chantier se sont implantées entre la porte d'Ivry et la Porte de Vincennes. Ces travaux ont pour objectif le dévoiement des canalisations souterraines.

Par ailleurs, les travaux d'élargissement du pont Masséna au dessus des voies ferrées (lignes de Paris-Austerlitz/RER C) se poursuivaient avec en février, le positionnement d'un premier élément du tablier sur ses piles, le second et le plus imposant étant en cours de lancement au-dessus des voies.



Élargissement du viaduc Masséna. Un premier tablier (à droite) est en place pendant que l'imposant élément principal est lancé au dessus des voies

© Patrick KIRSTETTER, le 25 février 2009

Ligne T3 : renforcement

Depuis le 2 mars dernier, les fréquences ont été renforcées aux heures creuses ainsi qu'aux flancs de pointe.

Ligne T3 : Porte de Vincennes

Nous avons relaté dans notre précédente édition, la curieuse décision d'implanter chacun des terminus des deux arcs (T3-sud et T3-est), de part et d'autre du cours de Vincennes. Afin de « faciliter » les correspondances des voyageurs qui devront traverser le large et très fréquenté boulevard, les promoteurs ont retenu la solution du passage piéton élargi et surélevé par rapport à la chaussée. Des espaces paysagers arborés devraient compléter les aménagements. Ceux qui connaissent le cours de Vincennes et ses flux de circulation frémissent à imaginer les vagues de voyageurs le traverser dans les deux sens à chaque arrivée des rames, sachant qu'aux heures de pointe, les fréquences des deux lignes avoisinent les 4 minutes !

Si l'implantation dissociée des terminus (mis à part de très discutables raisons esthétiques) a été prise dans le but d'éviter d'éventuels blocages de circulation au niveau du rond-point de la Porte de Vincennes, les traversées quasi-continuelles du cours lors des heures de pointe risquent de créer un effet de barrage sur le cours. Pire : ces traversées, qui risquent d'être désordonnées et massives, vont accroître le risque d'accidents.

Le choix de terminus dissocié, censé éviter les embouteillages, risque au contraire d'en provoquer quelques dizaines de mètres plus loin mais, plus grave, faire prendre des risques majeurs aux voyageurs en transit.

Dénominations

Lors de sa séance du 11 février dernier, le CA du STIF a adopté une charte signalétique fixant la dénomination des nouvelles lignes de tramway. Nous avons réuni dans un tableau la liste complète des infrastructures en service, en travaux ou en instance de réalisation.

Osons une remarque à la lecture de cette liste : il nous semble regrettable que chaque tronçon indépendant de la ligne de ceinture T3 n'ait pas reçu un indice différent afin de les identifier clairement.

RATP		Indices des lignes de tramways
N°		Lignes
T1		Noisy-le-Sec / Asnières (Courtilles)
T2		Porte-de-Versailles / Bezons
T3/Sud		Pont-du-Garigliano / Porte-de-Vincennes
T3/Est		Porte-de-Vincennes / Porte-de-la-Chapelle
T4 (SNCF)		Bondy / Aulnay-sous-Bois
T5		Saint-Denis / Garges-Sarcelles
T6		Châtillon-Montrouge / Vélizy
T7		Villejuif / Athis-Mons
T8		Saint-Denis / Épinay-sur-S. ou Villetaneuse

AUTOBUS (exploitation)

Renforcements

Courant février, l'offre de plusieurs lignes a été améliorée.

Le nombre des lignes impactées étant important et afin de favoriser leur lecture, nous avons pris le parti de compiler



ces diverses adaptations dans un tableau. Ce dernier prend également en compte les renforcements opérés le 2 mars.



Le MAN NL223 n°9167 de la ligne 115, au niveau de la Mairie de Montreuil, en correspondance avec la ligne 9 du métro

© Jérémy OLIVIER, avril 2007

RATP/BUS Améliorations de l'offre / Février 2009	
Opérations menées	Lignes
Renforts aux heures creuses	129, 213, 312, 325
Renforts aux pointes	26, 64, 92, PC2, 103, 115, 117, 124, 129, 172, 213
Fonctionnent jusqu'à 22h30	74, 83, 86, 213
Fonctionnent jusqu'à 0h30	104, 129, 182
Fonctionnent dimanches et JF	83, 241
Mises aux normes Mobilien	187, 289, 325

AUTOBUS (matériel)

Parc routier RATP

C'est désormais un rendez-vous bien établi : retrouvez comme chaque début d'année et en rubrique spécialisée, l'effectif complet du réseau bus ainsi que les diverses affectations par dépôts.

GX317-GPL

Sur un total de 57 véhicules, il ne restait début mars que 20 exemplaires en service (n°8002, 8014, 8016, 8017, 8019 à 8032, 8034 et 8035) en service sur la seule ligne 30.



Le GX317-GPL n°8020 affecté à la ligne 30, sur les pistes de remisage du dépôt d'Aubervilliers, le 13 novembre 2008

© Patrick KIRSTETTER

Citelis-line

Retrouvez en rubrique « Parcs » les caractéristiques d'une nouvelle tranche de véhicules à savoir la série des n°3321 à 3360. Cette nouvelle série se distingue des précédentes par les girouettes frontales et latérales à leds.

Mouvements

Avec l'arrivée de la seconde tranche d'articulés MAN Lion's-City sur le **183** (voir tableau des mises en service), 11 voitures de la première série de Lion's-City (n°4601 à 4611) sont en cours de mutation sur le **187** afin de remplacer les Agora-L. L'équipement en Citelis-18 du **105** a permis par ailleurs de dégager les Agora-L n°4454 à 4456 afin de les muter sur Nanterre pour renforcer le **304**. Pour finir, les GX117 n°412 et 415 ont été remplacés au dépôt de Saint-Denis les GX77H sur le **556**.

Articulés

Il existe deux stratégies pour bien gérer un parc : revendre les véhicules rapidement pour être en possession d'une flotte de véhicules quasi-neufs donc économes en frais d'entretien, ou les garder le temps nécessaire à leur amortissement. Si la première est séduisante, elle demande au départ de gros budgets, ce qui n'est pas envisageable à l'heure actuelle. La RATP avait également manifesté le désir de limiter de 5 ans la durée de vie de ses autobus ; malheureusement, la Région n'en a pas les moyens. Reste donc la solution de faire durer le matériel (15 ans pour les standards et 10 pour les articulés). Mais les articulés sont plus fragiles du fait de leur articulation.

La Régie a donc décidé de rééditer l'opération qui avait été effectuée avec succès il y a quelques années sur la flotte de PR180-2 : octroyer une rénovation de ces véhicules à partir de 8 ans. Leur durée de vie, sera de ce fait prolongée de 10 à 15 ans. Si la RATP veut assurer le développement de l'offre de transports estimée à plus de 5,8 millions de km pour 2009, elle doit accroître son parc. Le renouvellement couplé à l'extension du parc demande des investissements colossaux et la rénovation d'une partie de la flotte est sans conteste une mesure frappée de bon sens. En effet, la remise en état d'un bus articulé est estimée à 50.000 € et coûte six fois moins cher que l'achat d'un véhicule neuf estimé à environ 300.000 €. La rénovation comprendra la réfection du moteur, de la boîte de vitesses, de l'articulation centrale et de la carrosserie.

Le planning des travaux prévoit le traitement de 56 Agora-L en 2009, et 63 en 2010.

Signalétique

Dorénavant, tous les matériels acquis sont équipés de girouettes à diodes avant et latérale, ainsi qu'un indicateur de ligne sur la vitre arrière. Ces équipements marquent incontestablement un progrès par rapport aux précédents, bien que la disparition totale des bandeaux soit regrettée en cas de pannes des girouettes.

Néanmoins, l'usage qui est fait par la RATP de ces girouettes à diodes est encore loin d'être optimal. Le déroulant frontal constitue une perte d'information considérable puisqu'il faut attendre un tour complet pour visualiser du premier coup d'œil la destination complète. La taille des caractères trop élevée et la fonte grasse rendent le message difficilement lisible pour les voyageurs potentiels qui ont du mal à faire la mise au point (cas des



myopes). Sur les côtés, c'est pareil, on a deux défilants : pour la destination et les arrêts intermédiaires. Cela met certes de l'animation sur des bus bien ternes (blanc, gris, noir, avec plus qu'un léger soupçon de vert), mais c'est à proprement parlé illisible. Ces dispositions sont-elles conformes aux réglementations de la loi sur l'accessibilité (norme 2005-102) ? En attendant une éventuelle reprise des tailles de caractère, une révision de certaines dénominations d'arrêts ne seraient-elles pas possible ? Afficher par exemple sur la girouette « LA DÉFENSE GRANDE ARCHE MÉTRO RER TRAM » a-t-il véritablement du sens quand il faut attendre deux changements d'écran pour savoir où va le bus ?

Dépôts

La Régie devrait acheter à RFF un terrain de 2,7 ha à **Bagneux** (proche banlieue sud) afin de répondre « aux besoins de développement industriel et de remisage de la RATP en première couronne, notamment sur le secteur sud de la Région Ile-de-France ». Un site sur Bagneux avait déjà été évoqué pour recevoir un parking provisoire afin de remiser les autobus pendant la reconstruction du dépôt de Montrouge. Apparemment, le futur site de Bagneux aurait évolué vers l'implantation d'un remisage pérenne ce qui est en soi une excellente nouvelle. Rappelons que cette commune avait déjà été envisagée il y a quelques années comme lieu d'implantation d'un nouveau dépôt ; mais de nombreuses difficultés avaient obligé les gestionnaires à lui préférer le site de Vitry (mis en service en 1997).

D'autres extensions de capacité de remisage sont également prévues aux dépôts de **Lagny** et **Montrouge** (reconstructions), ainsi qu'à **Créteil** et **Nanterre** (extensions).

Retrouvez en rubrique « Parcs » l'effectif du dépôt de **Nanterre** après les dernières mises en service de Citelis-line.

Réseau Bus RATP			
Mises en service d'octobre 2008 à février 2009			
Lignes	Dépôts	Nb	N° de coquille
Citelis-line-2p			
70	Croix-Nivert	16	3396 à 3411
Omnicity-2p			
147	Pavillons	23	9376 à 9398
347		8	9399 à 9406 *
134/234		19	9407 à 9425
MAN Lion's-City-G-3p			
183	Thiais	33	4616 à 4648
Total :	99 véhicules		

RÉSEAU OPTILE

BRUNOY > STRAV *

Réseau

Le réseau a déjà connu en 2007 plusieurs renforcements avec au mois de mars des extensions d'amplitude sur les lignes D, E, F, H, I et Quincy-Bus, une création ou extension de services du samedi sur les lignes F, H et I et Quincy-Bus, et un renforcement substantiel de la ligne J. Reprenons à partir du début 2008 le fil des modifications sur le réseau.



L'Agora-line n°391 en gare de Villeneuve-Saint-Georges
© Michaël DIETRICH, 1^{er} août 2005

Le 7 janvier 2008, une nouvelle ligne **X** a été créée entre la gare RER de Yerres et la zone d'activité du Bois-Cerdon à Crosne, via le quartier des Tournelles à Yerres. Elle fonctionne en heures de pointe du lundi au vendredi, certaines courses étant partielles (2 bus engagés).

Le 1^{er} mars 2008, dans le cadre des dispositifs « Politique de la Ville » mis en place par le STIF, la ligne **K**, reliant Villeneuve-Saint-Georges/Créteil-Échat et qui a transporté plus de 1,7 million de voyageurs en 2007 (en augmentation de 6 % par rapport à 2006), a ainsi vu sa grille horaire sensiblement renforcée. Les horaires ont été améliorés sur toute la semaine. Huit courses ont été ajoutées dans chaque sens les jours ouvrables, dont trois en soirée qui ont la particularité d'être directes entre Bonneuil-sur-Marne (Achaland) et Créteil-Préfecture. Le samedi, 13 nouvelles courses ont été créées dans chaque sens pour passer de 35 à 48 A/R. Le dimanche et les jours fériés, ce sont 7 nouvelles courses qui ont été créées dans chaque sens pour passer de 21 à 28 A/R.

Depuis la rentrée scolaire de septembre 2008, une restructuration des lignes M et S a été menée. Depuis 1991, la ligne **M** reliait la gare RER de Brunoy à Varennes-Jarcy. Cette desserte fut prolongée jusqu'à la gare de Combs-la-Ville en 1997. Quant à la ligne **S**, elle était destinée uniquement aux scolaires, et permettait aux jeunes habitants de Varennes-Jarcy, Périgny-sur-Yerres et de la vallée de Boussy, de rejoindre le CES Dunoyer-de-Segonzac, proche de la gare RER de Boussy.

Souhaitant rationaliser les dessertes de ses deux filiales STRAV et SETRA présentes dans ce secteur, le groupe Veolia a procédé à une restructuration. La ligne SETRA 40-06 a ainsi été totalement supprimée. Déjà amputée de son tronçon Mandres/Férolles-Attilly depuis 2006, la desserte Mandres (ZA Perdrix)/Boussy (RER) a été abandonnée à son tour.

En contrepartie, les lignes M et S ont fait l'objet d'un redéploiement. La ligne **M**, amputée de son tronçon "est" vers Périgny et Varennes-Jarcy, relie ainsi désormais la ZA Perdrix de Mandres à la gare RER de Brunoy, avec 20 allers et 19 retours. La desserte fonctionne également le samedi matin.

Le tronçon "est" de la ligne M est intégré à la nouvelle ligne **S** qui dessert les gares du RER D à Combs-la-Ville et à Boussy-Saint-Antoine via Varennes-Jarcy, Périgny-sur-



60 jours

Yerres, Mandres avec 13 A/R. Son itinéraire comprend également la desserte du collège Simone-Veil avec des horaires de desserte adaptés aux entrées et sorties (même le mercredi) de l'établissement.

Le 24 octobre 2008, la ligne **V** (Brunoy RER/Boissy RER) qui avait ouvert le 29 mai 2006, a cessé de fonctionner. 40 ans après une première tentative également avortée de ligne quasi-identique, cette desserte n'a pas attiré suffisamment de clients pour être pérennisée. Les 2 bus affectés à cette ligne ont été redéployés le 6 novembre suivant vers les lignes **D** et **F1**, afin de renforcer la fréquence aux heures de pointe à 8 bus par heure (certaines courses étant partielles).

Depuis le 14 décembre 2008, la fréquence de passage des bus a été renforcée sur la ligne **C** (circulaire du Val-d'Yerres) le dimanche, avec un bus toutes les 30 minutes. L'ouverture de la nouvelle gare routière de Boussy RER a également conduit à une légère modification de l'itinéraire de la ligne.

Depuis le 2 février 2009, l'itinéraire et les horaires de la ligne **S** ont légèrement changé. Du lundi au vendredi, la fréquence est améliorée avec un bus toutes 30 minutes vers les gares RER D de Combs-La-Ville et Boussy-Saint-Antoine du lundi au vendredi. De plus, les arrêts "Bel-Air" et "Croix-de-Jarcy" sont à nouveau desservis en semaine, et la desserte du CES Dunoyer-de-Segonzac est assurée en bus articulés.

Parc

Retrouvez en rubrique « Parcs », les caractéristiques des 8 derniers véhicules mis en service soit les 4 Citelis-12 n°494 à 497, et les 4 Citelis-18 n°490 à 493. Vous y retrouverez également l'effectif de la STRAV au 1^{er} janvier 2009. Côté réformes, notons la radiation des 3 derniers articulés SG219SL n°386, 441 et 442 et la vente des Agora-L n°439 et 440 (ex-Disney).

CHELLES > APOLO-7 °

Réseau

Depuis le 15 décembre dernier, la ligne **A** voit son tracé rendu plus direct dans le quartier Chantereine, entre les places Michelet et Molière, en empruntant l'avenue Firmin-Bidard dans les 2 sens. Les arrêts « Albert-Sarrault » et « Pierre-Curie » sont donc abandonnés.



Citro-G (342 EDB 77) d'APOL07 avenue François Mitterrand
© Gilles PLUET

GONESSE > TRANSVO °

Parc

Le transporteur a vendu en février dernier, son dernier Citaro Ü, le n°8142 (70 DFG 95, VF962804720300003).

HAUTS-DE-BIEVRE > LE PALADIN *

Parc

Afin d'accompagner les améliorations de l'offre apportées sur les lignes **1**, **2**, améliorations relatées dans notre dernière édition, 3 O405N-3p provenant des Cars d'Orsay sont venus renforcer le parc BBM. Numérotés 657 à 659, ils sont respectivement immatriculés 968 BRD 91, 318 et 321 BWH 91 (ex-n°274, 293 et 294 aux Cars d'Orsay).

MARCOUSSIS > CARS D'ORSAY °

Parc

Signalons plusieurs mises en service chez ce transporteur du sud francilien : en décembre dernier, celles des 2 midibus GX127-L n°475 et 477 respectivement immatriculés 488 et 494 EXJ 91, et en janvier, celle du Citaro-GNV-2p n°482 (769 EXQ 91).

Côté départs, signalons la réforme du S215SL n°241 (132 BBB 91, VF912900000300417), ainsi que la mutation chez BBM, comme mentionné supra, des O405N n°274, 293 et 294.

MONTLHERY > DANIEL-MEYER °

Réseau

Depuis le 1^{er} février, l'amplitude des lignes **DM2A** et **DM2B** a été particulièrement améliorée.

La ligne **DM2A**, reliant la gare RER de Saint-Michel-sur-Orge (RER) à Sainte-Geneviève-des-Bois (Croix-Blanche), voit ses services d'heures creuses renforcés et son service prolongé jusqu'à 0h13 en semaine, jusqu'à 22h45 le samedi, l'amplitude du dimanche étant étendue de 7h43 à 22h30 avec renforcement aux heures creuses.

La ligne **DM2B**, reliant la gare RER de Saint-Michel-sur-Orge (RER) à Saint-Michel-sur-Orge (Noue-Rousseau) voit la création de services en journée le samedi, et la création d'un service dominical entre 9h14 à 20h31.

Parc

Mise en service du GX127-L n°626 (244 EWV 91), ainsi que des Citaro II n°631 à 634.

NORD-PARISIEN > CIF °

Parc

En décembre 2008, 5 autres véhicules ont été mis en service par ce transporteur : 2 midibus Citaro-K n°089171 et 089172, ainsi que 3 Citaro-LE-Ü n°083461 à 083463. Les caractéristiques de ces véhicules vous attendent en rubrique habituelle.



OUEST-PARISIEN > VEOLIA °

Réseau

Depuis le 1er février, la ligne **05**, reliant Saint-Germain-en-Laye RER à Conflans-Romagné et exploitée par le centre Veolia de Conflans, voit son offre améliorée le week-end. Le samedi, un bus chaque demi-heure est proposé aux voyageurs entre 6h00 à 20h00 et le dimanche, un bus par heure entre 8h00 et 20h00. La semaine, plusieurs courses supplémentaires sont également proposées.

Sur la ligne **02** reliant Saint-Germain-en-Laye RER à Maisons-Laffitte RER (exploitée par le même centre Veolia), un minibus est mis en circulation aux heures creuses.

RAMBOUILLET > R'BUS **

Parc

Le S215SL provenant du réseau de Mantes (n°28 de TVM) dont on pensait qu'il n'était à Rambouillet que pour un remplacement, a été acquis en définitive par Veolia Rambouillet ; il a été numéroté pour l'occasion 08172.

SEINE-SAINT-DENIS > TRA °

Parc

Retrouvez en rubrique « Parcs », l'effectif de cet important transporteur francilien appartenant au groupe Veolia, que nous vous avons présenté dans **RU56** (ainsi que dans notre hors-série « Île-de-France » toujours disponible). Les principales lignes sont les **613** (19 voitures engagées), **615** (17 v.), **601** (13 v.), **602** (12 v.), **609** (12 v.), et **642** (11 v.).

Sur une flotte de 199 véhicules, TRA ne possède que 7 articulés (5 PR118 et 2 Citelis-18) engagés sur les lignes 601 (2 v.), 602 (3 v.) et 613 (1 v.), le 7^e véhicule restant en réserve.

SUD-PARISIEN

Ligne Rungis/Montgeron

Le STIF a donné son feu vert à l'ouverture le 15 mai prochain d'une nouvelle ligne de bus Mobilien reliant le Marché de Rungis à Montgeron, via Juvisy et Orly.

Cette ligne, à cheval sur les zones desservies par la RATP et Optile, sera exploitée par un pool de transporteurs privés associant les transporteurs Garrel-et-Navarre, Athis-Cars et la STRAV.

VELIZY > PHEBUS °

Parc

La flotte du transporteur Devillairs continue de se renouveler en matériels neufs avec la mise en service le 3 janvier dernier de 5 Citaro-2p n°883 à 887 ainsi que le GX127 n°882 immatriculé 845 ERA 78.

Les caractéristiques des 5 Citaro sont compilées en rubrique « Parcs ».

> Languedoc-Roussillon

MONTPELLIER > TAM °

> Réseau Tramways

Ligne 3

La réalisation de cette troisième ligne devant relier Juvignac à Pérols est acquise, et les travaux devaient débuter en mars de cette année.

Projet de restructuration

La maire de Montpellier souhaite l'implantation d'une ligne circulaire qui ferait le tour d'un ensemble urbain plus étendu que le seul Écusson et desservant Près-d'Arènes et Port-Marianne. Ce projet est assez intéressant car il permettrait de redresser le tracé des lignes 1 et 2 afin de les rendre plus directes et donc plus rapides. Ainsi la ligne 1 aurait un tracé moins sinueux et rejoindrait plus directement les rives du Lez en réutilisant la partie sud de la ligne 2 actuelle. Cette dernière ne contournerait plus le centre, mais le pénétrerait en son cœur (par la Comédie) tout en soulageant la ligne 1 sur cette section. Enfin, la future ligne 3 passerait encore plus près du centre, au Polygone, à la place de la ligne 1. Ce projet a de bonnes chances de voir le jour car il utilise en majeure partie des infrastructures existantes et ne nécessite que la création du tronçon Henri-IV/Jeu-de-Paume.

Si ce projet de ligne circulaire aboutit, il entraînera certainement la piétonisation du boulevard du Jeu-de-Paume, axe de transit important ; sa qualité architecturale et le passage sous le Peyrou pourraient même imposer l'APS.

> Réseau Autobus

Réseau

Une nouvelle ligne, la **37**, a été créée en septembre 2008. Elle relie Montpellier (place de l'Europe) à la station de tram « Sablassou » (ligne 2) à Castelnau-le-Lez, via le Millénaire. Un seul véhicule assure ce service offrant 2 A/R le matin et 3 A/R l'après-midi.

Par ailleurs, Saint-Jean-de-Védas, commune périphérique de Montpellier, a créé en septembre 2008 un étrange service urbain interne reprenant en grande partie l'itinéraire de la ligne 20 des TAM. Un car Karosa des Courriers du Midi aux couleurs du réseau départemental « Hérault Transport » y est affecté sans que la clientèle ne soit au rendez-vous.

Parc

En juin et octobre 2008, 6 Citelis-12-GNV n°175 à 180 ont été mis en service. Leurs caractéristiques sont compilées en rubrique « Parcs ». Les derniers R312 ont été réformés.

Parc affrété

En août 2008, 4 Citelis-12 n° 089086 à 089089 (n°TAM 637 à 639, 641) ont été mis en service aux **Courriers du Midi**. Les n°089086 et 089087 sont remisés au dépôt Abrivado, les n°089088 et 089089 au dépôt Grabels. Leurs caractéristiques vous attendent en rubrique dédiée.

Chez **Transdev Pays-d'Oc-Mobilité**, signalons la mise en service de 7 autocars Karosa Recreo n°700 à 706 aux couleurs du réseau TAM. Ils remplacent les 7 PR112 n°369 à 375 qui sont réformés et en attente au dépôt Jeune-Parque des TAM.



Nouvellement en service, le GX327 n°733 de l'affrété Pays-d'Oc engagé sur la ligne TAM 28, à l'arrêt « Cabanes-de-Pérols »
© Michel JAILLIARD, janvier 2009

NÎMES > TANGO °

Réseau

Suite à l'entrée dans l'Agglo, le 1^{er} janvier 2009, des communes de Dions, Sainte-Anastasie et Saint-Chartes, deux navettes ont été créées : la **navette-3** reliant La Calmette, Dions et Sainte-Anastasie, et la **navette-8** entre Nîmes, La Calmette et Saint-Chartes. Par ailleurs, la ligne **61** est prolongée afin de relier l'ensemble des nouvelles communes à Nîmes.

PERPIGNAN > CTPM *

Incident

Le 5 mars dernier, vers 15h, un bus de la ligne 11 a été victime d'un incendie provenant du compartiment moteur alors qu'il venait de quitter son terminus de Catalunya en direction de Massilia. On ne déplore aucun blessé, la dizaine de voyageurs ayant été évacués par le conducteur. Le compartiment moteur a été entièrement détruit et on ignorait encore si le véhicule serait réparé.

Si cet incident est le premier du genre à Perpignan et donc considéré localement comme « peu banal », sur l'ensemble des réseaux la fréquence de ce type d'incendie est assez inquiétante (lire en rubrique « La Rochelle »).

SETE > TOTEM °

Parc

Comme nous le mentionnions dans notre précédente édition, le réseau a mis en service 3 midibus Irisbus Europolis.

Par ailleurs, Keolis est reparti avec son parc à l'exception de 2 véhicules (ex-CBT-Allegretto) rachetés par l'Agglo : il s'agit du GX117-L n°11 (ex-047006 CBT) et du Citelis-12 n°10 (ex-079094 CBT), ce dernier étant renuméroté 50.



Le midibus Europolis n°12 engagé sur la ligne 4, en janvier 2009
© Michel JAILLIARD

Réseau

Depuis le 2 mars, et afin de répondre aux attentes des curistes, l'itinéraire de la ligne **14** interne à Balaruc-les-Bains a été revu.

Cette ligne relie désormais le « Centre commercial » à « Lo Solehau » et fonctionne du lundi au samedi.

► Limousin

LIMOGES > TCL °

Réseau

Depuis le 2 février dernier, la desserte de la ligne **5** (J. Gagnant/La Cornue) a été améliorée dans les quartiers de Plaisance et des Courrières, par la création d'une antenne à partir de l'arrêt « Porte-Bonheur ».

Parc

Le trolleybus réformé ER100-2-3p n°421 a été sauvé par l'association phocéenne TBFP. Il a rejoint le musée situé au Pennes-Mirabeau, près de Marseille.



L'ER100-2 n°421 au terminus « La Bastide 2 » de la ligne 6
© Franck RAINART



► Lorraine

METZ > TCRM **

Parc

Avec près d'un an de retard, les 5 articulés Volvo 7700-A n°0851 à 0855 ont été réceptionnés en décembre dernier.

Équipés du SAE en février, ils devaient le même mois être engagés sur la ligne **1/21/31**.

Retrouvez leurs caractéristiques en pages spécialisées.



Volvo 7700-A n°0854 engagé sur la ligne 1, place Saint-Victor, en février 2009

© Patrick ROSTOUCHER

Affrétés

Les TCRM ont placé à disposition des affrétés plusieurs Agora-L : le 0544 aux Rapides de Lorraine pour la ligne **17** en remplacement du PR180-2 n°3106, les 0545 à 0548 aux Courriers Mosellans pour la ligne **16**, en remplacement de leurs Agora-L (n°1693 à 1696).

Par ailleurs, le PR180-2 n°3106 (ex-4823 RATP et ex-451 STAN) a effectué son dernier voyage le 6 février dernier sur la ligne 17 (République/Saint-Julien).



Dernier voyage du PR180-2 n°3106

© Patrick ROSTOUCHER

NANCY > STAN °

Réseau TCSP

Lors de sa séance du 6 février, la CUGN a décidé que le futur exploitant qui sera choisi pour gérer son réseau STAN devra assumer la responsabilité totale de la maintenance de la ligne TVR (rames et infrastructures) et en améliorer la fiabilité.

Il se verra également confier les investissements pour la réalisation de la ligne 2 (trolleybus), c'est-à-dire qu'il devra assumer les coûts d'acquisition du matériel roulant, de réalisation des infrastructures, des sous-stations et même la construction des parkings relais (Scarponne et Jarville). Contrairement à la ligne TVR, l'Agglo achètera un service « clé en main » sans devenir propriétaire du matériel, choix qui est d'ailleurs contesté par une partie des élus ainsi qu'un collectif rassemblant plusieurs organisations et associations.

Il se confirme également que la ligne 2 de TCSP sera exploitée par des trolleybus articulés dont l'accostage aux stations sera facilité par un guidage optique. La ligne sera électrifiée de part en part et son terminus Ouest sera situé au Champ-le-Bœuf. En revanche, le site propre ne sera pas généralisé ; certains secteurs n'en ont pas un besoin impératif comme l'avenue Pinchard, ou ne peuvent pas être équipés comme une partie de la rue de la République à Jarville où la voirie est trop exiguë. La mise en service probable est prévue pour 2011/2012.

Lors de cette séance, a également été évoqué le lancement des études d'une future ligne 3 devant relier Vandœuvre à Plaines Rive-Droite via Villers, Laxou et Nancy ; cette ligne devrait être préfigurée en BHNS avant de recevoir éventuellement des aménagements plus lourds.

Parc

Des défauts ayant été constatés sur certains réservoirs de gaz, l'Agglo avait saisi depuis 2006 le Tribunal administratif pour autoriser une expertise judiciaire. Au vu des conclusions définitives de cette expertise, l'Agglo a demandé au transporteur de retirer immédiatement de la circulation, 22 autobus fonctionnant au GNV, soit 17 GX217 et GX317, ainsi que 5 GX417 afin que les 208 bouteilles les équipant soient changées.

NEUVES-MAISONS > T'MM °

Parc

Ce sous-réseau de l'agglomération nancéienne (banlieue sud) a mis en service le 1^{er} février dernier 2 GX127 immatriculés 754 et 757 ALM 54.

POMPEY > SIT °

Dépôt

Récemment, les autobus du réseau SIT ont abandonné l'ancien dépôt de Champigneulle pour un nouveau remisage situé dans le parc d'activités de Pompey-Industries.



Les Volvo 7700 climatisés « LE SIT » à Pompey, en mai 2007

© Pierre COLIN

SAINT-AVOLD > TRANSAVOLD *

Parc

Arrivée en 2008 chez le transporteur Schon-Brullard du GX317-2p n°3647 (500 BPK 57, VJ1PS09D100000084). La première mise en service de ce véhicule acheté d'occasion remonte au 16/01/02.

THIONVILLE > CITELINE *

Parc

Le transporteur Trans-Fensch a mis en service 5 Citelis-line n°4251 à 4255. Il a également acquis un GX187 d'occasion ; ce véhicule est l'ex-n°103 du transporteur francilien Hourtoule (584 ABB 78, VJ1PU04A1PY101738, 1ère mise en service le 06/09/95).

TOUL > MOVIA °

Parc

Les Courriers Mosellans ont muté l'Agora-L n°1693 sur le réseau de Toul. Il était auparavant en service sur les lignes affrétées du réseau TCRM de Metz. Il remplace le PR180-2 (ex-SIT/Pompey).

► Midi-Pyrénées

COLOMIERS **

Parc

L'arrivée récente des 2 GX217 ex-Angoulême a poussé vers la réforme les 2 R312 immatriculés 767 BNQ 31 et 934 BSH 31 (ex-RATP n°5670 et 5649).

MONTAUBAN > HESPERIDES °

Réseau

Une importante restructuration du réseau est intervenue le 4 août 2008. Si nous évoquons cette opération avec autant

de retard, c'est que tout simplement nous ne recevons aucune information du réseau montalbanais ! Ce qui explique également son absence dans nos colonnes, ce que nous regrettons. Mais suivant l'adage « mieux vaut tard que jamais », nous avons résumé dans un tableau les nouvelles relations, le réseau étant passé de 11 lignes radiales à 6 diamétrales. Pour compléter le dispositif, une ligne nommée « Eurybus » dessert le marché Mortarieu-Dupuy le samedi matin.

Le pôle d'échanges est désormais situé place Prax-Paris.

Rappelons que le réseau Hespérides est exploité par la SEM-TM grâce à 50 agents dont 37 conducteurs-receveurs et une flotte de 24 autobus.

Les derniers véhicules mis en service sont 4 GX327 et 6 GX127-L arborant la nouvelle livrée Hespérides à base de bleu.

MONTAUBAN Nouveau réseau HESPERIDES	
Lignes	Destinations
Lignes urbaines	
A	Monplaisir / Gare SNCF
B	Cité Jardin / Rond-Point des Osages
C	Aussonne / Beausoleil-Bas
D	Hippodrome / Italie
E	Birac / Pouty
F	Lycée agricole Capou / Clos-Maury
TAD	
Vers les villages de Pech-Boyer, Verlhaguet, Falguières, Fonneuve, Les Farquettes, Le Ramier, Le Carreyrat et Le Fau	

TOULOUSE > TISSEO **

Boulevard Urbain Nord

Depuis 2007, des études sont diligentées par l'Agglo en vue de réaliser un nouveau boulevard multimodal. Le projet nommé « Boulevard Urbain Nord » consiste à réaliser une infrastructure dans le secteur nord de l'agglomération et devant relier le terminus « Borderouge » de la ligne B du métro à la commune de Bruguères. Ce projet urbain serait le support d'un TCSP.

La consultation publique s'est déroulée en novembre et décembre 2008.

Réseau

Plusieurs améliorations ont été apportées en début d'année sur le réseau de bus : les fréquences sont ramenées à 10 minutes sur la **2**, et 15/30 minutes sur la **41**, un cadencement basé sur l'offre tempo a été mis en œuvre sur la ligne **8**, des renforts ont été injectés aux pointes sur la **16**, et l'amplitude horaire des lignes **42**, **59** et **71** est améliorée le soir en semaine. À signaler également le prolongement de la ligne **88** à la gare d'échanges métro/bus de Ramonville (à l'exception du 88S).

TAD

Dans le sud de l'agglomération, le **TAD 119** remplace les TAD 151, 152 et 153 dans la desserte des communes d'Aureville, Castanet-Tolosan, Goyrans, Lacroix-Falgarde, Mervilla, Pechbusque, Ramonville Saint-Agne, Rebigue, Vieille-Toulouse et Vigoulet-Auzil, en complément des lignes de bus. Ce nouveau TAD 119 fonctionne tous les jours de 6h à 0h30 avec un départ toutes les demi-heures du métro Ramonville (terminus ligne B).



Tramway : ligne E

Début mars, les poteaux devant soutenir la LAC étaient posés depuis le terminus nord « Garossos » jusqu'à la station « Lycée ». Les voies étaient posées en continu entre « Garossos » et « Grand-Noble ». Au sud, la pose des voies était achevée entre le terminus « Arènes » et la station « Zénith ».



Les travaux de la ligne E à proximité de la place de Catalogne
© François DROISY, le 3 février 2009

Tramway : 1ère rame

Le 17 décembre dernier, les élus ont effectué une visite à l'usine Alstom d'Aytré afin de découvrir la première rame toulousaine. Celle-ci y effectue des essais de roulage sur le site d'essais de l'usine, soit 1.000 km à parcourir. La fabrication de la seconde a débuté en janvier et la première livraison à Toulouse est prévue pour fin mai 2009.

Tramway : extension

Les gestionnaires des transports n'ont pas attendu la mise en service de la première ligne de tramway pour lancer l'appel d'offre pour la réalisation du futur réseau tramway de l'agglomération toulousaine. L'opération porte sur la réalisation de 36 km supplémentaires (en plus des 11 km actuellement en construction) et la réalisation d'un autre dépôt-atelier.

Ce marché se décompose en 5 tranches, une tranche ferme concernant le tronçon Arènes/Grand-Rond (soit environ 4 km) et 4 tranches conditionnelles : liaisons Grand-Rond/Montaudran/Saint-Orens ainsi que Plaisance/Tournefeuille/Colomiers/Purpan/Canal-du-Midi, Plaisance/Purpan, Purpan/Canal-du-Midi, et pour finir Grand-Rond/Montaudran/Saint-Orens.

Parc

L'année 2009 devrait voir l'arrivée de 40 Citelis-12-GNV ainsi que 28 Citelis-18, ces derniers étant destinés à la ligne 16 et aux renforts de capacité sur certaines lignes de banlieue aux heures de pointe. Ces 68 nouveaux véhicules devraient provoquer la réforme des derniers GX107 de 1992 et de 1993.

Par ailleurs, un Agora-S aux couleurs du réseau d'Annecy est actuellement en prêt afin de pallier l'immobilisation des GX317-GNV en cours de révision de leurs circuits GNV par le constructeur. Ce véhicule, numéroté 0891, est l'ancien n°25 de la SIBRA (VF6PS09B400010786). Côté réformes, notons celles des GX107 n°9404 et 9422.

► Nord-Pas-de-Calais

DUNKERQUE > DK'BUS-MARINE *

Relations transfrontalières

Depuis quelques années, la ligne 2 du réseau dunkerquois est prolongée à raison d'un bus par heure à la gare belge d'Adinkerke (remplacée par le 3 les dimanches et jours fériés) où se trouve également le terminus de la ligne de tramway côtière en direction de De Panne, Oostende et Knokke. L'été, ce service est renforcé avec des services jusqu'à De Panne grâce à un ticket-frontière à un euro. Ce service a été salué par l'association belge d'usagers BTB qui a remis un prix à la CUD pour la qualité du service rendu en matière d'organisation des correspondances entre les bus dunkerquois et les trains belges lors d'une cérémonie organisée le 31 janvier à la gare d'Adinkerke.

Cette relation transfrontalière pourrait d'ailleurs se développer dans un proche avenir. En effet, le plan belge Neptunius, qui a pour but de renforcer les synergies entre les deux pays, évoque les relations transfrontalières et en particulier le principe d'une liaison entre Furnes/De Panne et Dunkerque, souhaitée par les autorités belges pour 2017. Cette relation pourrait être effectuée par chemin de fer ou par le prolongement du tramway de la côte flamande. Si la solution tramway est retenue, elle permettrait de relancer le projet de tramway urbain et transfrontalier étudié par l'Agglo il y a une dizaine d'années.



Le PR180.2 n°620 au terminus Adinkerke, le 15 juillet 2008
© David LE PAUTREMAT

Site propre

Un site propre a été mis en service le 7 juillet 2008 sur une distance d'environ 800 mètres à Grande-Synthe. Il dessert deux arrêts, « Maison-Communale » et « Clemenceau », et est emprunté par les lignes A, 1, 2, 7 et 9.

Réseau

La ligne 7 (Mardyck/Clinique des Sept-Planètes) a vu son trajet complètement refondu sur les communes de Grande-Synthe et Fort-Mardyck ; elle ne dessert plus les contournements de ces villes mais leurs centres.

Depuis les nouveaux services de septembre 2008, la ligne 8 dessert 7 fois par jour l'usine Sollac-Mardyck.



60 jours

Services dominicaux

La ligne **8** (desservant les communes de Grand-Millebrugghe et d'Armbouts-Cappel) ne fonctionnant pas les dimanches et jours fériés, les habitants de ces communes peuvent dorénavant se rendre en centre-ville grâce à deux départs effectués par la ligne **7** à partir de chacune de ces communes (15h00 et 15h03) ; le soir, c'est un service prolongé de la ligne **4** qui assure à 19h58 le retour sur Armbouts-Cappel.

Enfin, la ligne **7** effectue son dernier service du dimanche soir, à destination de Bois-des-Forts (commune de Coudekerque-Village), arrêt desservi en journée par le terminus de la ligne **3A**.

Parc

L'Agglo, en partenariat avec GDF, Veolia et Irisbus était candidate pour un programme expérimental d'utilisation d'un combustible alternatif et respectueux de l'environnement appelé « hythane ». Ce mélange est composé de 20% d'hydrogène et de 80% de gaz naturel. L'hydrogène devait être fabriquée localement à partir d'un électrolyseur et d'électricité éolienne. Ce projet a été présenté dans le cadre du PREDIT.

Après le feu vert de la DRIRE, le réseau va pouvoir effectuer ce test sur deux Agora-S-GNV du réseau (dont le n°439) préparés à cet effet. Une première expérimentation d'un mois devrait être effectuée avec des véhicules roulant à vide. Puis, si cette première phase est concluante, les essais se poursuivront avec des voyageurs.

LENS > TADAO °

Réseau

Plusieurs améliorations sur le réseau sont intervenues depuis le 5 janvier. Les lignes **12** et **50** ont été fusionnées, et le cadencement de 30 minutes sur le tronçon central entre l'arrêt « République » à Lens et le centre commercial Cora passe à 20 minutes. De même, la ligne **84** est dorénavant cadencée aux 30 minutes au lieu d'une heure. Pour finir, la ligne **86** est remplacée par 3 circuits scolaires.

Pôle multimodal

Le 23 février dernier, le réseau Tadao a mis en service sa nouvelle gare routière. Elle est située aux abords immédiats de la gare SNCF et présente 14 positions de départ. L'agence commerciale Tadao en a profité pour déménager le même jour. Elle est dorénavant située en face de la gare routière, au 77 de la rue Jean-Letienne.

LILLE > TRANSPOLE °

Tramway

La dernière grande rénovation de l'infrastructure du « Mongy » remonte à 1991/1993. Après seize années de bons et loyaux services, il était temps pour la LAC d'être renouvelée. Ce chantier a débuté en mars et intéresse le tronc commun (Lille/Croisée-Laroche). Pour faciliter le chantier, l'exploitation du tramway est interrompue à partir de 22h00 et remplacée jusqu'à la fin du service par des bus de substitution.

Parc affrété

Réception chez **Trans-Val-de-Lys** de 2 Citaro-LE-Ü n°083465 et 083466, dont les caractéristiques sont compilées en rubrique spécialisée.

MAUBEUGE > STIBUS °

Réseau Viavil

Dans notre précédente édition, lors de l'évocation de la mise en service du TCSP Viavil, nous faisons allusion à des « Citelis ». Les nouveaux véhicules acquis pour exploiter cette infrastructure sont en fait des « Crealis », dont 18 standards n°800 à 817 sont en service. Deux Crealis articulés étaient attendus pour compléter le dispositif.



Crealis n°812 engagé sur la ligne 54 arrivant à la gare SNCF
© Philippe MESNIGE, le 27 février 2009

► Basse Normandie

CAEN > TWISTO °

Parc

Mise en service en décembre dernier de 6 minibus Cytios-Advance-2/18 n°73 à 78.

► Haute Normandie

ELBEUF > TAE **

Parc

Un important renfort de parc a récemment été opéré.

Tout d'abord l'arrivée d'un véhicule neuf, le Citelis-12 n°136, puis 2 nouveaux véhicules rachetés au réseau de Belfort : les Agora-S (ex-G30 et G48). Les 2 GX327 rachetés également à Belfort (ex-H14 et H15) ont été numérotés 201 et 202, et les 2 Agora-S, 203 et 204.

Par ailleurs, un R312 du réseau Twisto de Caen (n°427) est également venu rejoindre la flotte TAE ; nous ignorons encore s'il s'agit d'un prêt.



LE HAVRE > BUS OCÉANE °

Tramway

Alors que les premiers travaux liés à la construction des deux lignes de tramways ne débuteront qu'au printemps 2010, des forages géotechniques ont été diligentés durant le mois de février afin de déterminer la nature des sols traversés.

Par ailleurs, une équipe de la société Systra, maître d'œuvre et mandataire d'un groupement d'ingénierie, vient de prendre possession de ses locaux rue Jules-Siegfried.

ROUEN > METROBUS *

Tramways

En service depuis 1994, le tramway rouennais (appelé localement « métro ») est constitué de 2 lignes d'une longueur totale de 18,3 km, Boulingrin/Saint-Étienne-du-Rouvray (Technôpole) et Boulingrin/Grand-Quevilly (Georges-Braque). Les deux lignes présentent un tronçon commun entre la station Saint-Sever (sur la rive gauche) et le terminus Boulingrin, la traversée du centre-ville s'effectuant en tunnel, d'où l'appellation « métro ».

Avec une fréquentation en 2007 de près de 16 millions de voyageurs, le tramway rouennais est victime de son succès et est saturé aux heures de pointe.



La motrice 807 à « François Truffaut », le 20 avril 2005
© Michaël DIETRICH

Pour remédier à ce problème, plusieurs scénarii ont été étudiés : rallonger les rames TFS existantes en ajoutant une caisse supplémentaire en leur milieu, acheter des éléments supplémentaires qui soient compatibles avec les premiers, ou remplacer intégralement le parc de motrices TFS par des rames plus capacitaires.

Apparemment, ce serait cette dernière option qui aurait été retenue. En effet, d'après la presse, un appel d'offres serait lancé fin 2009/début 2010 en vue de l'acquisition de 27 nouvelles rames destinées à remplacer les 28 rames Alstom TFS actuelles (n°801 à 828). Des travaux sont d'ailleurs diligentés afin d'adapter les stations souterraines aux nouveaux matériels.

Réseau TEOR

Après des mois de travaux, la nouvelle station « Cathédrale » a enfin été mise en service en janvier. Son architecture originale a été conçue pour se marier harmonieusement avec son environnement.

Cette réalisation marque la fin des aménagements TEOR en cours sur l'ensemble de l'agglomération.

Parc affrété

Retrouvez en rubrique « Parcs », les caractéristiques des 28 Citelis-18 n°6101 à 6128, véhicules qui ont été affectés aux lignes TEOR.

► Pays de la Loire

ANGERS > COTRA °

Parc bus

Les 13 nouveaux articulés, Lion's-City-4p n°601 à 607 et Omnicity-G-3p n°672 à 677, étaient en service début mars 2009, ainsi que les 4 Omnicity standard n°460 à 463.

Ces arrivées ont poussé vers la réforme les GX187 n°753 à 759, ainsi que les GX107 n°835 et 836.



Un des nouveaux Lion's City G d'Angers, en service sur la ligne 1
© Erwan LE MAT, le 20 mars 2009

Tramway

Le 30 janvier dernier, les élus de l'Agglo et quelques invités ont pu découvrir leur toute première rame de tramway sur le site Alstom d'Aytré. Ils ont pu y effectuer un voyage de... 300 mètres sur la piste d'essais avec le maire d'Angers aux manettes.

Début mars, le dépôt-atelier commence à prendre forme. Le gros œuvre est pratiquement achevé et les faisceaux de voie sont en cours d'implantation.

Autre ouvrage d'importance : le pont sur la Maine pour lequel les premiers caissons métalliques devaient arriver le 18 mars. La construction de la plateforme proprement dite devait débuter fin mars sur le boulevard Foch et la rue d'Alsace.

NANTES > TAN *

Tram-train

Le 19 février dernier, une délégation avec à sa tête le président de la Région a effectué une visite dans l'usine Alstom de Valenciennes en charge, parmi d'autres matériels, de la construction des rames de tram-train Dualis.

Les premières livraisons sont destinées aux 28 km de la ligne Nantes/Clisson : 4 rames seront mises en service en juin 2010, 5 autres rames venant les rejoindre en 2013. Sur Nantes/Châteaubriant, 11 rames circuleront à terme ; Nort-sur-Erdre sera desservie en septembre 2011 et Châteaubriant au plus tard en 2013.

Parc affrété

Le transporteur **CTA** a mis en service en novembre 2008, 2 Citaro supplémentaires, soit les n°9045 et 9046. **Chantreau** a de son côté mis en service un second S415NF n°5040 (137 CMR 44).

A contrario, **Fast-Brodu** a vendu son GX317-2p n°2001 (151 AGA 44, VJ1PS09B400012533) aux Rapides du Poitou, véhicule mis en service le 28/10/99.

SAINT-NAZAIRE > STRAN °

Parc

Début mars, le dernier PR180-R, le n°551, a quitté le parc.



Le PR180-R n° 551, qui a pris sa retraite...
© David LE PAUTREMAT

Projet TCSP

Un projet de TCSP exploité par BHNS est à l'étude afin de relier sur 8 km la gare SNCF à Océanis, zone d'emploi située à l'ouest de la ville, via le centre-ville, la cité scolaire, le quartier de renouvellement urbain Chesnaie-Boulletterie et le site universitaire d'Heiniex.

Une exploitation en tronc commun pourrait être complétée par 2 branches poursuivant au-delà de la gare, l'une à l'est vers le site industriel des chantiers navals et aéronautiques, et Cadréan, l'autre au nord vers Certé et Trignac.

> Picardie

ABBEVILLE > BAAG °

Réseau

Depuis le 9 mars, la ligne **B** a vu son itinéraire modifié et ce, afin de répondre aux attentes des habitants de la chaussée d'Hocquet. Trois nouveaux arrêts ont été mis en service : « Les Rames », « Ledien » et « Pont-Neuf ».

AMIENS > AMETIS **

Réseau

Comme nous l'annoncions dans notre précédente édition, les destinées du réseau Ametis ont été reprises depuis le 1^{er} janvier par la filiale CFT du groupe espagnol SUBUS. Veolia perd également l'exploitation des lignes affrétées, exploitées jusqu'à présent par sa filiale CAP (Courriers Automobiles Picards). En effet, le nouveau contrat notifie que l'ensemble des lignes urbaines est exploité uniquement par CFT.

Dépôts

Les autobus de la CFT/Ametis sont désormais remisés dans deux établissements : ceux de l'ex-SEMTA, situés au 45 rue Dejean, et maintenant celui de la rue de Verdun qui abrite l'ensemble des véhicules en location provenant d'IBF (Amiens), Gabi-Chariot (Drôme) et de Mercedes. Retrouvez en rubrique « Parcs » les flottes de ces deux établissements.

Parc provisoire

Suite au refus des CAP de vendre sa flotte d'autobus au nouvel exploitant, ce dernier a été dans l'obligation de faire venir en urgence 41 véhicules afin de pouvoir assurer les services auparavant effectués par les CAP. La CFT a dû acquérir de nombreux véhicules d'occasion en attendant d'en acquérir des neufs. C'est pour cette raison que l'on a pu voir une flotte assez hétéroclite constituée de véhicules provenant de divers réseaux (Montbéliard, Belfort, Caen, Chalon-sur-Saône, Lacroix, etc).



Arrivée des premiers Citaro neufs au dépôt Verdun
© Sylvain MAITREHENRY, le 9 mars 2009



Nouveau coup de théâtre : alors que l'Agglo décidait courant février 2009 d'acheter les bus que la CFT devait fournir, et alors que la CFT avait passé une commande de 30 MAN Lion's-City, l'Agglo désirant acquérir un parc homogène refusait les MAN et les faisait remplacer par des Citaro. MAN mécontent reprenait fin février l'ensemble des véhicules qu'il avait prêté, soit les 2 Citaro n°140 et 141, les 2 S315NF n°142 et 143, le GX317 n°144, le GX327 n°145, ainsi que le Lion's-City-L n°360. Ces véhicules ont été remplacés par des GX107. C'est donc finalement 40 Citaro qui seront acquis jusqu'à 2011. Une première série de 12 Citaro standard en version carénée a commencé d'être réceptionné au dépôt Verdun depuis le 9 mars dernier.

Incident

Le minibus Omninova n°357 a été victime d'un incendie provenant du circuit électrique. Bien que le sinistre fut rapidement éteint par la conductrice grâce à son extincteur, les dégâts ont été jugés suffisamment importants pour réformer ce véhicule mi-janvier.

► Poitou-Charentes

POITIERS > VITALIS °

Parc

La RTP a mis en service 2 GX327-GNV supplémentaires, soit les n°606 et 607. Ces arrivées ont poussé vers la réforme les R312 n°309 et 320.

Parc affrété

Des mouvements de matériels ont récemment été opérés chez l'affrété **Rapides du Poitou**. En effet, plusieurs véhicules d'occasion ont été mis en service : le GX317 n°9001 (ex-2001 Brodu) et les Agora-S n°9031 à 9033, ainsi qu'un GX327 neuf, le n°9002. A contrario, nous noterons la réforme du GX107 n°9048. Les immatriculations des nouveaux venus sont compilées dans un tableau.

POITIERS Acquisitions aux Rapides du Poitou			
N°	immatriculations	N°	immatriculations
GX317			
9001	3013 VZ 86		
GX327			
9002	3665 WA 86		
Agora-S			
9031	1080 VZ 86	9033	1085 VZ 86
9032	1083 VZ 86		

LA ROCHELLE > RTCR *

Réseau

L'année 2009 sera une année de changements importants pour le réseau de bus rochelais. Une première étape concernera au 1^{er} juillet les lignes des 8 communes de la 2^e couronne exploitées par la société **Ocecars** (Veolia) avec des fréquences améliorées et des circuits plus directs.

La seconde étape, qui interviendra au 1^{er} septembre, concernera les 9 communes de la première couronne dont les lignes sont exploitées par la **RTCR**. Actuellement toutes

les lignes du réseau (RTCR et Ocecars) ont pour terminus central la place de Verdun. Dans le futur réseau, il est prévu deux grands axes structurants (plus de fréquence, plus d'amplitude horaire) et un réseau secondaire reliant les quartiers entre eux ainsi que les deux axes principaux, sans passer par la place de Verdun mais à 6 pôles d'interconnexion situés à différents points de l'agglomération.

Parc

L'agglo a lancé le 26 janvier dernier un appel d'offres concernant l'acquisition de 6 à 12 articulés ainsi que pour un à 5 autobus type BHNS. Par ailleurs, un articulé en service a été totalement détruit le 10 décembre dernier par un incendie provenant du bloc moteur. Aucun blessé n'est à déplorer, la cinquantaine de voyageurs ayant été rapidement évacués par le conducteur.

Parc affrété

Autres améliorations décidées pour le réseau de seconde couronne : l'acquisition pour **Ocecars** de 36 bus neufs. Actuellement, le parc bus de ce transporteur affrété se compose de 26 véhicules (25 standards et un articulé) tous achetés d'occasion.

Liaison La Rochelle/Rochefort

Le 18 décembre dernier, a été inaugurée la nouvelle station ferroviaire de « La Rochelle-Porte-Dauphine » (tout près du centre-ville) sur la ligne SNCF reliant La Rochelle à Rochefort. Cette ligne ne comportant à l'origine que trois gares (La Rochelle-Ville, Chatelaillon et Rochefort), se voit équipée de 4 nouvelles stations : La Rochelle-Porte-Dauphine, Aytré-Plage, Angoulins-sur-Mer et Saint-Laurent-de-la-Prée, les 3 premières étant situées sur le territoire de l'agglomération de La Rochelle. Pour les seuls usagers possédant un abonnement train+bus, la fréquentation de cette ligne est passée de 3.000 à 6.500 voyageurs entre septembre 2007 et 2008.

ROCHEFORT > R'BUS °

Parc

Il est intéressant de noter la location de 2 Agora-S-3p par le transporteur Keolis Littoral. Les 2 véhicules n°8704 et 9927 sont immatriculés 8704 XH 80 et 9927 XM 80.

ROYAN > CARA'BUS °

Parc

Le nouvel exploitant a mis en service le 5 janvier, 2 GX127 immatriculés 8420 et 8421 ZC 17.

► Provence-Alpes-Côte d'Azur

AIX-EN-PROVENCE > AIX-EN-BUS °

Réseau

Depuis le 8 décembre 2008, la ligne **4B** est prolongée de « Gare-Routière » à l'arrêt « Tubingen », avec arrêt intermédiaire à « Lesseps ».



60 jours

GAP > LINEA °

Parc

Notons la mise en service en novembre dernier de 3 GX127-L n°37 à 39 dont les caractéristiques sont compilées dans la rubrique habituelle.

MARSEILLE > RTM °

Tramways

Alors que le projet de troisième ligne semblait être abandonné et la bifurcation réalisée vers la rue de Rome ne rester qu'un appendice inutile, la Communauté d'agglomération ainsi que la Ville de Marseille ont décidé de réaliser une extension du réseau empruntant la rue de Rome, entre le Cours Saint-Louis et la place Castellane. Cette extension serait réalisée en voie unique avec voies d'évitement au niveau des stations. Rappelons que le projet initial prévoyait 3 stations intermédiaires : « Francis-Davso », « Place-de-Rome » et « Dragon ».

Au terme de cette extension, la ligne **T2** serait restructurée en deux axes distincts : Euroméditerranée/Blancarde et Euroméditerranée/Castellane. Ces axes donneront-ils naissance à une ligne T2 à deux branches ou à deux lignes indépendantes, nous l'ignorons encore.

TOULON > MISTRAL °

Parc

L'année dernière, deux nouveaux minibus ont rejoint le parc de la RMTT : les Omninova Noventis-420 n°548 et 551 respectivement immatriculés 410 BSJ 83 et 902 BSS 83.

► Rhône-Alpes

Synergie 'inter-agglomérations'

Le 29 janvier dernier, les présidents des agglomérations de Lyon, Saint-Étienne et Bourgoin-Jallieu ont décidé d'expérimenter une nouvelle « gouvernance métropolitaine », autrement dit de travailler ensemble dans les domaines économique, culturel, ainsi que dans celui des transports publics. Si l'on en croit la presse régionale, un réseau unique pourrait ainsi voir le jour.

AIX-LES-BAINS > ONDEA °

Parc

Mise en service le 19 décembre 2008 d'un Cytios C20 d'occasion (VF1RDMMG526675619, 1ère mise en service le 09/08/02) immatriculé 4283 WD 73. Ce véhicule était l'ex-n°361 de Cariane Drôme engagé sur le réseau CTAV de Valence.

BOURGAIN-JALLIEU > RUBAN **

TAD

Les responsables de la CAPI (Communauté d'agglomération de la Porte d'Isère et son réseau RUBAN) et ceux de la

Communauté de communes des Collines du Nord Dauphiné (Heyrieux, Valençin) devaient se rencontrer en janvier afin d'évoquer une éventuelle mise en commun des transports à la demande. Nous ne manquerons pas de vous tenir au courant de l'évolution de ce projet.

CHAMBERY > STAC °

Parc affrété

Notons la mise en service chez le transporteur **Frossard** de 3 GX327 n°6000, 6004 et 6009. Leurs arrivées entraînent la réforme des PR112 n°6004 et 6009 respectivement immatriculés 7022 VE 73 et 7383 VB 73.

GRENOBLE > TAG *

Tramways

L'arrivée des 15 rames Citadis supplémentaires (n°6036 à 6050) porte la flotte grenobloise de tramways à 103 unités, soit la plus importante à ce jour dans l'Hexagone. Conséquence directe de l'engagement de ces matériels sur la ligne **A**, les terminus de cette ligne ont dû être adaptés : à « Fontaine-La-Poya » par l'allongement des quais et le déplacement de la communication d'arrière-gare, et à « Denis-Papin » par l'allongement des quais et le prolongement de 18 mètres des voies en tiroirs afin d'accueillir les nouvelles motrices. Un appareil de voie a également été mis en place sur l'avenue d'Innsbruck, au niveau de la station Grand'Place, afin de pouvoir injecter des rames en provenance du dépôt vers Echirolles et ce, sans manœuvre de rebroussement à « Grand'Place ». L'arrivée de ces rames Citadis a également nécessité l'adaptation du dépôt d'Eybens (extensions des fosses d'entretien, des passerelles de visite et de la station-service).

LYON > TCL **

> Réseau Métro

Funiculaire Fourvière

Les travaux annuels de maintenance du funiculaire se sont déroulés du 9 au 21 février pendant lesquels l'exploitation a été suspendue et remplacée par une navette bus entre Fourvière et Saint-Just, le funiculaire Saint-Just/Vieux-Lyon prenant ensuite le relais.

> Réseau Tramways

Ligne T2

Le 29 janvier dernier, le SYTRAL a approuvé le principe du prolongement de la ligne vers Eurexpo. Les travaux pour ces 4 nouveaux kilomètres entre Grange-Blanche et Chassieu devraient débuter en 2011 et coûter 60 M€. Cette extension, dont la mise en service est prévue en 2013, doit permettre un meilleur accès au futur grand stade de Décines.

Ligne T4

La première circulation sur la nouvelle infrastructure s'est déroulée dans la nuit 9 décembre dernier. Ces premiers



essais avaient pour but de tester les appareils de jonction entre les lignes T2 et T4. Les essais se sont poursuivis jusqu'au 19 décembre, puis du 5 au 9 janvier.

Le 27 janvier, une délégation d'élus a inauguré le début des marches à blanc en empruntant une rame entre l'hôtel de ville de Vénissieux et le boulevard des États-Unis. Rappelons que cette quatrième ligne, devant relier Feyzin au quartier des États-Unis (station Jets-d'Eau), doit être mise en service le 20 avril prochain.

Dépôts

Le SYTRAL a également décidé le 29 janvier la construction d'un 3^e dépôt-atelier situé à Feyzin avec une mise en service prévue pour 2013.

> Réseau Autobus (exploitation)

Trolleybus

Les travaux d'implantation des lignes C1 et C2 ainsi que les aménagements de voirie concomitants ont débuté. Durant le premier trimestre 2009, ces travaux toucheront le tronçon Cuire/Montessuy-Calmette pour le **C1**, et Brotteaux/Charpenne/Rossellini pour le **C2**.

Ligne 91

La navette presque île est prolongée aux heures de pointe au sud de Charlemagne, vers le nouveau quartier « Confluence ».

> Réseau Autobus (matériel)

Trolleybus

Le SYTRAL a passé commande à Irisbus pour 10 nouveaux trolleybus Cristalis ETB18, et posé une tranche conditionnelle pour 1 à 5 véhicules du même type. Un détail est à noter : l'option retenue de prédisposition pour le guidage immatériel.



L'un des Cristalis ETB18 déjà en service sur la ligne C1
© Thierry GAREL, le 13 juillet 2008

SAINT-ÉTIENNE > STAS *

Tarification

Depuis le 30 mars 2009, la validité des Pass est passée de 1h00 à 1h30 dans une zone et de 1h30 à 2h00 sur les 2 zones et ce, sans augmentation des tarifs.

Réseau

Quelques ajustements ont été effectués sur les nouvelles liaisons de la rentrée. Les lignes **78** et **79** perdent 1 A/R le samedi. Les lignes **90** et **91** passent de 8 A/R à 3 A/R le samedi.

Par contre, en semaine, les lignes **27** et **51** voient la création d'un retour en fin de journée au départ de Fontanès, Marcenod et Valfleury vers Saint-Étienne alors que jusqu'ici, le dernier retour était à 13h30.

Parc affrété

Notons la mise en service de 2 S415NF : le n°97 chez **Trans-Roche** et le n°121 chez **SRT**.



Le Setra S415NF n°121 nouvellement mis en service, sur la ligne 51 au niveau de Châteaureux

© Gilles PLUET

VALENCE > CTAV °

Parc affrété

Notons la mise en service en décembre dernier aux **Courriers Rhodaniens** d'un Agora-3p d'occasion n°506 immatriculé 3970 QR 07 (VNEPS09B400200468, 1ère mise en service en 2001).

VIENNE > SUV *

Réseau

L'autorité organisatrice a lancé un appel d'offres le 30 décembre 2008 portant sur l'aménagement de mise en accessibilité de l'ensemble des points d'arrêts du réseau de transport urbain.

Autres régions

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

Bourgogne et Corse

► Autriche

INNSBRUCK > IVB

Tramways

Capitale du Tyrol autrichien, cette ville de près de 120.000 habitants est située à l'ouest du pays. Son réseau est constitué de 3 lignes de tramways (1, 3 et 6), une ligne de trolleybus (O), 10 lignes d'autobus, ainsi qu'un funiculaire. Le réseau de tramway est complété par une ligne de tram suburbain, le Stubaitalbahn, reliant la gare d'Innsbruck à Kreith et Fulpmes dans une des vallées située au sud de l'agglomération.

En 10 ans, le réseau a réussi à diminuer de 47,4% ses rejets de CO₂ alors qu'en parallèle, le nombre de voyageurs augmentait de 5,3% chaque année pour atteindre 47 millions de voyageurs. Une étude a démontré que pour une agglomération de la taille d'Innsbruck, le fait d'exploiter trois systèmes différents de transport revenait plus cher qu'en exploiter deux. La ligne O étant très chargée (plus de 30.000 voyageurs/jour) et les 10 derniers trolleybus présentant un taux de corrosion élevé, il a été décidé de la transformer en tramway. Depuis l'automne 2007, 22 rames Bombardier sont petit à petit mises en service sur les lignes 1, 3 et StB.

Ce qui est intéressant de relater, c'est l'accord entre les deux sociétés, urbaine IVB et suburbaine Stubaitalbahn, afin de présenter une commande commune portant sur 22 rames Flexity Outlook, soit 16 pour IVB (n°301 à 316) et 6 pour StB (n°351 à 356), rames à écartement métrique et bi-directionnelles. Dans le cadre de l'appel d'offres, 10 rames supplémentaires sont en option.

► Belgique

BRUXELLES > STIB

Méto

Le bouclage de la petite ceinture étant désormais achevé, le réseau de méto a été totalement restructuré à la date du 4 avril 2009. Le même jour, le dépôt-atelier Jacques-Brel situé à Molenbeek est également entré en fonction ; il a la charge des rames des lignes 2 et 6.

BRUXELLES	Nouveau réseau de méto
Lignes	Destinations
1	Gare-de-l'Ouest / Stockel
2	Simonis (Leopold II)/Simonis (Elisabeth) boucle
5	Erasmus / Hermann-Debroux
6	Roi-Baudouin/Simonis (Elisabeth) via Simonis-L

Les lignes **3** et **4** sont les lignes tramways empruntant l'axe de pré-méto Nord/Sud



La ligne 1B du méto bruxellois est désormais un « lointain » souvenir ! Ici au terminus Stockel, le 21 mars 2008

© David LE PAUTREMAT

Tramways

Parallèlement avec les travaux de bouclage de l'axe méto de petite ceinture, un terminus tramways a été implanté devant la station « Gare-de-l'Ouest » afin d'y prolonger certains services de la ligne de tramway **82** et ce, depuis le 6 avril dernier. La ligne de bus 85 est de ce fait supprimée.

Par ailleurs, le nouveau dépôt de tramways, situé dans le complexe STIB de Haren, est devenu opérationnel le 6 avril.

> Réseau Autobus

Articulés

Alors que les articulés Citaro-G-E5 (n°9001 à 9052) sont mis en service sur le réseau, les AG300 (n°8826 à 8857) retournent petit à petit chez le constructeur Van Hool au terme de leur contrat de leasing.

GNV

Suite à des contraintes budgétaires, il se pourrait que la commande portant sur 70 autobus fonctionnant au GNV ne se concrétise pas.

Ce type de matériels entraîne en effet plusieurs surcoûts, la construction d'une nouvelle station de compression n'étant pas l'un des moindres. Rappelons que la station actuelle installée dans l'enceinte du dépôt d'Haren n'est prévue que pour 20 véhicules.

Les 70 véhicules qui devront finalement être achetés seront de ce fait très vraisemblablement à motorisation diesel. La petite série de 20 A300-GNV (n°8680 à 8699) risque fort de ne pas connaître de descendance.

LIÈGE > TEC

Tramway ?

Retour du tramway dans la Cité Ardente ? Toujours est-il que le ministre wallon de la Mobilité a présenté un ambitieux projet de mobilité pour la région liégeoise dont la pierre angulaire est un réseau de tramways. La première ligne, étudiée depuis quelques temps, serait longue de 17,5 km et relierait Hertsal à Jemeppe via le centre-ville de Liège (place Saint-Lambert) avec un itinéraire parallèle aux contours de la Meuse. La seconde ayant pour origine Vaux-sous-Chèvremont (sur la rive droite) franchirait la Meuse afin de rejoindre le centre-ville et croiser la première ligne à la place Saint-Lambert ; elle poursuivrait ensuite vers Ans, au nord-ouest de l'agglomération.

OOSTENDE > DE LIJN

Tramway

D'ici 2014, d'importants travaux vont être engagés afin de transformer, agrandir et moderniser la gare d'Ostende. Cette métamorphose devant également toucher ses abords immédiats, la boucle du tramway dans le quartier sera modifiée et l'actuel dépôt à la gare supprimé. Un nouveau dépôt va donc être implanté dans la Slijkensesteenweg afin de remiser et entretenir 50 rames et 80 autobus.

WALLONIE > TEC

Trafic

Les transports urbains wallons ont réalisé un nouveau record de fréquentation en 2008 avec 243 millions de voyageurs transportés, soit plus de 17 millions qu'en 2007.

► Espagne

PALMA DE MAJORQUE > EMT

Commande

La société EMT réceptionnera cette année une importante commande passée à Irisbus : 32 Citelis-12 (22 diesel et 10 GNV) et 20 Citelis-18 (18 diesel et 2 GNV). Ces 52 autobus sont assemblés dans les usines françaises d'Irisbus.

► Suisse

GENÈVE > TPG

Lignes transfrontalières

Le gouvernement suisse a attribué 106,4 millions de Francs suisses (71,2 M€) pour plusieurs projets transfrontaliers. Dans cet ensemble, notons 23,6 MCHF (16 M€) pour prolonger les tramways genevois vers Annemasse d'ici 2015, et 43,7 MCHF (29 M€) pour leur faire gagner le centre-ville de Saint-Genis-Pouilly dans l'Ain et ce, avant 2018. Sont également inclus des tronçons de TCSP à Annemasse et Saint-Julien-en-Genevois.

CEVA

Le chantier du RER devait commencer au second trimestre 2009. Les chantiers les plus importants, à propos des transports urbains, devaient être les gares souterraines du Bachet-de-Pesay (sous l'actuelle boucle du terminus du tramway 12) et des Eaux-Vives (avec un pont provisoire de la ligne de tramway vers Moillesulaz), appelées à devenir les interfaces majeures entre les réseaux Transfers (co-entreprise CFF/SNCF) et TPG.

Mais, alors que les travaux de la liaison ferroviaire Genève/Annemasse (Cornavin/Eaux-Vives/Annemasse, dite CEVA) devaient débiter, le tribunal administratif fédéral a refusé de lever l'effet suspensif des recours déposés par des riverains contestant le tracé ou craignant les nuisances de la future liaison. Si, à l'heure où ces lignes sont écrites, nous ne savons pas ce que va faire l'État de Genève face à ce blocage, le contentieux ne devrait pas être réglé avant au moins un an. Alors que, côté français, la liaison fait désormais consensus et que le financement était sur le point d'être bouclé, ce projet de liaison transfrontalière est maintenant bloqué en suisse et semble bien mal parti !

SANKT-GALLEN > VBSG

Autobus

Les VBSG avaient commandé 3 MAN Lion's-City-GXL (articulés de 20 m à 4 essieux) ; mais devant l'apparent désintérêt des transporteurs, le constructeur a décidé de ne pas produire ce véhicule. Saint-Gall recevra donc 5 Lion's-City-GL à la place, plus le GXL de démonstration en prime. Le transporteur a également commandé 2 midibus Lion's-City-M pour la ligne 10 qui emprunte un passage à niveau d'une voie ferrée équipée d'une crémaillère alors que le modèle standard est trop bas pour aborder cet obstacle.

Autres réseaux des VBSG

Depuis décembre 2008, les VBSG assure désormais le service urbain de deux petites villes situées au bord du lac de Constance, lequel est situé à quelques kilomètres au nord de Saint-Gall. Tout d'abord à Romanshorn, où 4 Lion's-City ont été affectés à ce service. Ils sont identiques aux modèles circulant à Saint-Gall, mis à part la bande rouge qui est devenue bleue. Également dans la ville de Rorschach, pour laquelle les VBSG assurent depuis le 14 décembre l'exploitation du réseau urbain. Les 4 lignes sont exploitées par 4 MAN/Göppel Lion's-City-M.



Sur les réseaux limitrophes, nous vous recommandons la lecture de :

Belgique : **TRAM 2000**
Rue Abbé J. Heymans 15, B-1200 BRUXELLES
www.tram2000.be

Suisse : **TRAM**
Rue de la Servette 30A, CH-1202 GENEVE
www.tram.ch

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

Par David LE PAUTREMAT

L'entrée du dépôt : tram
à gauche, bus à droite...
Le 2 avril 2009

© Erwan LE MAT



Le nouveau dépôt SEMITAN de Saint-Herblain



Remisage couvert pour les
bus articulés

© David LE PAUTREMAT

Après la présentation du nouveau dépôt du Bêle dans RU79, nous revenons à Nantes pour visiter le dépôt de Saint-Herblain qui vient d'être restructuré pour accueillir les rames de tramway de la ligne 3 prolongée.

► Un peu d'histoire

L'histoire du dépôt de Saint-Herblain s'écrit en 3 épisodes :

- de 1967 à 1984 dans la zone industrielle légère à Saint-Herblain sur l'actuel boulevard Marcel-Paul ;
- de 1984 à 2008 sur le site actuel avec un remisage exclusivement bus ;
- enfin depuis Janvier 2009 avec un remisage mixte bus et tramway.

De 1967 à 1984

Au milieu des années 60, les dépôts de la Morrhonnière et de Doulon ne sont plus suffisants pour accueillir tous les véhicules desservant le réseau. Aucun des deux sites ne présente une configuration permettant des agrandissements. Le site de Doulon est donc abandonné au profit d'un nouveau remisage dans la ZIL (Zone Industrielle Légère) de Saint-Herblain, près du terminus actuel François-Mitterrand de la ligne 1 sur le boulevard Marcel-Paul. A l'époque, la zone n'est évidemment que très peu urbanisée et le dépôt se trouve bien à l'écart.

Ce nouveau site est mis en service le 2 mai 1967 et permet d'accueillir entre 80 et 100 bus qui assurent la desserte des lignes de l'ouest nantais (11, 21, 22, 41, 42).

En 1976, ce dépôt assure le remisage des véhicules des lignes 11, 21, 22, 40 et 56, auxquels viennent s'ajouter par la suite les lignes 23, 62, 80, 81 et les services usines des Batignolles et de Saunier-Duval.

Le parking du dépôt est agrandi en 1974, et des ateliers sont installés en 1977. Mais malgré ces nouveaux aménagements, l'accroissement du parc d'autobus rend les conditions de travail difficiles et nécessite de la place, d'autant que le dépôt ne permet d'ailleurs pas le remisage des autobus articulés, dont le nombre atteint 64 véhicules en 1984.

La nécessité d'entreprendre des travaux de rénovation du site et l'impossibilité de procéder à des agrandissements obligent l'exploitant à lancer la construction d'un nouveau dépôt moderne sur un site plus adapté.

De 1984 à 2008

Le nouveau site est celui que nous connaissons aujourd'hui, implanté sur un terrain de 3,6 hectares toujours à Saint-Herblain mais plus au nord, proche de la route de Vannes, au 3 avenue des Lions.

Le permis de construire est délivré le 4 janvier 1983 et les travaux de terrassement débutent le 10 janvier 1983, la charpente commençant à être installée le 15 juin de la même année.

Face à la problématique de remisage des autobus articulés, ceux-ci commencent à venir y stationner dès le 5 septembre 1983, notamment ceux équipant désormais la

ligne 11. La station-service est mise en service en décembre et le site est totalement opérationnel en janvier 1984. Il fait l'objet d'une inauguration en mars 1984.

À son ouverture, ce site représente :

- 36.000 m² de terrain ;
- un remisage de 4 halls couverts d'une surface de 15.182 m² pouvant contenir 150 autobus, dont 40 articulés ;
- un atelier de 2.400 m² comprenant 3 fosses ;
- une station de gazole avec 3 pompes ;
- une station de lavage avec deux machines à laver dont une permettant également le lavage châssis.

La construction de ce site aura coûté 3.436.200 €.

Dans les années 90, les travaux ne concernent que la création de bureaux et de salles de réunion pour l'exploitation. En 1998, une station de compression gaz est implantée le long de l'avenue de Lions pour permettre l'alimentation des premiers bus au gaz qui sont remisés dans ce dépôt.



Vue générale du remisage

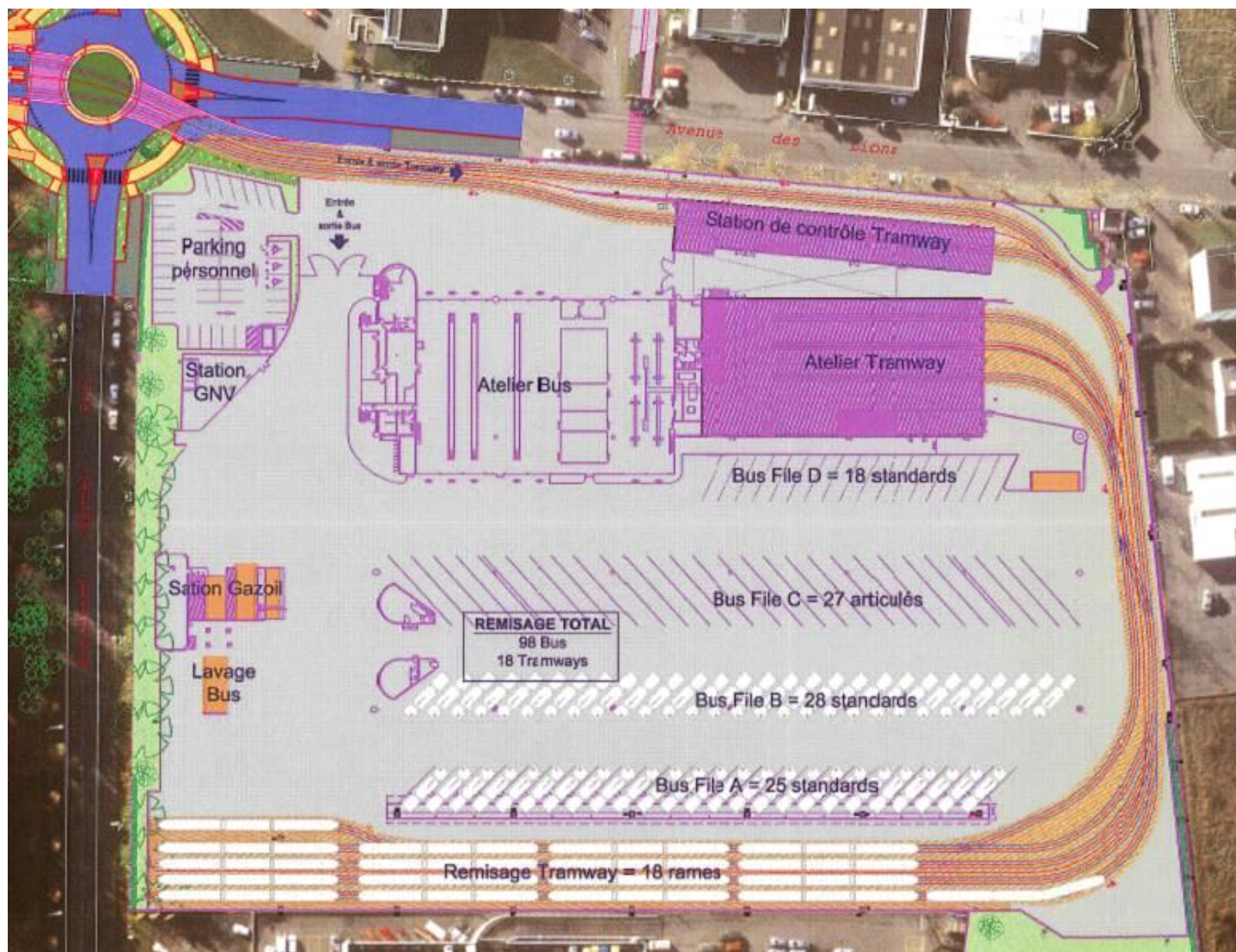
Depuis janvier 2009

Avant les travaux, le dépôt tramway de Dalby accueillait les tramways des lignes 1 et 3, engendrant des kilomètres de remisage importants, une usure du matériel roulant, une organisation complexe des services conducteurs et des problèmes d'engorgement du dépôt de Dalby avec l'arrivée des 10 rames supplémentaires achetées en 2005/2006.

L'objectif était donc de créer un dépôt tramway affecté à la ligne 3. Désormais, chaque ligne possède son centre d'entretien courant et de remisage.

Le dépôt de Saint-Herblain est le seul du réseau dont l'exploitation est mixte sur un même site, à la fois tramway et bus.

Les bus et les tramways cohabitent donc à Saint-Herblain mais se croisent uniquement à l'entrée du dépôt, pour limiter les risques de collision. Les voies tramways sont implantées sur la périphérie du site, et les revêtements sont différents (béton pour le tramway et enrobé pour les bus).



Plan projet du dépôt sur vue aérienne

La mixité du dépôt a entraîné la mise en place d'un dispositif de sécurité en cas d'alarme gaz qui coupe automatiquement l'alimentation 750 V. Le site est classé ATEX (Atmosphères Explosives), une norme qui fixe des règles de construction et d'utilisation pour éviter toute source d'inflammation. Cette réglementation demande de maîtriser les risques relatifs à l'explosion de différentes atmosphères au même titre que tous risques professionnels.

Le principe de transformation du dépôt de Saint-Herblain a consisté à réduire la surface affectée aux bus et gagner de la surface utile grâce au remplacement des talus périphériques par des murs de soutènement. L'arasement de ces talus a conduit à augmenter de 1.500 m² la surface utile du terrain. L'utilisation des 36.500 m² de terrain se répartit entre 40% pour le tramway et 60% pour les bus.

6.800 m² de la toiture du remisage bus ont été démolis : 4.400 m² du remisage nord de façon à créer un espace à l'air libre pour les bus au gaz, sur la partie la plus proche de la plateforme tramway et 2.400 m² pour construire le bâtiment de l'atelier tramway. La surface destinée au remisage des bus a pu être réduite grâce au départ des véhicules articulés des lignes 21, 22 et 23 ainsi que du service Proxiton pour le nouveau site du Bêle en Janvier 2008.

► Chronologie des travaux

Juin 2006 : début des travaux par l'organisation du transfert de la station GNV qui sera mise en service début 2007.

Été 2007 : libération des emprises des futures bâtiments tramways par la démolition de la dalle de l'ancienne station GNV et d'une partie du remisage bus.

Septembre/Octobre 2007 : préparation de la plateforme tramway depuis l'entrée du dépôt.

Novembre/Décembre 2007 : pose de l'appareil de voie à l'entrée du dépôt, préparation de la phase de démolition du remisage bus côté nord, début de la construction du mur de soutènement ouest, et montage de la charpente métallique sur le futur atelier tramway.

Janvier 2008 : poursuite des travaux de préparation de plateforme tramway, pose de voie ferrée côté sud, et démolition du remisage nord.

Février/Mars 2008 : pose de voie côté ouest, mise en place de la couverture et des façades de l'atelier tramway, montage de la charpente métallique sur la future station de contrôle et réalisation des fosses de l'atelier tramway.

Avril 2008 : démontage des anciens tunnels de lavage et des équipements de distribution gasoil, et montage de la charpente de l'avent bus côté nord.

Juillet/Août 2008 : fin de la pose de voie ferrée et des appareils de voie, début du montage des machines de distribution de sable et du lavage tramway, et mise sous tension de la sous station.

Novembre 2008 : mise sous tension des lignes aériennes et début des essais techniques.

12 Janvier 2009 : inauguration par les élus du site réaménagé et du prolongement de la ligne 3 du tramway.



Entrée des ateliers tram

➤ Les nouvelles fonctions du site de Saint-Herblain

La fonction remisage (zone 1)

Un parking véhicules du personnel SEMITAN de 30 places dont 3 pour personnes à mobilité réduite et 7 réservées aux véhicules de service.

Une station de compression GNC d'une surface de 220 m² qui alimente chaque jour tout le parc des 98 véhicules.

Une station gasoil et une station lavage pour les bus.



La station de lavage dédiée aux bus

Un espace de remisage de 98 bus et 18 tramways. Il est à noter que cette capacité a été portée à 103 bus (81 standards et 22 articulés) et 21 tramways en utilisant en plus des espaces dédiés à cette fonction, les ateliers.



L'aire de remisage tram

La fonction exploitation (zone 2)

Sur une surface de 660 m², les locaux sont les suivants :

- au rez-de-chaussée, le local PCR (Poste de Commande de Remisage) comprenant les postes de régulation tramway, le poste de gestion de l'énergie tramway, ainsi que le poste de contrôleur de station (entrées sorties des bus), la salle de prise de service des conducteurs, 5 bureaux et l'infirmerie ;

- à l'étage, 7 bureaux, une salle de réunion, le local informatique et téléphonie.



Le Poste de Commande de Remisage

Effectifs

L'exploitation est assurée à Saint-Herblain par :

- 1 responsable du dépôt ;
- 3 responsables d'exploitation ;
- 266 conducteurs dont 126 qui possèdent leur habilitation de conduite du tramway ;
- 13 responsables de lignes ;
- 1 assistant d'exploitation ;
- 1 attaché de gestion ;
- 1 feuilleiste.

Le dépôt de Saint-Herblain assure l'exploitation des lignes suivantes :

- une ligne 3 (Marcel-Paul/Neustrie) ;
- dix-huit lignes de bus dont 6 affrétées desservant le nord-ouest de l'agglomération : 11, 25, 54, 56, 59, 73, 79, 80, 81, 87, 90 en exploitation directe, et 45, 84, 86, 91, 93 et 96 en affrètement ;
- trois circuits de nuit : D, F et H ;
- la ligne nocturne du samedi soir : Luciole, qui circule de 2h30 à 7h ;
- la navette de proximité Indre en affrètement.

La fonction maintenance des véhicules (zone 3)

L'atelier bus est équipé de trois fosses, 2 lignes de ponts élévateurs et de deux pistes d'entretien.



... L'une des fosses de l'atelier bus

L'atelier tramway est un bâtiment de 1.600 m² créé en remplacement des files de remisage bus comprenant :

- deux voies sur fosses équipées de passerelles et une voie sur dalle ;
- le magasin de pièces détachées tramway ;
- des bureaux et des vestiaires au rez-de-chaussée ;
- une salle d'activités de 85 m² à l'étage.



... Vue intérieure de l'atelier tram

À l'intérieur de ce bâtiment sont aussi situés les locaux Énergie et Signalisation : une sous station (70 m²) délivrant le 750 V d'alimentation des lignes aériennes sur le dépôt et le prolongement de la ligne 3 et un local (30 m²) regroupant les installations ferroviaires sur le dépôt et sur la ligne. Dans les ateliers, sont traités le curatif et le préventif des véhicules.

La station de contrôle tramway est un bâtiment nouveau et indépendant du reste du dépôt, situé au sud du site (à l'ancien emplacement de la station de gaz) et représente 1.000 m². Les fonctions de cette station sont :

- le remplissage des sablières ;
- le contrôle du pantographe et de la sous caisse ;
- le lavage des rames de tramway.



... La station service tram

Effectifs

La maintenance est assurée par :

- 1 responsable maintenance ;
- 3 chefs d'équipe (un tramway et deux bus) ;
- 16 mécaniciens bus ;
- 7 électromécaniciens tramway ;
- 1 technicien atelier tramway ;
- 1 magasinier ;
- 1 agent ordonnancement.

Avec un budget de 21 millions d'euros, la communauté urbaine et la SEMITAN ont permis au site de Saint-Herblain d'accueillir le remisage des tramways de la ligne 3 et la maintenance de premier niveau, tout en conservant sa fonction première de remisage autobus. Nul doute que ce site aborde le 21^e siècle dans les meilleures conditions !

Merci
Merci
Remerciements

L'auteur tient à remercier Mme Breheret et M. Karzazi pour leur disponibilité lors de la préparation de cette présentation.

PARCOBUS/FPTU

Notre base de données des matériels roulants hexagonaux, que nous exploitons depuis quelques années, sert uniquement à enrichir et illustrer nos colonnes d'actualités. 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 complets

RATP : Répartition du matériel Bus (au 1^{er} janvier 2009)

Établi par Patrick KIRSTETTER (source MRB)

Dépôts / Matériels		Standards											Articulés			Midibus					Minibus		
		R312	NL223	O530	Omnicity	GX317		Citelis-line	Agora				Citelis-18	OmniCity	Lyon's City	GX127	GX117	GX77H	Oréos 55E	Divers *	Spinter	Divers **	Microbus
						3/2p	GPL		V0/V2	line	GNV	L											
Asnières	90	34	43													6				3	4		
Aubervilliers	245					13	31	20	25	57		88	11										
Belliard	218								93			107					1	12				5	
BM-Maltournée	194	74						23	79	11						7							
BM-Bussy	76	9							67														
Charlebourg	195	75						52	47	14										7			
Créteil	183								69		90	21				3							
Croix-Nivert	140							40	100														
Flandre	178	47		26					85	17										1		2	
Fontenay	222			9					184	25										1		3	
Lagny	111								111														
Lilas	215	18	51					30	63	44										4		5	
Malakoff	195					43		75	58	11						4	1			1		2	
Massy	104	49		20					32											3			
Montrouge	135		66	11					58														
Nanterre	238	35						48	113			25								7		10	
Pavillons	202	76			75				22			13	15			1							
Pleyel	223	52						38	43	84										6			
Point-du-Jour	119	26						22	56							4	2	1		5	2	2	
QS-Ivry	164				41					21		87		11		4							
QS-Lebrun	65					36				24												5	
St Denis	225		45						178									2					
St Maur	94							21	40	32						1							
Thiais	208					29		21	69			68			15	4	2						
Vitry	193	66							35	78						13	1						
GMR	68	18		2	4	2	1	5	3			14	1			4				13			
Total en ligne	4300	579	205	68	120	123	32	395	1630	418	90	423	27	11	15	25	31	5	12	5	48	4	34
Bus école	34	25						7	2														
Divers ***	5	(5 PR100-2)																					
Total au parc	4339	604	205	68	120	123	32	402	1632	418	90	423	27	11	15	25	31	5	12	5	48	4	34
Rappel mars 2008	4274	747	205	68	75	123	57	220	1636	419	90	426	0	11	15	19	31	12	12	5	55	7	27
Solde	+65	-143	0	0	+45	0	-25	+182	-4	-1	0	-3	+27	0	0	+6	0	+7	0	0	-7	-3	+7

Nota :

* les 5 midicars de Point-du-Jour sont le minicar Carrier-JP2P12, le Sampler et les 3 Stylus

** 4 minicars Master à Asnières

*** Malgré leur réforme et leur sortie du parc, 5 PR100-2 (n°4197 à 4201 à Montrouge) sont encore conservés et utilisés pour des services spéciaux

RATP / État du matériel autobus (mars 2008)

Établi par P. KIRSTETTER (source MRB)

Types	Modèles	Séries	Reçus	En service	Notas
Articulés surbaissés	Agora-L-3p	1501 à 1650 4401 à 4571	321	423	n°1508, 1522, 4408, 4486 & 4526 réformés
	Agora-L-Euro3-3p	1701 à 1809	109		n°1793 & 1801 réformés
	Citelis-18-3p	1811 à 1843	33	27	En cours de livraison (170 ex.)
	Omnicity-3p	1681 à 1691	11	11	
	Lion's City-3p	4601 à 4635	35	15	En cours de livraison (186 ex.)
Standards	PR100-2	4108 à 4204	97	5	Hors parc (spéciaux)
	R312-2p	5949 à 6604	656	579	Réforme en cours
Standards surbaissés	GX317-3p	1001 à 1021	21	21	
	GX317-2p	1022 à 1124	103	102	n°1032 vendu à Dôle
	GX317-2p-GPL	8001 à 8057	57	32	Réforme en cours
	Agora-VO-2p	2001 à 2115	115	1630	n°2001 = École
	Agora-V2-2p	2116 à 2576 2578 à 2892 7201 à 7794	1370		n°2119 = École Technique n°2183 = École n°2459 & n°7328 réformés
	Agora-Euro3-2p	7795 à 7953	159		
	Agora-2p-GNV	7001 à 7090	90	90	
	Agora-line-2p	8101 à 8520	420	418	n°8324 & 8434 réformés
	Citelis-line-2p	3001 à 3395	395	395	En cours de livraison
	O530-Citaro-2p	4251 à 4320	70	68	n°4305 détruit (04/11/02) n°4270 détruit (10/09/07)
	NL223-2p	9001 à 9205	205	205	
	Omnicity-2p	9301 à 9420	120	120	
	GX117-Euro2	401 à 411	11	31	
	GX117-Euro3	412, 415 à 433	20		
	GX127-Euro4	451 à 475	25	25	En cours de livraison
Midibus surbaissés	Oreos 55-E	303 à 314	12	12	
	GX77H	651 à 668	18	5	Réforme en cours
	Carrier JP2P12	920	1	1	
Midicar	Fast Stylus	921 à 923	3	3	
	Carrier Sampler	925	1	1	
	OA412-DK	801 à 828	28	46	Réforme en cours
Minibus	OB413-DK	829, 830	2		
	OB411-DK	831 à 849, 861 à 865	24		
Minibus surbaissés	OB616DK	851, 852	2	2	
	Microbus Gruau	720 à 754	34	34	En cours de livraison
Minicar	Minicar Master	911 à 914	4	4	
Écoles	R312-3p	11 à 36, 5042 à 5044	28	25	n°24, 30 & 34 réformés
	Agora-VO-2p	41	2	2	(ex-2001)
	Agora-V2-2p	42			(ex-2183)
	Citelis-line-2p	081 à 090	7	7	En cours de livraison

► **Etats de parc sommaires****AMIENS > CFT** (réseau **AMETIS**) – Parc au 24 février 2009 (source Sylvain MAITREHENRY)

Matériels	Nb	N° de parc
Dépôt DEJEAN : flotte ex-SEMTA		
10 minibus		
Citröen-Omninova-GPL	2	351, 352
Oreos-22E	2	580, 581
Microbus Gruau	6	401 à 405 (406 en prêt)
11 midibus		
Scania Midicity-3p	11	70 à 80
59 standards		
Renault R312-3p	3	29, 31, 38
Heuliez GX317-3p	24	39 à 62
Scania Omnicity-3p	32	101 à 132
24 articulés		
PR118-3p	3	231 à 233
GX187-3p	1	223
GX417-3p	11	235, 238 à 243, 245 à 248 (236 magasin de pièces)
Citaro-G-3p	9	301 à 309
Total Dejean :	104 véhicules	

Dépôt VERDUN : flotte en location (remplacement véhicules CAP)		
7 minibus		
Jumper	3	
Microbus Gruau	4	407 à 410
31 standards		
Renault R312-3p	18	1151 à 1168
GX107	6	(76/78 EWT 95, 133/974 EWX 95, 537/539 EWZ 95)
Agora	7	1146 à 1150, 1169, 1170
4 articulés		
Agora-L	4	361 à 364
Total Verdun : 42 véhicules		
Total AMETIS : 146 véhicules		

BRUNOY > STRAV – Au 1^{er} janvier 2009

Modèles	Nb	N° de parc
1 minibus		
Cytios-C30	1	471
87 standards		
Obradors	16	339 à 342, 346 à 352, 355 à 359
S215SL	3	323, 324, 326
PR112	2	452, 453
GX107	3	468 à 470
GX217-2p	4	371 à 374
GX317-2p	5	332, 333, 375 à 377
GX327-2p	1	450
Agora-2p	3	336 à 338
Agora-line-2p	25	365 à 370, 390 à 395, 396, 397, 412, 413, 417, 430 à 433, 436
Citelis-12-2p	21	456 à 465, 473 à 477, 483, 484, 494 à 497
Citaro-2p	2	448, 449
Citaro-Ü-2p	2	419, 420 (ALBATRANS)
34 articulés		
Citaro-G-3p	7	411, 423 à 426, 445, 446
Agora-L-3p	13	406 à 410, 414, 428, 429, 435, 437, 447, 451, 454
Citelis-18-3p	14	466, 478 à 482, 485 à 488, 490 à 493
24 autocars		
FR1	4	317, 318, 360, 387
Iliade	12	345, 353, 362, 380, 381, 388, 401, 402, 418, 421, 434, 455
Scler	5	382, 389, 438, 443, 444
Arway	1	472
Arès	1	378
S415UL	1	489
Total : 146 véhicules		

SEINE-SAINT-DENIS > TRA – Parc au 1^{er} février 2008

Modèles	Nb	N° de parc
9 midibus		
GX77H	2	46687, 46721
GX117	6	46772, 46787, 46789, 46822, 46897, 46898
GX127	1	46863
175 standards		
PR112	23	46541 à 46554, 46662 à 46664, 46666 à 46671
GX107	13	46520, 46524, 46528, 46529, 46534 à 46539, 46657, 46658, 46660
Citaro-2p	4	46717 à 46720
GX317-2p	91	46672 à 46686, 46708, 46709, 46744 à 46747, 46750 à 46768, 46774 à 46786, 46793 à 46817, 46827 à 46833, 46835 à 46840
GX327-2p	44	46847 à 46860, 46867 à 46896
7 articulés		
PR118-3p	5	46651 à 46655
Citelis-18-3p	2	46864, 46865
3 autocars		
S315UL	2	46738, 46739
FR1	1	46861
Total exploitation : 194 véhicules		
5 divers		
PR100-2	2	46616, 46693 (bus info)
GX107	1	46646 (bus école)
Setra S140-ES	1	46722 (bus école)
Ponticelli LR210	1	46823 (bus école)
Total TRA : 199 véhicules		

PARIS > RATP

Dépôt de NANTERRE		Effectif au 16 janvier 2009	
Lignes	Nb	Matériels	N° de coquille
141	18	Agora-S	2002 à 2018, 2111
144	27	Citelis-line	3340 à 3366
157	11	Agora-S	7551 à 7561
158	8	Citelis-line	3213 à 3220
159	12	Agora-S	2019 à 2030
160	13	Citelis-line	3146 à 3158
167	11	Agora-S	7895 à 7902, 7926, 7950, 7951
241	13	Agora-S	2055 à 2067
244	12	Agora-S	7562 à 7573
258	1	Agora-S	2164
	32	R312	5960 à 5964, 5967 à 5969, 5971 à 5976, 5978, 6098, 6101, 6102, 6104, 6106 à 6111, 6232, 6282, 6297, 6393, 6438, 6480, 6481
275	16	Agora-S	7910 à 7925
304	29	Agora-L	1507, 1509 à 1511, 1513 à 1521, 1523 à 1534, 4454 à 4456, 4479
357	3	Microbus	752 à 754
360	12	Agora-S	2857 à 2868
367	7	Agora-S	7903 à 7909
541	4	Microbus	744, 746 à 748
559	3	Microbus	749 à 751
563	1	OA412-DK	820
564	1	OA-412-DK	809
Spéciaux	2	R312	5965, 5966
	9	OA-412-DK	808, 810, 811, 814 à 816, 821, 822, 824
Total : 245 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.

BESANÇON > KEOLIS BESANÇON (réseau GINKO)

Articulés							
Citro-G-4p				N° de série commençant par WEB628290106			
N°	Immatriculations	N° VIN	Mise sce	N°	Immatriculations	N° VIN	Mise sce
541	4441 ZR 25	02014	29/12/08	542	4437 ZR 25	02015	29/12/08

BREST > CTUCB (réseau BIBUS)

Articulés							
Lions'City-G-A23-4p				N° de série commençant par WMAA23ZZX9R			
150	366 AQK 29	005817	06/01/09	153	392 AQK 29	005823	06/01/09
151	386 AQK 29	005819	06/01/09	154	393 AQK 29	005824	06/01/09
152	390 AQK 29	005820	06/01/09	155	398 AQK 29	005827	06/01/09

BRUNOY > STRAV

Standards							
Citelis-12-2p				N° de série commençant par VNEPS09D1003			
494	47 EXM 91	02913	18/12/08	496	62 EXM 91	02960	18/12/08
495	55 EXM 91	02942	18/12/08	497	51 EXM 91	02955	18/12/08
Articulés							
Citelis-18-3p				N° de série commençant par VNEPU09D1003			
490	34 EXM 91	02936	18/12/08	492	39 EXM 91	02941	18/12/08
491	27 EXM 91	02939	18/12/08	493	68 EXM 91	02944	18/12/08

GAP > LINEA

Midibus							
GX127-L-EEV				N° de série commençant par VJ1GX586H7L			
37	1986 LC 05	001357	05/11/08	39	1989 LC 05	001359	05/11/08
38	1987 LC 05	001358	05/11/08				

LAVAL > TUL (additif à l'historique du réseau) – (source Jean-Pierre DUPONCHELLE)

Midibus							
Oreos-55				N° de série commençant par VMWHR150U00			
N°	Immatriculations	N° VIN	Mise sce	N°	Immatriculations	N° VIN	Mise sce
202	2744 SA 53	200136	02/03/99	203	2745 SA 53	200137	02/03/99
Standards							
Saviem SC10U-044							
41	546 MB 53	653712	20/10/77	46	128 NX 53	654388	01/11/78
42	124 NX 53	654392	01/11/78	47	129 NX 53	654387	01/11/78
43	125 NX 53	654391	01/11/78	48	729 PP 53	654882	01/09/79
44	126 NX 53	654390	01/11/78	49	9001 QA 53	655413	27/08/80
45	127 NX 53	654389	01/11/78				
Saviem SC10U-044 (mutés du réseau de Reims)							
N°	Immatriculations	N° VIN	Mise sce	N° TUR	Anc. N°	1ere immat	1ere mise sce
65	9614 QH 53	650746	10/01/84	44	C113	3064 QK 51	20/10/72
66	4170 QJ 53	650744	05/05/84	45	C114	3062 QK 51	20/10/72
71	6531 QK 53	651245	08/01/85	49	C118	698 QP 51	01/03/73
72	7747 QK 53	651249	04/02/85	53	C122	703 QP 51	01/03/73
75	2042 QM 53	651963	15/12/85	59/201	C128	7860 QT 51	25/03/75
76	2041 QM 53	651969	15/12/85	60/202	C129	7861 QT 51	25/03/75
79	6536 QS 53	652434	19/12/86	205	63	5256 QW 51	29/12/75
80	6537 QS 53	652437	19/12/86	208	66	5251 QW 51	29/12/75
Saviem SC10UO-044				N° de série commençant par VF6SC10U0			
50	8560 QC 53	000433	03/09/81	51	8561 QC 53	000432	03/09/81
Saviem SC10R-044				N° de série commençant par VF6SC10U0			
53	6870 QE 53	00001442	20/07/82	63	6240 QG 53	00001985	01/07/83
54	6871 QE 53	00001443	20/07/82	64	1561 QH 53	00002079	11/10/83
55	9633 QE 53	00001441	20/09/82	68	1337 QK 53	00002493	11/10/84
56	9625 QE 53	00001444	20/09/82	69	1338 QK 53	00002494	11/10/84
61	6235 QG 53	00001983	01/07/83	70	1339 QK 53	00002495	11/10/84
62	6239 QG 53	00001984	01/07/83				
Saviem SC10R-444D				N° de série commençant par VF6SC10U0			
73	6650 QL 53	00002795	15/07/85	77	5377 QS 53	00003362	28/11/86
74	6651 QL 53	00002796	15/07/85	78	5375 QS 53	00003361	28/11/86
GX107				N° de série commençant par VJ1PS08A1			
81	800 QW 53	PX101528	11/01/88	94	609 RG 53	PX103576	10/03/92
82	802 QW 53	PX101529	11/01/88	95	610 RG 53	PX103577	10/03/92
83	803 QW 53	PX101546	11/01/88	96	258 RH 53	PX103621	13/08/92
84	796 QW 53	PX101608	11/01/88	97	259 RH 53	PX103677	13/08/92
89	9342 QZ 53	PX102389	03/08/89	98	2016 RJ 53	PX103621	13/08/92
90	9341 QZ 53	PX102390	03/08/89	99	2017 RJ 53	PX103979	17/02/93
91	4266 RC 53	PX102932	01/08/90	100	7317 RL 53	PX104320	05/04/94
92	4267 RC 53	PX102933	01/08/90	101	7318 RL 53	PX104326	05/04/94
93	4268 RC 53	PX102931	01/08/90				
GX317-3p				N° de série commençant par VJ1PS09B4000			
102	2995 RP 53	00101	14/04/95	106	1222 RT 53	00507	30/10/96
103	2997 RP 53	00102	14/04/95	107	5241 RV 53	00561	28/05/97
104	5239 RP 53	00132	18/05/95	108	5239 RV 53	00576	28/05/97
105	1221 RT 53	00505	30/10/96				
Agora-3p				N° de série commençant par VF6PS09B4000			
109	4069 RZ 53	10013	1999				
GX317-GPL-3p				N° de série commençant par VJ1PS09B8000			
401	624 SE 53	00060	09/06/00	409	8564 SM 53	00082	29/01/03
402	627 SE 53	00061	09/06/00		154 BVE 78	Perrier	28/12/00
403	628 SE 53	00062	09/06/00	410	8565 SM 53	00083	29/01/03
404	631 SE 53	00063	09/06/00		135 BVE 78	Perrier	28/12/00
405	4107 SF 53	00074	24/11/00	412	2087 SR 53	00001	26/03/04
406	4105 SF 53	00075	24/11/00		1086 XT 13	Fos	24/09/99
407	4104 SF 53	00076	24/11/00	413	2090 SR 53	00003	26/03/04
408	4108 SF 53	00077	24/11/00		4258 XR 13	Fos	23/09/99
A300-GPL-3p				N° de série commençant par YE230000N			
411	8563 SM 53	18D26539	28/12/00				
NL243-GPL-3p				N° de série commençant par WMAA21ZZ34B			
414	4061 SW 53	024151	22/04/05	416	2771 SX 53	024639	01/08/05
415	2768 SX 53	024638	01/08/05				
Lion's-City-GPL-3p				N° de série commençant par WMAA21ZZ06B			
417	6534 TB 53	025163	11/01/07	418	6536 TB 53	025169	11/01/07

LAVAL > TUL (suite)

Articulés							
GX187				N° de série commençant par VJ1PU04A1			
85	2880 QX 53	PY100577	11/07/88	87	2882 QX 53	PY100578	11/07/88
86	2881 QX 53	PY100547	11/07/88	88	5068 RF 53	PY101207	16/12/91

LILLE > TRANS-VAL-DE-LYS

Standards							
Citro-LE-Ü				N° de série commençant par WEB628587131			
083465	243 DHD 59	16597	24/12/08	083466	223 DHD 59	16596	24/12/08

METZ > TCRM (source Patrick ROSTOUCHER)

Articulés							
Volvo 7700-A-3p				N° de série commençant par YV3S7			
0851	883 CAY 57	K42981126036	29/12/08	0854	871 CAY 57	N42781127302	29/12/08
0852	875 CAY 57	N42381127300	29/12/08	0855	886 CAY 57	N42981127303	29/12/08
0853	873 CAY 57	N42581127301	29/12/08				

MONTBELIARD > CTPM

Articulés							
GX427				N° de série commençant par VJ1PU09D1000			
1932	6341 ZR 25	02007	13/01/09	1933	6343 ZR 25	02010	13/01/09

MONTPELLIER > TAM (source Michel JAILLIARD)

Standards							
Citelis-12-GNV-2p				N° de série commençant par VNEPS09D5003			
175	493 BDN 34	02654	06/2008	178	126 BFJ 34	02795	10/2008
176	502 BDN 34	02658	06/2008	179	125 BFJ 34	02786	10/2008
177	508 BDN 34	02661	06/2008	180	124 BFJ 34	02797	10/2008

MONTPELLIER > COURRIERS DU MIDI (réseau TAM) (source Michel JAILLIARD)

Standards							
Citelis-12-2p				N° de série commençant par VNEPS09D1003			
089086 637	78 BEE 34	02741	08/2008	089088 639	65 BEE 34	02733	08/2008
089087 638	73 BEE 34	02737	08/2008	089089 641	61 BEE 34	02727	08/2008

NORD PARISIEN > CIF

Midibus							
Citro-K				N° de série commençant par WEB628483106			
089171	985 EWF 77	01984	16/12/08	089172	992 EWF 77	01983	16/12/08
Standards							
Citro-LE-Ü				N° de série commençant par WEB628587131			
083461	348 EVW 95	16681	16/12/08	083463	347 EVW 95	16670	16/12/08
083462	342 EVW 95	16682	16/12/08				

diaporama



Le Citelis-18 TCAR n° 6107 sur la ligne Téo T1
© Jérémy OLIVIER, le 19 mai 2007



Le GX317 n° 103 des TUL, au point central du réseau
© Michel JAILLIARD, le 1^{er} avril 1996

PARIS > RATP

Standards							
Irisbus Citelis-line-E5-2p		(2 girouettes leds)		N° de série commençant par VNEPS09D2003			
3321	204 REV 75	02480	26/03/08	3341	71 RFZ 75	02538	20/05/08
3322	841 RFV 75	02479	14/05 08	3342	66 RFZ 75	02543	20/05/08
3323	729 RFR 75	02484	06/05/08	3343	166 RGM 75	02547	10/06/08
3324	889 RFV 75	02486	14/05 08	3344	833 RGC 75	02551	27/05/08
3325	816 RGC 75	02490	27/05/08	3345	169 RGM 75	02555	10/06/08
3326	83 RFZ 75	02494	20/05/08	3346	897 RGE 75	02554	29/05/08
3327	828 RGC 75	02499	27/05/08	3347	63 RFZ 75	02567	20/05/08
3328	823 RGC 75	02498	27/05/08	3348	172 RJK 75	02570	12/09/08
3329	881 RFV 75	02497	14/05 08	3349	835 RGC 75	02577	27/05/08
3330	156 RGM 75	02502	10/06/08	3350	839 RGC 75	02581	27/05/08
3331	886 RGE 75	02506	29/05/08	3351	208 RGD 75	02584	27/05/08
3332	161 RGM 75	02505	10/06/08	3352	195 RGD 75	02587	27/05/08
3333	905 RGE 75	02509	29/05/08	3353	858 RFV 75	02590	14/05/08
3334	78 RFZ 75	02513	20/05/08	3354	58 RFZ 75	02589	20/05/08
3335	902 RGE 75	02518	29/05/08	3355	851 RFV 75	02594	14/05/08
3336	737 RFR 75	02521	06/05/08	3356	143 RGE 75	02593	28/05/08
3337	163 RGM 75	02528	10/06/08	3357	847 RGC 75	02592	27/05/08
3338	899 RGE 75	02532	29/05/08	3358	55 RFZ 75	02598	20/05/08
3339	741 RFR 75	02535	06/05/08	3359	851 RGC 75	02597	27/05/08
3340	873 RFV 75	02539	14/05/08	3360	894 RGE 75	02596	29/05/08

QUIMPER > KEOLIS QUIMPER (réseau QUB)

Standards							
GX327-GNV-3p				N° de série commençant par VJ1PS09D5000			
623	684 ANS 29	01874	07/07/08	625	689 ANS 29	01878	07/07/08
624	685 ANS 29	01876	07/07/08				

RENNES > KEOLIS-ARMOR (réseau STAR)

Midibus							
GX127-L				N° de série commençant par VJ1GX586H5L			
087014	416 BCZ 35	001379	16/12/08	087016	169 BDC 35	001396	29/12/08
087015	419 BCZ 35	001380	16/12/08				

ROUEN > TCAR (réseau METROBUS) (source Jean-Pierre DUPONCHELLE)

Articulés							
Citelis-18-4p				N° de série commençant par VNEPU09D1003			
6101	2381 YQ 76	00705	06/07/06	6115	387 YY 76	00782	08/12/06
6102	2404 YQ 76	00729	06/07/06	6116	5241 YQ 76	00789	12/07/06
6103	2408 YQ 76	00732	06/07/06	6117	384 YY 76	00787	08/12/06
6104	414 YY 76	00737	08/12/06	6118	5243 YQ 76	00793	12/07/06
6105	2410 YQ 76	00743	06/07/06	6119	5244 YQ 76	00805	12/07/06
6106	2387 YQ 76	00744	06/07/06	6120	380 YY 76	00807	08/12/06
6107	2391 YQ 76	00752	06/07/06	6121	378 YY 76	00810	08/12/06
6108	2397 YQ 76	00758	06/07/06	6122	356 YY 76	00818	08/12/06
6109	5232 YQ 76	00763	12/07/06	6123	5017 YY 76	00821	20/12/06
6110	5234 YQ 76	00772	12/07/06	6124	5014 YY 76	00831	20/12/06
6111	5235 YQ 76	00773	12/07/06	6125	5011 YY 76	00834	20/12/06
6112	5237 YQ 76	00779	12/07/06	6126	5009 YY 76	00851	20/12/06
6113	413 YY 76	00777	08/12/06	6127	5008 YY 76	00857	20/12/06
6114	5238 YQ 76	00784	12/07/06	6128	5018 YY 76	00875	20/12/06

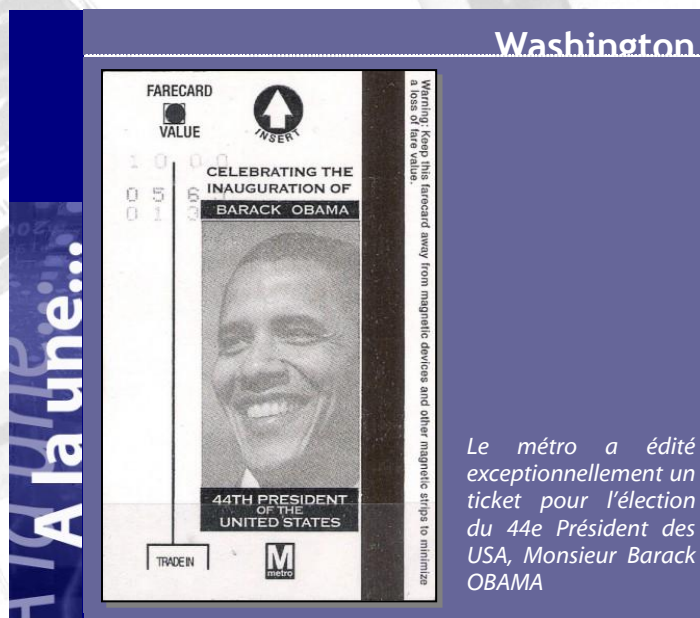
VELIZY > DEVILLAIRS (réseau PHEBUS)

Standards							
Citiro-2p				N° de série commençant par WEB628083106			
883	854 ERA 78	01985	30/12/08	886	881 ERA 78	01988	30/12/08
884	859 ERA 78	01986	30/12/08	887	871 ERA 78	01989	30/12/08
885	866 ERA 78	01987	30/12/08				

collectionneurs collectionneurs

MODÈLES REDUITS, TICKETS,...

Rubrique proposée par Jean-Claude DEBERGUE



Le métro a édité exceptionnellement un ticket pour l'élection du 44e Président des USA, Monsieur Barack OBAMA

LYON > TCL

Pour célébrer l'anniversaire des « 30 ans » du métro « 1978-2008 », un nouveau support a été adopté pour le ticket et l'ensemble des tarifs (sur fond blanc, un graphisme rouge représentant le métro).



ROUEN > METROBUS

Nouveaux visuels pour chaque tarif avec un graphisme épuré représentant une partie d'un monument de Rouen (ticket offert par Jacques CHARLES).



Esitériophilie

BOULOGNE-SUR-MER > TCRB

La Communauté d'agglomération du Boulonnais est passée à la carte magnétique avec un décor rappelant la côte d'Opale et un autobus équipé pour le GNV.



BOURGOIN-JALLIEU > RUBAN

Pour la semaine de la Mobilité du 16 au 22 septembre 2008, un ticket « Transport en Fête » a été émis (offert par Clive D'EATH)



TOULOUSE > TISSEO

Un ticket « TRIBU », offre spéciale 1 journée (les 20-21 ou 22 septembre 2008) pour les groupes de 6 personnes.



Si vous découvrez un nouveau ticket, contactez :

Jean-Claude DEBERGUE, 14 boulevard Raymond Poincaré, 92380 Garches - Courriel : mjcborg@orange.fr

L'équipe de FPTU

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

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

Conseil d'administration

Président

Nicolas CAPON
2, allée de la Butte Rouge
91000 ÉVRY
president@fptu.fr
Tél. : 06.72.81.35.73

Vice-Président

Claude DRUON
21, rue des Marronniers
10500 PRÉCY-SAINT-MARTIN
fptu@fptu.fr

Trésorier

Jean-Michel BOUTILLET
214, résidence Pasteur
78120 RAMBOUILLET
fptu@fptu.fr

Secrétaire

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

Franck DELVAL
fptu@fptu.fr

Associations

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)

Infos FPTU

Visite du réseau TUB de Blois

Le samedi 14 mars 2009, 29 adhérents des associations astunéb et FPTU ont répondu à l'invitation du réseau TUB de Blois. Cette belle journée a commencé par un rendez-vous à la gare SNCF, point de rencontre des passionnés venant par la route ou par le train.

À 9h30, le PR100.2 n°9710, spécialement dédié, est venu accueillir le groupe. À son bord étaient présents M. SURSIN, Responsable Exploitation, et M. PAQUEREAU, notre conducteur ambassadeur pour la journée. Lors du trajet vers le dépôt, une première présentation de Blois et de son réseau TUB ont permis de découvrir une ville, méconnue de certains d'entre nous.

Ce fut d'abord l'occasion de découvrir le pont enjambant les voies ferrées qui a la particularité d'être à sens unique pour l'ensemble des modes de transport. Mais un astucieux système de commandement des feux de circulation, situé dans les autobus, permet de faire passer au rouge l'ensemble des feux des voiries environnantes. L'objectif : que les bus puissent traverser le pont à contresens de la circulation. Ingénieux mais aussi pratique, car cela évite des détours pour desservir le quartier de la gare qui voit passer de nombreuses lignes.

M. SURSIN nous a ensuite présenté les quartiers nord de Blois dans lesquels vivent quelques 30.000 habitants (soit la moitié de la population de la commune). Un projet de requalification urbaine est en cours pour remplacer les tours par des bâtiments de 4 étages. Le réseau de transport s'en trouve impacté avec une modification de l'itinéraire d'une des lignes empruntée par notre véhicule.

Le cap est ensuite mis sur le dépôt des TUB qui a la particularité d'héberger le site des Transports du Loir et Cher, filiale du groupe Veolia Transport. La maintenance des véhicules du réseau TUB est sous-traitée à Veolia Transport et les locaux sont loués à sa filiale. La société Keolis Blois et le réseau TUB sont présentés par M. SURSIN appuyé par M. PAQUEREAU, mémoire vivante de l'entreprise. Keolis Blois veut être un acteur important de la vie de la ville et de ses nombreuses manifestations.

Après une remise de documentation et de souvenirs, un tour du dépôt est effectué donnant l'occasion de faire plusieurs dizaines de photos ! Certains véhicules étant gentiment déplacés, notamment un GX187 en parfait état de marche et un Citelis neuf bientôt mis en service.

Mais le meilleur restait à venir pour l'ensemble des adhérents, car le vénérable PR100MI, dont la boîte de vitesses avait malheureusement rendu l'âme, était toujours en mesure d'assurer de très courts trajets. L'occasion de voyager à son bord pour visiter la réserve voisine où sont stockés les véhicules hors service. Un grand moment de bonheur pour tout le monde et de nombreux remerciements à nos hôtes pour la joie de ces quelques minutes de trajet.

Après une nouvelle séance de photos des véhicules de la réserve, direction le restaurant Le Monarque où bonne humeur et discussions ont accompagné le délicieux repas.

Les présidents des deux associations remercieront M. SURSIN qui nous a quitté à la fin du déjeuner.

Les adhérents retrouvèrent le PR100.2 garé non loin du restaurant pour effectuer une visite du réseau TUB. M. PAQUEREAU nous présenta alors les principaux points remarquables, dont la future gare routière dédiée aux élèves scolarisés dans les établissements scolaires situés non loin du centre-ville. Un véritable chantier pour l'exploitant qui doit repenser son offre de transport pour la rentrée de septembre et un défi pour l'agglomération car il s'agit de construire un point névralgique où les véhicules interurbains et urbains déverseront leur clientèle en un laps de temps restreint.

La fin de l'après-midi approchant rapidement, le bus ramena à la gare SNCF les adhérents. L'occasion de refaire d'autres photos de Van Hool mais aussi de PR100.

L'ensemble des adhérents remercie MM. SURSIN et PAQUEREAU pour leur accueil, leur disponibilité et la transmission de leur passion du réseau TUB de Blois.



Les adhérents astuneb et FPTU devant le PR100.2 n°9710, au terminus « Taille aux Moines »

© Jean-Pierre AMPHOUX

Conseil d'administration du 21 mars 2009

Veuillez trouver ci-joint un résumé du dernier Conseil d'administration qui s'est tenu dans les locaux de l'AMTUIR.

Fonds documentaire

Claude DRUON, aidé de Dominique GUIBERT, a pu rapporter la partie du fonds documentaire de l'association qu'il hébergeait jusqu'à présent. Olivier DELESTRADE, venu en train, n'a pas pu rapporter sa propre partie du fonds documentaire. Celle-ci représente environ 1 m³.

Création d'une « fédération des associations »

Pas d'évolution sur ce dossier, mais le Conseil d'Administration reste favorable à cette démarche. FPTU peut, pour l'instant, assurer un relais d'information via RU, sur une page dédiée à créer sur le site Internet, ainsi que lors des salons professionnels.

Il sera sans doute possible d'avancer sur ce dossier lors de la prochaine Assemblée Générale de Nice et du salon Transports Publics 2009 qui se tiendra au même endroit, plusieurs représentants de diverses associations concernées devant être présents. Il sera alors possible d'évaluer

l'intérêt et les volontés d'implication des unes et des autres.

Point sur les adhérents

À la date de ce Conseil d'Administration, le nombre d'adhérents est de 181, dont 13 nouveaux. À noter un taux de renouvellement des cotisations conséquent alors qu'aucune relance n'a encore été envoyée.

Trésorerie

Les tarifs postaux ont augmenté le 2 mars 2009. En année pleine, cette augmentation représente l'équivalent d'une quarantaine d'euros environ pour les envois de RU. Par ailleurs, notre reprographiste nous a avisés qu'il était contraint d'appliquer une augmentation de l'ordre de 5% de certains de ses tarifs. Ces deux augmentations devraient pouvoir être absorbées par nos finances actuelles, compte tenu du bilan enregistré en 2008.

Assurance

Jean-Michel BOUTILLEZ n'étant pas présent, nous ignorons s'il a pu contacter l'assureur au sujet de la protection juridique qui avait été évoquée lors du dernier Conseil d'Administration. Nicolas CAPON indique par ailleurs qu'il n'a pas contacté l'assureur pour modifier l'adresse du siège social de FPTU.

« Réseaux Urbains de France »

L'édito de **RU85**, proposé par Patrick KIRSTETTER, constituera un rappel sur le contenu « de base » de RU, à savoir les principales rubriques d'actualité (**Ligne directe**, **60 jours**, **Ailleurs**, **Parcs**, **Pôle d'échanges**) que l'équipe rédactionnelle est en mesure d'assurer tous les deux mois, avec déjà une charge de travail conséquente. Les autres rubriques (**Événement**, **Un réseau en bref**, **Un réseau à la loupe**, etc.) ne sont « activées » qu'en fonction des contributions reçues.

Remerciements

Suite à la publication du **Réseau à la loupe** sur Laval dans **RU85**, l'envoi d'un exemplaire aux archives de la ville est prévu, en réponse à la demande de Michel JAILLIARD.

Associations

L'association **Autocars Anciens de France**, rencontrée lors d'un salon et avec qui nous entretenons des contacts réguliers, a pour projet de monter un musée statique d'autocars en Alsace. Déjà évoquées dans les colonnes de **RU**, le Conseil d'Administration n'envisage cependant pas d'adhésion croisée, l'objet de cette association s'écartant quelque peu de celui de FPTU.

L'association **Bus Parisiens** a été officiellement créée. Compte tenu du bouclage de la prémaquette de **RU85** au moment où l'information nous est parvenue, la présentation sera publiée dans le numéro suivant.

Bibliographie

Didier JOUAN a communiqué le contenu de sa propre collection d'ouvrages, qui est venu compléter ceux déjà enregistrés. À ce jour, cent fiches sont disponibles. Dominique GUIBERT précise qu'il a engagé une réflexion

sur la possibilité d'inclure une recherche thématique à la rubrique **Bibliographie**.

Sorties prévues en 2009

La visite du réseau TUB de Blois a été réalisée le 14 mars 2009, en collaboration avec l'ASTUNEB. Cette fois encore, l'accueil a été plus que chaleureux et les participants ont semble-t-il été satisfaits. Concernant la visite d'HeuliezBus, nous n'avons toujours pas de nouvelles. Reste donc pour l'instant l'Assemblée Générale de Nice.

Salon et Assemblée Générale 2009 à Nice

Les dates évoquées lors du dernier Conseil d'Administration sont confirmées :

- assemblée générale : 21/22/23 novembre 2009 ;
- salon : 25/26/27 novembre 2009.

Informations à relayer dans les prochains numéros de **RU**, ainsi que la raison pour laquelle les deux événements ont été couplés.

Renouvellement du Conseil d'Administration

La prochaine Assemblée Générale verra le renouvellement du Conseil d'Administration de FPTU. Lancer un appel à candidatures dans **RU86**.

Prochaine réunion

La prochaine réunion du conseil d'administration se tiendra le samedi 20 juin 2009 à Précý-Saint-Martin (au domicile de Claude DRUON).

Remerciements

Le Conseil d'Administration renouvelle ses remerciements à l'AMTUIR pour son accueil à Chelles.

► Autres Associations

AMTUIR

Le 28 novembre 2008, le grand comité de pilotage, composé des acteurs habituels dont l'AMTUIR, s'est réuni afin de débattre des modalités de financement relatif au projet de Musée des Transports. La faisabilité du projet a été de nouveau confirmée et les différents participants se sont engagés financièrement, ce qui est une avancée considérable. Les feux sont maintenant au vert pour l'acquisition des terrains SNCF.

L'AMTUIR poursuit sa mission de développer et de faire connaître le Musée des Transports comme cela était à Malakoff, Saint-Mandé et Colombes. L'activité de préservation, de restauration et d'entretien du matériel roulant, la réception des groupes et la participation à des manifestations culturelles reprendront au cours de cette année.

En attendant, la « Halle Mortillet » est désormais ouverte aux adhérents AMTUIR, les mardi, jeudi et samedi de 10h00 à 17h00.

Rappelons son adresse : 1, rue Gabriel de Mortillet, 77500 Chelles. Pour s'y rendre à partir de la gare SNCF de

Chelles : autobus RATP 113 ou Apolo7 lignes A et C, arrêt « Dispensaire ».

Vous pouvez également contacter l'AMTUIR par mail : amtuir@amtuir.org



Une partie de la halle « Mortillet », le 21 février 2009
© Patrick KIRSTETTER

TCA

L'association des Tramophiles de la Côte d'Azur a besoin de votre aide pour financer un projet qui lui tient à cœur : la sauvegarde d'un autobus Berliet PCMU.

Cela faisait de nombreuses années que les TCA rêvaient de pouvoir un jour en posséder un exemplaire, les modèles à 3 portes que possédaient jadis les réseaux de Nice et de Monaco ayant tous disparu.

Ce rêve s'exauce aujourd'hui grâce à l'AMITRAM qui offre aux TCA ce modèle de 1970 ex-Dijon puis Evrard-Creil ne comportant que 2 portes mais en excellent état général et tournant. Les TCA ne pouvait rêver mieux !

Une telle opportunité n'ayant cependant pas été prévue dans le budget prévisionnel des TCA, sinon ce ne serait pas une opportunité, les TCA lancent une souscription pour les aider à financer le transfert du Berliet depuis Lille jusqu'à Breil-sur-Roya.

Si vous souhaitez apporter votre contribution : Association des Tramophiles de la Côte d'Azur, "Le Palais Saint Charles", 86 boulevard Bischoffsheim, 06300 NICE



© Franck RAINART



Le GX107 n° 101 des TUL, le 28 août 2006

© Franck RAINART



Le réseau QUB renouvelle son parc avec des GX327

© Sandrine MEYER, le 13 mars 2009



Solaris Alpino n° 117 de Châteaudun, au terminus « Les Garennes » de la ligne 1

© Jean-Pierre AMPHOUX, le 1^{er} septembre 2008



L'un des MAN Lion's City G du réseau Bibus

© Olivier MEYER



Le Volvo 7700 climatisé n° 236 du réseau Twisto, en août 2008

© Pierre COLIN



Le Volvo 7700 n° 1294 du réseau Ruban, à Villefontaine « Saint-Bonnet », septembre 2008

© Jérôme GIMEL



Le Citaro K n° 2904 du réseau TUB de Bar-le-Duc, en mai 2008

© Jérémy OLIVIER



France Passion des
Transports Urbains

Une passion en commun