n° 91 Mars/Avril 2010

Réseaux Urbains de France

Le bimestriel de l'association FPTU



UN RÉSEAU EN BREF

Des bus à la neige



60 JOURS

Toulouse teste son tram

ÉVÉNEMENT
25 ans de tramways modernes en France (2e partie)

UN RÉSEAU À LA LOUPE
Nice : les anciens tramways

COLLECTIONNEURS
Modélisme

FPTU France Passion des Transports Urbains

Zone Euro : 8,50 € ▸ Suisse : 13,30 CHF ▸ Royaume-Uni : 7,90 £

DL : 11.04.10 ISSN : 1283-4459



L'Agora-S n°7303 sur la ligne Mobilien 323 de la RATP, de passage à Arcueil en direction d'Ivry-sur-Seine

© *Jérémy OLIVIER*



Le Citelis-18 GNV n°2655 en direction de la place des Quinconces à Bordeaux, sur la nouvelle LIANE 3 du réseau tbc, au niveau de l'arrêt "Église Saint-Seurin"

© *Olivier MEYER*



Le tram marseillais dans un écrin de verdure aux Caillols, le 21 septembre 2007

© *Franck RAINART*

sommaire

sommaire

Réseaux Urbains *de France*

- Directeur de la publication : Nicolas CAPON
- Responsable éditorial : Patrick KIRSTETTER
- Coordinateur de réalisation : Christophe DECAUX

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 évènementiel (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 2010 - UE et Suisse *(autres pays : nous consulter)* **:**

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

Contacter FPTU

Pour tout renseignement, ou pour adhérer à FPTU :

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

E-mail : fptu@fptu.fr - Site Internet : http://www.fptu.fr

Anciens numéros de Réseaux Urbains

Dans la limite des stocks disponibles (très faibles), nous pouvons également distribuer « Réseaux Urbains de France » à l'unité (**10,20 €** par numéro, port compris). Vous pouvez obtenir toute information sur la disponibilité d'un numéro sur le site Internet de FPTU, ou bien auprès de :

Claude DRUON
21 rue des Marronniers
10500 PRÉCY SAINT MARTIN

E-mail : claudedruon@wanadoo.fr

Impression - Routage

Reprographic - Metz (57)

Photos de Couverture

Le Citelis 10 n°365 sur le circuit des Bruyères aux Menuires
© *Didier FRUGIER*

La rame toulousaine n°5007 en cours d'essais le 15 février 2010
© *Michaël DIETRICH*

La PCC n°7169 de la STIB quitte le terminus de Tervuren
© *Christophe DECAUX, le 12 février 2010*

éditorial — *Par la Rédaction* 4

ligne directe — *Les faits marquants de l'actualité générale* 5

événement — *1985/2010 : 25 ans de tramways modernes en France (2e partie)* 6

au fil de la ligne — ***Retrouvez cette rubrique dans une de nos prochaines éditions***

un réseau en bref — *Des bus à la neige : les réseaux Skibus des Menuire et de Val-Thorens* 14

un réseau à la loupe — *Nice : retour sur les anciens tramways* 18

60 jours — *L'actualité des réseaux français* 24

ailleurs… — *L'actualité des réseaux étrangers* 47

infrastructures — ***Retrouvez cette rubrique dans une de nos prochaines éditions***

technique — ***Retrouvez cette rubrique dans une de nos prochaines éditions***

parcs — 50

collectionneurs — *Modélisme* 56

pôle d'échanges — *Toute l'information associative* 59

rétro — ***Retrouvez cette rubrique dans une de nos prochaines éditions***

découvertes — ***Retrouvez cette rubrique dans une de nos prochaines éditions***

éditorial

L'équipe éditoriale

Édition et réalisation

▪ Maquette générale	Benjamin WEYER
▪ Responsable d'édition	Yves LE CHANU
▪ Iconographe	David LE PAUTREMAT
▪ Révision et réalisation	Christophe DECAUX

Coordinateurs de rubriques

▪ Ligne directe ▪ 60 jours ▪ Ailleurs ▪ Parcs	Patrick KIRSTETTER *assisté par* Nicolas CAPON
▪ Pôle d'échanges	Thierry GAREL
▪ Technique	*Poste à pourvoir*
▪ Événement ▪ Au fil de la ligne ▪ Un réseau en bref ▪ Un réseau à la loupe ▪ Infrastructures ▪ Collectionneurs ▪ Rétro ▪ Découvertes	Cahiers thématiques *(parution suivant l'initiative des adhérents)*

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.

- **23 avril 2010 :** date limite de réception des contributions des adhérents pour ***RU***92
- **du 8 au 10 juin :** Salon européen de la mobilité Transports Publics 2010 — Paris Porte de Versailles
- **18 juin 2010 :** date limite de réception des contributions des adhérents pour ***RU***93
- **19 juin 2010 :** réunion du conseil d'Administration
- **Juin 2010 :** parution de ***RU***92

éditorial

Par la Rédaction

Dans cette 91e édition, vous retrouverez la deuxième partie de notre grande saga « 1985/2010 : 25 ans de tramways modernes en France », concoctée par nos amis de l'AMTUIR et publiée conjointement dans ***Réseaux Urbains*** *ainsi que dans le bulletin du Musée.*

Également dans ce numéro, le deuxième volet de notre présentation du réseau de Nice avec, comme promis dans notre précédente édition, une rapide rétrospective des divers matériels de tramways utilisés par les TNL.

Enfin, grâce à Didier FRUGIER, ***Réseaux Urbains*** *vous offre un petit séjour dans les stations de sports d'hiver des Ménuires et de Val-Thorens. Pas pour chausser les skis (faut pas non plus exagérer !), mais… pour étudier le réseau de navettes Skibus.*

Et toujours, vos habituels rendez-vous avec l'actualité de nos réseaux durant les deux mois passés. À ce sujet, permettez-nous de remercier l'ensemble de nos contributeurs pour la qualité de leur participation !

Alors… bonne lecture !

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 2010

Elle se tiendra en Île-de-France du 1er au 4 octobre à l'initiative de nos adhérents Boris DESHAYES, Jérôme PENON et François PORTE, que nous remercions.

Compte tenu des contraintes logistiques liées à l'organisation de ce séjour, une préinscription est engagée afin de permettre une meilleure gestion des visites, de l'hébergement et des repas. Par ailleurs, concernant les visites prévues, certaines ne pourront proposer qu'un nombre limité de places ; la priorité sera accordée dans l'ordre de réception des bulletins de préinscription.

Vous trouverez un exemplaire de ce dernier joint à ce numéro. Si vous envisagez de participer à notre prochaine assemblée générale, merci de nous le retourner avant le 7 mai.

Le programme étant en cours de finalisation au moment de l'édition de ce numéro, un bulletin d'inscription définitif sera adressé ultérieurement.

ligne directe

LES FAITS MARQUANTS DE L'ACTUALITÉ GÉNÉRALE

Coordonnés par Patrick KIRSTETTER

Exploitants

VEOLIA

Après avoir acquis l'an passé 50% des parts de l'emblématique tramway de Hong-Kong, Veolia Transport China vient d'acheter la seconde moitié des parts au conglomérat de la ville, Wharf Holdings, devenant par là même l'unique gestionnaire.

Ce tramway et ses anciennes motrices à impériale, que nous vous avions fait découvrir dans ***RU***72, font partie du patrimoine de Hong-Kong. Ouvert le 30 juillet 1904, le réseau compte 163 motrices mises en service à partir de 1912, et transporte quotidiennement 240.000 passagers par jour en moyenne.

Veolia Transport China est détenu conjointement par Veolia Transport, filiale de Veolia, et par RATP Développement, filiale de la RATP. Veolia assure depuis 2008 la gestion des réseaux de bus dans six villes de Chine continentale et gère des réseaux de tramway dans plusieurs pays.

Infrastructures

Péage urbain

L'amendement adopté fin septembre 2009 par le Sénat autorisant les agglomérations de plus de 300.000 habitants à mettre en place un péage urbain, à titre expérimental et pour trois ans, a été supprimé le 17 février dernier par l'Assemblée nationale. Dans un premier temps, la mesure a de quoi surprendre, les péages urbains ayant fait leurs preuves en Europe : à Oslo, Bergen et Trondheim en Norvège, ainsi qu'à Londres, Stockholm, Rome, Milan et Bologne. Toutes ces villes font payer l'accès à leur centre-ville aux déplacements motorisés. Les automobilistes paient le coût que leur circulation engendre à la collectivité et dans ces agglomérations, le trafic a diminué d'environ 20% selon l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France.

Mais si certains pensent que le péage urbain peut à la fois lutter contre la congestion, financer les transports collectifs et réduire la pollution, dans les faits, ce n'est pas si simple. En Norvège, les péages urbains servent à financer les infrastructures de transport. À Londres et Stockholm, l'objectif premier est de réduire les embouteillages. Or, ces objectifs ne sont pas toujours compatibles entre eux et les règles tarifaires sont une équation délicate. Lorsque la circulation baisse, les recettes du péage sont insuffisantes pour financer les nouvelles infrastructures de TC. Idem si le péage est destiné à lutter contre la congestion automobile : le tarif devant être dissuasif, les recettes sont trop faibles pour financer le développement des transports collectifs. Les réseaux de TC doivent également être dans la possibilité d'accueillir le surplus de voyageurs abandonnant leurs voitures. En Île-de-France où les réseaux sont saturés, la disposition serait très difficilement applicable à court terme.

Ne faudrait-il pas plutôt traiter le problème à sa racine en luttant contre les déplacements inutiles engendrés par l'éloignement des zones d'activité par rapport aux zones résidentielles ? Ne faudrait-il pas également essayer d'endiguer l'inexorable étalement urbain, conséquence des prix excessifs des logements dans la partie centrale ? Ce phénomène entraîne en effet une multiplication des déplacements, toujours plus longs et plus pénibles, favorisant de surcroît l'usage de la voiture particulière ; les TC sont en effet de moins en moins efficaces au fur et à mesure que l'on s'éloigne de l'agglomération centrale.

Si le péage n'est pas en soi une mauvaise idée, il ne doit pas être appliqué de façon dogmatique et réglementaire, chaque agglomération ayant ses spécificités. De plus, s'il préserve les villes-centre, il ne résout aucunement les problèmes d'engorgement au niveau de l'agglomération.

Réglementation

Immatriculations

Les flottes d'autobus devraient assez rapidement se convertir au nouveau système d'immatriculation. Si cette mutation est la conséquence directe de l'arrivée de nouveaux matériels, elle l'est également par la ré-immatriculation des véhicules déjà en service. En effet, les bus subissent deux fois par an un contrôle technique et à cette occasion, la carte grise du bus est estampillée. Seulement, cette carte grise ne comportant que 8 cases, elle est rapidement « pleine » et le bus doit changer de carte… et la nouvelle n'est fournie qu'avec le nouveau système d'immatriculation.

Insolite

Voyageur non conventionnel

Les transports urbains sont parfois le théâtre de bien curieux événements. L'anecdote que nous nous permettons de relater nous vient de Plymouth, en Grande-Bretagne. La société locale d'autobus a en effet annoncé, avec émotion, le décès d'un chat ! Mais voilà… pas n'importe quel chat ! Casper, un des plus fidèles voyageurs de First Bus Plymouth ! En effet, le matou avait pris l'habitude depuis quatre ans de monter chaque matin dans le bus de 10h en faisant la queue au milieu des passagers. Là, il s'installait sur une banquette arrière et se faisait cajoler par les voyageurs pendant un peu plus d'une heure, jusqu'à ce que le conducteur le fasse redescendre devant sa maison. D'après les responsables du réseau, Casper aurait parcouru plus de 32.000 kilomètres sur la ligne de bus qu'il empruntait. First Bus Plymouth, qui avait réalisé une campagne de promotion autour de son passager vedette, s'est déclaré atterré par sa brutale disparition : *« Il a marqué beaucoup d'habitants de la ville, nous laisserons son image sur nos bus quelques temps pour lui rendre hommage »* a déclaré Karen Baxter, la porte parole du groupe.

Par Thierry ASSA et Rémi DESORMIERE



Depuis les PCC du « 68 » marseillais, qui n'a cessé d'arpenter la cité phocéenne...

© *Thierry ASSA*

1985/2010 : 25 ans de tramways modernes en France *(2e partie)*



... jusqu'à l'avènement des tram-trains, promis à un bel avenir sur de nombreux réseaux français

© *Thierry ASSA*

Entre la « circulaire Cavaillé » en 1975 et l'ouverture de la première ligne de tramway moderne en 1985, la gestation de leur réimplantation fut plutôt difficile. Nous avons pu nous en rendre compte dans notre précédent numéro.

Après le succès nantais, Grenoble tente l'expérience, puis Paris… ou plus exactement la Seine-Saint-Denis. Ensuite, l'histoire s'accélère avec Strasbourg et Rouen.

Continuons cette passionnante saga.

La fin du siècle ouvre la voie à la deuxième génération de réseaux

La dernière année du XXe siècle a été riche en événements : Montpellier, Orléans, Lyon, entraient dans l'ère des tramways modernes. L'an 2000 était aussi l'année de la première apparition du Citadis : un succès !

Montpellier

La ville a connu un développement urbain très important depuis les années soixante. Les faubourgs se sont urbanisés au point de former une continuité urbaine vers la mer. L'accroissement de la population - qui atteignait 230.000 habitants pour la ville et 420.000 pour l'agglomération - engendrait un développement important des déplacements et du cortège d'encombrements routiers. Devant cette situation qui menaçait Montpellier d'asphyxie, il devenait nécessaire d'engager une politique volontariste en matière de transport urbain.

Les anciens tramways avaient disparu le 31 janvier 1949 et n'étaient plus qu'un souvenir lointain encore présent dans la mémoire de quelques habitants. Pourtant, la ville, désireuse de requalifier le centre de cette très belle cité du sud et d'améliorer significativement les transports urbains, se tournait vers la solution du tramway moderne.

Une première ligne longue de 15,2 km reliant La Mosson à Odysseum et traversant l'hyper-centre, par la place de la Comédie, la rue de Maguelone et la gare, était décidée en 1995. Un tunnel de 150 m permettait de passer directement de la place de la Comédie à l'avenue Frédéric Mistral.

En 1997, vingt-huit motrices de type Citadis TGA-301, construites par Alsthom, étaient commandées. Chacune des ces motrices bidirectionnelles, était équipée d'une caisse de 29,83 m de long, pour une largeur de 2,65 m. Le plancher était surbaissé sur 75% de la longueur. La capacité offrait 205 places. La vitesse maximale était de 70 km/h avec des accélérations de 1 m/s². Elles seront les premières du type Citadis, promis à un bel avenir.

Rapidement construite et mise en service le 1er juillet 2000, cette nouvelle ligne engendra un véritable renouveau des transports urbains de Montpellier et le trafic augmenta dans des proportions très importantes. Dès 2002, il atteignait 90.000 voyageurs/jour avec des pointes à 100.000. La même année, deux motrices supplémentaires étaient livrées. En 2009, la ligne T1 transportera chaque jour jusqu'à 140.000 voyageurs.



Montpellier - Place de la Comédie - 05/08/2000
Le 1er juillet 2000, les premiers Citadis apparaissaient sur le nouveau réseau de Montpellier. Présentant une esthétique très élégante, ces premières voitures comportaient encore une partie surélevée au dessus des bogies moteur. Le tracé de la première ligne traversait le centre et en particulier, la place de la Comédie où pétons et tramways se partageaient dorénavant les lieux
© *Thierry ASSA*

Orléans

Le cas de cette cité ligérienne ouvrait la voie à quelque chose de nouveau : il s'agissait de la réintroduction du tramway dans une ville moyenne dont le trafic attendu était sensiblement moindre.

Bénéficiant des expériences des autres villes françaises, Orléans s'était tournée vers le tramway comme moyen de développement. Il y avait fort longtemps que les tramways d'Orléans avait disparu (mars 1938). Depuis lors, la ville était entièrement desservie par autobus. Le projet de construction d'un réseau de tramways modernes permettait une requalification urbaine et une forte amélioration de la capacité et de la qualité de transport. En 1998, les travaux de la première ligne étaient entamés.



Orléans - Place du Martroi - 16/08/2002
Les nouveaux tramways d'Orléans étaient mis en service en novembre 2000. C'était la première ligne dans une ville de moyenne importance. Le matériel roulant, très voisin de celui de Montpellier, présentait un gabarit plus étroit, à 2,32 m. Comme à Montpellier, la première ligne était immédiatement implantée dans le centre de la ville
© *Thierry ASSA*

Cette première ligne, longue de 18 km, desservait l'agglomération du nord au sud en passant par la place du Martoi et le pont George V.

Vingt-deux motrices du type Citadis TGA-301, similaires à celles de Montpellier mais au gabarit de 2,32 m, étaient acquises. Les tramways étaient officiellement mis en service le 20 novembre 2000. Par rapport aux autres villes ayant réintroduit le tramway, la nouvelle ligne d'Orléans a connu un succès plus lent, quoique proche des prévisions. Le tramway était en somme un précurseur et son développement a été sensiblement ralenti. Néanmoins, cette réalisation sera marquante en tant qu'exemple viable de la réintroduction du tramway dans une ville de cette importance ; la suite le prouvera avec Le Mans sept ans plus tard.

Lyon : le premier réseau avec TOUS les moyens de transport (sauf le bateau…)

Lyon mérite une place particulière : la capitale des Gaules a connu des évolutions reflétant l'histoire des transports en France.

Après la suppression des anciens tramways de Lyon en 1957, le service était assuré par autobus et trolleybus. La politique de l'époque, très en faveur de l'automobile, n'épargna pas la ville. Dans les années soixante, la situation se dégradait : le réseau de trolleybus en faisait les frais et la majorité des lignes étaient supprimées, et abandonnées à l'autobus.

À la fin des années soixante, le métro commençait à faire parler : il s'agissait d'améliorer les conditions de transports et de créer des axes lourds. Divers projets étaient étudiés pour aboutir à la mise en service de la première ligne entre Perrache et Bonnevay et de l'antenne de la Part-Dieu, le 2 mai 1978 : c'était un grand pas dans la conception des transports modernes en province.

Après la mise en service de la ligne D du métro, le 9 septembre 1991, le réseau souterrain était stabilisé. Pour améliorer la desserte de surface, l'idée du tramway est apparue, moins onéreux que la construction de prolongements lourds.

Après quelques atermoiements, l'idée progressait et, en 1997, aboutissait à une enquête menée auprès du public. Trois propositions étaient mises en concurrence :

- ne rien faire ;

- limiter le développement automobile ;

- donner une réelle priorité aux transports publics.

L'enquête montra que c'était la troisième option qui emportait l'adhésion des Lyonnais. Devant ce résultat, un plan de déplacement urbain était élaboré. Il prévoyait treize lignes urbaines dites "fortes", dont deux seraient équipées d'emblée de tramways. Ces deux lignes devraient relier Perrache à La Doua d'une part, via La Part-Dieu, et à Saint-Priest d'autre part.

Le maire de Lyon soutenait largement ce projet et les procédures administratives étaient rapidement menées. La décision de principe était prise en novembre 1996 et la déclaration d'utilité publique en septembre 1998. Dès le mois suivant, les travaux étaient entrepris.

La construction des deux lignes était menée tambour battant sur les 18,7 km de plate-forme. Chose incroyable, la pose des voies débutait dès avril 1999. Trente-neuf motrices de type Citadis TGA-302 étaient commandées à Alstom. Chaque voiture comportait cinq caisses sur une longueur de 32,40 m, pour une largeur de 2,40 m. C'était les premiers Citadis entièrement surbaissés. La capacité maximale était de 201 voyageurs dont 56 assis.

Les travaux étaient achevés en 2000 et une première mise en service officieuse pouvait avoir lieu les 23, 24 et 27 décembre de la même année. Enfin, le 2 janvier 2001, le service officiel débutait devant les Lyonnais ravis. Le succès était rapidement au rendez-vous et le réseau des transports urbains lyonnais offre actuellement une bonne qualité de service. Cas unique, il comporte une parfaite multimodalité avec métro, tramways, trolleybus, autobus et funiculaires. L'exemple sera suivi…



Lyon - Boulevard Vivier-Merle - 23/12/2000
Le 23 décembre 2000, les nouveaux tramways de Lyon étaient mis en service pour une avant-première de trois jours qui attira beaucoup de Lyonnais. Le service était assuré par les premières motrices Citadis-302 entièrement surbaissées. L'esthétique de la face avant engendra quelques avis divergents … Le 2 janvier suivant, le service régulier commençait avec un succès immédiat
© *Thierry ASSA*

À l'aube du XXIe siècle, troisième mouvement

Le nouveau siècle ne démentira pas le mouvement profond qui touche les réseaux français : le tramway a acquis ses lettres de noblesse et il n'est plus question d'un moyen de transport perçu comme dépassé ou obsolète. Qui l'eut cru en 1980 : les allemands, les belges, les espagnols prennent ou s'inspirent de l'exemple français ; les anglais, englués dans un processus de décisions bloqué au plus haut niveau, regardent vers leur voisin avec une envie non dissimulée.

Ne soyons pas modestes, le tramway moderne est une vraie réussite dans notre pays. Le troisième mouvement s'ouvre sur une nouvelle ère, de nouvelles villes, de nouvelles lignes.

2003 : Bordeaux ; 2006 : Mulhouse et Valenciennes ; 2007 : Le Mans, Nice et le renouveau de Marseille. Nous n'entrerons pas dans la liste des prolongements nouveaux ou en cours : elle serait trop longue. Arrêtons-nous à Bordeaux…

Il est à noter que la réintroduction du tramway dans les villes de Mulhouse, de Valenciennes et du Mans, constitue un cas intéressant : ce sont des villes de moyenne

importance qui, à l'instar d'Orléans six à sept ans plus tôt, ont développé une politique volontariste en termes de transports urbains. Elles ouvrent la voie à de nouveaux réseaux dans d'autres villes moyennes : ceci prouve à nouveau que le tramway peut aussi desservir des lignes de réseaux plus modestes.

Le retour de l'alimentation par le sol

Bordeaux a été longtemps le symbole de l'automobile triomphante. Avec la prise de positions ouverte de son ancien maire, favorable aux autoroutes urbaines, le réseau des transports urbains n'était pas brillant. La ville, ses monuments, son élégance, étaient masqués sous un voile noirâtre de fumée. Quant à la circulation…

Devant cette situation critique, la municipalité bordelaise se lançait dans l'étude d'un projet de réseau de VAL en 1986. Le coût du projet le rendait critiquable et des édiles locaux s'opposèrent à sa concrétisation. Une deuxième projet vit le jour en 1990, présentant une version allégée du premier, basé sur un transport en souterrain et la réorganisation de la circulation automobile dans le centre, ce qui n'arrangeait pas le problème du transport collectif. L'affaire devint polémique et un vote de la communauté urbaine rejeta le projet en juillet 1994. De tramway, point encore, mais…

Le nouveau maire, élu en 1995, relançait les études d'un réseau de transports en site propre. Rapidement, le tramway était adopté. Le nouveau projet portait sur trois lignes formant un réseau de 43,7 km.



Bordeaux - Place de la Victoire - 17/08/2004
Le 21 décembre 2003, Bordeaux abandonnait définitivement la tendance « tout automobile » : les trois premières lignes de tramways étaient mises en service en plein centre de la cité, avec des Citadis-302, offrant une esthétique très élégante. Dans le centre, la prise de courant était effectuée par un système d'alimentation par le sol, éliminant le fil aérien qui était réservé aux sections périphériques
© *Thierry ASSA*

L'alimentation électrique présentait une particularité tout à fait intéressante : si le fil aérien était adopté sur la quasi-totalité des parcours en dehors du centre historique, il était préconisé de s'en affranchir pour des raisons esthétiques dans la traversée des quartiers centraux, grosso modo dans un périmètre situé à l'intérieur des cours et des quais. Alstom et Innorail développèrent un système de prise de courant par le sol, dénommé APS (alimentation par le sol), lointaine résurgence des plots utilisés à la fin du XIXe siècle et au début du XXe. Il s'agissait, sous une forme moderne, d'un rail continu mis sous tension par section, lors du passage d'une motrice. Sous un des bogies, deux frotteurs envoyaient un signal électronique déclenchant la mise sous tension du rail, puis sa mise hors tension. Ce système permettait l'évolution des tramways en toute sécurité pour les piétons, puisque le rail central n'était alimenté qu'au passage du tramway.

Les travaux des trois lignes, engagés en 2000, durèrent trois ans, et la première ligne reliant Mériadeck à Lormont et Cenon était mise en service le 21 décembre 2003.

La ville a retrouvé un nouveau visage : elle a bénéficié d'une cure de jouvence qui lui a redonné une clarté oubliée depuis bien longtemps. Outre l'amélioration de la qualité de transport, le tramway a été un outil majeur de modernisation et de mise en valeur du patrimoine de la ville.

La réalisation bordelaise ne se fera pas sans problèmes ; le système de prise de courant sera l'objet de moult difficultés et de mises au point. Finalement, il se révélera fiable. Il ouvre la voie à l'établissement de lignes de tramways dans les centres historiques de villes où les hésitations étaient réelles quant à l'installation du fil aérien. Il n'y aura plus de réticences à avoir et – soyons prophète – rien n'empêchera à l'avenir de créer des lignes de tramways traversant la place du Châtelet à Paris, ou encore la place du Capitole à Toulouse.

Les originaux…

L'idée du tramway et son succès concret n'ont pas emporté la décision dans toutes les villes de France. Il a été tentant de trouver une technique proche mais n'en offrant pas tous les avantages.

Trois agglomérations ont fait d'autres choix technologiques.

Nancy, qui s'était dotée d'un réseau de trolleybus en 1982, a retenu le matériel de Bombardier, inspiré du prototype du GLT belge : un trolleybus articulé à trois caisses, dirigé par un galet de guidage central reposant sur un unique rail. De capacité limitée, ce matériel, dénommé « TVR », a essuyé de notables difficultés techniques et son exploitation demeure encore fragile au point que l'agglomération songe à la réintroduction du trolleybus classique – mais à guidage optique (!) – pour ses nouvelles lignes.

À **Caen**, le même véhicule a été adopté, mais à l'inverse du matériel lorrain, celui-ci reste guidé en permanence, ce qui semble être une source de gain de fiabilité. Les lignes des deux villes ont respectivement été mises en service en novembre 2001 et novembre 2002.

Enfin, **Clermont-Ferrand** a adopté un matériel reposant sur un principe de guidage voisin, à ceci près que deux galets pincent « en V » le rail central de guidage. Il a été conçu par Lohr Industries. La ligne de Clermont-Ferrand a été mise en service en 2006. On notera que le Translohr a été exporté et installé dans deux villes italiennes et deux cités chinoises.

En banlieue parisienne, deux lignes doivent être équipées du même système. Il est pourtant à noter que dans le cas parisien, le choix d'une technologie incompatible avec les lignes existantes constitue une incongruité certaine ; elle handicape durablement la constitution d'un véritable réseau dont les avantages économiques, tant du point de vue de l'exploitation et de la maintenance, sont pourtant universellement connues.



Caen - Place Saint-Pierre - 18/08/2003
En novembre 2002, Caen mettait en service sa première ligne de transport guidé en site propre. Le service était assuré par des véhicules proches des trolleybus, guidés par un rail central unique. Le système a essuyé un certain nombre de difficultés rendant sont exploitation sujette à des aléas
© *Thierry ASSA*

Marseille, du tram au tram

Le 21 janvier 1960, après la suppression des dernières lignes du Prado, il ne restait à Marseille que la ligne 68, Noailles/Saint-Pierre, desservant le boulevard Chave et le quartier Saint-Pierre. Elle présentait une particularité alors unique en France : un tunnel datant de 1893, permettait aux tramways d'accéder au centre de la cité phocéenne sans passer par un dédale de ruelles étroites. Il fut un temps envisagé de remplacer les tramways par des autobus qui auraient emprunté le tunnel ! Quelques essais discrets furent entrepris, sans suite.

Après une période d'incertitude, l'avenir de la ligne était sécurisé et l'exploitation modernisée en 1969 par l'arrivée de seize motrices PCC. Les résultats de la modernisation dépassèrent toutes les espérances et le nombre de voyageurs crût de 4.917.000 voyageurs en 1968 à 5.239.000 en 1973, cas unique sur le réseau marseillais.

Hormis le « 68 » qui était bien connu de tous les Marseillais, le réseau urbain déclinait avec une constance parfaite : englués dans les encombrements et la valse des sens uniques, les trolleybus disparaissaient au profit des autobus encore plus inconfortables (on se souvient des PH10 et PH12 de Berliet) dont la vitesse commerciale baissait aussi rapidement que la fréquentation.

Conscient de la dégradation de la situation, la Ville se lançait en même temps que Lyon dans l'aventure du métro. La première ligne était mise en service en novembre 1977. Apportant une véritable amélioration pour les transports vers l'est de la ville, cette réalisation d'envergure n'affectait que marginalement le centre dont les autobus et les quelques trolleybus continuaient à se frayer une passage de plus en plus problématique dans la circulation. Il fallait agir d'urgence !

À Marseille, le renouveau du tramway a pris la forme d'une nouvelle ligne de centre-ville et d'une modernisation accompagnée d'un prolongement de l'ancienne ligne 68. L'affaire n'a pas été simple mais elle a montré que la réalisation était possible dans un milieu urbain complexe avec une topographie difficile et un étirement des faubourgs assez important. Par-dessus tout, le tramway revenait sur la Canebière : c'était tout un symbole pour cette ville viscéralement attachée à son artère centrale débouchant sur le Vieux Port et la mer.

Bombardier fournira le matériel de type Flexity-Outlook. Assurément, Marseille est dotée d'un matériel dont l'allure est assez singulière.

Le trafic de la ligne T2 reste encore limité à environ 35.000 voyageurs quotidiens. Cette situation peut s'expliquer par son trajet qui double les lignes du métro. Le développement du réseau ne se fera pas sans peine. Au croisement de la Cannebière et du cours Saint-Louis, les appareils de voies, amorce du prolongement vers le rond-point Castellane, sont déjà posés mais des incertitudes planent encore sur ces extensions par manque de moyens. Il y a pourtant fort à penser que la chose se fera. Quand ? L'histoire nous le dira.



Marseille - Canebière - 29/09/2007
Le tramway est de retour sur la Canebière ! Le 30 juin 2007, Marseille retrouvait ses tramways en plein centre. : disparus depuis 1954, ils parcouraient à nouveau la Canebière. Contrairement aux autres réseaux, la ville phocéenne mettra en service du matériel Bombardier de type Flexity dont l'avant était censé rappeler l'activité maritime de la ville
© *Thierry ASSA*

Le retour de l'accumulateur

Après l'alimentation par le sol, l'accumulateur ne pouvait que ressurgir ; l'Histoire a de ces curieuses répétitions…

Nice : une des plus belles villes de France au cœur d'une des plus belles provinces du pays, la Côte d'Azur ! Le nom est symbole tant de douceur de climat que d'opulence. Mais Nice était aussi débordée par une circulation ingérable. Centre d'une conurbation de près d'un million d'habitants, plus rien ne bougeait à certains endroits en saison estivale : la cité était asphyxiée.

Afin de donner une nouvelle dimension au transport urbain, un projet de création d'une ligne de tramways modernes a été approuvé par la Ville de Nice le 27 avril 2001. Une première ligne a été déclarée d'utilité publique le 11 mars 2003. Elle a été mise en service le 24 novembre 2007.

Longue de 8,7 km et comportant 21 stations, la ligne 1 a été construite en un peu plus de trois ans. Pour la première fois en France sur un réseau moderne, une solution technique particulière a été retenue pour les traversées des places Masséna et Garibaldi, respectivement sur une longueur de 435 m et de 485 m : le fil aérien a été proscrit

et les motrices ont été équipées de batteries qui prennent le relais sur ces tronçons de ligne.

Vingt motrices Citadis-302 assurent le service, avec un gabarit de 2,65 m et d'une longueur de 33,02 m. Deux des trois bogies sont moteurs développant une puissance totale de 480 kW. Leur poids de 41,8 t est sensiblement plus élevé que celui des autres voitures du même type du fait de la présence des batteries d'accumulateurs d'un poids de 1,5 t dont 600 kg pour le chargeur et les équipements de contrôle. Les accumulateurs sont de type nickel-métal-hydrure et disposent de 45 modules de 12 V chacun, soit 540 V au total avec un intensité pouvant atteindre 370 ampères. Cela représente une puissance maximale de 200 kW durant treize minutes. En circulation sous batteries, la vitesse est limitée à 30 km/h. La recharge se fait sous caténaire durant le reste du parcours. Elles sont implantées en toiture, sous le pantographe. Le système fonctionne tout à fait correctement mais ne semble pouvoir être utilisé que sur une distance courte. Au-delà, le retour à la prise de courant par fil ou par le sol, apparaît incontournable. En outre, la durée de vie des batteries n'est que de cinq ans, posant la question du coût de leur renouvellement.

À Nice, le succès a été rapide. Aux heures de pointe, les tramways se succèdent toutes les trois minutes le long de l'avenue Jean-Médecin. D'ores et déjà, la deuxième ligne est-ouest a été approuvée ; elle comportera un souterrain dans le centre comme relaté dans la rubrique « Un réseau à la loupe » de ***RU***90.



Nice - Place Masséna - 16/11/2009
Disparu de Nice depuis 1953 - et depuis 1934 de la place Masséna - les tramways étaient de retour en novembre 2007. Afin de ne pas poser la ligne aérienne sur la place, les motrices Citadis-302 présentent la particularité d'être alimentées par accumulateurs sur une distance d'environ trois cents mètres. Depuis la mise en service des tramways, le centre de Nice a retrouvé un agrément certain, depuis longtemps oublié
© *Thierry ASSA*

Paris encore !

Les niveaux de décisions dans la capitale sont complexes et lourds. Contrairement aux autres villes, le développement du tramway y a été plus lent et pourtant… Une mention se devait d'être concernant la ligne T3. Les autobus du PC n'en pouvaient plus ; le trafic de cette ligne, scindée en trois tronçons, était un des plus importants d'Europe. Depuis fort longtemps (en 1925, la STCRP y pensait déjà), il était envisagé de créer une ligne de tramways sur le tracé.

Durant une dizaine d'années, deux écoles se sont affrontées, parfois violemment : celle qui préconisait le réemploi de la Petite Ceinture, fermée au trafic voyageurs depuis 1934 ; celle préconisant l'établissement *ex-nihilo* de la ligne de tramways sur les boulevards militaires en restructurant complètement l'environnement urbain. La bataille fit rage. Tout le monde s'en est mêlé depuis les partis politiques jusqu'aux associations de tous bords. Fallait-il restreindre la circulation sur les boulevards ? Ne risquait-on pas de créer une « barrière infranchissable » aux portes de la capitale, l'isolant de sa banlieue ? La réutilisation des infrastructures de la Petite Ceinture ne permettrait-elle pas de sérieuses économies ? Et tant d'autres arguments que nous renonçons à les lister ; tout y passa !

Il fallu la ferme volonté de la nouvelle municipalité et de son maire pour faire passer ce projet d'envergure, déjà élaboré dans ses grandes lignes quelques années auparavant. Fortement soutenu, il a reçu un avis favorable le 13 juin 2003 et les travaux ont été menés bon train.

Le samedi 16 décembre 2006, à 14 heures, les premières motrices Citadis-402 ont été lancées sur la nouvelle ligne T3, entre le boulevard Victor (Pont du Garigliano – Rive Gauche) et la Porte d'Ivry. Les Parisiens, à l'intérieur du sacro-saint « Paris *intra-muros* » ont alors découvert ce qu'est un tramway moderne, soixante-neuf ans après la disparition du dernier convoi de l'ancien réseau *intra-muros*, le 14 mars 1937. En ce premier jour, malgré une pluie battante, la foule se pressait pour monter dans les voitures. Bien qu'encore nouveau, il apparaissait d'ores et déjà une impression favorable : le matériel, vaste, confortable et silencieux remportait l'adhésion des premiers voyageurs.

L'aventure à l'intérieur même de la capitale commençait. Le tramway a rapidement convaincu les Parisiens. La ligne, longue de 7,9 km, est utilisée chaque jour par 120.000 voyageurs. La décision de prolonger la ligne a été entérinée dès 2007. À la fin de 2012, elle atteindra la Porte de Vincennes, en correspondance avec une deuxième ligne qui reliera la Porte de Vincennes à la Porte de la Chapelle. Vers 2020, elle devrait à son tour pousser jusqu'à la Porte Maillot.



Paris - Boulevard Jourdan - 02/04/2009
Le 16 décembre 2006 est une date majeure dans l'histoire de nos transports : Paris remettait en service des tramways *intra-muros* ! Il avait fallu attendre soixante-dix ans pour qu'à nouveau, ce moyen de transport efficace et moderne circule dans les rues de la capitale. Equipée de Citadis-302 de 2,65 m de large, la nouvelle ligne T3 reprenait le trajet sud des autobus de la ligne PC, complètement saturée. L'amélioration du service fut telle que 120.000 voyageurs sont transportés chaque jour par les tramways
© *Thierry ASSA*

En 2009, les tramways du T3 assurent un des meilleurs services d'Europe en termes de confort et d'efficacité. C'est devenu une référence. L'aventure à l'intérieur même de la capitale commence : gageons que nous n'en sommes qu'au début et que le tramway retrouvera dans un jour plus ou moins proche, les grandes artères qu'il avait délaissées jadis.

Tramway, tram-train : une aventure qui se poursuit ; un avenir riche et prometteur

Le tramway poursuit sa reconquête : en 2011, Toulouse, Angers et Reims renoueront à leur tour avec le tramway et les travaux sont en cours ou commenceront bientôt. Brest et Dijon ont engagé les travaux préliminaires et une commande commune de matériel a été officialisée. Le Havre, Tours et le bassin minier de Lens-Béthune ont lancé les études de projets et engagé les procédures administratives. Enfin, Besançon a acté son projet mais des contraintes impromptues semblent le ralentir. En outre, toutes les villes ayant ou construisant leur réseau pensent déjà à des développements futurs. Ainsi, Strasbourg poursuit sa politique ambitieuse et vient de confirmer le prolongement de la ligne D jusqu'au cœur de sa voisine allemande, Kehl. Bordeaux, déjà dotée de 43 km, prévoit d'atteindre 80 km en 2020, tout comme Lyon à pareille époque.

Au-delà des tramways urbains, le modèle du tram-train de Karlsruhe inspirait depuis sa mise en service en 1992 nombre de collectivités chargées des transports. En région parisienne, en 2006, la ligne Bondy/Aulnay a troqué son matériel classique de banlieue pour des trams-trains Avanto, plus légers et plus performants. Le projet a entraîné l'autonomie de cette ligne du réseau Paris-Est et un effort d'intégration urbaine de cette voie ferrée. Le même matériel sera mis en service en fin d'année 2010 à Mulhouse, où la desserte de la vallée de la Thur sera modernisée : la Région Alsace, le Département du Haut-Rhin et l'Agglomération mulhousienne ont engagé ce projet complexe, par le branchement la ligne ferroviaire sur le réseau urbain de tramways. La création de plusieurs stations TER améliorera la desserte de cette vallée, qui restera desservie en heures de pointe par des autorails classiques assurant un service semi-direct entre Mulhouse, Thann et Kruth.

Par ailleurs, Nantes et la Région des Pays de la Loire se sont engagées dans la valorisation des infrastructures ferroviaires : à la fin de l'année, la desserte périurbaine Nantes–Clisson sera assurée par les premiers Dualis, le nouveau tram-train d'Alstom, qui sera ensuite engagé sur la ligne Nantes–Châteaubriant dont la réouverture se fera par étapes progressives à compter de 2012.

Pour sa part, l'aéroport lyonnais Saint-Exupéry (Satolas) sera desservi dès l'été de 2010 par une ligne de tramway particulière. Le double projet LEA / LESLYS a été engagée en 2002 afin de réutiliser l'emprise du Chemin de Fer de l'Est de Lyon : cette voie, propriété du Département du Rhône, a fait l'objet d'un accord avec la Communauté Urbaine de Lyon et le SYTRAL : de Lyon à Meyzieu, la ligne accueille depuis 2006 un service express de tramways proche de celui du T2 parisien, qui sera renforcé par une desserte Lyon–Aéroport. Ce service sera assuré par du matériel de type Tango de Stadler.

Le Dualis a été retenu pour moderniser le réseau ferroviaire de l'ouest lyonnais au départ de la gare Saint-Paul. Sa mise en service est prévue fin 2011. Le choix d'un matériel pouvant s'insérer en milieu urbain a été conduit entre autre, par le souci de préserver toutes les possibilités de liaison directe avec la presqu'île et le quartier de la Part-Dieu.

Par ailleurs, le Dualis devrait à terme assurer la desserte interconnectée entre le quartier des institutions européennes à Strasbourg et le Piémont vosgien, ainsi que les projets de tram-train d'Île-de-France (Sartrouville/Noisy-le-Sec, Cergy–Saint-Germain/Saint-Cyr, Massy/Évry, Épinay-sur-Orge/Évry) ainsi que pour la desserte entre T4 et le plateau de Montfermeil.

À ce point de notre longue histoire, nous ne saurions jamais assez rendre justice aux villes de Saint-Étienne, de Marseille et de Lille, qui, parfois contre vents et marées, ont tenu à maintenir le tramway ; elles ont permis de montrer malgré tout qu'il restait un moyen viable et moderne. Rendons aussi hommage à tous ceux qui y ont cru. À force de ténacité, ils ont fait en sorte que les idées puissent devenir réalité et succès, car nous partions de très loin.

Empruntant actuellement plus de 350 kilomètres de voies, le tramway a retrouvé en un quart de siècle une place prépondérante, place qui n'aurait jamais dû lui être ôtée. À l'horizon 2020, tramways et trams-trains devraient cumuler près de 800 km, dont une centaine en mixité avec d'autres services ferroviaires du réseau national. C'est assurément l'illustration du succès technique, urbain et social d'un mode de transport adapté à la réalité de nos villes. Rendez-vous en janvier 2035 pour marquer le cinquantième anniversaire du tramway moderne. Nous aurons encore beaucoup à dire : l'histoire est… à suivre !

En bref...

Errata

Dans la première partie, nous avons laissé passer deux erreurs.

La mise ne service du tramway de Nantes s'est faite d'une façon très discrète et non pas en « grande pompe ». Il faut se rappeler qu'il y avait eu un changement de municipalité et que le nouveau maire n'était pas précisément favorable au tramway.

Quant à Grenoble, il nous a été rappelé à juste titre, que la mise en service de la première ligne des tramways a eu lieu le 3 août 1987, entre Gares et Grand-Place. La date du 5 septembre 1987 correspond à l'inauguration officielle, et en grande pompe pour le coup, de la ligne.

Dont acte et que le lecteurs veuille bien nous pardonner ces erreurs.

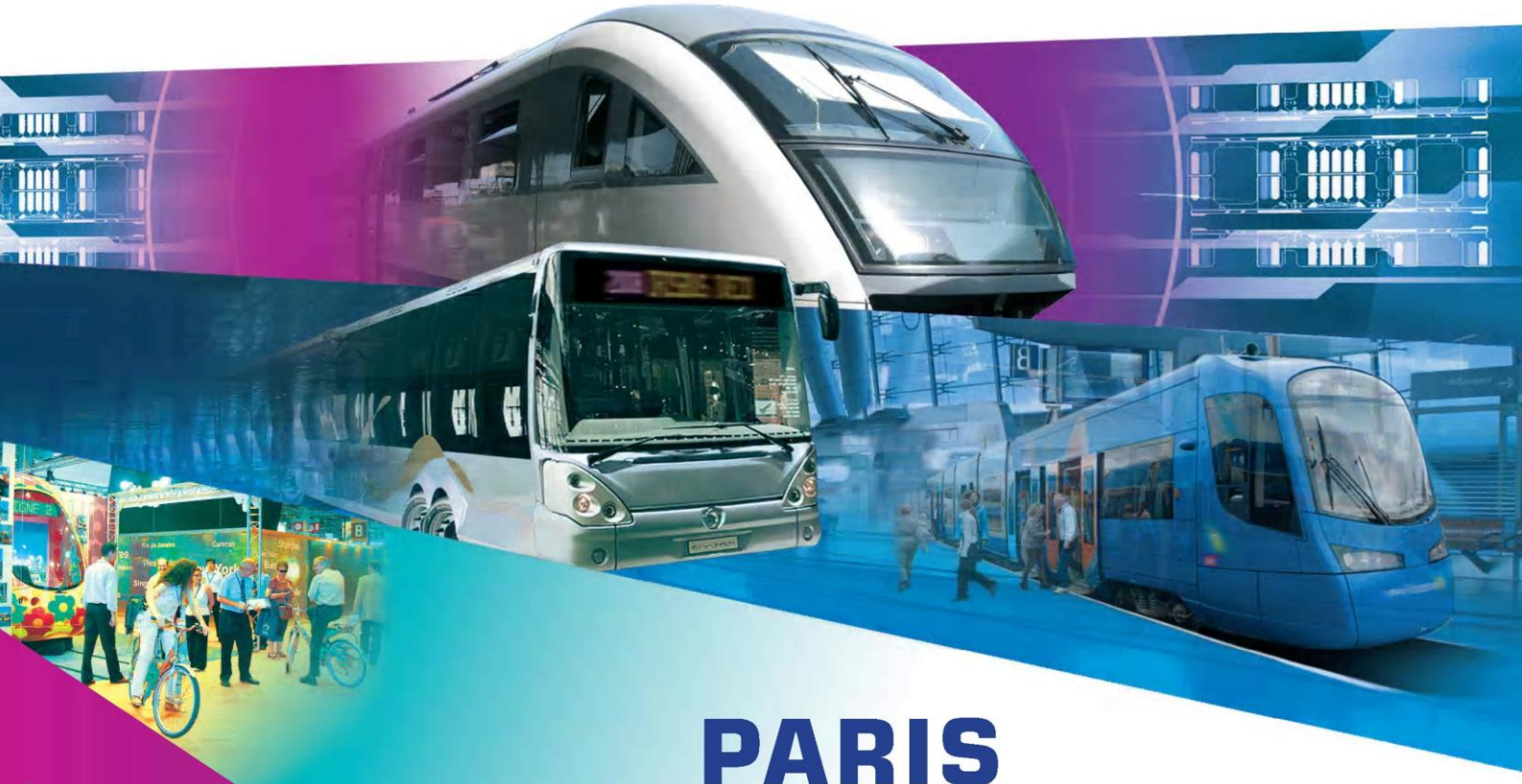
Remerciements

Les auteurs tiennent à remercier Christian BUISSON pour ses conseils avisés. Cela nous a permis de rectifier quelques erreurs et de remettre en ordre certains éléments et non des moindres. Qu'il trouve ici l'expression de notre gratitude

Réservez votre BADGE GRATUIT en ligne

Transports Publics 2010

LE SALON EUROPÉEN DE LA MOBILITÉ
THE EUROPEAN MOBILITY EXHIBITION



PARIS
8-9-10 juin 2010

© GIE Objectif transport public / Hyacinthe Verlé

Réservation des stands
IM Régie
Tél. : +33 (0)1 40 24 25 37
E-mail : bzambo@impub.fr

www.transportspublics-expo.com

Organisé par
GIE Objectif transport public — Groupement des Autorités Responsables de Transport — GART | UTP — Union des Transports Publics et ferroviaires

Avec la collaboration de
UITP

En partenariat avec
ALSTOM · BOMBARDIER · RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE · TRANSDEV · VEOLIA TRANSPORT

Partenaire presse
Transport PUBLIC

un réseau en bref

Par Didier FRUGIER



Le Setra S215SL n°306 avec l'ancienne livrée, remisé à la gare routière des Menuires
8 janvier 2008

© *Jérôme SIZUN*

Des bus à la neige : les réseaux Skibus des Menuires et de Val-Thorens



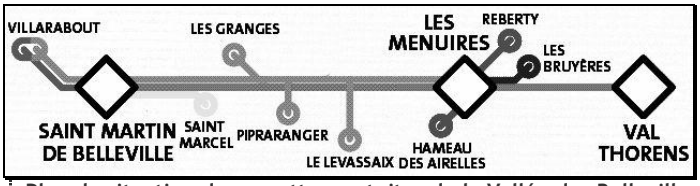
Le Vehixel Mediano n°161 manoeuvrant devant les ateliers, en gare routière des Menuires
22 janvier 2010

© *Didier FRUGIER*

Les réseaux de stations de sports d'hiver ne sont pas très connus. Et pourtant, ils réservent souvent d'agréables surprises. Voir s'ébrouer 14 articulés Setra SG219SL simultanément lors de la pointe du soir à Val-d'Isère laisse un impérissable souvenir ! Mais leur côté saisonnier fait qu'il est parfois très difficile de recueillir des informations complètes. Les véhicules vont et viennent au gré des saisons et des exploitants ! Grâce à la complicité de certains qui se reconnaîtront et que je remercie vivement, j'ai pu consolider quelques informations. Je vais essayer de vous transmettre le virus...

Présentation

Situées dans la vallée des Belleville, débouchant dans la célèbre vallée alpine de la Tarentaise à Moûtiers, ces 2 stations de sports d'hiver savoyardes créées dans les années 60 et 70 sont desservies par un service de navettes gratuites.



Plan de situation des navettes gratuites de la Vallée des Belleville (extrait des Horaires)

L'exploitation a été confiée à Transdev Savoie pour 7 ans à compter du 1er juillet 2008 suite à appel d'offres. Le marché concerne un service de transport de personnes scindé en trois lots :

- Lot 1 : transport de personnes interquartier des stations des Menuires et Val-Thorens qui nous intéresse ici ;

- Lot 2 : liaison intervillages hiver ;

- Lot 3 : liaison intervillages été.



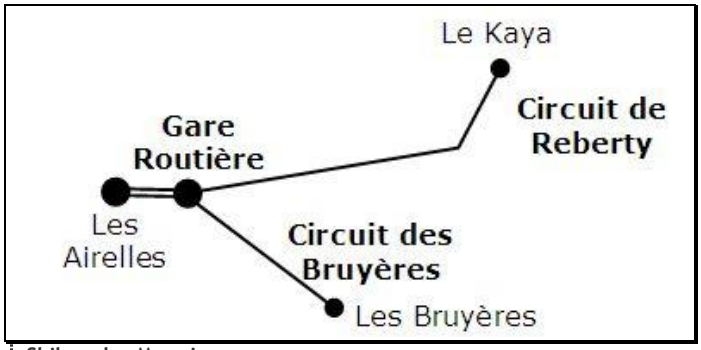
S315NF de Val-Thorens remisé à la gare routière des Menuires, le 21janvier 2005
© *Didier FRUGIER*

Rappelons que Transdev Savoie (anciennement Transavoie) exploite environ 150 bus et cars sur le département de la Savoie, en service occasionnel, lignes régulières, transports scolaires et ski bus. En urbain, cette société assure des services affrétés pour le compte de Chambéry Métropole (réseau STAC) et exploite le réseau « Je prends le bus » d'Albertville. Elle dispose de trois centres d'exploitation : Chambéry, Modane et Moûtiers. Le rapport d'activité Transdev de 2008 précise les dessertes saisonnières pour ses filiales alpines : Autocars Martin (Les Arcs), Mont-Blanc Bus (Flaine, Les Carroz, Les Contamines, La Clusaz, Le Grand-Bornand, Manigod, Saint-Gervais), Transdev Savoie (Aussois, communauté de communes de Haute-Maurienne, Courchevel, Les Menuires, Val-Cenis, Valloire, Valmeinier, Val-Thorens), Transports Bérard (Aime–La Plagne).

Mais revenons dans la vallée des Belleville. L'exploitation d'hiver telle que nous la connaissons actuellement a débuté en décembre 2008. Bien que dépendant du centre d'exploitation de Moûtiers, la gestion opérationnelle des services des Menuires et de Val-Thorens est réalisée depuis la gare routière des Menuires, où se situe également le dépôt. Les véhicules y sont entretenus et remisés en partie dans des garages couverts. Une quinzaine de conducteurs est nécessaire.

Skibus des Menuires

Le service d'hiver 2009/2010 est effectif du 05/12/09 au 25/04/10. Il se compose de deux lignes desservies de 8h00 à 20h00 avec une fréquence de 20 minutes.



Skibus des Menuires
© *Didier FRUGIER*

Les deux circuits desservent en tronc commun la partie entre la gare routière et le hameau des Airelles, sur la route de Moûtiers. De l'autre côté, le circuit de Reberty (ligne 1) dessert le centre de la station puis le quartier de Reberty jusqu'à l'hôtel Kaya avec 16 arrêts pour 23 minutes de parcours.



Irisbus Citelis-10 n°365 sur la ligne 2 en attente à la gare routière des Menuires, le 20 janvier 2010
© *Didier FRUGIER*

Le circuit des Bruyères (ligne 2), composé de 10 arrêts, se dirige pour sa part vers la partie basse de la station avec

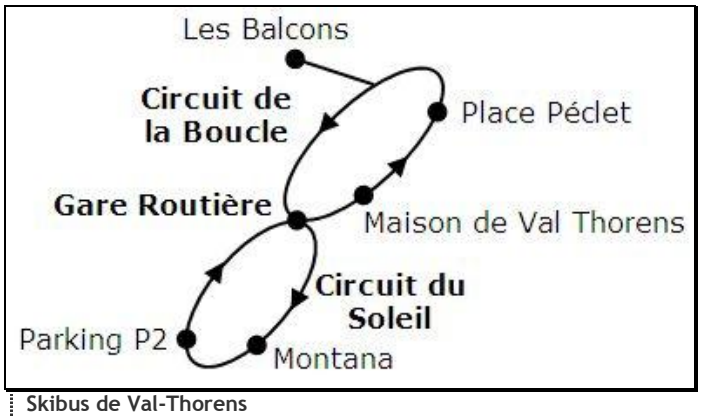
une boucle terminale dans le quartier des Bruyères (10 minutes de parcours). De 20h00 à 23h30, le service de soirée prend le relais et dessert alternativement les deux lignes avec une fréquence de 40 minutes.

En complément, un service de desserte des villages de la vallée situés autour des Menuires et de Saint-Martin-de-Belleville est assuré sous le nom de « Navettes Intervillages » (lot 2 du marché). Une ligne Val-Thorens/Saint-Martin-de-Belleville assurant 3 allers-retours le mercredi complète ce dispositif.

L'été, un service plus réduit (lot 3) est assuré et se limite à 4 allers-retours Saint-Martin/Val-Thorens desservant au passage les arrêts des circuits urbains des Menuires.

Skibus de Val-Thorens

Située quelques kilomètres en amont dans la vallée des Belleville, cette station dispose également de navettes gratuites. Val-Thorens a fait le choix de réglementer le stationnement en l'interdisant dans les rues, ce qui renforce l'intérêt de ce service. La durée d'ouverture du domaine skiable de Val-Thorens étant plus longue qu'aux Menuires, le service d'hiver est actif sur une période plus étendue (cette année du 21/11/09 au 09/05/10).



Skibus de Val-Thorens
© *Didier FRUGIER*

La desserte est composée de deux boucles formant un 8 desservies en alternance depuis le point central à la gare routière. Le « Circuit de la Boucle » dessert le haut de la station (Eglise, Place Péclet...) avec une antenne aux Balcons. Le « Circuit du Soleil », quant à lui, dessert le bas, jusqu'au parking P2 qui marque l'entrée de la station.



Citelis-10 n°366 assurant le circuit de la Boucle - Gare routière de Val-Thorens, le 20 janvier 2010
© *Didier FRUGIER*



S215SL n°305 arborant l'ancienne livrée « Val-Thorens », en gare routière de Val-Thorens, le 8 janvier 2008
© *Jérôme SIZUN*

Parc de véhicules (Hiver 2009/2010)

Depuis le début du contrat actuel, les bus peuvent circuler sur les deux réseaux. La livrée est donc maintenant unique avec les logos des stations à l'arrière et sur les côtés. Elle est à dominante blanche avec des visuels de skieurs dans la neige pelliculés sous les fenêtres.

À l'occasion de l'attribution du contrat, Transdev Savoie a dû mettre en service des bus à gabarit réduit accessibles aux PMR pour le service urbain (lot 1). Pour faciliter les montées et descentes de voyageurs chargés de ski, ces véhicules devaient disposer de 3 portes afin de permettre une durée d'arrêt raisonnable. Seul le Citelis-10 correspondait à ces critères lors de l'appel d'offre. Il a donc été retenu et ce fut sa première livraison en France en décembre 2008. Ces 4 bus sont munis d'une palette PMR, d'un emplacement UFR ainsi que d'un SIV (Système d'Information Voyageurs). Celui-ci diffuse des informations en français et en anglais sur la ligne (prochain arrêt, principales résidences desservies) ainsi que sur la station sur un dièdre muni de deux écrans et fixé au pavillon. Les arrêts sont également annoncés par messages sonores. Ils offrent 23 places assises et 69 debout. Côté environnement, ces Citelis sont munis d'un moteur Euro-5, en anticipation sur la réglementation en vigueur lors de leur livraison (Euro-5 n'étant obligatoire qu'en octobre 2009).

Parc SKIBUS (Hiver 2009 & 2010)			
N°	**Types**	**Immat.**	**Livrée**
161	Vehixel Mediano	1426 TS 73	N
178	Vehixel Mediano	8409 TY 73	N
180	Vehixel Mediano	4869 VE 73	N
191	Setra S315UL	1433 VJ 73	B
254	Setra S315UL	8991 TY 73	B
359	Setra S315UL	386 WB 73	N
360	Neoplan N4411	3094 WF 73	N
361	Mercedes Intouro	?	N
362	Mercedes Intouro	1092 WD 73	N
363	Citelis-10-3p	3045 WD 73	N
364	Citelis-10-3p	3047 WD 73	N
365	Citelis-10-3p	3044 WD 73	N
366	Citelis-10-3p	3043 WD 73	N

Colonne "Livrée" : N = Navette des Belleville, B = Blanc

Toutefois, un bus purement urbain peut ne pas être toujours très à l'aise dans les conditions hivernales difficiles d'un réseau de station.

Certains des Citelis-10 sont utilisés sur des navettes assurées par Transdev sur la plateforme aéroportuaire de Roissy-Charles-de-Gaulle en Île-de-France (Optimum), hors saison de sports d'hiver.

En complément, d'autres cars du dépôt Transdev Savoie de Moûtiers peuvent intervenir (Irisbus Iliade, Setra S315GT...).



Setra S315UL n°359 (en livrée navette), 254 et 191 (blancs) à la gare routière des Menuires, le 20 janvier 2010
© *Didier FRUGIER*

Exploitation

Le service de base nécessite 3 Citelis aux Menuires (dont deux sur le circuit de Reberty) et un à Val-Thorens. Le midibus Neoplan N4411 assure la réserve des Citelis et les renforts.



Neoplan N4411 n°360 - Gare routière des Menuires
© *Didier FRUGIER, le 20 janvier 2010*

En période de pointe (fin d'après-midi lors des vacances scolaires), les cars interurbains assurent également des courses supplémentaires afin d'absorber le surcroît de passagers.

Les dessertes des villages et le service Saint-Martin/Val-Thorens sont assurés en cars et minicars selon la fréquentation et les contraintes de circulation.

Le samedi, l'exploitation est modifiée afin de tenir compte du trafic important sur la route de Moûtiers. Ce jour-là, la navette intervillages ne fonctionne pas et le skibus de Val-Thorens est assuré de 6h15 à 22h15.

Parc de véhicules (Hivers 2005 et 2006)

Lors du contrat précédent, l'exploitation du réseau des Menuires nécessitait deux midibus pour le circuit de Reberty et un standard sur les Bruyères. Deux standards étaient utilisés à Val-Thorens.

Les véhicules étaient affectés à leur réseau et revêtaient une livrée dédiée. Pour Les Menuires, il s'agissait de montagnes stylisées en bleu avec le logo de la station. Le principe était le même pour les bus de Val-Thorens avec, en plus, des touches orange et rouge.

Setra et Neoplan étaient à l'honneur avec des véhicules dont la vocation interurbaine était très bien adaptée aux conditions difficiles d'un skibus.

Parc SKIBUS (Hiver 2005 & 2006)				
N°	**Types**	**Immat.**	**Livr.**	**Obs.**
145	Vehixel Mediano	916 TH 73	T	
236	Setra S215SL	6263 SY 73	B	Réserve
305	Setra S215SL	4219 TH 73	V	Val-Thorens
306	Setra S215SL	6570 TH 73	M	Les Menuires
313	Neoplan N4411	7215 TM 73	M	Les Menuires
314	Neoplan N4411	7217 TM 73	M	Les Menuires
315	Setra S315NF	3310 TN 73	V	Val-Thorens

Colonne "Livrée" : B = Blanc ; T = Transavoie (charte Transdev) ; V = Val-Thorens ; M = Les Menuires
Le Setra S215SL blanc n°236 assurait la réserve des deux réseaux



Neoplan N4411 n°313 avec l'ancienne livrée « Les Ménuires » affrontant la neige en gare routière des Menuires
© *Didier FRUGIER, le 18 janvier 2005*

En bref...

J'espère vous avoir suffisamment intéressé pour susciter en vous le déclic : chaque séjour en station de ski doit se faire avec son nécessaire de « survie » : calepin et appareil photo !

La chasse au bus original est ouverte !

Sachez que je continue à collecter les infos sur ces réseaux, ce qui me permettra de pouvoir vous proposer d'autres articles si les informations sont suffisamment détaillées et vérifiées.

un réseau à la loupe

Par la Rédaction



Convoi L + I sur la place Masséna : ce matériel était apparu en 1925. Les motrices L étaient inspirées des mêmes voitures mises en service à Paris

© *Coll. AMTUIR*

Nice : retour sur les anciens tramways



Motrice n°212 (?) à bogie de la série 201 à 216 en service sur la ligne 24 entre Nice et Monte Carlo, série mise en service en 1910

© *Coll. AMTUIR*

Lors de l'évocation du réseau niçois dans notre précédente édition, nous vous faisions remarquer que l'ancien réseau de tramways TNL avait été exploité par un parc important et très diversifié. Du fait des nombreuses modifications et reconstructions de matériels roulants, celles-ci ayant entraîné de surcroît des renumérotations successives, nous n'avions pas eu la possibilité de faire une synthèse de l'ensemble des matériels ayant été en service, ni d'en établir un tableau récapitulatif vu sa complexité.

Néanmoins, étant donné le rôle important qu'ont joué les tramways dans la vie niçoise et celle de la Côte d'Azur, l'étendue du réseau et la diversité du matériel, nous nous devions de les évoquer et nous vous proposions d'y revenir dès ce numéro. Promesse tenue !

Les tramways hippomobiles

Dès 1878, le réseau fut exploité à l'aide de tramways hippomobiles. Les chevaux tractaient des voitures fermées l'hiver et des voitures ouvertes l'été. Entre 1878 et 1897 sont acquis 71 voitures : A1 à A17, A20 à A48, A57 à A59, A64 à A67 (fermées), et B10, B11, B16 à B19, B49 à B56, B60 à B63 (baladeuses). Il est à noter que les voitures A11 et A12 étaient à impériale car destinées à la ligne de la Californie.

Les motrices électriques

De 1900 à 1913

Lors de l'électrification du réseau, la compagnie procède en 1900 à la mise en service de 100 motrices montées sur truck Brill et numérotées 1 à 100, équipées de 2 moteurs de 35 CV. Le réseau urbain en reçoit 64, les lignes du littoral 30, et 6 reçoivent un aménagement de luxe, pour les services vers Monte Carlo ! Mal conçues pour un service urbain à fort trafic, elles seront progressivement transformées à partir de 1903 en divers modèles, lesquels seront à leur tour transformés à plusieurs reprises. Les derniers véhicules de cette première série de motrices électriques disparaîtront en 1914, transformés à leur tour.



Motrice Thomson n° 48 devant la Gare PLM. La perche est baissée et la motrice prend le courant à l'aide de sa charrue. Noter, au-dessus de la toiture, la plaque sombre sans indice, les lignes étant alors repérées par des couleurs (Vers 1902)
© *Collection AMTUIR*



Motrice Thomson n° 3 en service sur la ligne de Monte Carlo. Noter l'étroitesse de la chaussée qui venait d'être transformée pour la circulation des tramways (Vers 1902)
© *Collection AMTUIR*



Motrice Thomson n° 14, en état d'origine, parcourant le trajet de la Corniche, entre Nice et Monaco. Ce matériel avait été commandé en 1899, afin d'assurer le service lors de l'électrification. Il était équipé pour la prise de courant par perche ou par charrue. Elles furent rapidement transformées pour former diverses sous-séries à partir de 1903 (séries T1, T2, T3 et T4) (Vers 1901)
© *Collection AMTUIR*



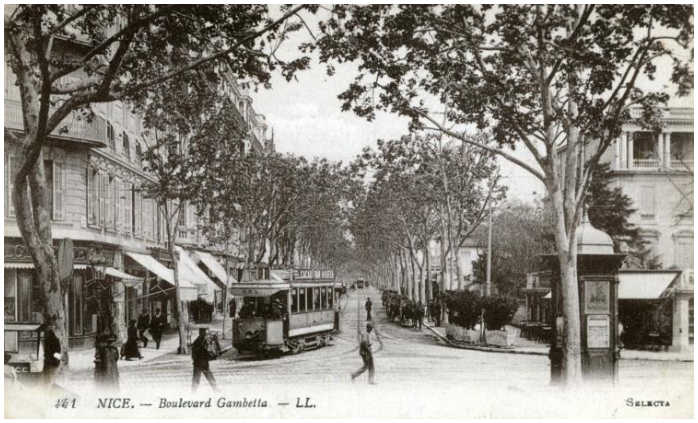
Motrice Thomson n° 36, mise en service en 1900. Cette vue est intéressante par la présence de l'aiguilleur (vraisemblablement le receveur) qui bascule mécaniquement l'aiguillage à l'aide d'un sabre (Vers 1902)
© *Collection AMTUIR*

La première transformation intervient à partir de 1903. L'exiguïté des plateformes rendant le mouvement des voyageurs difficile, elles sont rallongées sur 55 motrices portant leur longueur à 9,68 m. Elles prennent la dénomination de « **type T1** » et rouleront jusqu'en 1933.



Motrice T1 n° 46, provenant de la transformation en 1903 d'une motrice Thomson de la série 1 à 100, mise en service en 1899-1900 (Vers 1910)

La seconde intervient en 1909 par l'allongement du tablier de la plateforme afin d'augmenter l'espace du wattman pour qu'il ne soit pas gêné par le mouvement des voyageurs. 32 motrices sont traitées et prennent la dénomination « **type T2** ». Les dernières disparaîtront en 1951.



Motrice T2 en service sur la ligne 1. Elles se différenciaient de motrices T1 par les accès sur le côté (Vers 1913)

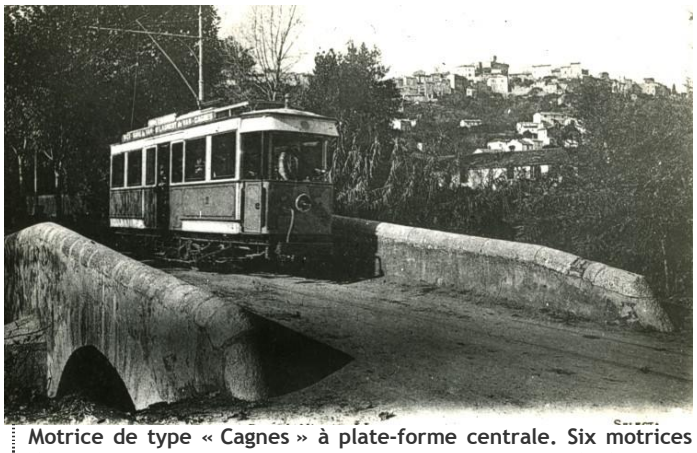


Avenue de la Gare, la motrice T2 n° 23 descend vers la place Masséna. La prise de courant s'effectue par une charrue glissant dans un caniveau, la pose de la ligne aérienne n'ayant pas été autorisée sur cet axe (Vers 1912)
© *photos Collection AMTUIR*

1909 voit également la transformation des 6 motrices (n°31 à 36) avec aménagement de luxe destinées à la ligne de Monte-Carlo. Roulant peu et souvent à vides, elles sont réaménagées pour rejoindre les lignes urbaines niçoises. Elles deviennent le « **type T3** ».

Les 7 dernières voient en 1912 et 1913 leur caisse partagée en deux compartiments inégaux de 1ère et 2e classe ; elles sont nommées « **type T4** ». Afin d'augmenter le nombre de ce type de motrices, 3 nouvelles motrices de type T4 sont acquises neuves fin 1913. Une quatrième motrice est également acquise pour le transport du personnel en cas d'incident ; elle ne sera carrossée que bien plus tard et prendra le n°110. Elle sera du type A.

En 1903, sont livrées 6 motrices n°101 à 106 destinées à la ligne vers Cagnes. Ces motrices sont également montées sur truck Brill mais présentent une disposition à plateforme centrale. Elles possèdent 2 moteurs de 42 CV. Animées d'un désagréable roulis lors de leur fonctionnement, elles cesseront de circuler vers 1908 et leurs trucks Brill recevront de nouvelles caisses à plateforme extrêmes. Les nouvelles motrices ainsi obtenues seront répertoriées sous l'appellation « **type R** ». Les anciennes caisses ont été transformées en remorques (série 731 à 736).



Motrice de type « Cagnes » à plate-forme centrale. Six motrices de ce type furent mises en service en 1903 pour la ligne de Cagnes. Le système de freinage était de type Lipkowsky alimenté par un compresseur d'essieu. Le truck, trop court, ne permettait pas une bonne tenue de voie. En 1908, elles furent réformées, les trucks allongés et réutilisés pour la construction des motrices R (Vers 1905)
© *Collection AMTUIR*

Les 100 motrices acquises à l'origine et maintes fois transformées sont mal adaptées aux lignes du littoral par leur capacité limitée et leur vitesse trop faible. La compagnie désire donc renouveler le matériel sur la ligne Nice/Monte-Carlo, mais cette ligne présente des courbes très serrées et la plateforme ne pouvant être élargie, des véhicules de plus grande longueur ne peuvent s'y croiser. Les TNL optent donc en 1904 pour le principe de convois formés par deux petites motrices à deux essieux roulant en unité double : les fameux « **trains-control** ».

Les motrices sont montées sur un truck Brill à très court empattement de 1,85 m seulement. Afin d'augmenter la capacité du convoi, une remorque est insérée entre les deux motrices. La firme Thomson-Houston livrera 10 trains (soit 20 motrices). Mais la puissance des moteurs se révèle insuffisante et de multiples incidents émaillent l'exploitation. Des problèmes de freinage venant s'ajouter, Monaco interdit le passage sur son territoire des convois de trois voitures.



Train-control au terminus de la ligne de Levens. Ce matériel, construit par Carde à Bordeaux, permettait de composer des trains réversibles de deux motrices en unité double. Une remorque pouvait être intercalée entre les deux motrices. Leur faible empattement ne permettait pas une bonne tenue de voie. Elles furent transformées en motrices C en 1924-27 (Vers 1913)
© *Collection AMTUIR*

En 1906, il est décidé de remplacer les moteurs par d'autres de 42 CV. Les essais avec remorque intercalée donnant de bons résultats, la Principauté donne, le 27 mars 1906, une autorisation « à titre provisoire » pour le passage des trains-control avec remorque intercalée, et en avril 1906, 10 trains-controls supplémentaires sont commandés à Thomson. Les divers soucis électriques et de freinage ayant été résolus, reste la faiblesse récurrente de ce type de matériel : la tenue de voie déplorable due à l'empattement trop petit. Les trucks voient donc en 1913 leur empattement passer de 1,85 à 2,60 m.

Fin 1908, les TNL demandent à la firme Thomson-Houston d'étudier une automotrice de 50 places minimum adaptée aux fortes déclivités des lignes de montagne en construction ou en projet. Une série de 16 véhicules (n°201 à 216) est réceptionnée, la tête de série l'étant en 1910. Ces motrices de 11,90 m sont montées sur deux bogies Brill de faible empattement avec une distance entre les deux pivots de 5,44 m. Elles sont équipées de 4 moteurs GE-53 de 42 CV, lesquels se révèlent insuffisants. Les 4 dernières motrices (n°213 à 216) sont munies de 4 moteurs TH-524 de 60 CV.

La motrice n°204 subsistera jusqu'à la fermeture du réseau en 1953.



Motrice à bogie de la série 201 à 216, Port de Beaulieu
© *Collection AMTUIR*



Motrice à bogies n°202 en état final. Cette série de seize voitures (201 à 216) avait été mise en service en 1910. Chaque motrice reposait sur deux bogies Brill comportant chacun deux moteurs de 42 CV. La motrice n°212 sera retirée du service et démolie en 1950. Les autres voitures de la série disparurent entre 1931 et 1953 (1949)
© *LAURENT - Collection AMTUIR*

Effectif au 31 décembre 1913		
Matériels	**Nb**	**N° parc**
Type Littoral	17	2 à 6, 8, 10, 13 à 15, 17, 21, 27, 29, 30, 40, 66
Type T1	55	42 à 63, 67 à 94, 96 à 100
Type T2	15	1, 7, 9, 12, 16, 19, 20, 23 à 26, 28, 39, 41, 95
Type T3	6	31 à 36
Type T4	7	11, 18, 22, 37, 38, 64, 65
Type R	6	101 à 106
Motrices Monaco	9	1 à 9
Trains-Control	40	111 à 130, 151 à 170
Motrices à bogies	16	201 à 216
Total :	**171 motrices**	

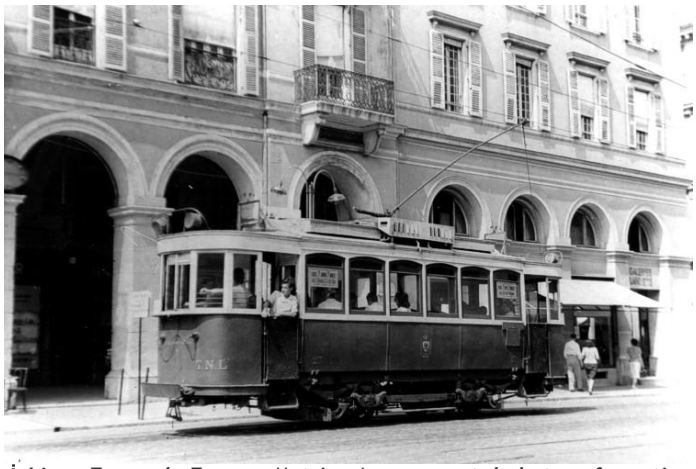
De 1914 à 1934

Devant les prestations médiocres des trains-control, mal conçus à l'origine, la compagnie décide au début des années 20 de leur suppression. Chaque train sert à reconstruire deux motrices allongées sur truck à grand empattement. Il est donc construit, de 1924 à 1927, 12 motrices de « **type C** » à partir de 6 trains-control. Parallèlement, des modifications de géométrie des voies devaient être réalisées sur la ligne Nice/Monte-Carlo. Mais la décision d'abandonner le réseau du littoral donna un coup d'arrêt à ces modifications. Mis à part un autre train-control aménagé en tracteur de travaux, les autres ne seront pas transformés en motrices C et seront détruits. Plusieurs motrices C (n°121, 165 et 170) seront accouplées à des remorques équipées afin de fonctionner en réversibilité.

En 1921, les TNL procèdent à la modification des motrices n°2 et 40 de type T2. Le but est d'allonger l'empattement sur le truck, passant d'un entre-axe de 2,13 m à 3 m. Les caisses sont également totalement reconstruites et les motrices prennent la dénomination « **type P** ». Si la tenue de voie est de ce fait améliorée, il n'en va pas de même pour l'inscription dans les courbes. Afin de remédier à cet inconvénient, les ateliers de la compagnie transforment en 1923 le truck de la motrice n°75 pour obtenir un empattement de 2,60 m. Elle conserve sa caisse qui est

néanmoins réaménagée. Cette dernière motrice représente le « **type P1** ».

Le principe de l'empattement de 2,60 m ayant été retenu, 10 motrices T1 et T2 (ainsi que la 4e T4 acquise neuve, la n°110) se voient équipées en 1923/1924 d'un nouveau truck. La compagnie en profite pour vestibuler les plateformes ouvertes. De ce fait, les motrices deviennent du « **type A** ».



Ligne 7, rue de France. Motrice A provenant de la transformation de certaines motrices T1 et T2, en 1922-23. La caisse était conservée mais les plates-formes vestibulées. Le truck, allongé, comportait les deux moteurs anciens de type GE58 (à l'exception de trois motrices qui reçurent des moteurs GE53 ou TH2). Certaines voitures A furent à nouveau transformées en motrice E en 1942-46. Le reste du parc fut réformé en 1952-53 (1949)
© *SCHNABEL - Collection AMTUIR*

En 1924, 20 motrices T1, dont les plateformes ont été améliorées afin de garantir la sécurité des voyageurs lors de leur descente, inaugurent le « **type S** ».

L'année 1924 voit également la transformation des motrices type R n°103 et 105 afin de les adapter à l'exploitation de la ligne de Levens. Le bogie est remplacé par deux essieux avec un empattement de 3 m, le frein à air Lipkowski installé et la caisse reconstruite avec deux compartiments inégaux. C'est le « **type B** ».

En 1925, les TNL mettent en service 8 trains réversibles (motrice + remorque) de « **type L** », adaptation à la voie métrique de leurs cousins parisiens de la STCRP. C'est d'ailleurs avec ce nouveau matériel qu'est adoptée la livrée parisienne crème et verte remplaçant la précédente jaune et blanc. Les motrices (n°251 à 258), présentant une longueur de 11,45 m, sont montées sur deux essieux d'empattement 3,60 m et sont équipées de moteurs TH-563 de 50 CV. Elles tractent chacune une remorque (attelage « type I », série 351 à 358) et fonctionnent en réversibilité. À l'instar des motrices L parisiennes, les caisses de ces motrices connaissent de gros problèmes de ceintrage dus, en particulier, à la position des moteurs suspendus sous l'extrémité des caisses. Lors de leur mise en service, ces voitures présentaient une réelle avancée technique et un confort indéniable. L'une d'entre elles fut essayée sur la ligne de Monaco, mais sans suite. Les convois L + I sont affectés à l'importante ligne urbaine 1 (Port/Saint-Sylvestre).

Malheureusement, les contraintes budgétaires ne permettent pas à la compagnie de continuer à renouveler son parc. Ses ateliers s'acheminent donc vers de nouvelles transformations des motrices existantes, mais plus radicales que jusqu'à présent. Est ainsi conçu le prototype d'un nouveau train réversible, le « **type D** » à partir de la motrice T3 n°31 et de la remorque n°501. Les carrosseries sont reconstruites avec un seul compartiment et montées sur des trucks à empattement de 3 m. La motrice est équipée de 2 moteurs de 42 CV et de frein à air Soulerin, meilleur que le Lipkowski. La transformation de 49 motrices est décidée mais ne se concrétisera en 1929 que pour 6 motrices, la décision d'arrêter le réseau du littoral ayant été prise. À partir de 1951, les motrices D rouleront sans leur remorque. Les motrices n°21 et 101 rouleront jusqu'au 10 janvier 1953, jour de la suppression des tramways.



Le long de la Corniche, remorque ouverte n° 206 acquise par les TNL auprès des Chemins de Fer nogentais (CFN) en 1903. Ces voitures, au nombre de vingt-deux, numérotées 201 à 222 (puis, à partir de 1910, 801 à 822), seront radiées du parc en 1934, lors de la suppression des lignes du Littoral (Vers 1905)
© *Collection AMTUIR*

Effectif au 31 décembre 1934		
Matériels	**Nb**	**N° parc**
Type T2	12	1, 3, 5, 12, 16, 17, 19, 20, 24 à 26, 41
Type S	19	42 à 44, 47, 53, 55, 57, 59, 69, 70, 74, 79, 80, 82, 89, 93, 94, 96, 100
Type T4	7	11, 18, 22, 37, 38, 64, 65
Type P/P1	3	2, 40, 75
Type A	10	9, 10, 13, 27, 29, 48, 66, 72, 95, 110
Type B	2	103, 105
Type C	10	121, 123 à 125, 130, 161, 164, 165, 167, 170
Type D	7	21, 31, 45, 51, 52, 101, 104
Type L	8	251 à 258
Motrices à bogies	9	202 à 205, 208, 212, 213, 215, 216
Total :	**87 motrices**	

De 1935 à la fin du réseau

Comme nous l'avons vu dans notre précédent numéro, les tramways connaîtront un dernier sursaut lors de la dernière guerre. En effet, les autobus étant réquisitionnés, plusieurs motrices récemment réformées sont remises en service. Mais l'état de leur carrosserie étant quelque peu fatigué, les TNL conçoivent un nouveau type de motrice, le « **type E** ». La nouvelle caisse est montée sur un truck à empattement de 3 m et certaines motrices reçoivent 2 moteurs de 50 CV. Si les premières étaient équipées de freins Lipkowski, les dernières reconstruites sont dotées de freins Soulerin. Entre 1940 et 1950, 9 motrices de type E seront produites

par les ateliers des TNL. Elles dérivent toutes des anciennes motrices A, B et T1.



Motrice A au dépôt Sainte-Agathe. Au second plan, une motrice E, provenant de la transformation en 1941-46, d'une série de motrice A, B et T2 (1949)
© *LAURENT - Collection AMTUIR*

Mais les motrices E ne représentaient qu'un palliatif temporaire. Après 1950, il ne sera plus question de construire de matériel et le réseau disparaîtra en 1953.

Effectif en avril 1946		
Matériels	**Nb**	**N° parc**
Type T2	4	3, 5, 19, 25
Type P	2	2, 40
Type A	5	9, 27, 29, 66, 95
Type D	6	21, 31, 51, 52, 101, 104
Type E	9	10, 13, 17, 20, 48, 72, 103, 105, 110
Type C	10	121, 123 à 125, 130, 161, 164, 165, 167, 170
Motrices à bogies	4	204, 212, 213, 216
Type L	6	252 à 257
Total :	**46 motrices**	
Remorques I	6	351, 354 à 358
Remorques 500	7	503, 504, 506 à 508, 512, 520
Remorques 500 réversibles	9	501, 502, 505, 509 à 511, 513, 518, 519
Total :	**22 remorques**	

Derniers tramways en service en 1952/1953		
Matériels	**Nb**	**N° parc**
Type E	9	10, 13, 17, 20, 48, 72, 103, 105, 110
Type D	6	21, 31, 51, 52, 101, 104
Type C	8	123,124, 125, 130, 161, 164, 167, 170
Motrices à bogies	2	204, 213
Total :	**25 motrices**	

À cet effectif, il faut rajouter 5 tracteurs et 38 wagons divers.

En parcourant notre tableau récapitulatif des divers types de motrices mises en service sur le réseau niçois, il est étonnant de constater que seules 134 motrices furent acquises neuves. Les contraintes budgétaires imposées ont poussé les gestionnaires à conserver des matériels robustes en procédant à de nombreuses transformations successives. Malheureusement, la multiplication des divers types de matériels nuit à l'exploitation, et ces transformations empêchent de bénéficier des innovations techniques des nouveaux matériels.

En marge de toutes ces motrices, les TNL possédèrent une importante flotte de remorques de divers types ainsi que de nombreux véhicules de service, auxquels il faut rajouter les locomotives et les divers wagons affectés aux transports des marchandises.

Récapitulatif des divers types de motrices		
Matériels	**Nb**	**N° parc**
Motrices d'origine	100	1 à 100 (acquises neuves)
Type T1	55	42 à 63, 67 à 94, 96 à 100
Type T2	32	1 à 10, 12 à 17, 19 à 21, 23 à 30, 39 à 41, 66, 95
Type T3	6	31 à 36
Type T4	10	11, 18, 22, 37, 38, 64, 65
	3	107 à 109 (acquises neuves)
Motrices "Cagnes"	6	101 à 106 (acquises neuves)
Type R	6	101 à 106
Trains-Control	40	111 à 130, 151 à 170 (neufs)
Motrices à bogies	16	201 à 216 (acquises neuves)
Type C	12	121, 123 à 125, 127, 130, 161, 163 à 165, 167, 170
Type P	2	2, 40
Type P1	1	75
Type S	20	42 à 44, 47, 53, 55, 57, 59, 60, 69, 70, 74, 79, 80, 82, 89, 93, 94, 96, 100
Type A	10	9, 10, 13, 14, 27, 29, 48, 66, 72, 95
	1	110 (acquise neuve)
Type B	2	103, 105
Type L	8	251 à 258 (acquises neuves)
Type D	7	21, 31, 45, 51, 52, 101, 104
Type E	9	10, 13, 17, 20, 48, 72, 103, 105, 110

Bibliographie

« Les tramways de Nice et de la Côte d'Azur » de Jean Robert.

En bref...

Erratum

*Afin d'illustrer notre article sur la présentation du réseau niçois, nous avons publié en dernière de couverture du **RU**90 une photo couleur d'un autobus Berliet PLR des TNL. La légende de la photo mentionnait :* « L'ELR-8 n°176 sur la ligne 8 de Nice en 1961… ». *Le véhicule n'étant assurément pas un trolleybus (ELR), c'est bien d'un autobus Berliet **P**LR qu'il s'agissait !*

Avec toutes nos excuses et nos remerciements à Jean CAPOLINI qui nous a signalé cette erreur.

60 jours

60 jours

TOUR D'HORIZON DE L'ACTUALITE DES RÉSEAUX

Coordonné par Patrick KIRSTETTER
et Nicolas CAPON



Le Citaro G II n°687 de Transdev au terminus « Aristide Briand » de la ligne 21 du réseau CTS en direction de Kehl, sous quelques flocons le 10 février 2010

© *Gilles LENHARD*



MAN Lion's City articulé n°4602 de la RATP, traversant Montrouge sur la ligne 187 en direction de Fresnes Septembre 2009

© *Jérémy OLIVIER*

mode d'emploi

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

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

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

Contributeurs

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

Jean-Pierre AMPHOUX
Frédéric BOLLE
Jérôme BONATO
Jean-Michel BOUTILLEZ
Lionel BREITMEYER
Bruno CANIVET
Nicolas CAPON
Nicolas CHEMINOT
Stéphane COÏC
Clive D'EATH
Christophe DECAUX
Olivier DELESTRADE
Michaël DIETRICH
François DROISY
Alain DUBOIS
Jean-Pierre DUPONCHELLE
Didier FRUGIER
Thierry GAREL
Frédéric GIANA
Sébastien GRONDIN
Dominique GUIBERT
Michel JAILLIARD
Claude JAUSSIOMME
Marc KHALDOUNE
Patrick KIRSTETTER
Jean LECLERC
Kévin LEMOING
Gilles LENARD
David LE PAUTREMAT
Sylvain MAÎTREHENRY
Fabien MARCELLI
Michel MARTIN
Antony MEYRUEIS
Jérôme PENON
Sébastien PIERRAT
Franck RAINART
Alain ROGER
Patrick ROSTOUCHER
Jean-Pierre ZIMMERMANN

Alsace

COLMAR > TRACE °

Réseau

Une restructuration du réseau doit intervenir le 5 juillet prochain.

Si on se réfère aux premières informations dispensées par les TRACE, le nouveau réseau s'articulera autour du nouveau pôle « Théâtre » et se distinguera par une hiérarchisation des lignes : 2 lignes structurantes et à fréquence, 2 lignes circulaires inter-quartiers, 5 lignes « secondaires » de proximité et de rabattement, ainsi que 7 lignes interurbaines.

Le service TAD baptisé « Flexi'Trace » sera par ailleurs développé sur les communes de Wettolsheim, Jebsheim, Sainte-Croix-en-Plaine, Grussenheim, Holtzwihr, Muntzenheim, Riedwihr et Wickerschwihr.

Nous aurons l'occasion de revenir plus en détail sur cette restructuration lors de sa mise en place. Retrouvez en attendant dans le tableau ci-dessous une synthèse des informations la concernant.

COLMAR	Projet de restructuration du réseau
Lignes	**Destinations**
Lignes structurantes	
1	Horbourg-Wihr / Théâtre / Colmar-Europe
2	Logelbach (CC) / Théâtre / Houssen (CC)
Lignes circulaires inter-quartiers	
3	Théâtre / Circulaire Ouest / Théâtre
4	Gare/ Théâtre / Circulaire Est / Théâtre / Gare
Lignes secondaires	
5	Wintzenheim–Chapelle / Théâtre / Mittelharth
7	Ricoh–Assomption / Théâtre / ZI-Nord
8	Turckheim–Tuilerie / Théâtre
9	Sundhoffen / Horbourg–Wihr / Fortschwihr–Étangs
10	Circulaire Horbourg-Wihr
Pénétrantes interurbaines	
20	Théâtre / Fortschwihr–Étangs
21	Théâtre / Andolsheim
22	Théâtre / Sainte-Croix-en-Plaine
23	Théâtre / Sundhoffen
24	Théâtre / Grussenheim–Riedwihr
25	Théâtre / Ingersheim–Turckheim
26	Théâtre / Wettolsheim

Parc

Arrivée en janvier du 10e Citaro-GNV-3p : le n°275 est immatriculé AH-323-CH.



L'un des précédents Citaro GNV reçus, le n°273, sur la ligne 3 devant la gare de Colmar le 8 juillet 2009
© *Jean-Pierre AMPHOUX*

HAGUENAU > RITMO °

Résultats 2009

Le réseau Ritmo se porte bien. Le nombre de voyages a augmenté de 9% par rapport à 2008, représentant 1,37 million de voyages contre 1,26 million (4.500 voyages/jour).

Les abonnés représentent 80% des usagers, composés essentiellement de jeunes et de personnes âgées. Les actifs abonnés ne représentent que 9 % des voyageurs.

Le TAD progresse de 30% par rapport à 2008, représentant 95 voyages quotidiens. Ce service fonctionne essentiellement tôt le matin (5h/7h) et le soir 20h/21h30).

Les abonnements combinés TER/Ritmo progressent de 8%.

Les lignes 1 et 2 représentent 80% de trafic. Quelques ajustements ont été réalisés afin de tenir compte des difficultés de circulation en heures de pointe.

Actuellement, les réflexions portent sur la tarification intégrée intermodale ayant pour objectif de permettre l'utilisation illimitée de tous les réseaux publics pendant toute une journée sur un périmètre donné. Ce service doit être mis en place dès le 1er avril 2010.

MULHOUSE > SOLEA *

Tram-train

La deuxième rame, la TT17, a été livrée au dépôt Solea le 27 janvier dernier.



Le tram-train de Mulhouse s'est exposé devant la gare
© *Lionel BREITMEYER*

Réseau

Depuis le 1er février, l'offre de transport a été réorganisée et renforcée sur plusieurs communes de la périphérie telles Sausheim, Rixheim et Riedisheim.

Dans Riedisheim, la ligne **14** abandonne le quartier Entremont (repris par la 18) et dessert la ZI-Est (terminus Sainte-Ursule) en empruntant l'itinéraire de la ligne 18.



L'Agora-S n°536 de Soléa sur la ligne 18, devant la gare SNCF le 5 décembre 2009
© *Gilles LENHARD*

La ligne **18** dessert, avec la ligne 20, le centre de Riedisheim ; dans Rixheim, la ligne améliore sa desserte dans le secteur situé au sud de la voie ferrée. Son terminus reste par contre inchangé (Chemin-Vert).

La ligne **22** abandonne le centre nautique pour desservir le centre de Rixheim avec terminus à « Saint-Jean ».

De son côté, la ligne **15** est renforcée afin de mieux desservir Sausheim.

OBERNAI > PASS'O °

Réseau

Le petit réseau de cette charmante cité du Piémont d'Alsace située à environ une trentaine de kilomètres au sud de Strasbourg, est désormais exploité par le groupe Keolis depuis son centre local.

Un service à la demande pour les entreprises et dénommé « Flexo » a été mis en place depuis le 4 janvier. Ce service sera complété à partir du 1er avril par un TAD « Passo+ ».



Le Master n°9145 du réseau Pass'O, le 9 février 2010
© *Gilles LENHARD*

SELESTAT > TIS °

Parc

Le réseau a mis en service 3 Citaro-K immatriculés AL-996-GA, AL-279-GB et AL-477-GB. Ces nouveaux véhicules ont été engagés sur la ligne **A**, les GX117 étant quant à eux affectés à la ligne **B**.

STRASBOURG > CTS **

Déplacements

En une décennie, la part modale de la voiture particulière est passée de 53 à 46%. A contrario, celle des transports en commun est passé à 12,5% (+3,5%), celle des vélos à 8% (+2%), la marche passant à 33% (+2%).

Tramways

Les premiers rails de la future ligne **F** ont commencé d'être posés. Une cérémonie a été organisée le 4 mars à

l'occasion de la première soudure de rail, à l'entrée du boulevard Wilson (côté gare).

Parc des affrétés

Le transporteur **Trans'A** qui exploite la ligne **21** (Aristide-Briand/Kehl), engage dorénavant 3 nouveaux articulés Citaro-G immatriculés AG-687-BY, AG-935-BY et AG-142-BZ.

> Aquitaine

ARCACHON > BAÏA *

Réseau

Le jeune et dynamique réseau du bassin d'Arcachon sud va subir de nouvelles évolutions. Conformément à ce qui était prévu, 5 nouvelles boucles « ého! », similaires aux trois circulant sur Arcachon depuis 2003, vont voir le jour sur les autres communes de la COBAS. 1 pour La Teste, 2 pour Gujan-Mestras, 1 pour Le Teich et enfin une qui effectuera la liaison La Teste/Cazaux.

Pour l'exploitation de ces nouvelles lignes et après appel d'offres, 4 minibus électriques BredaMenarinibus Zeus M200E ont été commandés, ainsi qu'un GX127 pour la ligne de Cazaux.



La gare d'Arcachon, point de rencontre des réseaux baïa et ého !
© *Robert SCHMITT*

BAYONNE > STAB °

Contrat

Le 1er avril, le groupe Transdev et sa filiale STAB ont laissé la place, après 30 ans d'exploitation, au groupe Veolia choisi après appel d'offres. Ce changement sera de pure forme étant donné la fusion annoncée des deux groupes !

BORDEAUX > TBC **

> Réseau Tramways

Ligne D

Les gestionnaires ont décidé le 29 janvier de retarder de 3 ans la construction de la 4e ligne. Les travaux devaient débuter l'an prochain afin de réaliser un premier court parcours de 1,8 km entre les Quinconces et la Barrière du Médoc. Il a été préféré une construction d'un seul tenant afin d'éviter pendant 3 ans un terminus à la Barrière du Médoc qui s'annonçait peu commode. La nouvelle ligne, reliant Quinconces à Eysine-Cantinolle et longue de 9,7 km, sera donc construite à partir de 2014 avec une mise en service souhaitée en 2016.

> Réseau Autobus

Réseau

Le nouveau réseau restructuré a été mis en place le lundi 22 février 2010. Il est constitué de 76 lignes soit 13 « Lianes » (1 à 11, 13 & 15), 9 lignes principales (20, 21, 23, 24, 26 à 30), 6 « Corol » (32 à 37), 7 « Citéis » (40 à 46), 30 lignes complémentaires (53ex, 56ex, 62, 63, 64, 67, 70 à 81, 83, 86 à 96) et 11 « Flexo » (38, 48 à 52, 54, 55, 57, 58, 68). L'offre kilométrique a été augmentée de 20%.

BORDEAUX
Correspondance anciennes / nouvelles lignes TBC

Anc.	Nouvelles	Anc.	Nouvelles	Anc.	Nouvelles
2	10,11,36	**34**	26,34,44	**58**	35,56,29
3	45,91,92,40	**35**	34,35,2,5	**59**	76
4	4	**35ex**	35,34	**62**	40,32,27
5	10,28	**36**	35	**63**	27
6	28,10	**37**	37	**64**	64
7	62	**38**	32	**66**	40
8	27,10	**40**	20,10	**67**	67
9	9	**41**	8	**70**	70
10	26	**42**	10,21	**71**	71,30,3
11	11,26	**43**	21,35,10	**76**	46
13	41	**44**	24,44,4	**77**	77
15	15,46	**45**	36,24,4	**78**	37
16	16,33,41	**46**	23,4	**80**	36,34,42
17	11,16	**47**	23,4	**81**	42,10,35
20	5,15,88,89,36	**48**	24	**82**	30,71,83
21	5,36,87	**49**	1,11	**83**	83
22	15,43	**50**	1,34,11	**84**	34,44,23,4
23	45,43	**51**	2,30	**90**	90
24	15,26	**53**	3	**91**	91
25	87,34,8	**54**	5,2	**92**	90,92
27	72,15,73	**55**	5	**93**	7,49
30	11,30	**55ex**	5	**94**	92,90,49
31	15	**56**	6,29,5,56	**95**	90
32	32	**57**	29		



Le Citaro n°109009 de Keolis sur la ligne 30, dans le centre de Mérignac
© *Olivier MEYER*

Parc

Nous évoquions dans notre précédente édition l'arrivée de 3 véhicules en prêt longue durée. Si l'Agora-L (ex-n°612 Cergy) a été renuméroté 2901, les 2 Citelis-18-GNV provenant de Limoges (ex-n°901 et 902) ont pris les n°2902 et 2903. Ces véhicules destinés à la formation ont néanmoins été engagés du 1er au 3 février sur une navette tram entre « Bassins-à-Flots » et « Claveau » suite aux travaux sur le pont tournant.

Arrivée également de 5 Mercedes Cito ex-Millau ainsi que 3 autres midibus loués dont le modèle n'était pas encore connu afin d'équiper en gabarits réduits les nouvelles Citeis **45** et **46**. Ils devraient être remplacés entre 2011 et 2013.



En attendant les "petits" nouveaux, certains MAN NG262 tel le n°9753 font de la résistance, ici au niveau de la gare Saint-Jean
© *Olivier MEYER*

Parc des affrétés

Les transporteurs, devant dorénavant engager du matériel autobus sur les lignes qui leur sont confiées, ont mis en service pour l'ouverture du nouveau réseau une noria de véhicules de prêt ou de location en attendant de recevoir les matériels neufs.

LIBOURNE > LIBUS *

Contrat

Le 31 décembre 2009, la STL (Société des Transports Libournais, filiale de Veolia) a été reconduite pour l'exploitation du réseau et ce pour une durée de 10 ans.

En septembre 2010, le réseau sera légèrement restructuré (lignes régulières 1 à 4, navette de centre-ville, lignes scolaires) et surtout, deviendra gratuit ! Cependant, cette gratuité ne s'appliquera qu'aux habitants de Libourne, les autres continuant de s'acquitter du prix de leur voyage.

PAU > STAP °

Contrat

La DSP passé avec la STAP a été renouvelée pour 6 ans, à partir du 1er janvier 2010. La STAP, dont l'actionnaire principal est la Communauté d'agglomération, a signé depuis 1980 un contrat d'assistance avec Keolis. Dès 2010, le réseau desservira 7 communes supplémentaires (21 au lieu de 14) suite à l'extension du PTU. La STAP s'est engagée à faire progresser la fréquentation de son réseau des 8,8 millions/an actuels à 13 millions d'ici à fin 2015.

Auvergne

CLERMONT-FERRAND > T2C **

PDU

La population était invitée à s'exprimer du 2 mars au 2 avril sur le nouveau PDU. Ce nouveau plan préconise deux hypothèses pour la ligne B : soit sa transformation en tram, soit l'implantation à long terme d'un site propre bus intégral entre Brezet et Royat.

Tramway

La ligne du Translohr a été rétablie le 14 janvier. Rappelons qu'elle avait été interrompue entre « Campus » et « La Pardieu » depuis le 26 décembre 2009 suite à l'incendie de la rame n°15 au terminus de La Pardieu. Le blocage d'une roue pourrait être à l'origine de ce sinistre et l'expertise sur la rame accidentée se serait focalisée sur les étriers de freins.



Le terminus de la Pardieu, important point de correspondance entre tous les modes de transport de l'agglomération
© *Sébastien GRONDIN*

Réseau bus

De nouveaux couloirs bus ont été implantés entre les arrêts « Gare SNCF » et « Deux Patriotes » avec priorité des bus aux feux à cette dernière station. Par ailleurs, la ligne B a été prolongée depuis le 22 mars dernier jusqu'au stade Marcel-Michelin.

Parc bus

C'est Heuliez Bus qui a remporté le marché portant sur l'acquisition de 4 GX427 et 7 GX327 diesel ; la livraison est attendue pour fin juin.

Bourgogne

DIJON > DIVIA °

Contrat

Le groupe Keolis a été reconduit dans sa mission d'exploitation du réseau. Le nouveau contrat de DSP a débuté le 1er janvier pour une durée de 7 ans. Ce contrat sera marqué par l'arrivée en 2013 de 2 lignes de tramway,

la mise en service d'un nouveau dépôt-atelier mixte tramways/autobus, ainsi que la mise en œuvre d'une billettique sans contact.

Dès l'été 2010, le réseau devrait évoluer afin de s'adapter aux travaux du tramway mais également en proposant de nouveaux services. L'ambition des gestionnaires est de passer la fréquentation actuelle du réseau de 150.000 voyageurs/jour à 220.000 d'ici 2016.

NEVERS > TANEO **

Parc

Nouveauté pour la flotte neversoise (ou nivernaise selon les points de vue !) : les véhicules portent désormais un numéro de parc. Ce numéro est placé sur l'angle avant droit des véhicules et devrait s'inscrire prochainement sur leur arrière.

Également une autre nouveauté en la ré-immatriculation totale du parc selon le nouveau système SIV. Cette mesure a été prise par Keolis Nevers afin d'accélérer les démarches en Préfecture lors des contrôles techniques. En effet, lorsqu'il n'y a plus de place sur la carte grise, un nouveau document est délivré accompagné d'une nouvelle immatriculation (lire « Ligne directe »). Cette procédure est longue et nécessite de se déplacer en Préfecture et souvent d'y passer beaucoup de temps. Keolis Nevers a donc décidé de procéder en une seule fois à la ré-immatriculation de l'ensemble du parc, à l'exception notable des 2 Oreos-55 qui devraient être réformés incessamment sous peu.

Par ailleurs, le réseau a mis en service en janvier, 2 midibus Citelis-10-2p immatriculé AK-099-AQ et AK-158-AQ. Ils sont destinés aux lignes 6 et 11.



Le Citelis-10 n°1 du réseau de Nevers vu à l'arrêt « Jacques-Duclos » lors de tests sur la ligne 3, le 16 février 2010
© *Jean-Pierre AMPHOUX*

Bretagne

LORIENT > CTRL *

Contrat

La DSP passée avec Keolis a été renouvelée pour une durée de 8 ans, à partir du 1er janvier 2010.

Parc

Après appel d'offres, 14 nouveaux GX327 seront bientôt réceptionnés. Ces arrivées devraient entraîner la réforme des 2 A500 n°148 et 149, des GX107 n°220, 221, 224 à 229, 231 à 233, ainsi que du GX417 n°321.

Parc des affrétés

Les 2 Obradors n°5672 et 5675 de la **CTM** arborent depuis octobre 2009 la livrée CTRL actuelle.

QUIMPER > QUB °

Contrat

La DSP passée avec Keolis a été renouvelée pour une durée de 7 ans, à partir du 1er janvier 2010. Avec un objectif de taille pour le réseau : faire progresser la fréquentation de 30% d'ici 2016 !

SAINT-BRIEUC > TUB °

Réseau

Depuis janvier, quelques adaptations salutaires ont été apportées au réseau récemment restructuré.

La ligne **C** a été optimisée. L'antenne C1 a disparu au profit de la ligne 110, et la desserte a été augmentée entre Trégueux (Bleu-Pluriel) et Langueux (Patinoire) aux heures de pointe. Afin de simplifier la lecture, les distinctions entre les antennes disparaissent sur les horaires comme sur les bus ; seul le terminus est désormais indiqué.



Le Van Hool A500 n°243 arrivant à la gare urbaine, sur feue la ligne C1, le 26 septembre 2009
© *David LE PAUTREMAT*

Une nouvelle ligne **110** a donc été mise en place en remplacement de l'antenne C1. Celle-ci permet d'effectuer le trajet Trégueux-Bleu-Pluriel/Gare-Urbaine en passant par Brézillet-Ouest à partir de 12h00, du lundi au samedi toute l'année. Elle permet un trajet plus rapide entre Trégueux, Brézillet Ouest, et la gare urbaine, et d'augmenter la fréquence de desserte sur le tronçon Bocage/Gare-Urbaine en doublant la ligne 70.

La ligne **120** permet le trajet Zoopôle/Gare Urbaine en passant par Ploufragan. Elle renforce la desserte de la ligne 40 sur ce tronçon, et permet un trajet plus rapide de

Ploufragan à la gare urbaine pour les personnes habitant à proximité des arrêts Lorraine, Champagne, Alsace et Bretagne.

Parc

Deux nouveaux GX327-3p n°282 et 283 ont été mis en service le 30/10/09 ; ils sont respectivement immatriculés AE-054-KY et AE-159-KY. Un GX327 était également en contrat de location ; ce véhicule est immatriculé AA-177-GN (VJ1PS09D100001961).

Par ailleurs, le GX187 n°301 (VJ1PU04A1PY100833, 2553 SY 22) a été réformé en décembre dernier ; il avait été mis en service le 19/02/90.

Centre-Val-de-Loire

CHÂTEAUROUX > HORIZON °

Parc

Le GX107 n°9581 (VJ1PS08A1PX104229) a été radié de la flotte de la ST2C en décembre dernier. Immatriculé 1776 RD 36, sa mise en service remontait au 05/11/93.

ORLEANS > TAO °

> Réseau Tramways

Nouvelles rames

La première rame de la seconde série a été réceptionnée au dépôt de La Source le 20 février dernier. Pour la petite histoire, elle a touché les rails à 11h55 précises avant de rejoindre la voie 6 de l'atelier. Numérotée 001, elle devrait toutefois prendre le n°61, à la suite de la première série (n°39 à 60).



Pendant les travaux sur le tramway, les bus ont pris le relais à l'instar du Citelis 12 n°804 arrivant de l'Hôpital de la Source au terminus temporaire à Victor Hugo
© *Stéphane ASCOËT*

Travaux

Des travaux ont débuté à l'atelier de La Source afin de l'adapter à l'arrivée des nouvelles rames. Ils concernent la modification du tour en fosse, de la voie de levage, ainsi que la mise au gabarit de 2,40 m des voies équipées de passerelle.

Par ailleurs, les modifications de l'ensemble des quais de la ligne A ne sont pas destinées uniquement aux circulations de service des rames de la ligne B vers le dépôt-atelier de La Source, mais afin de permettre aux nouvelles rames de venir en renfort sur la ligne A. Deux nouvelles rames doivent en effet être affectées à la première ligne.

> Réseau Autobus

Identité visuelle

Une très brève séance de conseil d'Agglo s'est déroulée le 28 janvier dernier dans le but de présenter la nouvelle identité visuelle du réseau. Adieu Setao ! Voici "TAO", comme Transports de l'Agglomération Orléanaise. La livrée des autobus sera désormais en adéquation avec celle des tramways : les carrosseries blanches recevront un pelliculage de couleur sable. Mis à part les nouveaux véhicules qui arboreront la nouvelle livrée, il faudra attendre l'été 2012 pour que l'ensemble de la flotte soit traité. En effet, l'habillage des véhicules sera apposé entre les 15 juillet et 15 août de chaque année par vagues de 55 véhicules.

Parc

Réception en janvier des 7 GX327-3p n°835 à 841 et des 4 GX427-4p n°749 à 752.

Parc des affrétés

Signalons la destruction en octobre 2009 de l'articulé AG700 (YE270000N56M24031) de la flotte des **RVL** ; le véhicule immatriculé 6930 VX 45 avait été mis en service le 11/12/95.

TOURS > FIL BLEU °

Futur tramway

Apparemment suite à une consultation sur Internet, le SITCAT, maître d'ouvrage pour la première ligne de tramway, a retenu le design du futur matériel roulant. Des trois esquisses proposées, c'est le projet "Curseur sur la ligne" qui a été choisi, c'est à dire le plus dépouillé des trois. La carrosserie sera quant à elle habillée d'une surface miroir censée "refléter le paysage urbain". Attendons pour juger sur pièce.

Concernant la ligne proprement dite, les premiers diagnostics archéologiques devaient débuter en février et les premiers dévoiements de réseaux souterrains début 2011. Les gestionnaires espèrent une mise en service de cette ligne "au plus tard" le 1er septembre 2013.

Champagne-Ardenne

CHÂLONS-EN-CHAMPAGNE > SITAC-BUS °

Parc

Le réseau a réceptionné début janvier son deuxième Citelis-18-3p, en l'occurrence le n°598 immatriculé AH-384-AZ.

CHARLEVILLE-MEZIERES > TAC °

Parc

Le réseau a réceptionné courant janvier un Agora-L-4p provenant du réseau d'Annecy (ex-n°31). Il devait être repeint à la livrée carolomacérienne avant d'être mis en service.

TROYES > TCAT °

Billettique

La nouvelle carte rechargeable "Busséo" est utilisable depuis le 1er mars dernier. La billetterie magnétique reste cependant en place. De nouveaux valideurs ont été montés dans les autobus ; néanmoins, les anciens matériels devaient rester en place jusqu'au 27 mars.

Franche-Comté

BESANÇON > GINKO °

Projet de tramway

Comme nous l'avons évoqué dans ***RU***89, le projet initial a été refusé par le préfet pour cause de caténaires « disgracieuses ». Le préfet a demandé l'emploi de l'APS dans la traversée du centre-ville. Mais cette technologie étant très onéreuse pour un budget très contraint, un tracé alternatif par les quais est donc actuellement étudié afin de maintenir en intégralité l'alimentation par LAC. Il consiste à contourner le centre-ville à partir de l'hôpital Saint-Jacques ; la ligne franchirait le Doubs par le pont Carnot, longerait les quais rive droite et refranchirait le fleuve par le pont Battant (dont la structure en béton précontraint datant des années 70 devra être reconstruite), obliquerait par la place de la Révolution avant de retrouver le tracé initial. L'allongement ne serait que de 350 m. La réponse est attendue pour le printemps prochain. Un an de retard a déjà été pris sur le planning et le tramway ne pourra être mis en service avant 2015.

Concernant le dépôt-atelier, il sera situé sur un terrain de 3,5 ha près de la gare SNCF de Frasnois, et occupera une surface couverte de 12.000 m².

Parc

Mise en service de 5 Citaro : 3 standards n°129 à 131, et 2 articulés n°543 et 544, dont les immatriculations sont compilées dans le tableau joint.

BESANÇON	Nouveaux véhicules		
N°	**immatriculations**	**N°**	**immatriculations**
Citaro-3p			
129	AH-037-ZK	**131**	AH-984-ZJ
130	AH-056-ZK		
Citaro-G-4p			
543	AH-947-ZJ	**544**	AH-015-ZK

Dépôts

Le parc de Keolis Besançon est pris en charge par deux dépôts : celui du Trey et celui de Planoise. Ce dernier, ouvert dans la zone industrielle de la Planoise en 1974, a fait l'objet en 2009 d'une extension portant ses capacités de 95 à 120 bus. Un nouvel atelier de 1.100 m² a également été construit. Cet établissement équipé de 6 postes de travail avec ponts élévateurs permet de reprendre les activités de maintenance du dépôt du Trey.

Par ailleurs, un tiers de la flotte remisée au Trey a été mutée sur Planoise.

MONTBELIARD > CTPM °

Réseau

Depuis le 15 février 2010, les autobus circulent le soir jusqu'à 22h30 au lieu de 20h30 précédemment.



Le GX217 GNV n°2113 sur la ligne DIAM B, le 4 décembre 2009
© *Gilles LENHARD*

Île-de-France

RÉSEAU RATP

MÉTRO

Ligne 1

Comme prévu, l'exploitation de la ligne a été interrompue sur le tronçon Nation/Château-de-Vincennes du dimanche 21 février au mercredi 24 février, de début à fin de service.

Cette interruption a été rendue nécessaire afin de réaliser certains travaux en vue de l'automatisation de la ligne. Un service de remplacement par bus avait été mis en place sur lequel avaient été engagés pas moins de 120 voitures (33 articulés et 87 standards) sur l'ensemble de la journée.

Bien qu'en période de vacances scolaires, les bus partaient complets toutes les deux minutes ; 50.000 voyageurs ont ainsi été transportés chaque jour avec une pointe à 60.000 le mercredi.

Ligne 2

Fin février, 28 rames MF01 (n°001 à 004, 006 à 029) étaient en service sur la ligne, la n°005 étant toujours affectée aux essais du système Ouragan.



L'une des rames MF01 en ligne arrivant à La Chapelle
© *Jérémy OLIVIER*

TRAMWAYS

Ligne T1 : prolongement Ouest

À la mi-février, les travaux de la plateforme ont débuté au niveau du terminus d'Asnières–Les Courtilles et de part et d'autre de la gare RER de Gennevilliers.



La plateforme prend forme au niveau du RER de Gennevilliers, une partie des rails étant déjà en place
© *Jérôme PENON*

Ligne T2 : prolongement Nord

Début février, les travaux concernant la plateforme étaient toujours limités à la traversée de Colombes. Entre le pont de Bezons (RG) et le carrefour du Petit-Colombes, la pose de voie est achevée ainsi que celle des mats devant soutenir la LAC, y compris pour les voies de raccordement au dépôt.

Les emprises chantier pour cette même plateforme s'étendent désormais entre le terminus de Bezons et le pont de Charlebourg. Entre la place de Belgique et la Défense, les travaux de démolition et de libération d'emprises avaient enfin repris leur cours le long de l'avenue de la Division-Marchand.

Signalons également la pose, dans la nuit du 9 au 10 décembre 2009, d'une passerelle destinée aux piétons et cyclistes, doublant le pont de Charlebourg et destinée à dégager l'emprise nécessaire à la plateforme du tramway.

Ligne T3 : amélioration de l'offre

Depuis le 1er février, deux rames supplémentaires sont injectées aux heures de pointe. Dorénavant, 17 rames circulent à l'heure de pointe contre 15 auparavant, ce qui permet un intervalle légèrement inférieur à 4 minutes en moyenne.

Ligne T3 : fréquentation

À l'occasion du Salon de l'agriculture, qui proposait une nocturne le 5 mars, le tramway parisien a de nouveau battu un record de fréquentation ce jour avec 140.000 voyageurs transportés.

Ligne T5 : construction

Les travaux d'implantation de la plateforme du Translohr devant relier Saint-Denis (Marché) à la gare RER de Garges–Sarcelles, ont débuté début janvier.

Cette ligne longue de 6,6 km et desservant 16 stations, traversera les communes de Saint-Denis, Pierrefitte, Sarcelles et Garges-lès-Gonesse. Elle sera exploitée par des rames Translohr STE3 de 3 modules pouvant accueillir 127 voyageurs. La ligne sera en correspondance au terminus de Saint-Denis avec le tram T1 avec lequel aucune communication ne sera possible, et au terminus de Garges–Sarcelles, avec le RER D.

Sa mise en service est prévue pour octobre 2012. Le dépôt-atelier sera implanté à Pierrefitte.

AUTOBUS (exploitation)

Accessibilité

Le 28 janvier, le maire de Paris, accompagné des présidents du STIF et de la RATP, ont symboliquement inauguré la mise an accessibilité du réseau de Paris intra-muros. En effet, l'ensemble des lignes est dorénavant équipé exclusivement par du matériel à plancher bas et la voirie a été mise aux normes au niveau des arrêts. Mais cette mesure prendra toute son efficacité lorsque les autorités policières de la capitale se décideront enfin à s'attaquer véritablement aux stationnements gênants au droit des arrêts.

Ligne 147

Anecdote peu courante : le 14 février dernier, le capitaine des sapeurs-pompiers d'Aulnay-sous-Bois a réquisitionné un bus de la ligne afin d'apporter les premiers soins aux victimes d'un incendie.

Sept blessés ont été transportés par l'autobus à l'hôpital Robert-Ballanger de Villepinte.

Ligne 187

D'après le bulletin n°99 de mars/avril de l'AUT Île-de-France, cette importante radiale reliant la Porte d'Orléans à Fresnes (Charcot–Zola) s'est vue « expulsée » de son terminus de Fresnes depuis le 4 janvier.

En effet, la ZAC en cours d'aménagement par la ville dans ce secteur n'a pas prévu d'emplacement pour le stockage et le demi-tour des bus ! Ceux-ci sont contraints de faire un grand détour pour repartir vers Paris, engendrant un temps de parcours supplémentaire pour les usagers et l'obligation pour le STIF de financer 11.000 km en plus par an.

Comme le souligne l'AUT–Île-de-France, *« ce cas illustre une fois de plus l'incohérence entre les politiques d'urbanisme et de transport »*.

Ligne 321

Cette ligne reliant la gare RER de Lognes à la ZI Pariest de Croissy–Beaubourg (Marne-la-Vallée) a vu une amélioration de ses fréquences et de son amplitude.

Ligne 323

Cette importante rocade de proche banlieue sud a été prolongée le 29 mars dans Ivry, de la gare RER à la place Gambetta.

Depuis le détournement du 325 à partir de cette place vers Paris (Bibliothèque François-Mitterrand), la continuité des deux rocades 323/325 était rompue et les voyageurs désirant continuer leur voyage au-delà de Maisons-Alfort étaient contraints à une double correspondance peu pratique via la ligne 125, pour quelques arrêts seulement.



Le Citelis-line n°3279, en habillage sur la ligne 323, vient de quitter le nouveau terminus Gambetta à Ivry-sur-Seine pour rejoindre Issy-les-Moulineaux. Empruntant le boulevard de Brandebourg, il traverse la place de l'Insurrection d'Août 1944
© *Christophe DECAUX, le 3 avril 2010*

Ligne 565

Un nouveau service urbain a été mis en service le 27 mars dernier sur la commune de Rueil-Malmaison afin de relier les Hauts-de-Rueil (Église de Buzenval) à la mairie. Cette ligne, fonctionnant du lundi au samedi, est exploitée par le dépôt de Nanterre.

L'inauguration s'est déroulée à partir de 10h30 à l'arrêt "Fouilleuse", en présence des élus locaux et de Philippe MARTIN, directeur général adjoint de la RATP. Après les traditionnels discours et le couper de ruban, la nouvelle navette a entamé son service à 11h03, heure prévue de passage à l'arrêt en direction de la Mairie de Rueil. Une quinzaine de passagers avaient pris place pour ce premier voyage.



Le Sprinter n°822 pavoisé pour l'inauguration, dans le centre ville de Rueil-Malmaison, le 27 mars 2010
© *Christophe DECAUX*

AUTOBUS (matériel)

Parc

Comme chaque année, retrouvez en rubrique « Parcs », notre traditionnel effectif du matériel roulant autobus de la RATP arrêté au 1er janvier 2010.

Lion's City

Retrouvez en rubrique « Parcs » les coordonnées des articulés MAN Lion's-City-3p n°4616 à 4670.

GX317

Les GX317-2p n°1042 et 1043 (VF6PS09B4000-00350 et 00351) du dépôt Lebrun ont été radiés et ont rejoint l'école technique RATP à Noisiel. Ils remplacent dans l'école les R312-2p n°5981 et 5982. Ces 2 GX317 avaient été mis en service le 12/06/96.

Citelis-line

Les gestionnaires auraient changé leur priorité d'affectation pour ce type de matériel, ce qui rend caduque nos informations parues dans ***RU***90 (p.31).

Si l'on en croit les nouvelles indiscrétions, les Citelis-line devraient équiper, après le 125, les lignes 210, 114, 196, 221, 354, 129, 399 et 186.



Le Citelis-line n°3768 sur la ligne 125, avenue Georges Gosnat à Ivry-sur-Seine, le 3 avril 2010
© *Christophe DECAUX*

Hynovis

Le 2 février dernier, le prototype Irisbus a été officiellement présenté à la RATP en présence du ministre des Transports.

Ce bus, dévoilé lors du Salon européen de la mobilité 2008, possède notamment un système d'hybridation hydraulique, un système Start/Stop, des vitres latérales agrandies, des pneus de tailles réduites, etc.

N'étant pas homologué, ce véhicule n'a pas été testé sur le réseau mais est resté durant tous le mois de février à l'atelier central Championnet afin que ces divers concepts soient analysés.

La fabrication de l'Hynovis n'est pas envisagée, ce prototype ayant pour seule vocation de faire évoluer les futures gammes d'Irisbus.

Mouvements

L'arrivée des Citelis-line sur le 54 libère les MAN NL223 qui partent, dans le même dépôt, équiper les lignes **235** et **240**, le reliquat étant muté vers les dépôts des Lilas et de Montrouge. Les R312 précédemment en service sur les deux lignes d'Asnières sont réformés.

De leur côté, les nouveaux Scania sur le 148 libèrent des Agora-S qui sont mutés sur le **184**.

Réseau Bus RATP Mises en service de janvier à avril 2010			
Lignes	**Dépôts**	**Nb**	**N° de coquille**
Microbus			
501	Lilas	1	764
Citelis-line-2p			
54	Asnières	28	3708 à 3735
127	Maltournée	16	3736 à 3751
125	Vitry	19	3760 à 3778
Omnicity-2p			
143	Pavillons	5	9451 à 9455
148	Pavillons	24	9456 à 9479
57	Ivry	21	9480 à 9500
Citelis-18-3p			
62	Ivry	36	1872 à 1907
Total :	**150 véhicules**		

RÉSEAU OPTILE

ATHIS-MONS > ATHIS-CARS °

Parc

Ce transporteur du Nord Essonne a procédé à la vente des 6 Agora-S n°98910 à 98915 acquis en 1998. Le PR100.2 n°3210 (VF6PS08A1PX103211, 1ère mise en service le 05/02/91) a pour sa part rejoint la flotte de l'association TBFP.

CHELLES > APOLO 7 *

Dépôt

Pendant longtemps, la STBC, exploitant du réseau, louait des emplacements au dépôt des Cars Mariette afin de remiser ses autobus.

Récemment, des halls ont été achetés dans la ZI de la Trentaine et équipés en dépôt-atelier pour la STBC. Les deux exploitants appartenant au même groupe Transdev, une redistribution des infrastructures a été opérée en mars 2009 par laquelle les cars Mariette occupent désormais l'établissement de la Trentaine et cèdent leur dépôt-atelier de la rue Gustave-Nast à la STBC.

Parc

Mise en service le 14/12/09 d'un nouveau Citaro-G-3p (WEB62828310602604) immatriculé AH-001-EE.

CONFLANS-SAINTE-HONORINE > VEOLIA *

Parc

Mise en service le 25/09/09 du Citaro-G n°09099 (WEB62828310602512) immatriculé AD-281-BN.

GONESSE > TRANSVO °

Parc

Retrouvez en rubrique « Parcs » les coordonnées des Citaro-2p n°8155 et 8156 qui ont été mis en service en août 2009.

MARNE-LA-VALLÉE/EST > PEP'S *

Réseau

Cette agglomération nouvelle connaît toujours un fort développement avec comme pôle central le secteur du Val-d'Europe. Il est en effet prévu que la population valeuropéenne passe dans les 20 ans à venir de 23.000 à 60.000 habitants et un objectif de 70.000 emplois.

Afin d'accompagner ce développement et les problèmes de transport qui y sont liés, les gestionnaires étudient plusieurs projets.

Pour faire face à la forte progression démographique du secteur, la ligne **34** serait scindée en deux axes reliant Val-d'Europe et Bailly-Romainvilliers ; l'une par le nord et Magny-le-Hongre (qui pourrait fusionner avec la ligne 54),

l'autre par le sud. Ces deux lignes seraient cadencées et pourraient bénéficier de matériels type BHNS.

Plusieurs TCSP sont également étudiés dont le plus abouti devrait relier les gares RER de Chessy–Val-d'Europe et Serris avec un premier tronçon programmé pour 2015. Trois autres axes TCSP sont envisagés à partir de Val-d'Europe, vers Lagny, Bussy-Saint-Georges et Meaux via Esbly.



Un Citaro G sur la ligne 34 du réseau PEP'S arrivant en gare de Val d'Europe en septembre 2009
© *Pierre-Marie VAINEAU*

Parc

AMV a récupéré le GX117 n°91373 (VJ1586H1C000208, 568 CYS 91) provenant du centre CEAT de Sainte-Geneviève-des-Bois où il était affecté au réseau TICE d'Évry. Il a été repeint aux couleurs PEP'S dans les ateliers AMV de Lagny.

MELUN > TRAM °

Parc

Mise en service en octobre 2009 de 2 Citaro n°09123 et 09124 (caractéristiques dans « Parcs »).

MELUN-SENART > SENART-BUS °

Parc

Le centre d'exploitation Veolia de Moissy-Cramayel a mis en service en juillet 2009, 2 Citaro-2p n°09043 et 09044 (caractéristiques dans « Parcs »).

MONTLHERY > DANIEL MEYER *

Parc

Le transporteur de Montlhéry a vendu en décembre dernier les 4 Citaro n°543 à 546.

NORD PARISIEN > CIF °

Parc

Le transporteur a mis en service 2 GX127 n°097024 et 097025 en novembre dernier (caractéristiques dans « Parcs »).

VELIZY > PHEBUS *

Parc

Le transporteur Devillairs a réformé les GX317 n°187 et 188 (ex-SVTU) et les Omnicity n°841 et 842.

> Languedoc-Roussillon

ALÈS > NTECC °

Parc

L'exploitant du réseau, Keolis en Cévennes, a mis en service le 14/08/09, 2 Citelis-12 n°145 et 146.

MONTPELLIER > TAM *

Contrat

Le 1er janvier 2010, la société d'économie mixte TAM, qui exploite le réseau, a vu son contrat prorogé pour une durée de 8 ans.

Entre autres objectifs fixés par l'Agglo : l'exploitant du réseau devra avoir transformé, d'ici 2017, son parc routier afin que sa flotte devienne 100% GNV. Des bornes d'information aux voyageurs devront également être installées dans 310 arrêts de bus.

D'autre part, la fréquentation du réseau qui est actuellement de 68,1 millions de voyageurs/an devra atteindre en 2017 les 95 millions, ce qui correspond à une augmentation de 42%.



La flotte du réseau TAM devra donc se convertir intégralement au GNV, à l'instar de l'Agora-S n°156, vu sur la ligne 16 devant la gare SNCF le 6 octobre 2007
© *Jean-Pierre AMPHOUX*

> Réseau Tramways

Ligne 2

La demande de rétrocession d'une section de la ligne RFF Montpellier/Paulhan, dont la plateforme est empruntée par la ligne 2 entre les stations Sabines et Condamine, a reçu un avis favorable de RFF. Cette procédure permettra de faciliter le projet d'extension prévu vers Cournonsec.

> Réseau Autobus

Services de soirée

Les services affrétés du réseau de banlieue TAM s'interrompant vers 19h30/20h00 vers la périphérie, des minicars dénommés « Minibus du soir » sont affrétés pour quelques rotations à la demande jusqu'à 22h30 afin de faciliter les retours vers Montpellier. Ces services concernent les liaisons « Place de l'Europe » (trams 1 & 2) vers les communes de Lattes et Pérols (3 départs), et la station de tram 2 « Mas-Drevon » vers les communes de Juvignac, Saint-Georges-d'Orques, Murviel-lès-Montpellier, Pignan, Lavérune, Cournonterral et Cournonsec (2 départs).

Parc

Retrouvez en rubrique « Parcs » les coordonnées des 5 nouveaux Citelis-12-GNV-2p n°181 à 185.

Parc des affrétés

Les 13 PR112 affectés aux services périscolaires et confiés à Transdev Pays d'Oc ont été réformés ; ils ont été garés en attente d'acquéreurs. Ce sont 10 autocars Recreo n°700 à 709 qui ont pris la relève. Leur capacité permet de transporter deux classes, d'où l'économie de 3 véhicules. Ils sont en outre équipés d'une palette pour PMR.

NÎMES > TANGO °

Parc

En septembre 2009, le réseau a mis en service 3 nouveaux GX127, ce qui porte à 11 le nombre d'exemplaires de ce véhicule. Les caractéristiques des n°512 à 514 sont compilées en rubrique spécialisée. A contrario, signalons la vente en janvier dernier de l'O815 Teamstar-City n°32 (WB6703741N110069) ; ce véhicule, immatriculé 6043 YJ 30, avait été mis en service le 27/11/03.

PERPIGNAN > CTPM *

Parc

Ce ne sont pas moins de 9 standards Lion's-City n°86 à 94 qui ont été mis en service le 16/09/09.



Le Lion's City n°83 sur la ligne 2 au Castillet le 13 mars 2009. Il a été rejoint depuis par neuf autres "confrères"
© *Michaël DIETRICH*

> Limousin

BRIVE-LA-GAILLARDE > STUB °

Réseau

Simultanément à la mise en place d'un ambitieux PDU, la communauté d'agglomération a profité du renouvellement de la DSP pour booster son réseau urbain.

Si Veolia reste délégataire par le biais de sa filiale CFTA jusqu'en décembre 2016, plusieurs modifications majeures ont été apportées.

À partir de septembre, la flotte appartiendra à la collectivité. Des appels d'offres ont été lancés pour l'acquisition de 20 nouveaux bus. Un dépôt sera également aménagé à proximité de la ville. L'éloignement de l'actuel dépôt de Veolia génère en effet 45.000 km de haut-le-pied non productifs. Les élus ont exigé de Veolia la création d'une filiale dédiée aux transports en commun brivistes et l'intégration de son personnel dans la convention collective des TC, mesure qui améliorera leur salaire d'environ 12%. Enfin, le taux du Versement Transport est passé de 0,50 à 0,60% depuis janvier.

Actuellement, le réseau STUB est constitué de 9 lignes fonctionnant du lundi au samedi, et de 2 lignes dominicales. Elles desservent les communes de Brive-la-Gaillarde et de Malemort. Les autres communes de l'agglomération sont irriguées par un service de TAD, « Transcab », comprenant 7 lignes. À noter également la navette gratuite entre le parking des Trois-Provinces et le centre-ville baptisée « Le CAB » fonctionnant avec une fréquence de 15 minutes.

Dans la future organisation, les dessertes de la gare SNCF seront améliorées et la future halte ferroviaire de Malemort sera desservie. Le service de TAD sera renforcé sur les communes d'Ussac et Cosnac (4 A/R prévus du lundi au samedi) et les lignes dominicales passeront en TAD.

Parc

La flotte actuelle de la STUB est constituée de 20 autobus dont 4 midibus et un Microbus paré d'une livrée spéciale jaune et affecté à la ligne de centre-ville « Le CAB ». Retrouvez en rubrique « Parcs », le détail de cette flotte.

Signalons la vente en janvier 2010, du GX107 n°75 (VJ1PS08A1PX10286) ; immatriculé 8027 RL 19, il avait été acquis d'occasion le 04/09/96 (1ere mise en service le 01/08/90).

LIMOGES > TCL *

Parc

Le réseau a mis en service 6 nouveaux trolleybus Cristalis-12-3p n°116 à 121. Ils ont été officiellement inaugurés le 11 janvier au dépôt Clos-Moreau.

Le réseau de Limoges exploite 5 lignes de trolleybus représentant 32,5 km de lignes bifilaires.

Lorraine

THIONVILLE > CITELINE *

Parc

Le constructeur Solaris a remporté un marché important à Thionville. En effet, le transporteur Trans-Fensch a mis en service en janvier 4 midibus Urbino-10 n°1401 à 1404 et 8 standards Urbino-12-2p n°4301 à 4308.

Midi-Pyrénées

FOIX > LA NAVETTE °

Réseau

Chef-lieu du département de l'Ariège, cette cité d'à peine 10.000 habitants est située à environ 80 km au sud de Toulouse, au pied des Pyrénées. Depuis 2002, les communes de Foix et Montgailhard sont desservies par un réseau de 5 lignes exploitées par 2 minibus. Ces navettes transportent environ 200 personnes chaque jour avec un pic de fréquentation le vendredi, jour de marché à Foix.

FOIX	Réseau La Navette
Lignes	**Destinations**
1	Bruilhols / Capitany / Labarre
2	Courbet
3	Montgauzy / Cadirac
4	Sibian / Cussol / Cardié
5	Peysales / Le Vignoble / Montgailhard

FOIX	Tarification La Navette
Lignes	**Destinations**
Ticket Unité SOLO	0,80 €
Carnet DUO	5,50 €
Carte mensuelle FREQUENCE	15 €
Carte mensuelle CAMPUS	12 €

Parc

Le délégataire du réseau, Keolis Garonne, a mis en service en septembre et octobre derniers 2 minibus Omninova Noventis-420.

Leurs caractéristiques sont compilées en rubrique « Parcs ».

TOULOUSE > TISSEO **

Tramway

Des travaux de réfection de la voirie, boulevard Maréchal-Leclerc, ont mis au grand jour les rails enfouis de l'ancienne ligne 1/1bis qui partait des Ponts-Jumeaux en suivant les allées de Barcelone.

Un coupon d'ancien rail a été préservé par l'ASPTUIT afin de rejoindre son patrimoine.

Au 1er mars, il restait deux petites jonctions de voies à réaliser sur l'itinéraire de la ligne **E**, avenue de Grande-Bretagne et route de Grenade à Blagnac. Sur cette dernière, la LAC commençait d'être mise en place.



Ancien appareil de voie servant aux croisements des tramways de la ligne 1/1bis entre les allées de Barcelone et de Brienne avec la double voie du boulevard Leclerc, exhumé lors de travaux de voirie
© *François DROISY*

TOULOUSE	Réception des rames Citadis		
N°	**Dates réception**	**N°**	**Dates réception**
5001	10/06/09	**5009**	26/02/10
5002	19/11/09	**5010**	24/02/10
5004	15/12/09	**5011**	21/12/09
5005	25/11/09	**5012**	18/02/10
5006	27/11/09	**5013**	03/03/10
5007	04/12/09	**5016**	26/02/10
5008	11/12/09		



Les rames 5002, 5004, 5011 et 5007, sur le peigne de remisage, le 15 février 2010
© *François DROISY*

Parc bus

Les Citelis-12-GNV n°1002 à 1004 ont été mis en service le 20 février dernier sur les lignes **47**/**57**/**58**. Avec le n°1001, ce sont les premiers exemplaires livrés en 2010.

TOULOUSE	Premiers Citelis-12-GNV de 2010		
N°	**Immatriculations**	**N°**	**Immatriculations**
1001	AL-635-CR	**1004**	AL-568-CP
1002	AL-035-CR	**1005**	AM-481-GQ
1003	AL-213-CQ		

Derniers barouds d'honneur pour les derniers GX107 dont les jours sont maintenant comptés : durant les dernières vacances scolaires de février, ils étaient d'astreinte sur les diverses gares d'échange gérées par le dépôt Langlade. Les n°9507, 9512, 9517 et 9520 ont été réformés le 25 février.



Une des derniers services effectués par les GX107 toulousains : le GX107 n°9512 engagé sur la ligne 64 le 18 février 2010
© *Michaël DIETRICH*

Nord–Pas-de-Calais

ARRAS >ARTIS °

Parc

Fin 2009, plusieurs véhicules sont venus rejoindre la flotte de la STUCA : 3 GX327-3p n°327 à 329, ainsi que 2 nouveaux Agora-L-3p d'occasion n°930 et 931 provenant de la RATP. Retrouvez en rubrique « Parcs », les caractéristiques des nouveaux GX327 ainsi que celles des Agora-L n°928 à 931.

DOUAI > TUB °

Eveole

Après moult péripéties, les véhicules Phileas ont enfin été mis en service le 8 février dernier.

Ce que les gestionnaires s'évertuent à désigner comme des « rames » de « tramway » sont des autobus articulés fonctionnant au diesel et en mode manuel, le guidage magnétique n'étant espéré que dans deux ans ! Les douaisiens bénéficient tout de même de véhicules neufs circulant sur un site propre de 13 km. La facture est cependant salée pour un tel résultat, d'autant que les temps de parcours sont moins attrayants que ceux des lignes de bus remplacées !

LILLE > TRANSPOLE °

> Réseau Bus

Liane 2

Nous nous permettons de revenir sur la mise en service de la « Liane 2 », le 11 janvier dernier afin d'y apporter quelques compléments. Cette nouvelle relation relie Loos (Les Oliveaux) à Wattignies (Cimetière) via la station de métro « CHR-B. Calmette ». Le parcours d'environ 10 km, ponctué de 28 arrêts, bénéficie sur un tiers de sa longueur de sites protégés. Les fréquences sont de 8 minutes aux pointes, 12 minutes la journée et 20 minutes en grande soirée. L'amplitude du service couvre la période 5h30/00h40. Les gestionnaires espèrent une fréquentation quotidienne de 7.000 voyageurs.



Un Citelis-18 habillé de la livrée spécifique des Lianes, aux Beaux Arts en mars 2008
© *Olivier MEYER*

Suite à cette mise en service, les lignes **13**, **51**, **55** et **58** ont été modifiées, la ligne 51 ayant perdu une partie importante de son itinéraire ; bonne raison pour revenir sur son historique (lire plus loin).

Liane 3

La prochaine étape sera la Liane 3 entre Roubaix et Wattrelos, sa mise en service étant prévue en mars.

Malheureusement, si cette ligne offrira de la fréquence, elle ne permettra pas une bonne régularité, la municipalité de Wattrelos n'ayant pas souhaité l'aménagement de voies réservées pour les bus sur le territoire de sa commune.

Ligne 51

Créée en 1984, la ligne 51 est née lors de l'arrivée du métro au CHR B. Calmette en reprenant des sections des lignes 9 et 15.

Elle relie Loos (Les Oliveaux) à l'hôtel de ville de Wattignies. En 1985, son terminus sud est ramené au cimetière de Wattignies alors qu'en 1993, elle est prolongée depuis son terminus nord de Loos jusqu'à Haubourdin (Petit-Belgique). En 2008, cette dernière section est cédée à la nouvelle ligne 58 ; elle est par contre prolongée dans Wattignies du cimetière à Marais. Depuis la mise en service de la Liane 2, le 51 est limité à son parcours CHR-B. Calmette/Wattignies–Marais.

Parc

Transpole a mis en service en octobre dernier 12 Citelis-18-GNV n°8632 à 8643. Retrouvez en rubrique « Parcs » l'effectif lillois arrêté en décembre 2009, ainsi que sa répartition par dépôts.

Par ailleurs, nous avons appris que les bus Transpole ne roulent toujours pas au biogaz, suite à une autorisation de l'État qui n'est toujours pas délivrée. Actuellement, les bus

GNV sont alimentés par le réseau de gaz normal. La communauté urbaine est en mesure d'exploiter le biogaz issu de la méthanisation des déchets, mais elle n'a pas encore le droit d'utiliser les canalisations pour alimenter les bus.

➢ Basse Normandie

ALENÇON > ALTO °

Parc

Retrouvez en rubrique « Parcs » l'effectif du réseau en janvier 2010.

Par rapport à celui publié dans ***RU***78 (effectif 2007), notons l'arrivée des 2 Citaro n°664 et 665 et la réforme des GX107 n°531 et 532 ainsi que celle des GX77H n°421 et 424.

CAEN > TWISTO °

Parc

Mise en service courant février des articulés Volvo 7700-A n°352 et 353 respectivement immatriculés AH-653-KJ et AH-592-KJ.

CHERBOURG > ZEPHIR-BUS °

Parc

Suite à l'appel d'offres lancé en juillet 2009 par la Communauté d'agglomération en vue de l'acquisition de 2 articulés d'occasion, 2 Agora-L ex-RATP (dont le n°4437) sont arrivés en décembre au dépôt Zephir-Bus de Tourlaville.

FLERS > NEMUS °

Parc

Le réseau a récemment mis en service son troisième GX327 ; il est immatriculé AD-520-FY.

HONFLEUR > HOBUS °

Parc

Mise en service du Citaro-3p n°9909 immatriculé AF-830-WB.

➢ Haute Normandie

LOUVIERS/VAL-DE-REUIL > TRANSBORD **

Réseau

Le réseau a été restructuré depuis le 22 février 2010. Nous avons résumé les principales caractéristiques de la nouvelle offre dans le tableau ci-dessous. Les « Flexibus » (TAD zonal en heures creuses) et le service « Génération-Bus » (desserte des établissements scolaires) restent en revanche inchangés.

LOUVIERS	Nouveau réseau TRANSBORD		
Lignes	**Destinations**	**Fréq.**	**Amplitudes**
Agglo-Bus			
1	Val-de-Reuil (Gare) / Louviers (Maison-Rouge)	15/30	4h14/22h39
2	Val-de-Reuil (Gare) / Louviers (Clos-Morlet)	30	6h16/19h16
Bus de Ville			
A	Val-de-Reuil (Relais-Bus)/ Lery	30	6h47/19h47
B	Louviers (RDV-Bus)/Andé	60	7h25/18h55
C	Louviers (boucle Ouest)	30	6h03/19h33
P	Val-de-Reuil (Aventis-Pasteur) / Pitres	60	7h05/19h30
Villabus (TAD)			
V1	Louviers (RDV-Bus) / Ecoparc	30/60	6h30/19h00
V2	Louviers (RDV-Bus) / La Haye-Malherbe	60	6h30/19h00
V3	Val-de-Reuil (Relais-Bus)/ Andé	60	5h20/20h30
V4	Val-de-Reuil (Relais-Bus)/ Pont-de-l'Arche	60	5h20/20h30

Ligne 1 (fréquences samedi 30 min, dimanche & JF 60 min
La ligne 2 ne fonctionne pas les dimanche & JF

Parc

Le nouveau GX327 n°126 affecté au sous-réseau « Bus-Agglo » (ex-Bus de Gare) a été renuméroté 110. Le GX317 n°122 précédemment affecté au sous-réseau « Génération Bus » a quitté sa couleur jaune pour le rouge de « Bus-Agglo ». De son côté, le minibus Sprinter O413 n°145 a été repeint en bleu afin d'être affecté au sous-réseau « Bus de Ville ».

ÉVREUX > TRANSURBAIN °

Parc

Désormais en notre possession, nous vous communiquons en rubrique « Parcs » les caractéristiques du GX427-3p n°06 qui a été mis en service en septembre dernier. Nous en profitons pour vous transmettre les caractéristiques des GX327 n°01 à 05 et des Citaro n°07 et 08.

ROUEN > METROBUS °

Essais

Les gestionnaires ont testé courant novembre 2009 deux véhicules double articulation sur la ligne T1 du réseau TEOR. Ces deux autobus étaient un Hess LightTram hybride provenant de Suisse (immatriculé S0-12568-U), et le Van Hool AGG300 n°231 de l'ASEAG (réseau d'Aix-la-Chapelle).

La ligne T1 reliant le Mont-Saint-Aignan au centre-ville de Rouen est fréquemment saturée aux heures de pointe. Si ces tests s'avèrent concluants, une dizaine de véhicules de ce type pourraient être acquis.

VERNON > TRANSCAPE °

Réseau

Depuis le 4 janvier dernier, le réseau de cette petite ville du département de l'Eure, que nous avions évoqué dans ***RU***84, a été restructuré.

Quatre lignes régulières desservent Vernon et les communes avoisinantes. Les habitants des villages plus éloignés de l'agglomération sont pris en charge par un service de TAD. L'exploitant du réseau restructuré reste TVS.

5 nouveaux Citaro-K neufs arborant une livrée grise ont été mis en service à l'occasion du lancement de ce nouveau réseau.

Ils sont immatriculés AG-317/346/381/408/460-XZ.



L'un des 5 Citaro-K neufs, immatriculé AG-381-XZ, le 4 mars 2010, en service sur la ligne C
© *Bruno CANIVET*

Pays de la Loire

ANGERS > COTRA °

Tramway

Il nous a paru intéressant de faire le point sur l'avancée des travaux de construction de la ligne de tramway début mars.

En partant du terminus nord « Ardenne » à Avrillé et en se dirigeant vers l'extrémité sud « La Roseraie », on constate que les voies sont posées sur pratiquement l'ensemble de l'avenue Pierre-Mendès-France qui traverse Avrillé, certaines sections étant déjà engazonnées. Elles sont également posées entre la station « Parc-du-Végétal/Terra-Botanica », à proximité de l'entrée de l'atelier-dépôt et la rue des Capucins.

À partir de Capucins jusqu'à l'entrée du nouveau pont sur la Maine, la plateforme était en cours de construction dans la traversée du CHU. Sur l'autre rive, la pose des voies est achevée avenues Mitterrand et Thiers, et en cours place Molière. La plateforme était en cours de construction rue de la Roë et place du Ralliement. On retrouve le linéaire entre les stations « Ralliement » et « Les Gares ».

La plateforme était en cours de construction rue de Létanduère et les voies en cours de pose sur une partie de l'avenue Winston-Churchill. À partir de cette dernière avenue et jusqu'au terminus « La Roseraie », la pose des voies est achevée.

Si la pose de la LAC est réalisée dans l'enceinte du dépôt-atelier, elle a également débutée à Avrillé sur l'avenue Pierre-Mendès-France. Quant au viaduc au dessus de la Maine, le gros œuvre était en cours de finition.

Enfin, le dépôt-atelier a officiellement été inauguré le 15 février dernier.

Parc bus

Au début février ont été livrés 4 nouveaux articulés Lion's-City-4p n°608 à 611, la fin du même mois voyant l'arrivée des premiers GX327, le premier étant le n°521 (AL-368-ZP).

DREUX > LINEAD °

Parc

Arrivée le 23/09/09 au parc de 2 nouveaux Citaro dont les caractéristiques vous attendent en rubrique dédiée.

LE MANS > SETRAM °

Réseau

Une navette a été mise en place depuis janvier 2010 afin de desservir la maison d'arrêt des Croisettes situé à Coulaines. Elle est exploitée par la Setram à raison de 14 courses quotidiennes au départ de la station "Éperon" (au niveau de l'arrêt des lignes de bus 2, 11 et 26). Elle permet aux employés et visiteurs de la prison d'avoir une correspondance directe avec le tram.

À terme, la ligne 11 sera chargée de cette desserte avec un parcours modifié sur certains trajets.

Parc

Le réseau a réformé les 8 R312-3p n°405 à 409 et 413 à 415.

NANTES > TAN **

Tram-train

Le 6 février dernier, la première rame du tram-train Alstom Dualis a été officiellement présentée en gare de Nantes.



La première rame de tram-train Dualis au quai 8 de la gare de Nantes, lors de sa présentation officielle, le 6 février 2010
© *Joshua GUICHARD*

Elle a même effectué un petit essai pour les élus et les journalistes présents, avant d'être présentée au grand

public. Actuellement, elle est en essai avant d'être mise en service sur la ligne Nantes/Clisson, ce qui devrait intervenir prochainement. De son côté, la future ligne de tram-train reliant Nantes/Nort-sur-Erdre sera mise en service en septembre 2011 et sera prolongée en 2013 jusqu'à Châteaubriant.

Ces rames Alstom Dualis, sont longues de 42 m pour 2,65 m de large, et permettent une vitesse de pointe de 100 km/h. Avec 244 places, dont 98 assises et 146 debout, chaque rame est accessible aux personnes à mobilité réduite et dotée en cela de palettes rétractables pour combler la lacune entre le tram-train et le quai surbaissé. Elle possède également un WC accessible en fauteuil, qui occupe beaucoup d'espace.

Projets

Le 24 janvier, lors de la cérémonie des vœux, le maire de Nantes a mis l'accent sur les 10 lignes Chronobus qui devraient être créées dans les prochaines années. Ces lignes devraient bénéficier d'une circulation partiellement en site propre. Une de ces lignes devrait traverser en 2012 l'Ile de Nantes d'est en ouest et donc le site du futur CHU de Nantes, en attendant à beaucoup plus long terme la création éventuelle d'un tramway (ligne 5). En attendant, un PDU doit être adopté cette année et le maire a rappelé que les premiers travaux seraient engagés en vue de l'extension de la ligne de tram 1 entre Haluchère et le Ranzay et ce, dans le cadre de la future connexion entre les lignes 1 et 2. Un appel d'offres sera lancé pour l'acquisition de 8 rames supplémentaires (+4 en option) afin de passer la fréquence des tramways de 5 à 3 minutes durant les heures de pointe.

Par ailleurs, les services de l'Agglo étudient la faisabilité d'une liaison de l'Ile de Nantes aux deux rives de la Loire par téléphérique.

Contrat

La DSP passé avec la Semitan a été renouvelée pour 7 ans, aucun autre candidat n'ayant répondu à l'appel d'offres.

Parc bus

La Semitan a mis en service 10 autres GX427-GNV-3p ; les coordonnées des n°275 à 284 sont compilées en rubrique spécialisée. A contrario, elle a procédé à la réforme des GX187 n°855 et 872 ; ces véhicules ont été détruits le 08/12/09.



Le GX427 n°276 en service sur la ligne 21, de passage place Saint-Pierre le 18 mars 2010
© *Marc GACHET*

Parc des affrétés

Le parc des autobus Heuliez GX44 ne cesse de diminuer : chez le transporteur **CTA**, l'autobus n°7252 (ex-Semitan n°669) a été réformé en juin dernier avant d'être ferraillé. Les n°7251 et 9254 (respectivement ex-Semitan n°681 et 668) ont été retirés du service et servent actuellement pour pièces détachées.

Notons aussi, toujours à la CTA, la réforme de deux Renault PR100-2, les n°7274 et 9172, ainsi que du GX187 n°8351 (ex-Semitan 865).



Le Volvo 7700 testé par CTA sur la ligne 93, au terminus Hôpital Laënnec le 28 novembre 2009
© *Erwan LE MAT*

Par ailleurs, après la venue en octobre 2009 d'un Mercedes Citaro-II en prêt à la CTA, un Volvo 7700 a été testé sur la ligne 93 « Hôpital-Laënnec/Bobby-Sands » en novembre. Ce bus a circulé environ un mois.

À partir de la mi-janvier 2010, c'est un nouveau bus d'essai qui a été testé sur la ligne 93 : un MAN Lion's City.



Le MAN Lion's City en essai chez CTA, au terminus Hôpital Laënnec de la ligne 93 le 5 février 2010
© *Kévin LEMOING*

Chez **Keolis Atlantique**, notons la vente en septembre 2009 du GX107 n°1253 (VJ1PS08A1PX102878). Ce véhicule immatriculé 2071 WY 44 avait été mis en service le 26/07/90.

Enfin, chez **Brodu**, le GX107 n°2159 (7075 YR 44, VJ1PS08A1PX104624) a été réformé l'an dernier ; il avait été mis en service le 24/03/95.

SABLES D'OLONNE (LES) > TUSCO °

Parc

Le 28/11/09, le transporteur Hervouët a mis en service 2 minibus Cytios Advance-4/43 n°400.01 et 400.02 (ZCFC65D000572-2908 et 2909), respectivement immatriculés AC-307-GH et AC-308-GH.

SAINT-NAZAIRE > STRAN °

Parc

Deux standards MAN NL222 ont été rachetés au réseau de Bordeaux ; ils ont pris les numéros 337 et 338.

Picardie

AMIENS > AMETIS **

Parc

Deux minibus, en location chez Dietrich, sont arrivés sur le parc Ametis : le Noventis-220 n°526 (immatriculé 526 BAX 67, VIN : VF7YEBMFC11139054), remplaçant le Noventis-400 n°424, et un Master (VF1PDMCL523415655) immatriculé 717 BGG 67.

COMPIÈGNE > TUC °

Réseau

Le groupe RATP aurait pris la succession de Veolia pour l'exploitation de ce réseau.

Poitou-Charentes

NIORT > TAN °

Parc

Mise en service le 10/07/09 du GX327-3p n°706 (VJ1PS09D100002133) immatriculé AB-543-XM.

LA ROCHELLE > YELO **

Réseau

Afin de compléter nos informations précédentes, nous faisons le point sur le nouveau réseau mis en place depuis le 8 février 2010 en publiant, sous la forme de tableaux, l'ensemble des lignes de première et deuxième couronnes accompagnées de leurs fréquences et amplitudes.

LA ROCHELLE Réseau YELO 1ere couronne (RTCR)			
Lignes	**Destinations**	**Amplit.**	**Fréq.**
Lignes structurantes			
1	La Pallice/Aytré	5h52/21h02	10' à 20'
2	Mireuil/Villeneuve-les-Salines	5h55/21h31 jusqu'à 1h14 (J.V.S)	10' à 15' 30' à partir de 21h31
ILLICO A	Lagord (P+R)/ Les Minimes	5h37/21h45 jusqu'à 1h14 (J.V.S)	10' Lagord/SNCF 20' SNCF/Minimes 30' à partir de 21h45
ILLICO B	Lagord (P+R)/ Bongraine	5h46/21h32	10' Lagord/SNCF 20' SNCF/Bongraine
4	Place-de-Verdun/ Beaulieu	7h00/21h18	15' à 30 '
Lignes inter-quartiers			
5	Lycée-Vieljeux/ Gare SNCF	6h17/20h43	30'
6	Place-de-Verdun/ Lycée-Vieljeux	6h00/21h13	20'
17	Aytré (gare SNCF)/ Les Minimes	6h50/19h36	30' à 60'
Lignes secondaires			
7	Laleu/Rompsay	6h30/20h23	20' à 30'
9	Place-de-Verdun/ Puilboreau	6h58/19h52	20' à 30'
11	Place-de-Verdun/ Lagord (P+R)	6h46/19h58	25'
13	Place-de-Verdun/ L'Houmeau	7h14/19h41	70'
15	Lycée-Valin/ Angoulins	7h00/19h55	30' à 60'
16	Lycée-Valin/ Chatelaillon	6h26/20h22	50'
18	Place-de-Verdun/ Saint-Rogatien	6h54/20h02	30'
Lignes zones de travail			
14	Pl de Verdun/ ZI Périgny	5h40/21h55	adaptées aux entreprises
19	Pl de Verdun/ Aytré-ZA Belle-Aire	6h30/19h58	25' à 40'
20	Pl de Verdun/ ZI Chef-de-Baie	6h35/20h19	30'
Lignes du dimanche			
41	La Pallice/Aytré	8h30/21h11	60'
42	Mireuil/Périgny	8h30/20h30	60'
43	Pl de Verdun/ Bongraine	7h56/20h29	60'
44	Pl de Verdun/ Beaulieu	8h30/20h20	60'
46	Pl de Verdun/ Chatelaillon	8h30/20h23	120'
47	Laleu/Beauregard	8h30/20h15	60'

LA ROCHELLE Réseau YELO 2e couronne (Ocecars)			
Lignes	**Destinations**	**Amplit.**	**Fréq.**
29	Pl de Verdun/ Saint-Vivien	6h40/19h50	60' (10A/R)
31	Pl de Verdun/ Nieul-sur-Mer	6h45/19h45	30' (25A/R)
35	Pl de Verdun/Esnandes	6h45/19h40	60' (13 A/R)
37	Pl de Verdun/La Jarne	6h45/19h43	60' (13 A/R)
38	Pl de Verdun/Sainte-Soulle par Dompierre	6h40/19h48	60' (13 A/R)
39	Pl de Verdun/Sainte-Soulle par Puilboreau	6h35/19h53	30' (25A/R)
49	Pl de Verdun/ Saint-Xandre	6h55/19h33	30' (25A/R)

SAINTES > BUSS °

Parc

Mise en service le 1er février 2010 d'un 3e GX127-L ; le n°702 est immatriculé AK-879-ML.

Provence-Alpes-Côte d'Azur

AIX-EN-PROVENCE > AIX-EN-BUS **

Réseau

Depuis le 18 janvier, le réseau a de nouveau été renforcé :

- la ligne **3** circule désormais toutes les 40 minutes au lieu de toutes les heures le dimanche, et le service est désormais en continu, sans interruption à midi. De plus, la ligne dessert désormais le terminus secondaire « Palette » le dimanche, et ce pour toutes les rotations.

- la ligne **10** voit son offre renforcée : d'une fréquence de 30 à 60 minutes, elle passe à un passage toutes les 20 minutes en pointe et 30 en heures creuses, 30 minutes le samedi après-midi et 40 en vacances.

- la ligne **13** est elle aussi renforcée, avec un véhicule toutes les 20 minutes en pointe contre 20/25 voire 30, et 30 minutes en heures creuses. De plus, un service dominical est créé, à raison d'un passage par heure.

- la ligne **14** voit la création d'un départ supplémentaire le soir à 20h10 de la gare routière en direction de Célony.

- la ligne **15** circule plus tôt avec un nouveau départ à 6h des Milles et plus tard avec 2 nouveaux passages à 20h45 et 21h30 à la Rotonde.

- la ligne **16** voit son itinéraire modifié dans le quartier d'Encagnane. La desserte des avenues du 8 Mai et Jules-Verne est supprimée (mais toujours assurée notamment par la ligne 10, bien qu'elle soit la seule ligne à ne pas rejoindre le centre-ville), au profit des boulevard du Maréchal-Leclerc et du Maréchal-Juin. Trois nouveaux arrêts sont créés, deux éponymes des nouveaux boulevards desservis, ainsi qu'un arrêt « Legros » en sens unique qui remplace l'arrêt « Lesseps » qui ne peut plus être desservi en direction du centre-ville par cette ligne.

PAYS D'AIX **

Tarification

Depuis le 1er mars, la Communauté du Pays d'Aix a baissé les tarifs de l'ensemble des lignes de bus et de car. Les lignes interurbaines, les deux lignes express et le réseau Aix-en-Bus ont les nouveaux tarifs suivants :

Tarifs des titres de transport	ancien	nouveau
Ticket unité	1,10 €	1,00 €
" " (lignes express)	2,00 €	
10 tickets	7,70 €	7,00 €
" " (lignes express)	16,00 €	
Abonnement mensuel	25,00 €	24,00 €
" " (lignes express)	40,00 €	
Abonnement annuel	250,00 €	230,00 €

De plus, l'ensemble des "réseaux de proximité", à savoir les réseaux de Pertuis, Vallat-le-Bus, la ligne urbaine de Venelles et la future desserte interne de Ventabren, bénéficient d'un ticket à 0,50 €, contre 0,75 € actuellement pour Vallat-le-Bus, et 1,10 € pour Venelles et Pertuis. Les tarifs de ces réseaux s'alignent donc sur ceux du réseau limité à l'hyper-centre aixois de la "Diabline".

Pour finir, la limite d'une correspondance n'est plus en vigueur pour les tickets "normaux".

Les titres scolaires et étudiants baisseront à la rentrée. Le réseau Aix-en-Bus, le seul en Pays d'Aix à distinguer étudiants et scolaires, verra les deux gammes tarifaires spécifiques aux deux catégories d'usagers fusionner en une gamme unique « Jeune ».

Les nouveaux tarifs en vigueur au 1er septembre 2010 :

- abonnement annuel "Jeune" (valable uniquement du lundi au samedi matin, en période scolaire) : il coûtera 50 € au lieu de 60 €.

- abonnement annuel « Jeune+ » (voyages illimités durant un an) : il passera de 130 € à 100 €.

Billettique

Le déploiement de la nouvelle billettique en Pays d'Aix est désormais imminent. Il est prévu pour le printemps 2010, avec la mise en place de la carte à puce et des tickets magnétiques « Pass'Provence ».

Les valideurs sont fournis par ERG et la gestion de la billettique est confiée à Cityway, qui est également le gestionnaire de la centrale d'informations des déplacements en Pays d'Aix « O'tel'O ».

Sauf imprévu, l'entrée en vigueur de la billettique sera le 6 avril, avec gratuité de l'ensemble des bus et cars le week-end de Pâques (3, 4 et 5 avril) pour permettre le remplacement des oblitérateurs par les nouveaux valideurs.

ANTIBES > ENVIBUS *

Contrat

Il y a cinq ans, les transporteurs n'étaient pas légions pour soumissionner à l'exploitation du réseau d'Antibes/Sophia-Antipolis. Il fallait trouver un dépôt et fournir le matériel. La STU, créée par le groupe espagnol CFT, avait néanmoins remporté le contrat et réussi, après beaucoup de difficultés, à relever le réseau.

Depuis, le dépôt et la flotte d'autobus ont été rachetés par l'Agglo. Le nouvel appel d'offres est beaucoup plus séduisant et cette fois, tous les groupes sont candidats ! Le nouveau contrat de 5 ans doit débuter le 1er juillet prochain.

En bref...

Une information sur votre réseau nous a échappé ?

« Réseaux Urbains de France » est le reflet des contributions envoyées par les adhérents à la Rédaction.

N'hésitez pas à la contacter vous aussi afin de partager vos informations et connaissances !

ARLES > STAR °

Parc

Le réseau a mis en service le 22 octobre dernier un Citaro (WEB62808510602571) immatriculé AD-627-WN, ainsi qu'un midibus Citaro-K (WEB62848310602557) immatriculé AD-508-WN.

AUBAGNE > BUS DE L'AGGLO °

Futur tramway

Le projet de TCSP devant relier Aubagne à la Penne-sur-Huveaune a franchi une étape importante le 14 décembre, l'Agglo ayant entériné le bilan de la concertation préalable, le choix du tracé, l'augmentation du VT, ainsi que le choix du tramway sur fer. L'Agglo va maintenant s'atteler aux études et à la mise en place des procédures administratives ainsi qu'au bouclage du plan de financement. Après l'enquête publique, prévue début 2012, deux ans de travaux seront nécessaires pour réaliser cette ligne de 7 km.

AVIGNON > TCRA **

Réseau

Après la grogne des usagers rochefortais en septembre et octobre 2009, la ligne **16** sur Rochefort-du-Gard a été revue.

Les dessertes des quartiers Sanctuaire-Notre-Dame et Chemin de la Plaine ont été réinstaurées en période scolaire. La ligne est exploitée par Sud-Est-Mobilités qui y engage notamment des PR112 et Agora-line.

Parc

Les 7 prochains standards que le Grand Avignon et les TCRA recevront seront des Solaris Urbino-12. Encore un nouveau modèle, soit 5 types différents de standards en 5 ans. En effet, entre 2005 et 2010 auront été acquis des Citelis-line, des Volvo 7700, des GX327, des Citelis-12 et enfin des Urbino-12. Une diversité bien agréable pour les amateurs, moins partagée en revanche par les mécanos et les gestionnaires des pièces détachées !



Le PR112 n°9837 sur la ligne 4
© *François DROISY*

CANNES > BUS AZUR °

Parc

Le réseau a mis en service 5 Microbus Gruau supplémentaires n°525 à 529 destinés à remplacer les minibus électriques Oreos-22 de la navette de centre-ville.

Les 4 Oreos-22E n°510 à 513 ont été vendus au réseau de Fréjus/Saint-Raphaël.

CARPENTRAS > TRANS'COVE °

Réseau

Évoqué rapidement dans notre précédente édition, nous nous permettons d'apporter quelques informations complémentaires sur ce réseau.

Le petit réseau venaissin Trans'CoVe, situé au nord-est d'Avignon et exploité par Transdev Comtadins, dessert les 25 communes de la Communauté d'agglomération Ventoux-Comtat Venaissin.

Il est composé de 5 lignes régulières (A à E) desservant Carpentras et Mazan, de 6 lignes périurbaines à vocation principalement scolaire ainsi que du TAD sur toutes les communes de l'agglo.

Parc

Le réseau a reçu récemment 3 nouveaux midibus, 2 GX127 et un Europolis (immatriculations dans le tableau joint).

Le reste du parc est composé de 2 GX77H d'occasion n°91656 et 92271, d'un GX117 ex-Menton n°90151, de 2 GX117-E3 neufs n°92690 et 92691 (acquis en 2006) ainsi que d'un Iveco Daily sans numéro affecté à la ligne D.

À terme, les véhicules du réseau seront équipés d'un SAEIV avec suivi en temps réel des arrêts des lignes.

CARPENTRAS		Nouveaux véhicules	
N°	immatriculations	N°	immatriculations
GX127-E5			
93633	AA-743-WN	93634	AA-275-WQ
Europolis-E5			
93635	AB-913-EX		

MARSEILLE > RTM °

Tramways

Les essais ont débuté au 4 février sur le prolongement de 740 m de la ligne **T2** entre « Euroméditerranée–Gantès » et « Euroméditerranée–Arenc ». Suite à ces essais, la mise en service prévue pour le 27 mars 2010 a été repoussée au « printemps 2010 ».

➢ Rhône–Alpes

AMBERIEU-EN-BUGEY > TAM °

Réseau

Cette ville de l'Ain de 13.000 habitants disposait jusqu'à présent d'une navette en boucle dénommée Ambarbus

exploitée à l'aide d'un Cytios-30. Depuis le 4 janvier, la ville dispose d'un réseau de trois lignes, exploité par les Autocars Philibert.

AMBERIEU	Réseau TAM		
Lignes	**Destinations**	**Fréq.**	**Amplit.**
1	Abbéanches / St-Germain / Centre-ville / Gare / Gendarmerie	60 min	5h43 à 20h14
2	Gare / Centre-ville / Gendarmerie / Hôpital	60 min	5h40 à 20h05
3	Gare / Centre-ville / Tiret	30 min	Pointes

AMBERIEU	Flotte TAM		
Types	**N° parc**	**Immats.**	**Observations**
GX127	**-**	AB-682-TE	location
Cytios-30	**871**	6007 YA 01	Ex-Ambarbus repeint en blanc
Boxer Durisotti	**742**	618 XX 69	Ex-affrété TCL (lignes 75 et N76)

ANNECY > SIBRA °

Parc

Signalons la vente en décembre dernier des Agora-L n°32 et 38 (VF6PU07A100000-190 et 335). Respectivement immatriculés 7623 WG 74 et 954 WP 74, ils avaient été mis en service le 17/12/98 et le 30/11/99.

GRENOBLE > TAG *

Tramways

La concertation préalable pour l'extension sur le cours de la Libération de la future ligne **E** aura lieu du 1er au 31 mars 2010.

Parc bus

Mise en service de 6 nouveaux Citelis-18-4p n°4419 à 4424.



Le Citelis-18 n°4409 en service sur la ligne 3, longeant l'Isère face à la Bastille en octobre 2009
© *Pierre-Marie VAINEAU*

Réseau

Depuis le 1er février, les lignes 16 et 32 ont été prolongées au-delà de Verdun–Préfecture.

Le **16** a été prolongée jusqu'à Corenc (Montfleury) et Meylan (Lycée du Grésivaudan). La fréquence est d'un bus toutes les 10/11 minutes aux pointes et 13/15 aux heures creuses.

De son côté, le **32** poursuit son itinéraire jusqu'à La Tronche (Cimetière du Grand-Sablon) à raison d'un bus sur trois et une fréquence de 6/7 minutes aux pointes et 8/9 aux heures creuses.

LYON > TCL **

Funiculaires

Du 1er janvier au 30 avril 2010, le funiculaire Saint-Jean/Saint-Just a été fermé pour cause de grande inspection décennale.

Afin d'assurer la continuité du service, le funiculaire Saint-Jean/Fourvière a fonctionné pendant toute cette période de 5h20 à minuit. Une navette par autobus a été assurée de 5h10 à minuit entre Fourvière et les Minimes en passant par Saint-Just.

Les gestionnaires ont profité de cette fermeture pour entreprendre la réfection de la voute sur 30 mètres de tunnel à hauteur de la station « Minimes ». Ces travaux, qui ont été réalisés du 12 janvier au 23 février, ont consisté, après dépose des voies, à conforter la voûte du tunnel grâce à la pose d'une double nappe métallique emplie de béton projeté à la pression de 70 t/m² par un robot technologiquement performant.

> Réseau Tramways

Rhônexpress

La date de mise en service de ce service express entre la Part-Dieu et l'aéroport Saint-Exupéry a été fixée au 1er août 2010. Les fréquences seront de 15 min aux pointes et 30 min aux heures creuses.

Si les tarifs ne sont pas encore officialisés, on s'acheminerait vers un aller simple à 14 € et un A/R à 25 €. Pour rappel, les tarifs de la navette actuelle Satobus sont de 8,90 € et 15,80 €, navette qui disparaitra à l'ouverture de Rhônexpress. Les carnets de 6 tickets seront proposés à 70 €. Les moins de 26 ans bénéficieront d'une réduction de 15 à 20%, et les moins de 12 ans de la gratuité.

> Réseau Autobus (exploitation)

Modifications

Plusieurs lignes d'autobus ont été modifiées depuis le 4 janvier.

- ligne **57** : prolongement jusqu'à Vaulx–Marcel-Cachin. Pour l'anecdote, ce terminus était celui de la 57 d'origine, soit un juste retour des choses.

- ligne **60** : création de 3 arrêts dans la zone industrielle de Saint-Fons.

- ligne **80** : modification d'itinéraire afin de desservir la zone industrielle de Saint-Fons en partant de Jean-Macé et non plus de gare de Vénissieux. Elle assure un départ toutes les 30 minutes de 5h30 à 8h30 et de 16h à 19h30 (au lieu de deux départs le matin et deux le soir).

- ligne **84** : desserte ponctuelle du quartier de l'Aventurière à Neuville et ce afin de pallier à la suppression de la ligne 184 en septembre 2009.

- lignes **85** et **95** : modification d'itinéraire dans Meyzieu.

- ligne **91** (Navette Presqu'île) : dessert le nouveau quartier de la Confluence toutes les 20 min (une voiture sur deux) entre 8h15 et 8h55 puis entre 17h10 et 19h20.

- ligne **N79** : création d'une navette interne dans Saint-Genis-Laval. Elle dessert par un trajet en forme de 8 le plateau des Barolles, secteur jusqu'alors non desservi par le réseau. Elle circule du lundi au vendredi, toutes les 20 minutes de 7h00 à 12h10 et de 16h00 à 18h30. Elle est exploitée par le dépôt d'Oullins à l'aide de deux minibus Oreos-55 n°3504 et 3518.

Site propre

Le site propre situé chemin de la Poterie à Tassin et Francheville, dit du « shunt des esses », a été mis en service en janvier 2010.

Ce nouveau site propre, d'une longueur d'environ un kilomètre et protégé à ses entrées par des barrières télescopiques, est destiné à améliorer le service des lignes **73** et **74** qui desservent une partie peuplée de l'ouest lyonnais, en attendant une hypothétique ligne de tramway ressuscitant le fameux chemin de fer de l'ouest lyonnais.

Cette première étape du projet LEOL (Ligne Express de l'Ouest Lyonnais), en vue de la création d'un TCSP reliant Gorges-de-Loup (Lyon 9e) à Vaugneray, aboutit au rond-point d'Alaï.

Trolleybus C1 et C2

Les travaux d'implantation de ces deux lignes continuent leurs cours avec, depuis janvier, le tirage des bifilaires sur Lyon, Villeurbanne et Caluire-et-Cuire.

À Rillieux-la-Pape, la mise en place des lignes aériennes se déroulera à partir du printemps.

> Réseau Autobus (matériel)

Parc des affrétés

Le 23 décembre dernier, le transporteur **RNA** (La Tour-de-Salvigny) a mis en service 2 Citelis-12-2p n°R3090 et R3091, respectivement immatriculés AH-602-VG et AH-540-VG. Ils ont entraîné la réforme des Agora-line-2p n°R3001 et R3004.

Enfin chez **TVRA**, signalons la vente en janvier 2010 de l'Agora-L-4p n°7503 immatriculé 126 AGZ 69. Ce véhicule a la particularité d'être le premier de sa série (VNEPU09D100000001).

ROANNE > STAR *

Parc

Réception en décembre dernier des GX327-3p n°86 et 87 ; leurs coordonnées sont en rubrique « Parcs ».

SAINT-ÉTIENNE > STAS **

Réseau

Quelques indiscrétions concernant la restructuration de la rentrée 2010 nous étant parvenues, nous vous les communiquons en précisant que ces dispositions peuvent encore évoluer. La ligne 4 serait limitée au trajet Hôpital-Nord/Bellevue, alors que la 5 relierait Terrasse à Solaure par Châteaucreux. La ligne 33 serait supprimée alors que les lignes 23 et 28 seraient fusionnées.

Parc

Le réseau a mis en service le 23 février 5 GX127 n°623 à 627. Ces bus sont destinés aux lignes 22, 23, 28, 37, 39 et 40. A contrario, les GX77H auraient tous été réformés.

SAINT-ÉTIENNE		GX127	
N°	immatriculations	N°	immatriculations
623	AL-432-FL	**626**	AL-739-FM
624	AL-528-FN	**627**	AL-031-FM
625	AL-264-FN		

VALENCE > CTAV *

Parc

Retrouvez en rubrique « Parcs », les caractéristiques des 4 minibus Cytios Advance n°26 à 29 mis en service en novembre 2009.



L'un des Cytios Advance destiné à la CTAV, exposé au salon BusWorld de Courtrai en octobre 2009
© *Pierre COLIN*

Autres régions

Retrouvez des informations dans une prochaine édition pour la région :

Corse

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

Coordonné par Patrick KIRSTETTER
Avec les informations de nos correspondants

Allemagne

MUNCHEN (MÜNICH) > MVV

Tramways

Le réseau a inauguré sa nouvelle ligne **23**, le 12 décembre dernier, dans une ambiance festive. Cette ligne, longue de 3,1 km seulement, relie Munchner–Freiheit à Schwabing–Nord. Isolée, elle est reliée au reste du réseau par une voie de service entre Parzivalplatz et Sheidplatz (ligne 12). Elle est en site propre à 80%.

Depuis 1995, 10 km de lignes de tramway ont été construits, ce qui porte la longueur du réseau à 75 km aujourd'hui. Celui-ci est composé de 11 lignes exploitées avec un parc de 106 motrices et 3 remorques. L'avenir du réseau, très compromis dans les années 70/80 est dorénavant assuré. En 2011, la ligne 17 sera prolongée de Bogenhausen (Effnerplatz) à Sankt-Emmeram, et en 2013 est prévue une extension de la 19 à Pasing.



La motrice n°2164 sur la ligne 37, le 9 septembre 2009
© *David LE PAUTREMAT*

SOLINGEN > SWS

Trolleybus

Cette ville située au sud de la Ruhr, dans le Land de Rhénanie-du-Nord/Westphalie, possède un important réseau de trolleybus ainsi qu'une curiosité unique au monde : une plaque tournante pour trolleybus. Celle-ci fut utilisée jusqu'au 16 novembre dernier au terminus de la ligne 683 situé près du village de Burg-an-der-Wupper au sud-est de Solingen. L'étroite route le long de la rivière Wupper se termine en effet en cul de sac et la plaque tournante permettait aux trolleybus standard de rebrousser.

Depuis le 16/11/09, de nouveaux trolleybus articulés Hess ont été mis en service sur la ligne 693 (Vohwinkel/Solingen/Burg) qui a été prolongée dans le village de Burg-an-der-Wupper, cette extension se faisant en mode autonome. Le sort de la curieuse plaque tournante n'a pas encore été fixé. Souhaitons qu'elle soit placée sous « Denkmalschutz » (protection des monuments) et serve lors des circulations touristiques du trolleybus musée !

Belgique

BRUXELLES > STIB

Tramways : réforme des PCC série 7000

Il y a près de 60 ans, le réseau de tramways bruxellois mettait en service ses premières PCC simples série 7000. Adaptées du modèle américain et construites en Belgique, ces motrices ont largement contribué à l'époque à la modernisation du réseau de la capitale. Elles furent suivies ensuite d'autres motrices articulées à deux ou trois caisses.

C'est le 12 février 2010, que les dernières PCC 7000 encore en service sur les lignes **39** et **44** ont tiré leur révérence. Inutile de dire que les amateurs étaient nombreux entre Montgomery, Ban-Eik et Tervuren tout au long de cette journée d'adieux pour immortaliser leurs derniers tours de roues.



La PCC n°7171 sur la ligne 44 à l'arrêt « Musée du Tram » en direction de Montgomery, le 12 février 2010
© *Christophe DECAUX*

À 18h30, la STIB et le MTUB avaient organisé une cérémonie au Musée du Tram afin de rendre un dernier hommage à ces motrices qui ont rendu un fier service aux Bruxellois pendant plusieurs décennies. Leur historique a été évoqué à l'occasion d'un discours et d'une projection de photographies dans le hall du Musée. Puis vers 19h, après avoir terminé son service, la 7171 a fait son entrée afin de rejoindre la collection du MTUB, suivie de près par la 7169,

restée devant les portes. Ces deux motrices viennent compléter les séries déjà présentes au Musée.



Fin glorieuse quelques heures plus tard pour la PCC n°7171 : après son service, elle rejoint le Musée du MTUB !
© *Christophe DECAUX, le 12 février 2010*

La soirée n'était cependant pas terminée, car il fallait rapatrier les 7000 terminant leur service à Woluwe jusqu'au dépôt de Haren. Les membres du MTUB et les invités ont ainsi pu bénéficier de plusieurs navettes, dont la dernière était assurée par la 7156. Le retour de Haren a enfin été réalisé par la 7166.

Encore plus tard, rendez-vous était donné au terminus Montgomery pour les derniers voyages. La star du soir était incontestablement la 7008, plus ancienne motrice encore en service commercial du haut de ses 58 ans. À 23h18, elle a fait le plein pour son dernier départ sur la ligne 44 à destination de Tervuren. Les choses étant bien faites en Belgique, c'est donc elle qui était chargée d'assurer le tout dernier départ de Montgomery à 24h31 sur la ligne 39 vers Ban-Eik. Là encore, la foule était au rendez-vous ! D'autant qu'après son dernier départ commercial à 25h06 pour le retour, il lui fallait aussi rejoindre son nouvel attachement, toujours escortée par les amateurs les plus courageux. Un dernier voyage au bout de la nuit pour cette « vétérane » !



La PCC n°7008 sera la dernière PCC à rouler sur le réseau bruxellois ; vue quelques heures avant la fin de l'aventure sur la ligne 39, avenue de Tervuren le 12 février 2010
© *David LE PAUTREMAT*

Espagne

BARCELONA > TMB

Métro

Une première section de la ligne **9** du métro, la première d'Espagne à être entièrement automatique, a été ouverte à l'exploitation le 13 décembre 2009. Longue de 3,9 km, elle se situe au nord-ouest de Barcelone à Santa-Coloma-de-Gramanet. En 2014, la ligne attendra son parcours définitif long de… 47,8 km avec 52 stations et reliera Badalona/Santa-Coloma-de-Gramanet à El Prat.

La ligne **11** (Can-Cuiàs/Trinitat-Nova) doit prochainement être entièrement automatisée.

Luxembourg

LËTZEBUERG (LUXEMBOURG) > AVL

Autobus

Le réseau de la capitale du grand Duché semble fidèle depuis quelques années au modèle Citelis.

Alors qu'en 2008 (relire ***RU***81), la flotte de Citelis-12 s'élevait à 30 unités (n°213 à 242), rejoints le 20/02/09 par 5 autres Citelis-12-EEV-3p n°243 à 247 ainsi que 5 Citelis-18-EEV-4p n°31 à 35, le 11 février dernier, les AVL ont mis en service 5 Citelis-12-EEV-3p n°248 à 252 (immatriculés QG7153 à QG7157) et 10 Citelis-18-EEV-4p n°36 à 45 (immatriculés QG7143 à QG7152).



Un des derniers Citelis-18 luxembourgeois : le n°38 au dépôt des AVL, le 11 février 2010 jour de leur mise en service
© *Patrick ROSTOUCHER*

En bref...

Les infos d' « Ailleurs »…

Si une partie des informations de cette rubrique provient des revues citées en page suivante, certaines nous sont également envoyées par nos adhérents, comme c'est le cas pour « 60 jours ».

Contactez la Rédaction pour partager vos connaissances !

Suisse

GENÈVE > TPG

> Réseau Tramways

Nouvelles rames

Afin de pouvoir répondre à l'augmentation de l'offre (+30%) induite par les diverses extensions du réseau en cours de réalisation, un appel d'offres a été lancé en juin 2009 en vue de la fourniture de 32 rames supplémentaires. C'est la firme helvétique Stadler avec son modèle Tango qui a remporté ce marché qui comporte deux options pour respectivement 14 et 10 éléments supplémentaires. Les 32 nouvelles rames devront être livrées entre mi-2011 et 2014, pour un montant de 154 M€. Ces nouveaux tramways seront bidirectionnels, avec 5 articulations, d'une longueur de 44 mètres pour 2,30 mètres de large, pesant quelque 57 tonnes et offriront 261 places. Les premiers devraient commencer d'arpenter le réseau dès fin 2011.

Prolongement

Si tout le monde semble d'accord sur le principe du prolongement du tramway de l'entrée sud et suisse du CERN (Centre Européen de Recherches Nucléaires) jusqu'à son accès nord et français, il n'en va pas de même lorsqu'est évoqué le financement (environ 30 M€) et le calendrier des travaux. Qui financera et à quelle hauteur ?

Depuis décembre 2009, le tramway genevois a rejoint le tracé historique et rectiligne de la route qui mène de Meyrin à la ville française de Ferney-Voltaire. Mais les projets de prolongement vers la France sont bloqués et c'est une ligne d'autobus (indice P) qui relierait le terminus actuel du tramway de Meyrin-Gravière à Ferney-Voltaire en passant par Prévessin.

De leur côté, les autorités locales ont demandé un prolongement de la concession pour le tramway au delà de Meyrin-Gravière sur quelques 400 mètres jusqu'à Champs-Fréchet. Reste que les subventions sont très hypothétiques pour cet appendice qui n'attirerait que peu de clients nouveaux. Le financement n'est donc pas assuré.

> Réseau Autobus

Lignes transfrontalières

Deux autres lignes transfrontalières d'autobus sont annoncées pour fin 2010. Une ligne de Divonne à Coppet, sans doute en correspondance avec les trains pour Genève, et une liaison entre le parc relais de Challex et la gare CFF de La Plaine.

Parc transfrontalier

En attendant la livraison de Citaro (on parle de 11 articulés et de 8 standards) pour desservir les lignes **F** et **Y**, un panachage de véhicules français fait la joie des amateurs. En voici un tableau, sans mentionner les A330 préexistant. On remarquera que certains Agora-L, précédemment en service à Annecy, ont changé d'immatriculation.



Un Agora-L aux couleurs des TPG sur la ligne F
© *Lionel BREITMEYER*

GENÈVE (lignes transfrontalières F & Y) Véhicules provisoires		
Immatriculations.	**Ex**	**Nv. immats.**
R312		
2030 VQ 01		
Citaro		
AH-062-AW		
AH-731-FL		
Citaro-LE		
839 ERN 95		
Agora-S		
310 XN 80	Amiens n°1146	location
8774 XM 80	Amiens n°1148	location
864 CGY 91	Cars d'Orsay n°579	
Agora-L		
225 BJP 69		
7623 WG 74	Annecy n°32	AG-316-ZP
7620 WG 74	Annecy n°33	
954 WP 74	Annecy n°38	AH-297-BL
956 WP 74	Annecy n°39	AH-129-BL
965 WP 74	Annecy n°40	AH-587-BL
8013 XR 80	Amiens n°361	
8015 XR 80	Amiens n°363	
1495 XT 80	Amiens	

informations

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

parcs

ETATS DE PARC DES RESEAUX FRANÇAIS

Coordonnés par Patrick KIRSTETTER

États de parc sommaires

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

ALENCON > COBAL (réseau **ALTO**) – Parc en janvier 2010

Matériels	Nb	N° de parc
		1 minibus
Boxer	1	146
		6 midibus
GX77H	1	425
GX117	3	242 à 244
GX117-L	1	241
GX127-L	1	245
		14 standards
GX107	8	501, 511, 512, 541, 542, 571 à 573 *(571 ex-344 Meyer)*
GX317-3p	3	611, 621, 631
GX327-3p	1	375
Citaro	2	664, 665
Total :	**21 véhicules**	

BRIVE-LA-GAILLARDE > CFTA (réseau **STUB**)

Matériels	Nb	N° de parc
		3 minibus
Master	1	84
Procity	1	79
Microbus Gruau	1	96
		5 midibus
Oreos-55	1	88
GX117	1	91, 92
GX117-L	1	93, 94
		12 standards
GX107	5	68, 69, 71, 73, 74
GX317	4	76, 85, 86, 89
GX327	2	(dont 895 SQ 19)
Agora-line	1	90
Total :	**20 véhicules**	

LILLE / Répartition par dépôts bus (décembre 2009)

Matériels / Dépôts	Faidherbe	Wattrelos	Séquedin	*Total*
PR112		1		1
R312	13	5		18
S300NC		16		16
O405		8		8
GX217			1	1
GX317			13	13
Agora-GNV	85		28	113
Citelis-12-GNV-3p		83	66	149
PR180-2	7	14		21
GX187			1	1
O405GN		3		3
Agora-L-GNV	4		10	14
Citelis-18-GNV		1	43	44
Total :	**109**	**131**	**162**	**402**

LILLE > TRANSPOLE – Parc en décembre 2009

Matériels	Nb	N° de parc
Métro		
VAL 206	83	(P + H) 01 à 83
VAL 208	60	(P + H) 85 à 144
Total	**143 rames de métro**	
Tramways		
Breda-VLC	24	700**1** à 70**24**
Total	**24 rames de tramway**	
319 standards		
PR112	1	4826
R312-3p	18	6226 à 6229, 6231, 6235, 6237, 6244 à 6255
S300NC-3p	16	3001, 3003 à 3005, 3007, 3009 à 3018, 3020
O405-2p	8	5001 à 5008
GX217-3p	1	9101
GX317-3p	4	9300 à 9303 (Renault Citybus)
GX317-2p	9	9304 à 9312 (Renault Citybus sauf 9312)
Agora-GNV-3p	113	10001 à 10113
Citelis-12-GNV-3p	149	10114 à 10262
83 articulés		
PR180-2-3p	21	8504, 8505, 8508, 8511 à 8513, 8515, 8519 à 8532
GX187	1	8001
O405GN	3	5101 à 5103
Agora-L-GNV-3p	14	8533 à 8546
Citelis-18-GNV-3p	44	8600 à 8643
Total :	**402 autobus**	

R312 n°6208, 6711 & 6748 offerts à Sauvabus en 2009, 6739 cédé à l'AMITRAM en 2007

RATP / Répartition du matériel Bus (1er janvier 2010) – Établi par Patrick KIRSTETTER (source MRB)

Dépôts/Matériels		Standards						Agora			Articulés					Midibus					Minibus		
		R312	NL223	O530	Omnicity	GX317 (1)	Citelis-line	V0 / V2	line	GNV	L	Citelis-18 (2)	Omnicity-G	NG274	NGL274	GX127	GX117	GX77H	Oreos 55E	Divers (3)	Sprinter	Minicars Master	Microbus
Asnières	101	31	43				1	12									6				3	5	
Aubervilliers	241						83	23	33		65	37											
Belliard	231							96			44			56	16		1	1	12				5
BM Maltournée	192	74					31	72	11								4						
BM Bussy	78	9						69															
Charlebourg	211	81					57	50	14												9		
Créteil	195							77		90	25						3						
Croix-Nivert	143						56	87															
Flandre	201	60		26			16	79	17												1		2
Fontenay	232			9			21	173	25												1		3
Lagny	114							114															
Lilas	225	3	51				78	40	44												4		5
Malakoff	198					43	75	59	11							2	2				1		5
Massy	130	50		20				55													5		
Montrouge	135		66	11				58															
Nanterre	242	24					72	103			29										4		10
Pavillons	185	21			109			28			1	24				1	1						
Pleyel	214	15					38	49	106												6		
Point-du-Jour	125						62	48								4	2			5	2		2
QS Ivry	173				44				22		83	9 (2)	11			4							
QS Lebrun	69					21	19		24														5
Saint-Denis	226		45					179									2						
Saint-Maur	95						22	41	32														
Thiais	202					29	34	41			42	1 (2)		49		4	2						
Vitry	199	45				17		45	78							14							
GMR	94	8		2		3	3	27			19			2		1	8	1			12		8
Total en ligne	**4451**	**421**	**205**	**68**	**153**	**113**	**668**	**1625**	**417**	**90**	**308**	**71**	**11**	**107**	**16**	**30**	**31**	**2**	**12**	**5**	**48**	**5**	**45**
Bus école	**34**	5				7	20	2															
Spéciaux	**5**	5 PR100-2 (4)																					
Total au parc	**4490**	**426**	**205**	**68**	**153**	**120**	**688**	**1627**	**417**	**90**	**308**	**71**	**11**	**107**	**16**	**30**	**31**	**2**	**12**	**5**	**48**	**5**	**45**
Rappel janvier 09	**4339**	**604**	**205**	**68**	**120**	**155**	**402**	**1632**	**418**	**90**	**423**	**27**	**11**	**15**	**0**	**25**	**31**	**5**	**12**	**5**	**48**	**4**	**34**
Solde	+151	-178	0	0	+33	-35	+286	-5	-1	0	-115	+44	0	+92	+16	+5	0	-3	0	0	0	+1	+11

Nota concernant le tableau ci-dessus :
(1) Rappel janvier 2009 : 155 unités, dont 32 GX317 GPL tous réformés à ce jour
(2) Sont inclus 2 Crealis-18 (1 à Ivry, 1 à Thiais)
(3) Sous l'appellation « divers », les 5 midicars de Point-du-Jour sont le Carrier-JP2P12, le Sampler et les 3 Stylus
(4) 5 PR100-2 n°4197 à 4201 ont été conservés au dépôt de Montrouge afin d'effectuer des services spéciaux mais aussi pallier de temps à autres aux indisponibilités des Citaro

RATP / État du matériel autobus (1er janvier 2010) – Établi par P. KIRSTETTER (source MRB)

Types	Modèles	Séries	Reçus	En service	Observations
Articulés surbaissés	**Agora-L-3p**	1501 à 1650, 4401 à 4571	321	308	Réforme en cours
	Agora-L-Euro3-3p	1701 à 1809	109		n°1734, 1767, 1793 & 1801 réformés
	Citelis-18-3p	1811 à 1879	69	69	En cours de livraison (170 ex)
	Crealis-18-3p	4001, 4002	2	2	
	Omnicity-3p	1681 à 1691	11	11	
	NG274-3p	4601 à 4707	107	107	En cours de livraison (186 ex)
	NGL274-3p	4951 à 4966	16	16	
Standards	**PR100-2**	4108 à 4204	97	5	Hors parc (spéciaux)
	R312-2p	5949 à 6604	656	421	Réforme en cours
Standards surbaissés	**GX317-3p**	1001 à 1021	21	21	
	GX317-2p	1022 à 1124	103	102	n°1032 vendu à Dôle
	Agora-VO-2p	2001 à 2115	115	1625	n°2001 = École
	Agora-V2-2p	2116 à 2576, 2578 à 2892, 7201 à 7794	1370		n°2119 = École Technique n°2183 = École
	Agora-Euro3-2p	7795 à 7953	159		
	Agora-2p-GNV	7001 à 7090	90	90	
	Agora-line-2p	8101 à 8520	420	417	n°8324, 8338, 8434 réformés
	Citelis-line-2p	3001 à 3668	668	668	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 9453	153	153	En cours de livraison
Midibus surbaissés	**GX117-Euro2**	401 à 411	11	31	
	GX117-Euro3	412, 415 à 433	20		
	GX127-Euro4	451 à 480	30	30	En cours de livraison
	Oréos 55-E	303 à 314	12	12	
Midibus	**GX77H**	651 à 668	18	2	Réforme en cours
Midicar	**Carrier JP2P12**	920	1	1	
	Fast-Stylus	921 à 923	3	3	
	Carrier Sampler	925	1	1	
Minibus	**OA412-DK**	801 à 828	28	46	Réforme en cours
	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 759	39	39	En cours de livraison
Minicar	**Minicar Master**	911 à 914	4	4	
Écoles	**R312-3p**	11 à 36, 5042 à 5044	28	5	Réforme en cours
	Agora-VO-2p **Agora-V2-2p**	41 42	2	2	(ex-2001) (ex-2183)
	Citelis-line-2p	081 à 100	20	20	

États de parc partiels

ARRAS > STUCA (réseau **ARTIS**) – Source : Jean-Pierre DUPONCHELLE

Standards							
GX327-3p				N° de série commençant par **VJ1PS09D1000**			
N°	**Immat.**	**VIN**	**Mse. sce**	**N°**	**Immat.**	**VIN**	**Mse. sce**
327	AG-671-NC	02237	03/12/09	**329**	AG-740-NC	02239	03/12/09
328	AG-711-NC	02238	03/12/09				
Articulés							
Agora-L-3p				N° de série commençant par **VF6PU07A1000**			
928 *4409*	AA-069-FH *(ex-RATP)*	00061	28/04/09 *18/12/97*	**930** *4445*	2331 YV 62 *(ex-RATP)*	00129	01/10/09 *23/01/98*
929 *4425*	4805 YS 62 *(ex-RATP)*	00079	24/06/09 *17/12/97*	**931** *4419*	AE-041-VJ *(ex-RATP)*	00071	05/11/09 *18/12/97*

DREUX > KEOLIS EURE & LOIR (réseau **LINEAD**)

Standards							
Citaro				N° de série commençant par **WEB628090106**			
N°	**Immat.**	**VIN**	**Mse. sce**	**N°**	**Immat.**	**VIN**	**Mse. sce**
-	AC-811-ZT	02513	23/09/09	**-**	AC-822-ZT	02514	23/09/09

EVREUX > TRANSURBAIN

Standards							
GX327-2p				N° de série commençant par **VJ1PS09D1000**			
01	3966 YY 27	01467	21/02/07	**04**	2151 ZJ 27	01832	20/05/08
02	3967 YY 27	01468	21/02/07	**05**	2150 ZJ 27	01828	20/05/08
03	2153 ZJ 27	01825	20/05/08				
Citaro-2p				N° de série commençant par **WEB628083106**			
07	AD-003-BF	02524	25/09/09	**08**	AD-027-BF	02525	25/09/09
Articulés							
GX427-3p				N° de série commençant par **VJ1PU09D1000**			
06	AC-839-WF	02161	15/09/09				

FOIX > KEOLIS GARONNE

Minibus							
Omninova Noventis-420				N° de série commençant par **VF1PDM**			
-	AD-794-DB	1LH41299839	29/09/09	**-**	AD-563-HB	3LH41299838	08/10/09

GONESSE > TRANSVO

Standards							
Citaro-2p				N° de série commençant par **WEB628083106**			
8155	AC-225-MX	02509	24/08/09	**8156**	AC-369-MX	02510	24/08/09

MELUN > VEOLIA VAUX-LE-PENIL (réseau **TRAM**)

Standards							
Citaro				N° de série commençant par **WEB628083106**			
09123	AD-437-GA	02538	06/10/09	**09124**	AD-453-GA	02572	06/10/09

MELUN–SÉNART > VEOLIA MOISSY-CRAMAYEL (réseau **SENART-BUS**)

Standards							
Citaro-2p				N° de série commençant par **WEB628083106**			
09043	AB-014-WK	02496	09/07/09	**09044**	AB-529-WJ	02497	09/07/09

MONTPELLIER > TAM – Source : Michel JAILLIARD

Standards							
Citelis-12-GNV-2p				N° de série commençant par **VNEPS09D5003**			
181	AC-499-LJ	03239	24/08/09	**184**	AC-451-LJ	03287	24/08/09
182	AC-436-LJ	03279	24/08/09	**185**	AC-468-LJ	03291	24/08/09
183	AC-444-LJ	03281	24/08/09				

NANTES > SEMITAN (réseau **TAN**)

Articulés							
GX427-GNV-4p				N° de série commençant par **VJ1PU09D2000**			
275	AG-073-VT	02240	08/12/09	**280**	AH-305-LJ	02262	17/12/09
276	AG-199-VT	02244	08/12/09	**281**	AH-376-LJ	02268	17/12/09
277	AG-971-VS	02247	08/12/09	**282**	AH-437-LJ	02270	17/12/09
278	AG-871-VS	02249	08/12/09	**283**	AH-484-LJ	02277	17/12/09
279	AG-318-VS	02255	08/12/09	**284**	AH-530-LJ	02287	17/12/09

NÎMES > TANGO

Standards							
GX127				N° de série commençant par **VJ1GX586H7C**			
512	AC-944-TX	001484	10/09/09	**514**	AC-984-TX	001486	10/09/09
513	AC-963-TX	001485	10/09/09				

NORD PARISIEN > CIF

Standards							
GX127				N° de série commençant par **VJ1GX586H7C**			
097024	AE-776-MG	001502	02/11/09	**097025**	AE-721-MG	001504	02/11/09

PARIS > RATP

Articulés							
MAN Lion's-City-NG274-3p (3 girouettes leds)				N° de série commençant par **WMAA23ZZ**			
N°	**Immat.**	**VIN**	**Mse. sce**	**N°**	**Immat.**	**VIN**	**Mse. sce**
4616	377 RKW 75	38R005530	24/11/08	**4644**	759 RLZ 75	49R006011	28/01/09
4617	424 RLP 75	39R005853	06/01/09	**4645**	300 RLP 75	19R006015	06/01/09
4618	706 RLZ 75	59R005854	28/01/09	**4646**	299 RLP 75	39R006016	06/01/09
4619	414 RLP 75	29R005861	06/01/09	**4647**	297 RLP 75	59R006020	06/01/09
4620	237 RMX 75	49R005862	16/03/09	**4648**	295 RLP 75	79R006021	06/01/09
4621	816 RMB 75	79R005869	03/02/09	**4649**	905 RMB 75	89R006027	03/02/09
4622	719 RLZ 75	39R005870	28/01/09	**4650**	AC-773-FW	99R006473	31/07/09
4623	441 RLP 75	89R005881	06/01/09	**4651**	AC-786-KW	09R006474	14/08/09
4624	597 RMB 75	X9R005882	06/02/09	**4652**	AA-385-HN	19R006483	30/04/09
4625	450 RLP 75	19R005897	06/01/09	**4653**	AA-128-NJ	59R006485	12/05/09
4626	479 RLP 75	59R005904	06/01/09	**4654**	AA-514-PF	99R006490	14/05/09
4627	725 RLZ 75	79R005905	28/01/09	**4655**	AA-522-MK	09R006491	11/05/09
4628	820 RMB 75	99R005906	03/02/09	**4656**	AA-546-MK	39R006503	11/05/09
4629	735 RLZ 75	09R005907	28/01/09	**4657**	AB-781-FC	09R006510	12/06/09
4630	472 RLP 75	49R005912	06/01/09	**4658**	AA-142-NJ	39R006517	12/05/09
4631	739 RLZ 75	39R005917	28/01/09	**4659**	AA-531-MK	09R006524	11/05/09
4632	747 RLZ 75	59R005949	28/01/09	**4660**	AB-224-WK	89R006531	09/07/09
4633	466 RLP 75	39R005951	06/01/09	**4661**	AB-768-NA	09R006541	25/06/09
4634	458 RLP 75	49R005960	06/01/09	**4662**	AA-555-QY	59R006549	18/05/09
4635	484 RLP 75	89R005962	06/01/09	**4663**	AB-750-FC	99R006554	12/06/09
4636	431 RLP 75	X9R005963	06/01/09	**4664**	AC-973-BX	89R006559	23/07/09
4637	292 RLP 75	79R005984	06/01/09	**4665**	AB-648-PK	X9R006563	26/06/09
4638	408 RLP 75	49R005991	06/01/09	**4666**	AB-768-WB	99R006568	08/07/09
4639	600 RMD 75	69R005992	06/02/09	**4667**	AB-632-PK	29R006573	26/06/09
4640	404 RLP 75	39R005996	06/01/09	**4668**	AB-689-FT	19R006578	15/06/09
4641	402 RLP 75	095006006	06/01/09	**4669**	AC-151-GY	59R006583	04/08/09
4642	401 RLP 75	695006009	06/01/09	**4670**	AB-881-KS	29R006587	22/06/09
4643	301 RLP 75	295006010	06/01/09				

ROANNE > STAR

Standards							
GX327-3p				N° de série commençant par **VJ1PS09D1000**			
86	AH-193-DZ	02258	14/12/09	**87**	AH-268-DZ	02254	14/12/09

VALENCE > CTAV

Minibus							
Cytios Advance-3/23				N° de série commençant par **WDB9061551N3**			
26	AE-797-NF	14131	02/11/09	**28**	AE-358-NE	**?**	02/11/09
27	AE-129-NG	14243	02/11/09	**29**	AE-382-NF	14133	02/11/09

diaporama



Le GX117 n°242 sur la ligne 2 du réseau ALTO d'Alençon

© *Jean-Pierre AMPHOUX, le 30 août 2008*



Le GX107 n°69 de Brive sur la ligne 7 en direction de Rivet

© *Bernard PAPOUZOPOULOS*

adhésion

Ce magazine vous intéresse ?

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

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

En adhérant à FPTU, vous pourrez :

- recevoir tous les deux mois et en priorité le magazine « Réseaux Urbains » ;
- participer aux visites et voyages organisés chaque année. Les assemblées générales de l'association sont notamment l'occasion d'allier l'utile à l'agréable en proposant aux adhérents diverses sorties. Après Montpellier fin 2007 et Toulouse en 2008, c'est le réseau de Nice qui a accueilli notre association en novembre 2009. Mais les assemblées générales ne sont pas les seules occasions mises à profit pour les visites. Plusieurs journées découvertes ont ainsi été réalisées sur les réseaux de Versailles, Troyes, Valenciennes, Roanne, Laon, Nîmes, Moulins, Blois… et sur des sites industriels tels l'usine Irisbus d'Annonay ;
- avoir accès aux manifestations (salons professionnels notamment) auxquelles FPTU est présente à travers un stand.

Bulletin d'adhésion

A renvoyer, accompagné de votre règlement à l'ordre de FPTU, à :

FPTU – Christophe DECAUX – 29, rue des Terres au Curé – 75013 PARIS

Vos coordonnées

NOM *:* ..... ***Prénom*** *:* .....

ADRESSE *:* .....

CODE POSTAL *:* ..... ***VILLE*** *:* .....

TÉL. *:* ..... ***E-MAIL*** *:* .....

Je souhaite adhérer à **France Passion des Transports Urbains** pour l'année **2010**. J'ai bien noté que l'adhésion prend effet au 1er janvier 2010 et qu'elle comprend les numéros du magazine RÉSEAUX URBAINS publiés pendant l'année *(l'abonnement seul au magazine est impossible)*. En tant qu'adhérent, je renonce à tous les droits relatifs aux images et informations que je transmettrais à l'équipe éditoriale du magazine.

Vous adhérez

☐ à titre personnel

☐ à titre professionnel *Le cas échéant, société :* .....

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

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

Date et signature

MODÈLES REDUITS, TICKETS,...

Rubrique coordonnée par la Rédaction

A la une...

Modélisme



Quelques-unes des maquettes réalisées à l'initiative de Jérôme SIZUN

Modélisme

Histoire d'une passion

Tout a commencé par le plus pur des hasards. Passionné depuis mon plus jeune âge par les autobus, j'ai commencé dès 14 ans à personnaliser des modèles réduits existants au 1/43ème de chez Norev et LBS. Quand je dis "personnaliser", je démontais les véhicules en totalité, les mettais en blanc avec de la bombe aérosol, puis les peignais aux couleurs du réseau de Nantes, puis des autres réseaux français qui me plaisaient. Par la suite, je me suis mis au 1/87ème car nombre de modèles réduits n'existaient qu'à cette échelle pour les marques Mercedes, Setra, MAN et Renault R312. En effet, peu de modèles réduits étaient reproduits aux couleurs des réseaux français.

À partir de 1996, Busch a sorti les R312 aux couleurs de la RATP, mais aussi de Marseille et Strasbourg. Rietze a sorti à partir de 2002 les Citaro de Louviers, RATP, Brest et Metz, le Cito de Reims, le Setra S315UL de Forbach et 3 MAN NL223 de la RATP. Kembel s'est contenté du MB O405 de la Savac.

Fin juin 2006, alors que j'avais perdu des optiques de phares sur un Citaro-G GNV de Nantes que j'avais démonté, j'ai envoyé plusieurs mails demandant s'il était possible de se procurer ces pièces détachées. Je n'ai reçu la moindre réponse. En plein mois d'août, je me décide à appeler chez Rietze, et là contre toute attente, en pleine période de vacances, c'est le PDG qui me répond en personne ! Très sympathique, je lui fais part de ma demande, expliquant que je suis entrain de personnaliser un Citaro-G GNV aux couleurs de Nantes et que je ne parviens pas à me procurer des pièces détachées. C'est alors qu'il me demande de lui envoyer une photo du véhicule...

Dès le lendemain matin, il me renvoie un mail me proposant de l'insérer dans la nouvelle brochure Rietze d'octobre 2006 qu'il est en train de finaliser. L'aventure commence alors et c'est par la suite que j'en ai pris conscience... En effet, par le biais des forums Internet, j'ai pu informer les amateurs de l'arrivée d'un nouveau bus aux couleurs d'un réseau français (Nantes) et là, j'ai été très agréablement surpris du retour des passionnés français. Réunissant alors toutes les commandes qui étaient de 100 pièces par mon biais, M. Rietze m'a proposé de faire reproduire un second modèle pour les passionnés français, puis un troisième, et ainsi de suite…

Étant globalement satisfait de notre collaboration, et comprenant que je n'étais qu'un simple passionné et non un revendeur professionnel, il m'a invité une première fois à venir découvrir le plus grand salon mondial réservé aux professionnels du jouet et du modélisme qui se tient tous les ans à Nüremberg en Allemagne.

Depuis début janvier 2007, il me confie les choix des modèles pour le marché français et nous propose en contrepartie une remise sur les modèles reproduits dont bénéficient tous les amateurs qui se joignent aux commandes groupées. Il a bien sûr un revendeur professionnel en France pour les magasins spécialisés.

Ma tâche est d'obtenir les fichiers complets avec toutes les références couleurs et les autorisations auprès des Autorités Organisatrices, ce qui est pas toujours aussi simple que l'on pourrait le croire. Ensuite, le modèle proposé dans les brochures n'est reproduit que si un nombre suffisant de commandes suit, soit au minimum 300 pièces. Sinon, le modèle ne sort pas ! Cela pourrait paraître facile, mais cela demande pour chaque nouveau modèle énormément de temps et d'énergie, le tout bénévolement pour le plaisir de tous, et sur mon temps libre. De plus, je dois faire le suivi ensuite, récupérer les règlements de chacun, relancer parfois, faire les colis et les expédier... La confection des colis demandant un temps considérable, il y a malheureusement parfois quelques retards...

J'ai aujourd'hui la chance d'être connu dans les 5 principaux groupes français (Transdev, Keolis, Veolia, Car-Postal et Réunir) pour obtenir les documents nécessaires pour les réalisations. Et il est désormais courant que les groupes me contactent directement pour des reproductions spécifiques.

Fin 2008, j'ai même dû faire appel à un autre fabricant allemand qui est Kembel car j'avais une commande spécifique de Veolia Bus-Est sur 6 modèles, et que l'un des réseaux n'était pas équipé de matériel que reproduisait Rietze. C'est alors que j'ai fait reproduire le MB O405 de Chaumont avec Kembel pour ce 6ème réseau. Et c'est par la suite que j'ai fait reproduire le Solaris Urbino-18 Hybride 2 aux couleurs de Strasbourg car VK Modelle est un ancien responsable de Kembel.

En 4 ans, pas moins de 26 reproductions ont vu le jour :
- **NANTES** Citaro-G GNV 3 Portes – Rietze
- **MARSEILLE** Citaro 2 Portes – Rietze
- **NANCY-SUB** Citaro-E4 2 Portes – Rietze
- **COLMAR** Citaro GNV 3 Portes (pour les 10 ans du bus à gaz sur le réseau) – Rietze

- **BELFORT** MAN Lion's City GPL 2 Portes – Rietze
- **LORIENT** Setra S315NF – Rietze
- **POLICE NATIONALE** Ares – Rietze
- **BORDEAUX** Citaro-G GNV E4 3 Portes – Rietze
- **VERDUN** Citaro 2 Portes Pelliculé (commande spéciale Bus-Est) – Rietze
- **BAR-LE-DUC** Citaro 2 Portes (commande spéciale Bus-Est) – Rietze
- **LUNÉVILLE** Cito Pelliculé (pour les 10 ans de la création du réseau, commande spéciale Bus-Est) – Rietze
- **SAINT-AVOLD** Citaro E4 2 Portes (commande spéciale Bus-Est) – Rietze
- **ÉPINAL** Setra S315NF (commande spéciale Bus-Est) – Rietze
- **CHAUMONT** MB O405 (commande spéciale Bus-Est) – Kembel
- **LILLE** TVL Setra S315NF Keolis – Rietze
- **CITRAM** Iliade Veolia Transport – Rietze
- **TOULOUSE** Cito (commande spéciale pour l'ASPTUIT)
- **TOURS** Citaro-G E4 – Rietze
- **STRASBOURG** Solaris Urbino-18 Hybride 2 en 4 Portes - VK Modelle
- **CHAMBÉRY** Citaro 3 Portes - (commande spéciale de la STAC pour les 30 ans du réseau) – Rietze
- **CASTRES** Lion's City 3 Portes Rietze
- **ANGERS** Lion's City G 4 Portes – Rietze
- **DIJON** Citaro-G E4 GNV en 4 Portes (commande spéciale Divia) – Rietze

Je fais en sorte de faire plaisir à tout le monde, essaye de faire reproduire des véhicules de toute la France, en prenant en compte la diversité des modèles, même s'il est vrai le Citaro a été de loin le plus reproduit. Ceci est dû au fait que c'est un véhicule très répandu en France, qu'il plaît beaucoup aux passionnés, et qu'il existe en une multitude de versions différentes, que ce soit en version E2 et version E4, en standard en 2 et 3 portes et en articulé en 3 et 4 portes, diesel et GNV, etc.

Bien sûr, il ne m'est pas toujours facile de choisir les réseaux et les modèles, d'une part par rapport aux demandes des passionnés, mais aussi quand on sait qu'un modèle qui n'est pas commandé au minimum à 300 pièces par les collectionneurs européens et moi-même ne sortira jamais des ateliers des fabricants allemands...

Je regrette de ne pouvoir à ce jour faire de modèle pour des grands réseaux urbains tels que Lyon, Paris (pour des raisons interne à la RATP que je ne peux publier), Montpellier, Nice, Caen, Orléans, Toulon, Poitiers, Clermont-Ferrand, etc., ces derniers étant équipés en totalité de matériel Heuliez, Irisbus ou matériels qui n'existent pas en modèle réduit au 1/87ème. Mais j'espère y arriver un jour, comme ce fut le cas pour Bordeaux lors de l'acquisition des 8 Citaro-G GNV E4.

Désormais, les Citelis-12 et Citelis-12 GNV existent au 1/43ème chez Norev, mais là les critères de recevabilité pour faire appliquer une livrée française chez les fabricants français est tout autre en terme de minimum de commande et de budget. Ceci expliquant cela...

À la lecture de ces quelques lignes, vous aurez mieux compris comment je procède pour faire réaliser tous ces modèles réduits, quelles sont les possibilités de reproductions et le lourd travail inhérent à chaque modèle. Depuis mi-janvier, je travaille déjà à la seconde brochure Rietze 2010 qui s'étale du 1er mai au 30 septembre, en espérant que vous apprécierez une nouvelle fois mes suggestions.

J'en profite pour adresser de sincères remerciements aux très nombreux passionnés qui me suivent depuis le départ, qui n'étaient pas forcément collectionneurs à la base, et à tous ceux qui nous rejoignent régulièrement. Car sans vous tous, toutes ces réalisations n'auraient jamais vu le jour !

Nouveaux modèles

Plusieurs nouveautés ont été préparées avec Rietze tout récemment, concernant plusieurs régions françaises afin d'essayer de satisfaire un maximum d'amateurs : Bourgogne, Île-de-France et Rhône–Alpes.

- Citaro **Pep's Marne-la-Vallée** – Lagny-sur-Marne à 21,00 € (absent du catalogue) ;



- Solaris Urbino-12 aux nouvelles couleurs du réseau de **Dôle** à 21,80 € (voir photos dans ***RU***90) ;

- Citaro-G-E4 aux nouvelles couleurs d'**Annecy** à 25,40 €.



Tous ces nouveaux modèles réduits sont disponibles depuis mi-avril. Les adhérents intéressés peuvent contacter Jérôme par mail (jeromesizun@wanadoo.fr) ou par téléphone (06.07.33.39.41).

informations

Catalogue

L'intégralité du nouveau catalogue est consultable sur le site Internet de Rietze : http://www.rietze.de/

dernières éditions



> Numéro 88 > Septembre/Octobre 2009

- **Ligne directe** : Les faits marquants de l'actalité générale
- **Événement** : Il y a 40 ans, les premiers pas du RER
- **60 jours** : l'actualité des réseaux français
- **Ailleurs...** : l'actualité des réseaux étrangers
- **Collectionneurs** : Ésitériophilie et cartes postales
- ***Mais aussi*** *: Parcs, Pôle d'échanges*



> Numéro 89 > Novembre/Décembre 2009

- **Ligne directe** : Les faits marquants de l'actualité générale
- **Événement** : Île-de-France : des tramways en perspective
- **60 jours** : l'actualité des réseaux français
- **Ailleurs...** : l'actualité des réseaux étrangers
- **Technique** : Busworld à Courtrai : quoi de neuf ?
- **Collectionneurs** : Ésitériophilie et cartes postales
- ***Mais aussi*** *: Parcs, Pôle d'échanges*



> Numéro 90 > Janvier/Février 2010

- **Ligne directe** : Les faits marquants de l'actualité générale
- **Événement** : 1985/2010 : 25 ans de tramways modernes en France (1ère partie)
- **Un réseau à la loupe** : Le réseau de Nice
- **60 jours** : l'actualité des réseaux français
- **Ailleurs...** : l'actualité des réseaux étrangers
- **Technique** : 22e Rencontres nationales du Transport Public 2009
- **Collectionneurs** : Ésitériophilie, cartes postales et documentation commerciale
- ***Mais aussi*** *: Parcs, Pôle d'échanges.*

Commande

A renvoyer, accompagné de votre règlement à l'ordre de FPTU, à :
FPTU – Claude DRUON – 21, rue des Marronniers – 10500 PRÉCY-SAINT-MARTIN

Vos coordonnées

NOM *:* ..... ***Prénom*** *:* .....

ADRESSE *:* .....

CODE POSTAL *:* ..... ***VILLE*** *:* .....

TÉL. *:* ..... ***E-MAIL*** *:* .....

Votre commande, datée et signée

Prix par numéro : 10,20 euros, port compris

.....

.....

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 BOUTILLEZ
214, résidence Pasteur
78120 RAMBOUILLET
fptu@fptu.fr

Secrétaire

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

Administrateurs

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

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

Réunion du Conseil d'Administration

Veuillez trouver une synthèse du compte-rendu du Conseil d'Administration qui s'est tenu à Chelles le samedi 13 mars 2010.

Le compte-rendu du Conseil d'Administration du samedi 5 décembre 2009 est approuvé.

Fédération des associations

Afin de poursuivre l'avancement de ce projet, Jean-Pierre sera sollicité afin de connaître l'avancement du courrier qui doit être rédigé et envoyé aux diverses associations et particuliers préservant du matériel.

Il est toutefois à noter que Jean-Pierre, fortement accaparé par la recherche d'un lieu de remisage pour les SC10 d'ASTUNEB, n'a sans doute pas pu disposer de toute la disponibilité nécessaire au cours des derniers mois.

Parallèlement, des contacts ont été suivis entre plusieurs associations (ASPTUIT, ASTUNEB, TBFP, TCA) au sujet de la fédération. Il s'agit bien de maintenir la dynamique engagée lors de la réunion de Nice. Ultérieurement, une communication plus complète sera relayée via RU.

Salon

Le salon européen de la mobilité Transports Publics 2010 doit se tenir à Paris Porte de Versailles les mardi 8, mercredi 9 et jeudi 10 juin 2010. Au sein de FPTU, l'organisation est déjà bien avancée.

Afin de répondre à nos engagements vis-à-vis du GIE Transports Publics, une communication avec le logo du salon a été ajoutée sur notre site Internet et deux insertions A4 ont été faites dans ***RU***90 et ***RU***91.

À prévoir :

- une attestation d'assurance pour anticiper la demande de l'organisateur (Jean-Michel) ;

- le stationnement d'un véhicule pour l'installation et le démontage du stand, voire un emplacement sur les trois jours en fonction des disponibilités (Nicolas).

Le thème du salon devrait être orienté vers les innovations, dans tous les domaines.

Pour s'inscrire dans cette thématique générale, le stand FPTU reviendra sur les 25 ans de tramways modernes en France, en relation avec les articles parus dans « Réseaux Urbains ».

La possibilité d'y associer l'AMTUIR est envisagée, une entrevue avec Thierry ASSA et Rémi DESORMIERE est à prévoir début avril pour discuter des modalités.

Guide d'organisation d'une Assemblée Générale

Afin d'avancer sur ce projet, une rubrique spécifique sera ouverte sur le forum interne afin de recueillir les idées de chacun, là encore pour une durée de deux mois. Une

synthèse sera réalisée par Dominique pour la prochaine réunion du Conseil d'Administration.

« Réseaux Urbains »

• Extrait de RU sur le site Internet

Lors de la réunion du 26 septembre 2009, Patrick avait souligné la place de plus en plus importante prise par Internet depuis la création de FPTU et de « Réseaux Urbains ». Dans l'optique d'apporter un début de réponse à cette évolution, Christophe a proposé de mettre en ligne à chaque nouvelle publication un court extrait de « Réseaux Urbains ».

L'intérêt d'une telle démarche étant :

- de mieux faire connaître « Réseaux Urbains » : nous recevons régulièrement des demandes par mails de personnes qui voudraient bien « voir » avant d'adhérer ;

- de montrer qu'une publication papier est tout à fait complémentaire de l'information instantanée que l'on trouve sur les sites Internet : l'information bénéficie d'un support plus pérenne, d'autant que « Réseaux Urbains » est déposé à la Bibliothèque Nationale.

En pratique, chaque extrait peut contenir : la première de couverture, le sommaire, l'édito et l'ours, ainsi que quelques pages de l'une des rubriques. Ce contenu n'est néanmoins pas figé. La mise en ligne pourrait intervenir une quinzaine de jours après la distribution du magazine dans les boîtes aux lettres des adhérents.

Le principe est acté par le Conseil d'Administration et sera appliqué dès ***RU***90.

• Numéro 100 !

Le numéro 100 de « Réseaux Urbains » doit arriver en septembre/octobre 2011. Afin de marquer cette édition symbolique, un numéro un peu particulier est envisagé.

Patrick propose de reprendre le contenu du n°1 du *« Magazine des Réseaux Urbains »* et d'analyser l'évolution de l'actualité de l'époque et celle d'aujourd'hui.

Afin d'apporter d'autres compléments à ce numéro spécial, une boîte à idées sera ouverte sur le forum interne. Les propositions les plus intéressantes pourront être insérées en fonction des bonnes volontés rédactionnelles disponibles…

Point sur les adhérents

À la date de cette réunion, le nombre d'adhérents est de 191 dont 9 nouveaux. À la même date en 2009, nous n'étions « que » 178, alors que les renouvellements avaient débuté bien plus tôt. En effet, ***RU***89 (dernier numéro de l'année 2009 contenant le bulletin d'adhésion 2010) n'a pu arriver que début janvier cette année.

Reste à souhaiter que les contributions des adhérents seront toujours plus nombreuses cette année !

Trésorerie

Jean-Michel pose la question de la conservation des archives de trésorerie des années les plus anciennes, certaines ayant aujourd'hui dépassé les délais légaux de conservation.

Le Conseil d'Administration valide la destruction des archives antérieures à 2000.

Assurance

Jean-Michel précise qu'il n'a pas eu la possibilité de prendre un rendez-vous avec un conseiller spécialisé au sujet de l'étendue de la protection juridique de notre contrat.

Liens sur le site Internet

Pas d'avancement pour l'instant sur la réflexion concernant la façon de réorganiser les différents liens des réseaux franciliens.

Assemblée Générale 2010

Trois de nos adhérents s'investissent dans l'organisation de notre prochaine assemblée générale : Boris DESHAYES, Jérôme PENON et François PORTE.

Afin de faire un point sur l'avancement du projet, ils ont été conviés au cours de cette réunion pour présenter les pistes déjà retenues et celles en cours de validation.

L'assemblée générale 2010 se déroulera du vendredi 1er octobre après-midi au lundi 4 octobre à midi.

Le programme détaillé des visites est toujours en cours de validation, en fonction des autorisations en attente. Les ateliers bus de Championnet, les ateliers métro de Saint-Ouen, le PCC métro Bourdon ou encore les ateliers voies métro de la Villette font partie des pistes étudiées. Les organisateurs souhaiteraient également inclure la visite d'un réseau OPTILE : le réseau Phebus de Versailles est suggéré, compte tenu de son histoire riche et de son accessibilité aisée depuis Paris.

Le samedi après-midi resterait libre.

L'assemblée générale serait organisée dans les locaux de l'AMTUIR à Chelles le dimanche matin, une visite de la collection étant possible le dimanche après-midi avec promenade en bus musée dans les environs.

Concernant les réservations hôtelières, deux possibilités sont en cours d'étude, un devis étant encore en attente. Le choix des restaurants sera fait une fois le programme des visites finalisé. Reste la question du transport d'un point à l'autre. Les lignes régulières seraient privilégiées du fait du niveau confortable de l'offre des transports franciliens.

Néanmoins, du fait des incertitudes sur le nombre de participants pour une assemblée générale organisée à Paris, une préinscription est envisagée, notamment pour les visites de sites pour lesquelles le nombre de places pourrait être restreint. Un bulletin de préinscription sera préparé et joint à ***RU***91, un retour étant demandé aux adhérents pour début mai afin d'affiner les réservations.

Invitation de Didier FRUGIER aux prochaines réunions

Didier ayant manifesté sa volonté de rejoindre le Conseil d'Administration (il n'avait pu présenter sa candidature en temps et en heure lors des dernières élections), il est acté de le convier ponctuellement lors de prochaines réunion du fait de son fort investissement lors des salons GART/UTP.

Sortie à Nantes

Dominique informe le Conseil d'Administration d'un projet de visite qui pourrait se dérouler à Nantes au cours du mois de juin. Une circulation à bord de la motrice 144 pourrait être organisée un dimanche matin, l'après-midi étant mis à

profit pour une promenade à bord d'un ancien bus (O305 ou SC10L).

L'AFAC Bretagne envisageant un projet analogue, il étudie la possibilité de coupler les deux manifestations.

Prochaine réunion

La prochaine réunion du conseil d'administration se tiendra le samedi 19 juin 2010 (à confirmer), soit à Nantes si la sortie évoquée au point précédent se concrétise, soit à Précy-Saint-Martin au domicile de Claude DRUON

Remerciements

Le Conseil d'Administration adresse tous ses remerciements à l'AMTUIR pour son accueil dans ses locaux de Chelles.

➢ Le coin des associations

AMTUIR

Intense activité lors de l'hiver dernier !

Participation à la 35e édition de « Rétromobile » au Palais des expositions de la Porte de Versailles, où furent présentés l'omnibus hippomobile n°7 de Toulouse et le Brillé-Schneider P2 n°20 de la CGO.

Présence active également lors de la 10e « Traversée de Paris » avec l'engagement du TN4F n°3073 et de l'OP5-3 n°365.

Signalons également la sortie sur le réseau de tramways bruxellois à l'invitation du MTUB. Une soixantaine d'adhérents (dont quelques membres de FPTU !) avait fait le voyage et devant cette affluence, le MTUB avait mis à disposition un convoi standard composé de la motrice n°1064 et de la remorque n°2004, ainsi que la motrice n°9079. Ce voyage restera parmi les mieux réussis !



Le convoi 1064-2004 à l'arrêt Bossaert Basilique
© *Christophe DECAUX, le 16 janvier 2010*

Ouverture

À l'occasion de la **Nuit des Musées** le 15 mai prochain, le musée sera ouvert en soirée à partir de 19h30. Nous vous en rappelons l'adresse : 1 rue Gabriel de Mortillet à Chelles.

ASPTUIT

Signalons que le numéro 347 (février/mars 2010) du magazine « Connaissance du Rail » comporte un cahier de 20 pages sur *« Les tramways de Toulouse hier et aujourd'hui »*, étude pour laquelle nos amis toulousains ont participé très activement.

En effet, la première partie (10 pages) ayant trait au retour du tramway dans la ville rose (ligne E) est signée de notre ami François DROISY qui a également fourni les photos, et la seconde (10 pages) relatant l'histoire des anciens trams (des cars Ripert aux motrices Satramo), a été écrite et illustrée avec la participation active… et bénévole de l'ASPTUIT.

ASTUNEB

Assemblée générale

Notre assemblée générale annuelle s'est tenue le samedi 20 mars au siège de l'Association à Coulanges-lès-Nevers, où les adhérents avaient rendez-vous.



Quelques-uns des adhérents de l'ASTUNEB posent avec le SC10R n°3799 devant le siège de l'association
© *Chloé BOUTILLEZ, le 20 mars 2010*

Le SC10R 3799 QE 58, conduit par Christophe, a pris le groupe en charge à 10h45 pour les emmener visiter le site de Fourchambault du transporteur SIYATÉGIE. Nous avons été reçus par Messieurs Cyrille ROIDOR, directeur d'exploitation, et Marc RAKO, directeur de ce site auquel sont rattachés une cinquantaine de véhicules. Les deux autres dépôts principaux de la Nièvre sont situés à Château-Chinon et à Dornes et comprennent chacun une trentaine de véhicules. La flotte est à 90% IRISBUS avec majoritairement des RÉCRÉO. Ses fleurons sont 2 MAGELYS HD. L'activité se compose à 45% de services scolaires, 35% de lignes régulières et 25% d'occasionnel. La zone d'activité est bien sûr la Nièvre mais des marchés ont été également conquis dans les départements limitrophes de l'Allier et du Cher.

Après avoir passé notre SC10R sous les brosses de la station de lavage à l'invitation de M. ROIDOR, nous quittons SIYATEGIE pour rejoindre le port de la Jonction via la zone des Grands Champs, l'hôpital et les bords de Loire.

Après un copieux repas au Restaurant "La Marine", nous regagnons le siège de Coulanges pour l'assemblée générale statutaire.

Puis vers 16h30, nous repartons pour un tour en ville en effectuant quelques arrêts photos à Jules Renard, Carnot–Barbusse, la gare routière, le quartier des Courlis et les ateliers SNCF de Varennes-Vauzelles avant le retour sur le lieu de stationnement de notre autobus.



Le SC10R n°3799 en gare routière de Nevers, à côté du R312 n°27 de Tanéo, le 20 mars 2010
© *Christophe DECAUX*

Cette journée laissera d'excellents souvenirs à tous ses participants.

Standard 216

Une nouvelle rubrique a été créée sur le site de l'association grenobloise **www.standard216.com**.

Baptisée *« L'album de Jean-Marie »*, elle propose aux visiteurs de partager les clichés que notre ami Jean-Marie GUÉTAT a réalisés depuis janvier 1965. Quatre sujets sont d'ores et déjà proposés :

- « L'effondrement du toit du dépôt Anatole-France, le 21 août 1973 »

- « Livraison de la rame TFS n°2001, le 30 octobre 1986 »

- « Inauguration de la ligne A, le 5 septembre 1987 »

- « L'antenne Alpexpo de la ligne A, 1987/1994 ».

Par ailleurs, nos amis grenoblois ont procédé le 11 février dernier au chargement de l'ER100 ex-n°717 Semitag sur le camion qui devait l'emmener près d'Aix-en-Provence.



Départ de l'ER100 n°717 de l'Histo-Bus Grenoblois
© *Jean-Marie GUETAT, le 11 février 2010*

En effet, Standard 216 a cédé ce véhicule à leurs collègues provençaux de l'association TBFP spécialisée dans la conservation de trolleybus. Parti à 13h00 de l'Histo-Bus Grenoblois, le convoi est arrivé à 18h50, après un parcours sous la neige, à La Barque-Fuveau où se trouvent les véhicules de TBFP.

Petites Annonces

Projet d'ouvrage sur Brest

Originaire de Brest, Patrick DELAVAUX s'est lancé dans la réalisation d'un ouvrage consacré aux transports de sa ville. L'idée lui trottait dans la tête depuis bien longtemps mais c'est surtout la reconstruction du tramway qui lui a donné le déclic… et le courage ! Les archives photographiques Bibus étant quasi inexistantes, il nous a contactés pour joindre deux de nos adhérents. Nous lui avons également proposé de passer cette annonce au cas où l'un ou l'une d'entre vous serait en mesure de lui apporter son aide.

Pour cet ouvrage, il recherche quelques **photos** : trolleybus tous types, Renault 4231 et 4211, Saviem SC2, Saviem S105 n°93, Saviem SC10, Brossel BL55S, Leyland LV45, CBM LMB11, Saviem Heuliez SC50, Berliet PAK50, O305 (1973), O305HLZ (orange : ligne Iroise), PR100 (violet : ligne Armor ; rouge : ligne Albatros), S130S (rouge : Albatros [320]).

Également pour les autocars CTB : Chausson AP52, Mercedes O302 et O321H, Peugeot J7.

Enfin, concernant les affrétés : S53R (CAT, Labat, Lebris, Bihan), S105 (Lebris), S215UL (Lebris, Labat), CBM (CAT).

Afin de compléter les informations déjà en sa possession, il recherche également les **états de parcs** Brossel BL55S, LV45, SC50 et CBM (1ère série).

Pour le contacter : Patrick DELAVAUX, 144, boulevard Gabriel Péri, 92240 MALAKOFF

Mail : patrick.delavaux@free.fr ; Tél. : 06.21.50.48.17

Dépôt bordelais d'Allée-des-Pins

Nous réitérons notre appel aux adhérents concernant l'envoi de documents, photos ou témoignages sur l'ancien dépôt d'autobus d'Allée-des-Pins qui a fermé le 27 avril 2009. Avec Lescure, Allée-des-Pins était l'un des dépôts historiques du réseau bordelais pour lesquels nous désirerions relater l'histoire dans une prochaine édition.

Merci de communiquer vos témoignages à infos-ru@fptu.fr ou par courrier à :

Patrick KIRSTETTER, 6 rue Paul-Belmondo, 93160 NOISY-LE-GRAND

En bref...

Vous souhaitez partager les nouvelles de votre association ?

Adressez-les à la Rédaction de « Réseaux Urbains de France » !



GX107 toulousain n°9512sur la ligne 64 le 18 février 2010

© *Michaël DIETRICH*



Le GX327 GNV n°568 sur la navette de la Folle Journée nantaise

© *Erwan LE MAT, le 29 janvier 2010*



Le GX427 tbc n°2854 en service sur la nouvelle LIANE 16, à Mérignac Joliot Curie

© *Olivier MEYER*



Le Vehixel Sprinter Mercedes de Paray-le-Monial

© *Michel MARTIN, le 11 octobre 2008*



La rame Avanto n°16 exposée devant la gare de Mulhouse

© *Gilles LENHARD, le 5 décembre 2009*



France Passion des Transports Urbains

Une passion en commun