

Réseaux Urbains

de France

Le bimestriel de l'association FPTU

ÉVÈNEMENT

Rhôneexpress

TECHNIQUE

Le trolleybus
a-t-il encore un avenir ?

PÔLE D'ÉCHANGES

L'actualité associative

DÉCOUVERTES

Carnet de voyage à Karlsruhe

60 JOURS...



à Laval

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

► DL : 10.10.10 ► ISSN : 1283-4459



France Passion des
Transports Urbains

diaporama

Le T3 et Rhônexpress
se côtoient à Meyzieu ZI
Juillet 2010

© Jérôme GIMEL



À Cherbourg, le GX327 n° 833
arbore la nouvelle livrée Zéphir Bus
Mai 2010

© Sandrine MEYER



Le Citaro n° 111 des TUL de Laval
a revêtu la nouvelle robe "ardoise"
agrémentée de lettres multicolores
Ligne C à l'arrêt « Cordeliers »,
le 28 août 2010

© Christophe DECAUX



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 événementiel (visites de réseaux, participation aux salons de l'UTP et du GART,...). Plusieurs bases de données collectives (photothèque, fonds documentaire, liste de véhicules de transport, etc.) sont également gérées par des membres de l'association, et constituent en quelque sorte son « patrimoine ».

Cotisation et Abonnement

Réseaux Urbains de France, publication associative et bulletin de liaison, est distribué prioritairement aux adhérents de FPTU. L'abonnement au magazine est inclus dans la cotisation et ne peut être contracté en dehors de celle-ci. Le bulletin d'adhésion est disponible sur demande au siège de l'association ou sur notre site Internet.

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

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

Contacteur FPTU

Pour tout renseignement, ou pour adhérer à FPTU :

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

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

Anciens numéros de Réseaux Urbains

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

Claude DRUON
21 rue des Marronniers
10500 PRÉCY SAINT MARTIN

E-mail : claudedruon@wanadoo.fr

Impression - Routage

Reprographic - Metz (57)

Photos de Couverture

La rame Tango n° 103 de Rhônexpress, à Saint-Exupéry

© Jérôme GIMEL, juillet 2007

Le Lion's City GPL n° 419 aux nouvelles couleurs des TUL de Laval

© Christophe DECAUX, le 28 août 2010

éditorial

Par la Rédaction 4

ligne directe

Les faits marquants de l'actualité générale 5

événement

Lyon : le tramway « RHÔNEXPRESS » 7

au fil de la ligne

Retrouvez cette rubrique dans une de nos prochaines éditions

un réseau en bref

Retrouvez cette rubrique dans une de nos prochaines éditions

un réseau à la loupe

Retrouvez cette rubrique dans une de nos prochaines éditions

60 jours

L'actualité des réseaux français 10

ailleurs...

L'actualité des réseaux étrangers 38

infrastructures

Retrouvez cette rubrique dans une de nos prochaines éditions

technique

Le trolleybus a-t-il encore un avenir ? 40

parcs

43

collectionneurs

Ésitériophilie 48

pôle d'échanges

Toute l'information associative 50

rétro

Retrouvez cette rubrique dans une de nos prochaines éditions

découvertes

Carnet de voyage à Karlsruhe 52

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

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.

- 22 octobre 2010** : date limite de réception des contributions des adhérents pour **RU95**
- Décembre 2010** : parution du n°95 de « Réseaux Urbains de France »
- 4 ou 11 décembre 2010** : réunion du Conseil d'Administration de FPTU
- 10 décembre 2010** : date limite de réception des contributions des adhérents pour **RU96**

Voici de nouveau un numéro bien fourni. Il va s'en dire que les traditionnelles nouveautés de rentrée fournissent à notre rubrique « 60 jours » toujours beaucoup de matière !

Mais ce n'est pas l'unique raison. En effet, pour ce numéro, nos adhérents se sont mobilisés afin de nous proposer des textes de fond. De fait, nos rubriques événementielles ont pratiquement toutes été investies !

« Événement » avec une présentation de Jérôme GIMEL et Bernard PAPOUZOPOULOS sur la nouvelle ligne de tram express desservant l'aéroport de Lyon, « Technique » avec une réflexion de Rémi DÉSORMIÈRE sur l'avenir du trolleybus en France, et enfin « Découvertes » avec un passionnant carnet de voyage à Karlsruhe rédigé par notre ami François DROISY.

Bref... une excellente participation, et de qualité de surcroît ! Alors, un grand merci à vous tous.

Nous ne pourrions malheureusement pas relater dans ce numéro notre Assemblée générale de Paris, celle-ci n'ayant pas encore eu lieu au moment où nous bouclions ce numéro.

Idem concernant les diverses prestations des associations soeurs à l'occasion des « Journées du Patrimoine ».

Nous ne manquerons pas de vous en tenir informés dans notre prochain numéro, ces journées étant importantes pour leur avenir. Nous pensons plus particulièrement à l'AMTUIR dont une décision sur le projet de Musée doit être prise à la fin de cette année. C'est dire si une bonne fréquentation de la halle Mortillet était capitale pour l'avenir de cette collection unique.

En attendant, et conformément à un usage bien établi... nous vous souhaitons une excellente lecture de ce nouveau numéro.

Renaissance



Le grand retour de la motrice STCRP 505, devant le musée des transports bruxellois, après des années d'immobilisation. Si les Belges sont capables d'exploiter une ligne commerciale uniquement à l'aide de motrices historiques (chose qui leur semble par ailleurs tout à fait "naturelle"), on regrette que le patrimoine des transports soit autant négligé en France et que cette motrice ait dû attendre aussi longtemps la maintenance nécessaire à sa remise en circulation.

Peut-on aussi espérer que la rame Sprague pourra un jour reprendre ses circulations spéciales sur le réseau métro parisien ? Ou encore que l'AMTUIR se verra franchement aidée dans son projet de Musée des Transports pour y exposer sa collection unique ? Osons rêver...

A la une...

Constructeurs

VDL

C'est le modèle **Citea** développé par le constructeur néerlandais VDL qui a été élu « Bus of the year 2011 » au Bus Euro Test, organisé à Bucarest en juin dernier. Le Citea occupe une place à part chez VDL. Il est en effet le premier véhicule lancé après la création de la marque, ainsi que le premier à ne pas être issu d'un des catalogues des marques rachetées par le groupe (Bova, Jonckheere et Berkhof). La discrétion de VDL sur le marché de l'autobus en France tenait jusqu'ici à l'absence d'une offre cohérente. L'Ambassador ou les autres modèles de Jonckheere ne correspondaient pas aux standards locaux et n'avaient jamais été homologués. Avec le Citea, la stratégie est différente. Les versions à plancher surbaissé et Low Entry sont toutes deux homologuées en 12 m.

Si aucun Citea n'est actuellement en service dans l'Hexagone, les responsables de VDL espèrent bien remporter quelques appels d'offres et livrer une trentaine de véhicules d'ici à fin 2011. Rappelons que deux grosses commandes de Citea ont récemment été enregistrées auprès du réseau belge TEC (217 unités) et de celui de Dubaï (520 unités). Le Citea est équipé d'un moteur DAF Euro-5 PR228U2 de 310 ch et d'une boîte de vitesses automatique ZF 6-HP-594-C à 6 rapports.

Événement

UITP

Afin de fêter dignement son 125e anniversaire, l'UITP (Union Internationale des Transports Publics) avait décidé de le commémorer à Bruxelles et d'y associer le musée bruxellois des transports, le fameux MTUB.



Les anciennes motrices sortent le grand jeu devant un musée fraîchement et magnifiquement rénové

© Lionel BREITMEYER

Le dimanche 19 septembre, la ligne 44 du réseau bruxellois, desservant Tervuren par la forêt de Soignes, fut intégralement exploitée de 12h à 19h à l'aide d'anciens tramways provenant de plusieurs pays. Après une exposition des anciennes motrices sur les voies centrales du terminus de Tervuren, les bénévoles du MTUB ont organisé le transfert des invités depuis le Musée de Woluwe jusqu'à Tervuren où ces derniers ont été pris en charge dans des hippomobiles pour atteindre l'entrée du palais des Colonies du Musée Royal d'Afrique Centrale, lieu de la cérémonie. Ils sont revenus au musée à l'aide d'anciens autobus.



La motrice STCRP 505 sur le peigne de voies devant le musée des transports bruxellois

© Lionel BREITMEYER

Dans l'ensemble des motrices mises à disposition pour cet événement, 3 véhicules provenaient de France : la motrice nantaise n°144, la motrice STCRP 505 (ex-CGPT n°589) qui a été extraite de la collection AMTUIR stockée à Noyon et qui devait (enfin) bénéficier pour l'occasion de la réparation de sa roue "fêlée", et enfin l'ancienne motrice viennoise type M n°4098 appartenant au COPEF et remise aux ateliers RATP de Vaugirard du métro parisien.



L'ancienne motrice viennoise n°4098, vue au dépôt de trams d'Issy-les-Moulineaux le 17 mai 2003

© Patrick KIRSTETTER

► Point de vue

« Transports : pitié pour les finances publiques »

Ce titre, pour le moins provocateur, est celui d'un article publié par l'économiste Rémy Prud'homme dans le journal économique « Les Échos ». L'auteur assume d'ailleurs sur son site Internet le fait d'envoyer régulièrement des contributions « politiquement incorrectes » à la presse, comme encore « Le Monde », « Le Figaro » ou « La Tribune ».

Dans l'article qui a retenu notre attention, l'auteur pointe du doigt le report modal sur lequel reposent la plupart des politiques de transport actuelles et s'inquiète de leur coût pour les finances publiques. Car si le transport routier rapporterait quelques 20 milliards d'€ par an (36 milliards de taxes diminués de 16 milliards de dépenses pour les routes), les transports ferroviaires et publics coûteraient quant à eux 17 milliards à la collectivité. Dans cette logique, une diminution du trafic routier au profit des transports collectifs accentuerait le déficit public. Et l'auteur de fustiger dans la foulée le Grenelle de l'environnement...

Bien sûr, nous n'avons pas de diplôme d'économie à **FPTU**, mais nous pouvons nous étonner que le sujet soit abordé d'une façon aussi étriquée par une personne *a priori* compétente.

Car si le problème est traité d'un point de vue strictement comptable, il omet (volontairement ou non) d'analyser d'autres conséquences directes d'une politique qui persisterait à privilégier le tout voiture. Sauf peut-être que ces éléments étant si difficiles à évaluer, l'auteur a-t-il préféré les éluder purement et simplement ? De ce fait, l'internalisation des coûts externes, c'est-à-dire la prise en compte de l'ensemble des coûts indirects provoqués par son usage, est totalement écartée : la congestion automobile, que ce soit pour les particuliers ou les

entreprises, les dépenses de santé consécutives aux diverses pollutions du trafic routier (atmosphérique, sonore, etc.), le coût des accidents... L'aspect social est également oublié : tout le monde n'est pas en mesure d'utiliser la route (enfants, personnes âgées, ménages ne disposant pas des ressources suffisantes). Faudrait-il ainsi priver de mobilité une grande partie de nos concitoyens ?

Alors que nombre de salariés, contraints de se loger de plus en plus loin des centres-villes, doivent supporter des déplacements domicile/travail de plus en plus inextricables et harassants, l'étalement des agglomérations entraînant la multiplication de nombreuses et coûteuses infrastructures, notre économiste ne verrait-il dans ces déplacements excessifs que source de profits ?

Et quand bien même tous les déplacements devraient-ils se réaliser en voiture et les marchandises confiées aux seuls camions, notre économiste pense-t-il sérieusement que l'on pourra dégager suffisamment de terrain nécessaire afin d'implanter les routes et espaces de stationnement pour accueillir cet afflux de véhicules ?

Si l'individualisme croissant de notre société actuelle est souvent évoqué, une telle analyse paraît malgré tout empreinte d'anachronisme : au-delà de l'aspect économique, ne faut-il pas y voir des relents du siècle dernier et des années noires 60/70 durant lesquelles les villes devaient s'adapter à la voiture, voire une incursion sournoise du lobby automobile pour tenter encore de garder sa place, ou plus dangereusement encore, le désir de neutraliser tout ce qui est bien collectif ? Le principal intérêt des transports collectifs n'est-il pas de garantir *in fine*, le bon fonctionnement de toute la chaîne de transport ?

L'économiste est uniquement polarisé par les coûts immédiats engendrés, en faisant fi de l'intérêt collectif, la rationalisation des déplacements, la sécurité et le respect de l'environnement. Sans parler du volet social où il encourage implicitement au dumping social en stigmatisant des salaires à ses yeux trop avantageux.

Cette contribution, plus farfelue que politiquement incorrecte, pourrait rester anecdotique. Il s'est de tout temps trouvé des « experts » en mal de notoriété qui, faute d'analyse sérieuse ou en panne de réelles solutions, prennent le parti de la provocation. La meilleure réponse serait d'ignorer ce genre de propos qui pour obtenir l'effet provocateur escompté, avancent des solutions tellement loufoques qu'ils perdent en crédibilité.

Malheureusement, ces remises en cause du bien collectif au profit d'une démarche exclusivement comptable tendent à se développer, et il est inquiétant de constater une remise en question des problématiques environnementales et ce, jusqu'aux plus hautes sphères de l'État.

Les contraintes budgétaires aidant, les responsables politiques pourraient être tentés de s'inspirer de ce type de théorie afin d'afficher des résultats économiques artificiellement satisfaisants.

Mais à quel prix pour la collectivité sur le long terme ?...

*
* *

Par Jérôme GIMEL et Bernard PAPOUZOPOULOS



Rames Tango en UM lors des essais

© Judicaël ESMIEU

Lyon : le tramway « RHÔNEXPRESS »



La rame Tango n° 105 sur le tronc commun avec la ligne T3
Juillet 2010

© Jérôme GIMEL

Le 9 août 2010, « Rhônexpress » a été mis en service commercial entre la gare SNCF de la Part-Dieu et l'aéroport Saint-Exupéry, l'occasion de revenir en détails sur cette première liaison ferroviaire en France dédiée exclusivement à la desserte d'un aéroport.

Présentation

Le projet de cette liaison fut lancé par le Conseil général du Rhône sous le nom de code LESLYS (Liaison Express Lyon/Saint-Exupéry) dès 2001. Il s'agissait de créer un service dédié reliant rapidement le centre de Lyon à l'aéroport et qui se substituerait aux navettes routières, peu efficaces et au temps de parcours aléatoire car dépendant fortement des conditions de trafic.



Au départ de l'aéroport Saint-Exupéry, les voies de Rhônexpress longent celles du TGV

© Judicaël ESMIEU

En 2006, le Conseil Général concède la conception, le financement, la construction l'exploitation et la maintenance des nouvelles installations au consortium « Rhônexpress » pour une durée de 30 ans, dont les principaux partenaires sont la Caisse des Dépôts, le groupe Vinci et Veolia Transport, préfigurant ainsi le concept de partenariat public-privé (PPP), un mode appelé à se développer compte tenu des contraintes financières des collectivités. À noter que le concessionnaire assume la totalité du risque lié à l'exploitation.

C'est donc le groupe Veolia Transport, via sa filiale locale CFTA Rhône, qui assure l'exploitation de la liaison et la maintenance des installations. Le centre de maintenance a été construit dans la zone industrielle de Meyzieu. Il comporte notamment deux voies sur fosse équipées de passerelles pour accéder aux équipements en toiture, et une voie permettant le lavage d'une rame, ainsi qu'une station de lavage. La capacité de remisage est de 11 rames.

Le parc est constitué pour l'heure de 6 rames articulées tri-caisses « Tango » du constructeur Stadler n°101 à 106, d'une longueur de 27 mètres et d'un gabarit de 2,55 mètres, alimentées en courant continu 750 V. Réalisées sur mesure, elles disposent d'aménagements spécifiques liés au contexte d'utilisation qui les différencient des tramways urbains classiques : capacité en places assises portée à 80 sièges, nombreux racks à bagages, écrans affichant les vols et les terminaux de départ, prises

électriques et tablettes. Par ailleurs, deux emplacements sont réservés aux voyageurs en fauteuil roulant.



La rame n° 102 à Meyzieu-ZI (juillet 2010)

© Jérôme GIMEL

La ligne, longue de 22 kilomètres, est commune à la ligne de tramway T3 des TCL sur une quinzaine de kilomètres entre Lyon Part-Dieu et Meyzieu-ZI. Un poste de commandement unique est chargé d'assurer la bonne coordination des circulations TCL et Rhônexpress.

Ce tronçon comporte une zone urbaine (ZU) avec franchissement des carrefours régulé par feux et une zone plus roulante où la voie posée sur ballast reprend le tracé du Chemin de Fer de l'Est Lyonnais (CFEL), les intersections avec la voirie étant barrières et la vitesse maximale portée à 70 km/h.

Enfin, de Meyzieu-ZI jusqu'à l'aéroport, Rhônexpress emprunte une infrastructure nouvelle d'une longueur de 7 kilomètres environ qui lui est exclusivement dédiée et ne comporte pas de passages à niveau, et sur laquelle les « Tango » peuvent atteindre la vitesse de 100 km/h, permettant un temps de parcours de 6 minutes environ sur ce dernier tronçon. Plusieurs ouvrages d'art, dont CFTA Rhône a la charge de l'entretien, assurent les franchissements routiers.

L'arrivée à Saint-Exupéry se fait sur une voie unique longeant les voies SNCF sur une longueur de 600 mètres environ. Un terminus provisoire a été aménagé à l'aéroport, les installations définitives devant être opérationnelles courant 2011.



La rame n° 103 à Meyzieu ZI (juillet 2010)

© Jérôme GIMEL

Exploitation

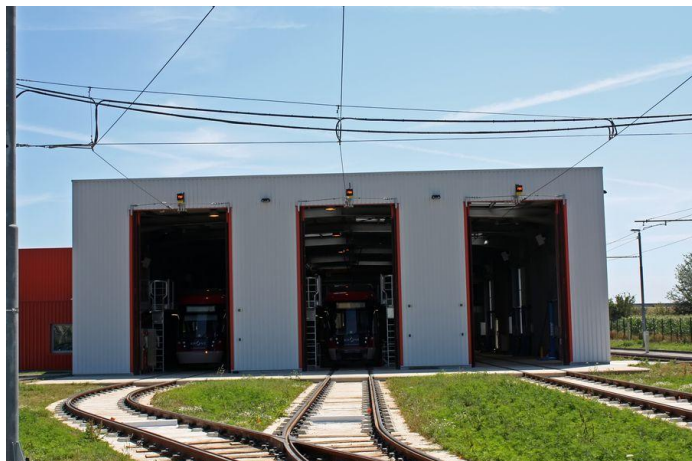
Le temps de parcours d'un terminus à l'autre est de 27 minutes, avec deux arrêts intermédiaires seulement : « La Soie » (correspondances bus, navettes Eurexpo et métro A pour la presqu'île et Perrache) et « Meyzieu-ZI ». Les stations communes aux liaisons T3 et Rhônexpress disposent de quais et voies propres à chacune des lignes, permettant d'éviter toute confusion. Plusieurs stations sont équipées d'évitements permettant aux rames Rhônexpress de doubler les rames T3, ces dernières s'arrêtant à chaque station.



La rame n° 104 venant de quitter l'aéroport Saint-Exupéry
© Judicaël ESMIEU

Le service est assuré tous les jours de l'année, y compris le 1er mai, de 5h00 à 0h00. La fréquence est d'un départ toutes les 15 minutes de 6h00 à 21h00, et toutes les 30 minutes de 5h00 à 6h00 et de 21h00 à 0h00. Le dernier départ de l'aéroport peut être décalé en cas de retard d'un vol à l'arrivée.

Cinq rames sont injectées en ligne pour assurer le cadencement au quart d'heure, une seule restant en réserve. Aussi une 7ème rame doit être commandée pour fiabiliser l'exploitation. Dans l'attente, la maintenance sera optimisée avec la constitution d'un stock de pièces et sous-ensembles de rechange permettant de remettre le plus rapidement en service une rame défectueuse.



Vue du centre de maintenance de Meyzieu avec les 2 voies sur fosse à gauche, et la voie de remisage à droite sur laquelle peut être effectué le levage d'une rame (juillet 2010)
© Jérôme GIMEL

L'effectif des roulants est constitué d'une cinquantaine d'agents polyvalents pouvant indifféremment conduire la rame ou assurer l'accueil à bord.

En effet, un agent de bord est présent dans chaque rame en plus du conducteur pour accompagner les voyageurs, les orienter, les aider à ranger leurs bagages et éventuellement délivrer un titre de transport pour ceux qui n'ont pu se le procurer avant d'embarquer. Ils sont à cet effet équipés de terminaux électroniques portatifs de dernière génération permettant d'éditer les titres (y compris s'ils ont été réservés par Internet) et d'assurer le traitement des cartes bancaires.

Tarifs

Le tarif de base est fixé à 13,00 € l'aller simple, ce qui paraît coûteux mais finalement comparable aux prix rencontrés sur d'autres liaisons dédiées à l'étranger.

La gamme comporte par ailleurs un titre aller-retour à 23,00 €, un titre « 6 trajets » à 66,00 €, des tarifs réduits pour les jeunes de 12 à 25 ans, et un titre combiné Rhônexpress + TCL (Rhône Pass). La gratuité est accordée aux enfants de moins de 12 ans.

Les stations sont équipées de distributeurs automatiques mais il est aussi possible d'acheter son e-ticket sur le site www.rhonexpress.fr.

Enfin notons que la couleur rouge a été adoptée pour identifier Rhônexpress. Elle est reprise sur les rames, la signalétique, l'habillage des stations, des distributeurs... et assure une bonne visibilité du service tout en évitant la confusion avec les tramways TCL.



La rame n° 101 en chemin vers l'aéroport Saint-Exupéry
© Judicaël ESMIEU

Merci ! Remerciements

Nous remercions Éric BOULLAND, directeur de CFTA Rhône, qui nous a réservé un excellent accueil et nous a permis de découvrir en avant-première les coulisses de « Rhônexpress »

60 jours

60 jours



TOUR D'HORIZON DE L'ACTUALITE DES RÉSEAUX

Coordonné par Patrick KIRSTETTER
et Nicolas CAPON



Gx127 n° 662 du réseau
Paladin, sur la ligne 8
à Verrières-le-Buisson
en août 2010

© Jérémy OLIVIER



De l'animation sur l'avenue
de Grande-Bretagne :
ouverture de voie pour
le tramway toulousain
avec la rame n° 5007,
le 3 août 2010

© François DROISY

► Aquitaine

ARCACHON > BAÏA **

Réseau

Les nouvelles boucles « ého! » arrivent petit à petit. Les boucles **D** (La Teste) et **H** (La Teste/Cazaux) ont été lancées en grande pompe le 22 juin dernier. Suite à ces nouvelles boucles, les lignes 2 et 5 vont être modifiées. La **2** n'irait plus à la place Maydiou à Arcachon mais à la mairie du Pyla. Quant à la **5**, elle serait prolongée jusque la Teste en passant par le Golf et l'aérodrome de Gujan Mestras.

La boucle **E** (Gujan/Centre ville) a été mise en service le 10 juillet, suivie par la **F** (Gujan) le 23. Des retards dans la livraison des minibus Zeus ont par contre nécessité le report du lancement de la boucle **G** (Le Teich) courant septembre.

Parc

Le Zeus M200E n°3400 a été affecté à la boucle **D** et le n°3401 sur la **E**, tandis que le GX127 n°9522 a rejoint la **H**.

La **F** (Gujan) a suivi le 23 Juillet. Suite à un retard dans les livraisons, cette dernière utilise le Zeus de démonstration (AN-174-YX) qui a reçu la livrée ého ! ; il a reçu le n°3499.



ARCACHON : BredaMenaribus Zeus M200E n°3400 à la gare de La Teste sur la nouvelle boucle ého! D, le 26 juillet 2010.

© Sébastien PIERRAT

BORDEAUX > TBC **

Fréquentation

Sur les 3 premiers mois de la nouvelle gestion (mars à mai 2010), le réseau a enregistré une augmentation de 6,3% de sa fréquentation, soit +6,6% pour les bus et -0,4% pour les trams. Ces résultats marquent une nette inversion de tendance par rapport à 2009 qui avait enregistré une augmentation de 8,6% pour les trams et une baisse de 1,6% pour les bus.

Sur ces 3 premiers mois, la fréquentation des bus après 21h bondit de 89%, les samedis de 12% et les dimanches de 17%.

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 :

Frédéric BOLLE	Claude JAUSSIOMME
Jérôme BONATO	Patrick KIRSTETTER
Éric BOURGOUIN	Jean LECLERC
Jean-Michel BOUTILLEZ	Gilles LENHARD
Lionel BREITMEYER	Jean-Paul LESCAT
Nicolas CAPON	Sylvain MAÏTREHENRY
Olivier CARRE	Fabien MARCELLI
Nicolas CHEMINOT	Henri MARTIN
Clive D'EATH	Philippe MESNIGE
Christophe DECAUX	Olivier MEYER
Olivier DELESTRADE	Sandrine MEYER
Rémi DESORMIERE	Philippe NEMERY
Michaël DIETRICH	Sébastien PIERRAT
François DROISY	Franck RAINART
Frédéric GIANA	Alain ROGER
Jérôme GIMEL	Alain RYAT
Sébastien GRONDIN	Robert SCHMITT
Michel JAILLIARD	Jean-Pierre ZIMMERMANN

► Alsace

STRASBOURG > CTS **

Parc bus

L'état du parc strasbourgeois publié dans notre précédente édition (p.38) comportait pour les Agora-S plusieurs erreurs concernant leur nombre de portes. Les n°651 à 659 sont à 3 portes (et non 2), alors que les n°660 à 677 sont à 2 portes (au lieu de 3). Idem pour les Agora-S-GNV qui ne sont pas tous à 3 portes : si le 700 et les 730 à 754 le sont bien, les n°701 à 729 sont à 2 portes. Afin de rétablir une situation claire, nous republions en rubrique « Parcs » un état CTS rectifié en vous présentant nos plus plates excuses.

infos informations

NdR : Malgré toute notre vigilance, quelques erreurs arrivent à s'immiscer dans le texte. Toutefois, dès que nous en avons connaissance, nous rectifions toujours et sans délai le propos incriminé.

À notre décharge, et pour le cas qui nous occupe, nous tenons à signaler que cette erreur récurrente était déjà présente dans l'état de parc CTS du 1^{er} janvier 2009 que nous avons publié dans RU87, erreur qui n'avait provoqué à l'époque aucune réaction particulière et ce, de quoi que ce soit... !



BORDEAUX : Un GX327GNV sur la ligne 56exp, devant le Palais de Justice

© Olivier MEYER

Parc

Le réseau recevra en fin d'année 10 GX327 et 30 GX427 EEV 3 portes. Il s'agit là des premiers standards diesel depuis 1998 et l'arrivée des NL222. Avec 43 GX427, Bordeaux aura donc la plus grosse flotte de ce type de véhicule, juste devant Nantes.

Parc des affrétés

Du côté de **Keolis Gironde**, les 2 Citaro-I ex-Roissy sont désormais aux couleurs TBC. De nouveaux Citaro-II étaient toujours attendus pour la rentrée.

Du côté de **Citram Aquitaine**, 4 Crossway-LE sont arrivés courant juin. Les n°6811 à 6814 sont arrivés blancs et ont été engagés sur les lignes **91** et **92**. Citram attend 2 autres Crossway-LE prochainement, ainsi que 2 Sprinter City. Avec l'arrivée de nouveaux Crossway-LE, ce sont finalement les S315NF qui seront mutés sur la **71**.

BAYONNE > STAB °

Réseau

Le réseau de l'agglomération « BAB » devrait connaître au 1er janvier 2011 une amélioration sensible de son offre (+40%). Le cadencement des bus sur les axes structurants devait être porté à 5 minutes et l'amplitude horaire élargie, particulièrement le soir. Par ailleurs, les bus du réseau devraient desservir la ville de Bidart située au sud de Biarritz.

Parc

En 2011, devraient également être livrés de nouveaux véhicules : 4 Microbus, 5 midibus Vivacity de 8 m, 9 GX327 et 2 Citaro-G. Concernant ces deux derniers véhicules, il faut noter que ce seront les tous premiers articulés du réseau.

Signalons également que les 3 GX317 ex-Strasbourg ont reçu les n°370 à 372.

LIBOURNE > LIBUS **

Réseau

Le nouveau réseau est entré en service comme prévu le 1er juillet dernier. Son inauguration, la gratuité ainsi que les nouveaux véhicules devaient se dérouler le 28 août.

La majorité du parc a reçu la nouvelle identité visuelle. Seuls le dernier MG36 présent au parc et le GX77H n°8523 étaient encore à la mi-août aux anciennes couleurs. Ils devraient logiquement être réformés suite à la mise en service des 2 GX127L.



LIBOURNE : Le GX77H n°9552 arborant la nouvelle livrée du réseau Libus. Gare de Libourne, le 28 juillet 2010.

© Sébastien PIERRAT

► Auvergne

CLERMONT-FERRAND > T2C **

Résultats

Entre 1999 et 2008, la fréquentation des TC clermontois a augmenté de 17% sur l'ensemble du réseau et de 15% dans l'hypercentre. Notons que la fréquence des passages (bus et tram) a augmenté de 27%.

Tramway

Concernant les rames qui étaient immobilisées suite à des accidents graves, les rames n°8 et 21 ont été réparées et la n°12 est revenue le 29 juillet de l'usine Lohr. La rame n°2 sera quant à elle remise en service en octobre. Enfin le remplacement de la rame n°15 qui a brûlé fin 2009 deviendra d'actualité dès que le rapport de l'expert judiciaire aura été remis.

Réseau

Depuis fin mai 2010, la ligne **21** voit son terminus de Blanzat déplacé de Puy-de-l'Orme à La Grotte afin que les conducteurs puissent bénéficier de la sanisette qui y est installée.



La ligne **31** (Châteaugay (Le Châlard)/Gare SNCF) effectue son terminus à l'arrêt « Les Vignes » en correspondance avec les lignes A et 3 depuis la mise en place des horaires d'hiver 2010. Il est prévu 12 allers et 10 retours. De plus le contrat avec l'exploitant Keolis Auvergne a été reconduit pour 4 ans.

Création par le SMTC d'une nouvelle ligne de TAD en correspondance à Royat place Allard avec la ligne B sur les communes de Orcines et Saint-Genès-Champagnelle. Ce service fonctionne du lundi au samedi avec jusqu'à 9 courses possibles par jour.

Parc bus

Le réseau a réceptionné durant l'été 7 GX327 n°715 à 721 et 4 articulés GX427-3p n°40 à 43. Ces nouveaux véhicules présentent par rapport à leurs prédécesseurs plusieurs innovations avec entre autres des girouettes couleurs avant, latérale et arrière, un rappel clignotants et feux au niveau de la lunette arrière du bus, de nouveaux sièges, un aménagement intérieur revu et la climatisation. Les 4 GX427 ont été affectés à la ligne **6**, les GX327 l'étant sur les lignes **20** et **21**. Signalons que les nouveaux articulés reprennent la numérotation des AG300 réformés (seul le n°49 est encore en service).

Après appel d'offres, c'est la société Heuliez Bus qui a été retenue pour fournir 12 bus standards GX327 supplémentaires, pour une livraison en fin d'année 2010, voir début janvier 2011. Les bus porteront les numéros de parc 722 à 733.

Côté réformes, le PR100-2 devait être radié du parc, et les PR180-2 n°21 à 24 devaient être vendus. Par ailleurs les PR100 n°423, 425 et 430 sont destinés à la commune d'Antananarivo à Madagascar, le GX107 n°606 devant pour sa part être mis en vente aux Domaines. T2C a signalé au SMTC que certains de ces bus étaient trop oxydés et ne pouvaient donc pas être donnés ou vendus.



CLERMONT-FERRAND : un des 4 GX427, le n°41, vu au dépôt T2C de La Pardieu le 27 juillet 2010 peu après sa livraison

© Sébastien GRONDIN

TER

L'Agglo désire utiliser la ligne de chemin de fer est/ouest pour mieux mailler l'agglomération. Ce trajet de 66 km qui dessert les gares de Durtol, Royat-Chamalières, La Rotonde, la gare centrale de Clermont-Ferrand, Volvic, Pont-du-Château, Vertaizon et Lezoux correspond en effet à

un bassin de population de 282.000 habitants et 144.000 emplois (données 1999). Actuellement limitée à une dizaine d'A/R quotidiens, l'offre pourrait être doublée grâce à la modernisation de la ligne ainsi qu'à la réalisation d'une halte ferroviaire à Aulnat permettant de faciliter les déplacements des 2.000 salariés travaillant dans les entreprises du pôle aéronautique.

RIOM > R'COBUS *

Réseau

Le service de transports de la Communauté de Communes de Riom, dont l'exploitation par Loisirs et Voyages (Keolis) a été reconduite, a fait peau neuve depuis le 30 août.



RIOM : le Moovy n°049128 quittant la place de la Fédération, en novembre 2009

© Jérôme GIMEL

Après le « STAR », puis « Bus de Riom », « R'CoBus » est donc la nouvelle appellation du réseau de cette sous-préfecture du Puy-de-Dôme de 18.000 habitants, situé à 15 km au nord de Clermont-Ferrand.

Il s'articule autour de 5 lignes régulières (dont 4 urbaines et une périurbaine) auxquelles s'ajoutent deux lignes de transport à la demande. Notons que les bus circulent désormais le samedi après-midi, alors qu'ils terminaient auparavant leur service à midi.

Le pôle multimodal de la gare devient le point central du réseau, à partir duquel un dernier retour en fin de journée vers les principaux quartiers est proposé à 19h20. La prise en compte de l'évolution de l'urbanisation se traduit notamment par la création de dessertes vers les nouvelles zones d'activités économiques et commerciales.

L'offre en augmentation de 125% (le kilométrage annuel parcouru passant de 240.000 à 540.000 km !) induit un surcoût de fonctionnement qui est supporté par les entreprises de l'agglomération, suite à l'instauration du Versement Transport auquel elles n'étaient pas assujetties jusque-là. Douze bus neufs dont dix à gabarit réduit seront mis en service dans les prochains mois.

Nous résumons dans un tableau l'essentiel du nouveau réseau, lequel est complété par des services directs de la gare aux deux lycées (y compris le dimanche soir) et une desserte du marché. La commune de Saint-Bonnet-près-Riom bénéficie dorénavant d'une desserte régulière, celle d'Enval entrant dans le périmètre des transports, soit 11 communes desservies.



RIOM Réseau R'COBUS		
Lignes	Destinations	Fréquences
Lignes urbaines		
1	Marsat / Gare SNCF / Saint-Don	Heure
2	Ménétrol / Gare SNCF / Piscine	Heure
3	Espace Mozac / Gare SNCF / ZA Portes-de-Riom	Heure
4	Ménétrol-Riom Sud / Gare SNCF / Parc européen des entreprises	Heure
Ligne périurbaine		
5	Enval / Gare SNCF / Saint-Bonnet-près-Riom	2 heures
TAD		
A	La Moutade / Le Cheix-sur-Morge / Cellule / Pessat-Villeneuve / Gare SNCF	6 A/R
B	Malauzat/Espace Mozac ou Marsat	6 A/R

THIERS > TUT °

Parc

Suite au changement d'opérateur en 2009, le parc de ce petit réseau désormais exploité par Thiers Mobilités, filiale de Transdev Sud-Ouest, a été totalement renouvelé. Retrouvez en rubrique « Parcs » ce nouvel effectif.

VICHY > MOBIVIE °

Réseau

Le nouveau contrat de DSP liant la Communauté d'agglomération à Keolis Sud-Allier, l'exploitant sortant qui a été reconduit, a pris effet le 30 août dernier.

Le nouveau réseau est constitué de 8 lignes desservant 6 communes, duquel émerge un axe structurant cadencé aux 15 minutes entre le quartier des Ailes et Cusset. L'accent a été mis sur la desserte de pôles en développement tels que le stade aquatique à Bellerive, ou le Bioparc à Hauterive.

Par ailleurs, un service de transport à la demande se substitue aux dessertes régulières sur les secteurs enregistrant une faible fréquentation, comme certains quartiers de Bellerive et de Cusset. Une offre est mise en place en soirée pour prendre en charge les voyageurs à la gare SNCF.

Pour promouvoir l'utilisation des transports publics, les tarifs sont revus à la baisse, le ticket unitaire passant symboliquement de 1,25 € à 1,00 €. Le parc de véhicules est amené à être renouvelé en partie dans les mois à venir, avec notamment une nouvelle flotte de minibus, tandis qu'en 2011 le réseau modernisera son système de billetterie.

VICHY Nouveau réseau MOBIVIE	
Lignes	Destinations
A	Cusset Centre / Collège Jules-Ferry
B	Côte Saint-Amand/ Bellerive Collège Jean-Rostand
C	Cusset Cours Arloing/ Bellerive Stade Aquatique
D	Creuzier-le-Vieux - Chantegrelet / Les Bourins - Abrest
E	Cusset-Meunière / Bellerive Eglise
F	Vichy Gare SNCF / Z.I. Vichy-Rhue
G	Vichy Gare SNCF / Bioparc
H	Cusset-Champcourt / Normandie (Lycée de Presles)

Bourgogne

AUXERRE > VIVACITE °

Parc

En juin dernier, le réseau a procédé à la vente du O405NK n°9787 (WDB35746013075734). Immatriculé 634 RL 89, il avait été mis en service le 19/04/94. Il avait récemment reçu, comme les autres véhicules du réseau, un numéro interne, en l'occurrence le 8.



AUXERRE : le Mercedes O405NK n°9787 sur la ligne D à l'arrêt « Gare SNCF », le 12 mai 2007

© Jean-Pierre AMPHOUX

CHALON-SUR-SAÔNE > ZOOM °

Réseau

Les gestionnaires du réseau projettent de réaliser deux lignes de BHNS pour irriguer l'agglomération.

La ligne **A** relierait le stade Léo-Lagrange à la ZI-Sud via les Prés-St-Jean, le centre-ville et la gare SNCF (2011). La ligne **B** relierait quant à elle Champforgeuil à Saint-Rémy via la gare SNCF et le nouvel hôpital.

Les mises en service pourraient s'étaler entre 2011 et 2014.

LE CREUSOT/MONTCEAU-LES-MINES > MonREZO °

Parc

En complément des informations publiées dans **RU92**, notons l'arrivée sur le réseau du R312 n°7139 de Veolia Rhodalia (véhicule qui circulait sur le réseau d'Annonay) ainsi que des Agora-line n°R3002 et R3003 de RNA (Rhône Nord Autocars). Alors que la nouvelle livrée s'impose progressivement, les véhicules sont en cours de renumérotation. Nous attendrons donc que celle-ci soit achevée avant de publier un état de parc fiable.

Par ailleurs, le GX107 n°855 (VJ1PS08A1PX102267) a été réformé le 18/04/10. Immatriculé 6418 TK 71, il avait été mis en service le 22/05/89.



LE CREUSOT : le R312 n°440 sur la ligne 3, avenue François Mitterrand en juin 2010

© Jérôme GIMEL

DIJON > DIVIA °

Réseau

À l'instar du réseau de Brest, avec lequel une commande groupée a été passée pour les rames de tramway, le réseau Divia adapte son réseau bus aux travaux.

Le 12 juillet dernier, un réseau transitoire préfigurant le futur réseau bus a été mis en place. Il a pour objectif de contourner certains points difficiles des travaux afin d'en limiter l'impact (place de la République, site propre du tramway en 2013, les habitudes des voyageurs seront peu bouleversées, le tramway reprenant peu ou prou le tracé des actuelles LIANES 1 et 2.

Ce réseau transitoire est aussi l'occasion d'adapter l'offre du réseau Divia (qui date de 2004) en redistribuant les lignes : on passe ainsi de 7 à 6 LIANES (Ligne A Niveau Élevé de Service), certains axes se trouvent desservis par une LIANE quand d'autres sont repris par des lignes classiques. L'offre est sensiblement augmentée sur les LIANES 2 et 5.

Par ailleurs, l'information voyageurs a fait l'objet d'une refonte en profondeur. La présentation des fiches horaires été clarifiée. La cartographie proposée se veut « *plus simple, plus claire* »... Un plan général schématique est proposé ainsi que trois plans de secteur cartographiques (nord, sud-est, sud-ouest). Reste que le résultat déçoit quelque peu : outre le fait que le plan général soit justement schématique, tous adoptent un code couleur unique par type de lignes (LIANES, lignes classiques, lignes de proximité, COROL...). La lisibilité promise n'est finalement pas vraiment au rendez-vous ! Ajoutons à cela que de très nombreux noms d'arrêts ont été modifiés...

Enfin, signalons la mise en place d'un site Internet provisoire présentant le nouveau réseau :

www.diviabouge.fr

Restructuration

Le réseau étant été retouché en profondeur sur de nombreux secteurs, un inventaire exhaustif est difficilement envisageable. Nous ne retiendrons que les principales modifications.

- la LIANE **1** est limitée à l'ouest à la gare SNCF, son itinéraire vers Talant étant repris par la LIANE **5** ; un nouveau parcours à Chevigny permet la desserte de nouveaux quartiers d'habitation.

- la LIANE **3** abandonne Saint-Apollinaire à l'est (repris par la ligne 11) et dessert « Épirey Cap-Nord » en lieu et place de la LIANE 4.

- la LIANE **4** fait toujours terminus à Chenôve au sud mais ne s'y rend plus par l'avenue Jean-Jaurès ; elle emprunte un itinéraire bien différent par l'avenue Gustave-Eiffel, les boulevards des Bourroches et Eugène-Fyot puis les rues du Dr Alfred-Richet et Léonard-de-Vinci. Au nord, elle reprend en partie l'ancienne ligne 11 vers le centre commercial de Fontaine-lès-Dijon avec une antenne vers Nation.

- la LIANE **6** ne dessert plus « Motte-Giron » et « Sainte-Anne » à l'ouest, repris respectivement par les lignes **13** et **16**, mais reprend la partie nord de l'ancienne LIANE 7 vers « Toison-d'Or ».

- l'axe sud de la LIANE 7 (dont l'indice disparaît) est repris par les lignes **18** et **11**.

La numérotation des autres lignes est largement remaniée, avec des indices allant de 11 à 23 pour les lignes de bus et de 30 à 32 pour les lignes de proximité.

L'ancienne ligne circulaire 20/21 est remplacée par une ligne de rocade baptisée COROL reliant « Fontaine-d'Ouche » à « Talant (Citadelle) » en contournant Dijon par l'est. L'offre y est renforcée afin de proposer une alternative au passage par le centre-ville.

Le nouveau réseau propose également un service FLEXO (**F40**) pour la desserte de la ZAE Cap-Nord. Après l'arrêt « Épirey Cap-Nord », l'itinéraire est adapté à la demande, le retour se faisant sur réservation préalable.

La navette Diviaciti desservant le cœur de la ville est maintenue et rebaptisée CITY.

Dernière évolution majeure, la création d'une ligne PLEINE LUNE entre le campus, le centre ville et les principaux lieux de la vie nocturne. Fonctionnant de septembre à juin les jeudis, vendredis et samedis, le service propose un départ par heure de 1h30 à 5h30.

DIJON Réseau Divia au 12/07/2010	
LIANES	
L1	Gare SNCF / Quétigny (Europe) ou Chevigny
L2	Marsannay / Toison-d'Or ou Zénith
L3	Fontaine-d'Ouche / Épirey Cap-Nord
L4	Chenôve ZI / Fontaine (CC) ou Nation
L5	Talant (Dullin) / Campus
L6	Longvic / Toison-d'Or ou Zénith
Lignes bus	
B11	Parc de la Colombe / Saint-Apollinaire (Val-Sully / La Fleuriée)
B12	Plombières / Chicago
B13	Motte-Giron / Fontaine (Village)
B14	Marsannay (Charon) / Parc Technologique
B15	Perrigny / Montagne-de-Larrey
B16	Neuilly / Sainte-Anne
B17	Quétigny (Allées Cavalières) / Grésilles
B18	Ahuy / Longvic (Centre ou BA102)
B19	Fontaine d'Ouche / Lycée Montchapet
B20	Hauteville / Dubois
B21	Bretenière / Fenay par Longvic
B22	Toison d'Or / Parc Valmy
B23	Chevigny ZI / Quétigny (Bourgogne)



DIJON Réseau Divia au 12/07/2010 (suite)	
Lignes de proximité	
P30	Bressey / Quétigny (Bourgogne)
P31	Magny / Quétigny (Bourgogne)
P32	Crimolois / Wilson-Carnot
FLEXO	
F40	Auditorium / ZAE Cap-Nord
COROL	
	Fontaine d'Ouche / Talant (Citadelle)
PLEINE LUNE	
	Campus / Toison-d'Or
CITY	
	Navette circulaire du centre-ville

► Bretagne

BREST > BIBUS °

Tramway

La pose des rails a débuté le mercredi 21 juillet sur la place des Français-Libres (en bas de la rue de Siam, secteur des travaux le plus avancé), suivi le lendemain par la première soudure. En tout, ce sont 14,3 km de voies qui doivent être construits, les soudures devant se poursuivre de part et d'autres pour converger vers la place de la Liberté. Quelques jours plus tard, c'est dans le quartier en pleine rénovation de Pontanévez que des rails ont été posés.

Les premiers bétonnages de voies ont débuté le 5 août, rue de Siam.

Parc

Les articulés O405GN n°466 à 469 ont été vendus le 4 février dernier à la CAT (Compagnie Armoricaine de Transport). Les 467 à 469 ont été renumérotés 09163, 09164 et 09166.

CARNAC > LA CARNAVETTE °

Ligne estivale



CARNAC : Iveco Daily de BSA immatriculé 9472 YR 56 aux couleurs de la Carnavette, devant les alignements de menhirs de Kermario le 24 juillet 2010

© Christophe DECAUX

La ville de Carnac a réactivé sa ligne estivale baptisée « La Carnavette » du 11 juillet au 22 août. Si l'ancienne ligne « Tatoovu » n'a pas été reconduite, l'offre de « La Carnavette » a été modifiée et le service est devenu gratuit.

La ligne reliait le parking de Kermario, au milieu des alignements de menhirs et à proximité des campings, au bourg de Carnac-Ville et à la grande plage de Carnac-Plage. Elle fonctionnait tous les jours de 10h30 à 12h30 puis de 13h30 à 20h30, à raison d'un départ toutes les 15 minutes.

Deux véhicules étaient utilisés pour le service : un Mercedes Sprinter O412D de Maury (8662 YQ 56) et un Iveco Daily 65C15 de BSA (9472 YR 56).

CC3R > Ti'Bus °

Ligne estivale

La Communauté de communes des Trois Rivières (CC3R), regroupant les communes de Crac'h, Locmariaquer et Saint-Philibert, a mis en service une ligne estivale gratuite fonctionnant du 5 juillet au 27 août avec le soutien du Conseil général et intégrée au réseau TIM (Transports Interurbains du Morbihan).



CC3R : le Cytios 30 n°022048 d'AurayBus détaché sur le Ti'Bus, allée de la Goélette à Saint-Philibert, le 28 juillet 2010

© Christophe DECAUX

La desserte mise en place avait pour but de permettre l'accès aux différents bourgs et plages des communes depuis les campings, mais aussi assurer des correspondances avec les autres modes de transport : la ligne TIM n°1 vers Auray, Vannes et Plouharnel et les différentes liaisons maritimes vers le golfe du Morbihan depuis Locmariaquer.

Quatre circuits étaient proposés :

- circuit n°1 le matin : en correspondance avec la ligne TIM n°1 au carrefour du Chat-Noir (Saint-Philibert) pour rejoindre le port de Locmariaquer et retour ;
- circuits n°2 et 3 en début d'après-midi : depuis Crac'h vers les plages de Saint-Philibert et Locmariaquer ;
- circuit n°4 en fin d'après-midi : retour des plages.

Le véhicule utilisé était le Vehixel Cytios-30 assurant la réserve d'AurayBus.



Si l'intention du service était louable, l'offre réduite a peut-être malheureusement dissuadé de nombreux utilisateurs potentiels.

PERROS-GUIREC °

Cette ville des Côtes d'Armor de 8.000 habitants accueille jusqu'à 30.000 personnes l'été. Aussi une navette était proposée du 15 juin au 15 septembre sur 2 circuits desservant 32 arrêts. Chaque ligne était desservie toutes les heures de 9h30 à 19h30, 7 jours sur 7. La tarification était de 1 € par trajet. Des abonnements hebdomadaires (9 €) et mensuels (30 €) étaient également proposés. Ce sont 2 Citroën Jumper qui assuraient ce service.

QUIBERON > QUIB'BUS °

Ligne estivale

Du 1er juillet au 31 août, le Quib'Bus assurait la desserte interne de la ville avec un forfait libre circulation à 1 € par jour. Au départ de la gare SNCF, la ligne desservait en boucle le village de Kerné, le centre-ville, le casino, le camping de Conguel, Port Haliguen et le parc de stationnement du Sémaphore.

Le service proposait 8 départs, toutes les heures de 9h à 12h puis de 15h à 18h. Il était assuré par un minibus Iveco Daily de Maury immatriculé AB-799-FF.



QUIBERON : Le Daily Irisbus du Quib'Bus à l'arrêt « Gare SNCF », le 21 juillet 2010

© Christophe Decaux

Navette

À l'arrivée en gare SNCF de Quiberon, les voyageurs souhaitant rejoindre la gare maritime bénéficiaient d'une navette (2 € l'A/R) assurée toutes les 20 minutes par un autocar de Maury.

QUIMPER > QUB *

Rentrée 2010

L'itinéraire de la ligne **10** est dévié à l'ouest afin de desservir les quartiers de l'Europe (arrêt éponyme) et de Kervouyec (arrêt « Louis-Blanc »). De son côté, la ligne **11**

se voit ajouter une antenne vers Cuzon, desservie du lundi au vendredi.

La desserte d'Ergué-Gabéric est modifiée. La ligne **7** est limitée à Ergué-Gabéric (Bourg), avec desserte de Croas-Spern le mercredi et le samedi. Une nouvelle ligne **8** est créée, depuis le centre de Quimper jusqu'à Ergué-Gabéric (Lestonan), via la gare SNCF. Plus directe, elle permet un gain de temps de l'ordre de 15 minutes. Enfin, la ligne 34 à vocation scolaire cède la place aux lignes **35** et **36** pour une meilleure lisibilité.



QUIMPER : Un GTX317 des QUB sur la ligne 10, au pied de la cathédrale le 27 mars 2010

© David LE PAUTREMAT

Tarification

Depuis le 1er juillet, les billets sont valables 1 h contre 45 min précédemment, avec aller-retour autorisé sur une même ligne. Deux nouveautés sont instaurées : la carte Tribu autorisant un déplacement pour un groupe de 3 ou 4 personnes les samedi et dimanche, et la carte Entreprise annuelle non nominative. Les QUB inaugurent également une tarification solidaire basée sur le quotient familial et permettant des réductions de 25, 50 ou 95% sur les abonnements mensuels et annuels.

Horaires

Sur les lignes urbaines, les horaires spécifiques « vacances scolaires » disparaissent. Il ne reste plus que deux périodes : semaine (du lundi au vendredi, sauf l'été) d'une part, et samedi / été d'autre part. Le dimanche, les lignes spécifiques **A**, **B**, **C** et **S** continuent d'officialier.

Agence commerciale

Les horaires d'ouverture de l'agence QUB sont étendus : elle accueille les clients du lundi au samedi de 8h30 à 19h. Parallèlement, une boutique en ligne doit être mise en place.

RENNES > STAR °

Api'Bus

Du 2 mai au 23 août, la ligne Api'Bus a repris du service entre Rennes (République) et les étangs d'Apigné, lieu de détente privilégié.



D'abord limitée aux mercredis, samedis et dimanches, la ligne fonctionnait ensuite tous les jours à compter du 5 juillet, à raison d'un départ par heure environ de 13h00 à 19h00 (de Rennes) et de 13h25 à 19h30 (au retour des étangs d'Apigné).



RENNES : l'Agora-S n°124 rue du Pré Botté, sur la ligne Api'Bus le 15 juillet 2010

© Christophe DECAUX

Rentrée 2010

Après plusieurs rentrées déjà chargées en nouveautés, le réseau STAR poursuit son évolution cette année encore. L'accent est surtout mis sur les lignes périurbaines, avec la création de nouvelles lignes « express » et le renforcement de lignes existantes. Tour d'horizon...

- l'offre de la ligne majeure **9** est renforcée le dimanche après-midi avec un passage toutes les 15 minutes de 13h à 20h ;
- la desserte de la zone d'emplois Atalante Champeaux est améliorée par renfort des lignes **30** (amplitude élargie) et **53** (sur laquelle sont créés des services partiels) ;
- la ligne **32** est prolongée de deux arrêts pour améliorer la desserte de la zone d'emplois d'Atalante Beaulieu ;
- lignes **50** et **150ex** : l'itinéraire est modifié à Thorigné-Fouillard afin de desservir le quartier ZAC de la Vigne par un nouvel arrêt « Curien » ;
- l'offre est renforcée sur la ligne **51** en semaine, le samedi et le dimanche ; parallèlement, la ligne **151ex** est créée entre Betton (Champs-Devant) et Rennes (Sainte-Anne) ;
- l'offre est renforcée sur la ligne **53** en heures creuses et le samedi après-midi ; la ligne **153ex** est créée entre La Chapelle-Thouarault, L'Hermitage, Vezin-le-Coquet et Rennes (République) ;
- le terminus rennais de la ligne **56** est reporté à « Charles-de-Gaulle » et son offre est renforcée en heures creuses et le samedi après-midi ; la ligne **156ex** est créée entre Chavagne (Croix-Blanche) et Rennes (République) ;
- la ligne 60 disparaît pour être intégrée à la ligne **72** renforcée et prolongée à Pont-Péan, à l'instar de ce qui existait déjà avec la ligne couplée 72/60 qui fonctionnait en périodes creuses ; afin de compléter cette nouvelle offre, la ligne **172ex** est créée ;

- l'offre de la ligne **61** est améliorée l'après-midi en semaine, le samedi matin et le dimanche après-midi ; la desserte de la ligne **161ex** est par ailleurs adaptée : l'arrêt « Coteaux » est observé au lieu de l'arrêt « Pont » ;
- la ligne **71** abandonne son terminus en boucle à Chevaigné et fait son terminus à l'arrêt « Pommiers » ; de plus, son itinéraire est modifié afin de desservir deux nouveaux arrêts Chevaigné (Gare) et « Chopinais » ;
- les arrêts « Bouridel » et « Plessis » de la ligne **73** desservant le parc d'activités du Bois de Sœuvres sont supprimés et la desserte de la ZI Champ-Martin est allégée ; parallèlement la ligne **173ex** est créée entre Corps-Nuds (Gare), Saint-Armel et Rennes (La Poterie), sans desserte de Vern-sur-Seiche ;
- la ligne **74** voit son offre renforcée du lundi au samedi par 7 A/R quotidiens supplémentaires ;
- l'offre des lignes **91** et **92** est revue à la baisse sur certaines périodes pour cause de fréquentation insuffisante ;
- enfin, la ligne **94** est créée entre Betton, Chevaigné et Saint-Sulpice-la-Forêt, en correspondance avec la ligne 51 à Betton. Elle circule du lundi au dimanche, de 9h à 16h et après 19h.

Parc des affrétés

Le transporteur **Keolis Armor** a mis en service en juin dernier, les Citaro n°10982 à 10984. Retrouvez en rubrique dédiée, les coordonnées de ces véhicules

SAINT-PIERRE-QUIBERON > BUS VACANCES °

Ligne estivale

Mis en service du 12 juillet au 20 août et circulant du lundi au vendredi, le « Bus Vacances » permettait d'assurer une desserte fine de la presqu'île, depuis Penthièvre jusqu'à la gare SNCF de Quiberon, en correspondance avec le train Tire-Bouchon en provenance d'Auray.

Deux A/R étaient proposés, un le matin au départ du camping de Penthièvre jusqu'à Quiberon, via Kerhostin et Saint-Pierre-Quiberon, et un second l'après-midi sur le seul parcours Saint-Pierre-Quiberon/Quiberon. Le tarif était fixé à 1 € par voyage.

TRINITE-SUR-MER > TRINIBUS °

Ligne estivale

Le célèbre port breton a réactivé son service Trinibus du 13 juillet au 27 août, avec une nouveauté pour la saison 2010 : grâce à l'implication de la mairie, de l'Union des Entreprises Trinitaines (UET) et des campings, le service était gratuit.

Plusieurs circuits étaient proposés en fonction de l'heure de la journée. Le matin, deux circuits depuis les campings vers le centre permettaient aux touristes de venir faire leurs courses :

- circuit nord desservant les campings de Kermarquer et Kervilor, toutes les heures de 9h à 12h ;
- circuit sud desservant les campings de Plijadur et Kervillen, toutes les heures de 9h30 à 12h30.



L'après-midi, un troisième circuit assurait la desserte des plages de Kervillen et du Men Dû depuis les différents campings, avec deux départs de Kervilor à 13h30 et 14h30. En fin d'après-midi, un quatrième circuit permettait le retour des plages vers les campings, avec deux départs de la plage de Kervillen à 17h30 et 18h30.



LA TRINITÉ-SUR-MER : le Crafter du Trinibus, immatriculé 9852 YZ 56, en attente à l'arrêt « Pharmacie » sur le cours des Quais, point de départ des différents circuits
© Christophe DECAUX, le 27 juillet 2010

VANNES > TPV **

Rentrée 2010

Pas de remaniement des lignes en cette rentrée dans la préfecture du Morbihan, le réseau restructuré semble avoir enfin trouvé son rythme de croisière.

On peut juste noter quelques adaptations d'horaires. Ainsi, sur les lignes **1** et **2** le samedi et en vacances scolaires, l'offre est légèrement allégée en début de service, de 7h à 8h30. Le service est amélioré sur la ligne **4** en heures creuses, les services partiels au Vincin étant tous prolongés jusqu'à la mairie d'Arradon. Enfin sur la ligne **8**, Plescop bénéficie d'une desserte supplémentaire en pointe du matin.

Navette gratuite

Une navette gratuite a été expérimentée cet été entre le collège Gilles-Gahinet et la pointe d'Arradon (haut lieu touristique continuellement engorgé). Cette navette, proposée par les TPV et la mairie d'Arradon et sponsorisée par le supermarché local, fonctionnait tous les jours de 11h à 19h avec une rotation toute les 5 à 8 minutes. Elle a rencontré un vif succès avec plus de 200 passagers certains jours.

► Centre-Val-de-Loire

CHARTRES > FILIBUS *

Parc

7 nouveaux GX327, numérotés 52 à 58, sont venus compléter les 51 exemplaires déjà présents. Retrouvez en rubrique « Parcs » les coordonnées de ces véhicules.

MONTARGIS > AMELYS °

Parc

Le réseau a mis en service en avril dernier les 3 Citelis-12-3p n°64 à 66. Retrouvez en rubrique « Parcs » les coordonnées de ces véhicules.



MONTARGIS : Le Citelis-12 n° 49 sur la ligne 2, en août 2006
© Jérémie OLIVIER

TOURS > FIL BLEU °

Futur tramway

Les premiers travaux préparatoires ont débuté début juillet avenue du Pont-Cher. Dès le 2 août, d'autres étaient engagés notamment dans le quartier Sanitas et à Tours-Nord. Le « point info tramway » a par ailleurs été inauguré cet été.

► Champagne-Ardenne

CHAUMONT > LE BUS °

Contrat

Après appel d'offres, le groupe Keolis a été choisi par la communauté de communes pour l'exploitation de son réseau urbain. Le contrat de délégation de service public a pris effet le 1^{er} juillet pour une durée de 6 ans et demi. Le contrat prévoit une restructuration complète du réseau : itinéraires simplifiés, horaires cadencés et permanence de l'offre (horaires identiques du 1^{er} septembre au 30 juin). Prévue pour 2011, cette refonte comprend également une nouvelle organisation des transports scolaires, la desserte de la gare SNCF en prévision de la création du pôle d'échanges multimodal et l'intégration de nouvelles dessertes (zone d'activité, éco-quartier, cinéma...) au fur et à mesure de leur réalisation. Au total, cette restructuration devrait permettre de désengorger le centre ville et d'augmenter la fréquentation de 20% entre 2010 et 2016.

Quatre lignes principales devraient constituer l'armature du réseau : 2 Nord/Sud, une Est/Ouest et une entre Chaumont et Colombey-les-Deux-Églises cadencées aux 20 ou 30 minutes selon les moments de la journée. Un réseau de 16 lignes virtuelles TAD complètera le dispositif.



Par ailleurs, d'importants investissements seront réalisés : au menu, la construction d'un nouveau dépôt répondant aux normes HQE, l'acquisition de 23 véhicules neufs et la mise en place d'un nouveau système de billettique.

Parc

Signalons le retrait du parc du GX117 n°51131 (VJ1GX586H4C000279), immatriculé 4919 NA 52. Mis en service le 15/01/02, il a été racheté le 18/01/10 par le groupe francilien Visual et réimmatriculé AJ-486-ZM.

REIMS > CITURA °

Identité commerciale

Encore une manifestation de *communicationnisme aiguë* : l'appellation « TUR », comme Transports Urbains de Reims, laisse désormais la place à « CITURA ». Juste pour l'anecdote : CI pour Cité, TUR pour Transport Urbains de Reims et A pour Avenir !

Tramway

Les rames sont petit à petit réceptionnées au dépôt de Bezannes. Après la première, la n°101, arrivée le 26 mars, 5 autres rames ont été livrées : la n°102 fin juin, la 103 le 7 juillet, suivie par la 104 le 20 et la 105 fin juillet, et la n°106 arrivée à Bezannes le 16 août et déchargée le lendemain à 7h45.

Parc

Le réseau devrait recevoir en fin d'année 10 nouveaux GX327. Par ailleurs, les R312-3p n°442 à 444 ont été vendus le 9 mars dernier à Transdev Champagne où ils ont été respectivement renumérotés 94094, 94093 et 94092.

Circuit touristique

Un circuit dénommé « Open'Tour » permet depuis trois ans aux touristes de visiter la ville dans la période juillet/août/septembre à raison de 6 départs quotidiens, 7 jours sur 7. En 2008, les Cars Jacqueson avaient utilisé pour effectuer ce service un Mago cabriolet loué à Lambert Locations. Cette année, un nouveau véhicule cabriolet a été mis en service ; il est immatriculé AS-597-ND. Dès que nous en saurons davantage sur ce véhicule, nous ne manquerons pas de vous en informer !



REIMS : le nouvel autocar des Cars Jacqueson pour le circuit Open'Tour

© Philippe MESNIGE

SAINT-QUENTIN > PASTEL *

Réseau

La ville de Saint-Quentin possédant une réserve naturelle située en plein centre-ville (les marais d'Isle) avec une plage aménagée ouverte de juin à septembre (et même sa guinguette), le réseau a mis en place une « Navette des plages » afin de relier la plage d'Isle à celle plus factice installée par la municipalité sur... la place de l'Hôtel de Ville et ce, chaque après-midi de 13h30 à 17h30.

Les années précédentes, le bus urbain utilisé n'étant pas assez visible dans le flot des lignes existantes et ne transportant en moyenne que 15 à 20 personnes par jour, Pastel a décidé de louer un minibus. Le transporteur, Saint-Quentin Mobilités, loue pour l'occasion un Microbus Gruau immatriculé 2192 TH 53 et dont une partie du coût de la location est prise en charge par un partenaire privé.



SAINT-QUENTIN : le Microbus affecté à la « Navette des plages », au départ de la plage d'Isle le 19 juillet 2010

© Philippe MESNIGE

Parc

Le réseau a réceptionné courant juin, 4 nouveaux GX327-3p immatriculés AV-119/228/708-HY et AV-964-HX. Nous ne manquerons pas de vous communiquer les informations manquantes dès que nous serons en leur possession.

► Franche-Comté

BELFORT > OPTIMO °

Fréquentation

En 2 ans, la fréquentation, a augmenté de plus de 40%, avec 6,8 millions de voyages enregistrés en 2009. Pour mémoire, les 6 lignes urbaines sont cadencées aux 10 minutes.

En bref...

Des informations sur votre réseau n'ont pas été publiées ?

Comme de nombreux autres adhérents, devenez un correspondant régulier en adressant à la Rédaction de « Réseaux Urbains de France » les actualités de votre réseau et de ceux que vous connaissez !



► Île-de-France

RÉSEAU SNCF

RER C

Pour la quinzième année consécutive, la ligne a été fermée à l'exploitation dans sa partie centrale afin de permettre les travaux de rénovation des infrastructures. Dénommée « opération Castor », les travaux se sont déroulés du 19 juillet au 21 août, des bus de remplacement assurant le service entre les gares d'Austerlitz et Invalides (lire plus loin).

RÉSEAU RATP

MÉTRO

Projets de rocade

Nouveau rebondissement dans l'affaire qui oppose la Région à l'État. Alors que le débat public sur le projet régional « Arc express » devait débuter en mai dernier, celui-ci avait subitement été reporté sine die. Finalement, les deux débats publics sur Arc Express d'une part, et le « Grand-Huit » de l'autre, se dérouleront en même temps et débiteront en octobre pour une durée de 4 mois.

Ligne 8

Fin août, la pose des voies était bien avancée. Les 7 voies de remisage sur le futur site de maintenance de Valenton étaient en place ainsi que leurs voies de raccordement au futur terminus. La construction de l'atelier proprement dit n'avait par contre pas débuté. Du côté de l'origine du prolongement, la voie vers banlieue était posée jusqu'au « saut de mouton », la voie vers Paris étant en cours de montage. Le gros œuvre de la station terminus était pratiquement achevé.

Concernant la rénovation du viaduc entre Charenton et Maisons-Alfort qui avait entraîné, rappelons-le, la neutralisation du tronçon entre Charenton-Écoles et École Vétérinaire de Maisons-Alfort, l'exploitation normale a été rétablie le 2 septembre.

Ligne 13

D'importants travaux ont nécessité l'interruption du service du 5 août (à 22h30) au 9 août (5h30) entre « Saint-Lazare » et « Porte-de-Saint-Ouen » d'une part et « Porte-de-Clichy » de l'autre. Les portes palières qui sont en cours de pose à la station « Place-de-Clichy » modifieront légèrement la position de stationnement des trains, suffisamment pour engager la zone d'appareils de voie et empêcher par voie de conséquence la mise au feu vert pour la rame suivante. Cette nouvelle disposition et ses conséquences sur la signalisation ont obligé à reculer cet appareil de voie.

Trains de travaux

Les équipes de l'atelier MRF de Vaugirard ont transformé et équipé une rame MF67 réformée. Cette rame est destinée au stockage de pièces d'outillage ainsi qu'au transport

d'organes de trains entre l'atelier de Vaugirard et celui d'Auteuil, après la réforme des tracteurs Sprague-Thomson. Ce train, dénommé « Convoi d'Auteuil » car remis aux ateliers du même nom (ligne 10), est plus sûr que le Sprague-Thomson étant donné qu'il est équipé de la conduite manuelle contrôlée. Il pourra également circuler en ligne aux heures d'exploitation et servira, en semaine, de magasin à l'atelier d'Auteuil en raison de l'exiguïté des lieux.

TRAMWAYS

Ligne T1 : prolongement Ouest

Mi-juillet, une première traversée préfabriquée de carrefour était mise en place à Villeneuve-la-Garenne au niveau de la mairie.

Début septembre, les rails étaient installés dans la traversée du rond-point à Asnières (Les Courtilles) et la pose des voies était en cours le long de la cité du Luth à Gennevilliers ainsi que le long du parc des Chanteraines à Villeneuve-la-Garenne. Du côté du « village » de Gennevilliers, la plateforme bétonnée attendait ses rails sur la voie unique en direction Saint-Denis.



RATP : traversée préfabriquée au niveau de la mairie de Villeneuve-la-Garenne sur le futur prolongement du T1
© Christophe DECAUX, le 7 août 2010

Ligne T2 : prolongement Nord

Fin août, la ligne était équipée de la LAC dans sa traversée de Colombes, soit du pont de Charlebourg au pont de Bezons. Dans la même période, la plateforme était en cours de réalisation dans la traversée de Courbevoie. Enfin, les travaux de voirie avaient investi dans le courant du mois d'août l'important carrefour de la place de Belgique à La Garenne-Colombes.

Ligne T3 : prolongement Est

La pose du premier élément de voie préfabriquée s'est déroulée le 6 juillet dernier à la Porte de la Villette (19^e), dans le carrefour formé par le boulevard Macdonald et l'avenue Corentin-Cariou (à l'entrée de la gare routière).

Fin août, les travaux de voirie avaient désormais investi l'ensemble du linéaire compris entre les Portes de la Chapelle et de Charenton. Le comblement des deux tunnels routiers à ces deux extrémités était toujours en cours. À la



même période, les travaux du dépôt souterrain Ladoumègue étaient bien entamés et les piles du pont au dessus du canal de l'Ourcq en cours de construction, ainsi que les rampes d'accès à ce futur ouvrage.

Autre chantier spectaculaire de cette période estivale, celui de la reconstruction du viaduc Masséna au-dessus des voies ferrées et celui de la « déconstruction » du viaduc routier de la Porte de Vitry (boulevard Masséna, 13e).



RATP : déconstruction du viaduc routier de la Porte de Vitry dans le cadre du prolongement du T3 à l'Est

© Christophe DECAUX, le 10 août 2010

AUTOBUS (exploitation)

TCSP Créteil/Sucy

Après 6 mois de blocage du chantier suite à un différend financier entre les entrepreneurs et le Conseil général, les travaux ont pu reprendre. Théoriquement, cet arrêt ne devrait pas engendrer de retards dans la mise en service du TCSP, prévue en juillet 2011. En effet, le TCSP s'articule avec le prolongement de la ligne 8 dont l'ouverture est prévue à l'automne 2011. Sans la correspondance avec le TCSP, le prolongement du métro perd une partie de son intérêt, notamment en termes de fréquentation.

Actuellement, le gros œuvre du site propre bus est terminé. Il ne reste que des travaux de finition, ainsi que la réalisation du terminus de Sucy-Bonneuil-RER et la jonction avec l'infrastructure du TVM actuel aux abords du carrefour Pompadour. Ce raccordement avec l'actuel site propre du TVM devrait être réalisé en avril 2011, ainsi que la pose de l'enrobé de couleur rouge sur l'ensemble de la piste destinée aux autobus. En attendant la mise en service de la nouvelle ligne et son équipement en BHNS, les autobus de la ligne **393** devraient pouvoir emprunter le site propre à partir de décembre 2010.

Ligne 103

Cette ligne de la banlieue sud-est relie la station de métro « Maisons-Alfort - École Vétérinaire » au Marché International de Rungis. C'est également l'épine dorsale des déplacements en TC de la commune d'Alfortville. Faisant partie du réseau Mobilien, les bus ont beaucoup de mal à se frayer un chemin dans les rues étroites et embouteillées de cette commune. Afin que cette ligne atteigne les normes de fiabilité et de régularité propres à ce réseau, d'importants travaux de voirie ont été entrepris depuis fin juillet devant

la gare RER de « Maisons-Alfort-Alfortville ». D'ici le printemps 2011, d'autres travaux seront réalisés dans la commune, tout le long de l'itinéraire de cette ligne. Réaménagement des carrefours, création de couloirs de bus, mise en place d'une gestion en temps réel des feux de circulation, adaptation des arrêts pour les personnes à mobilité réduite, un vaste chantier financé pour l'essentiel par le Conseil général du Val-de-Marne et le STIF.



RATP : l'Agora-S GNV n°7065 de la ligne 105, à l'approche du Centre Commercial Régional de Belle Épine, en août 2010

© Jérémie OLIVIER

Ligne 147

Cette importante radiale de la banlieue nord-est reliant « Église-de-Pantin » à la gare SNCF de Sevrans devrait bientôt bénéficier d'un long site propre de type TVM entre son terminus d'Église-de-Pantin et la mairie de Livry-Gargan. Le STIF devrait bientôt statuer sur cette réalisation qui permettra d'améliorer substantiellement la relation, et de requalifier cet axe urbain, devenu un axe de délestage de l'autoroute A3 ; l'autopont situé à l'entrée de Bondy devrait d'ailleurs disparaître dans l'opération. La mise en service de ce site propre est prévue à horizon 2015.

Ligne 278

Cette ligne reliant La Défense à « Courbevoie-Europe » devrait être prolongée le 4 octobre au-delà de ce dernier terminus jusqu'à la ZAC des Bruyères.



RATP ; l'Agora-S Euro 3 n°7922 sur la ligne 278, boulevard Aristide Briand à Courbevoie en direction de La Défense

© Jérémie OLIVIER, mars 2010



Navettes

Du 19 juillet au 20 août, une noria d'autobus articulés a assuré la desserte des gares du RER C entre « Austerlitz » et « Invalides » en raison des travaux Castor, avec une fréquence de 5 minutes aux pointes et de 10 minutes aux heures creuses. Les voitures, fournies par les dépôts d'Aubervilliers, Belliard, Ivry, Nanterre, Pavillons et Thiais, ont transporté plus de 400.000 voyageurs (+5% par rapport à 2009).

Du 5 au 8 août, un nombre non moins important d'autobus a fait la navette entre Saint-Lazare et les Portes de Clichy et de Saint-Ouen pendant les travaux sur la ligne 13 (lire supra). Au total, 217.724 voyageurs ont été transportés. Si les navettes vers Porte-de-Clichy étaient assurées par des autobus RATP, notons que celles vers Porte de Saint-Ouen ont été sous-traitées à l'entreprise TRA, la Régie n'ayant plus assez de moyens matériels et humains à mettre à disposition alors qu'elle devait déjà faire face à de nombreux services de remplacement (RER C, tramway T1, métro ligne 8).

Enfin, sur le remplacement de la ligne 8 entre « Charenton-Écoles » et « École Vétérinaire de Maisons-Alfort » entre le 26 juin et le 1^{er} septembre, plus de 2.880.000 voyageurs ont été transportés. La première semaine des travaux, ils étaient 80.000 à emprunter journalièrement les navettes, avec des pointes à 4.200 voyageurs par heure (pointe du matin).



RATP : Citelis-18 n°46865 des TRA sur les navettes de remplacement de la ligne 13 du métro, Porte de Saint-Ouen

© Christophe DECAUX, le 7 août 2010

AUTOBUS (matériel)

Incident

Sans superstition aucune, le vendredi 13 août au matin, un incendie s'est déclaré dans le compartiment moteur d'un bus articulé MAN Lion's-City de la ligne **183** alors qu'il était sur la commune d'Orly. Malgré l'intervention des Sapeurs-pompiers, l'autobus a été sérieusement endommagé. Il a été remorqué au dépôt de Thiais pour expertise car il n'est en service que depuis janvier 2009 !

Oreos-55E

Les 12 midibus électriques (n°1303 à 1314) en service sur le « Montmartrobus » sont (très) fatigués. Malheureu-

sement, il n'existe pas de midibus électriques (d'une cinquantaine de places) capables de les remplacer compte tenu des contraintes d'exploitation de la ligne (longueur du circuit, gabarit des rues, pentes à gravir). Un midibus électrique Oreos 4X, à batteries lithium-ion, est bien actuellement en essais à la RATP (il a été testé notamment sur le service urbain de Clichy), mais il doit encore faire ses preuves dans le temps (en particulier pour la charge des batteries) avant d'être validé et éventuellement commandé.

Le département MRB a donc décidé de procéder à une remise à niveau technique de l'ensemble de la flotte. Cette opération sera confiée à l'atelier central Championnet, et le bus « tête de série » devait revenir au dépôt Belliard à l'automne pour être remis en exploitation. Les autres bus seront ensuite remis à niveau l'un après l'autre. Cette cure de jouvence devrait permettre de prolonger la vie des Oreos-55E jusqu'en 2013 au moins, en espérant que d'ici là la relève soit enfin prête !

Citelis-line

Les lignes **354** et **399** ont commencé à être équipées de Citelis-line pendant l'été. Retrouvez en rubrique "Parcs", la suite des coordonnées des Citelis-line, à savoir celles des n°3461 à 3500.

Par ailleurs, nous tenons à rectifier une erreur qui s'est traîtreusement insinuée dans le tableau publié dans notre précédente édition. En effet, les n°3440 et 3448 présentaient bizarrement le même numéro VIN. Si celui du n°3440 est bien VNEPS09D200303091, celui du n°3448 est VNEPS09D200303104.

Lion's-City

Le premier Lion's-City-A37 standard (NL255) a été livré à la Régie ; il porte le n°9601.

Mouvements

Les Agora-line libérés par l'équipement d'Omnicity sur le 57 partent équiper le **249** au dépôt de Flandre.

Réseau Bus RATP			
Mises en service en juillet 2010			
Lignes	Dépôts	Nb	N° de coquille
Citelis-line-2p			
495	Massy	3	3833 à 3835 *
196	Massy	17	3836 à 3852
Omnicity-2p			
146	Pavillons	17	9501 à 9517
Total :	37 véhicules		

* ex-GMR (RU93)

RÉSEAU OPTILE

Réseau Mobilien

Lignes 100

Après l'ouverture, le 15 mai 2009, de la ligne **100** entre Chelles et Roissy CDG, et le 1^{er} janvier 2010 de la ligne... **100** entre Créteil-L'Échat et Torcy-RER, voici la mise en service le 1^{er} septembre dernier de deux nouvelles lignes... **100** ! La première entre Roissy-CDG et Persan, la seconde entre Saint-Quentin-en-Yvelines et Les Mureaux.



Assurément, la logique du STIF pour la numérotation de ses lignes nous échappe totalement ! Est-ce un nombre fétiche... un grigri ? Quoiqu'il en soit, une explication logique et argumentée nous est nécessaire pour appréhender le concept avec toute la sérénité requise !

Mis à part ces petits soucis de numérologie, il est heureux d'annoncer la création de nouvelles liaisons de rocade de grande banlieue. Concernant la liaison Aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle/Persan, via Luzarches, Seugy, Viarmes et Asnières-sur-Oise, celle-ci fonctionne du lundi au vendredi de 5h30 à 22h00, avec un bus toutes les 30 minutes de 5h30 à 9h00 et de 17h00 à 21h00 et un bus toutes les heures de 9h00 à 17h00. Une desserte est également proposée les samedis, les dimanches et jours fériés de 6h00 à 21h00 à raison d'un bus toutes les heures. Cette ligne est exploitée par conjointement par les filiales Keolis, CIF et Keolis Val-d'Oise.

La liaison Saint-Quentin-en-Yvelines/Les Mureaux, via Élanecourt, Plaisir et Orgeval, est quant à elle exploitée en pool par les entreprises Tourneux et Hourtoule.

BRUNOY > STRAV °

Parc

Le 2 juin dernier, cette filiale Veolia a mis en service l'Agora-line n°700 racheté au réseau de Chaumont (1ère mise en service, le 02/11/01) ; il a été réimmatriculé AL-565-PM.

CERGY-PONTOISE > STIVO *

Parc

Le 26 février dernier, le transporteur Lacroix a mis à la disposition de la STIVO le GX427 n°845 (VJ1PU09D100002333) immatriculé AM-175-KV.

HAUTS DE BIEVRE > LE PALADIN *

Parc

Arrivés au dépôt BBM le 1^{er} juillet dernier, les 2 GX127 n°662 et 663 ont été mis en service le 20 juillet. Ils sont respectivement immatriculés AW-522-TT et AW-980-TT.

MARCOUSSIS > CARS D'ORSAY °

Parc

Le transporteur a réceptionné, courant juillet, 3 articulés Solaris-18 hybrides ; ils devaient être mis en service à la fin août.

MENNECY > STA °

Parc

En juin dernier, ce transporteur du sud-francilien a procédé à la vente du GX107 n°94913 (VJ1PS08A1PX104341). Immatriculé 452 BGM 91, il avait été mis en service le 10/05/94.

NORD FRANCILIEN > CIF °

Parc

Mise en service en mai dernier de 3 nouveaux Citaro-LE ; les coordonnées des n°103066 à 103068 sont compilées en rubrique « Parcs ».

NORD-OUEST FRANCILIEN > LACROIX °

Réseau

La ligne 30.35 reliant Franconville (RER) à Euabonne (Hôpital Simone-Veil) a été supprimée le 2 juillet par manque de fréquentation. Une nouvelle ligne à vocation scolaire devait être mise en service à la rentrée ; indiquée **30.44**, elle relie Cormeilles (Louis-Mourier) au lycée Romain-Rolland d'Argenteuil situé près de la gare du Val-d'Argenteuil.

SAINT-GERMAIN-EN-LAYE > RESALYS °

Réseau

Comme nous l'annoncions dans **RU92** (p.18), le réseau saint-germinoise, exploité par Veolia Transport, a été restructuré le 30 août. Desservant les communes d'Aigremont, Chambourcy et Fourqueux, il est étendu à Mareil-Marly (précédemment desservie par la ligne CSO n°23).

Assurant le transport de 13.000 voyageurs quotidiens, la multiplicité des lignes et les dessertes spécifiques à certaines heures le rendaient peu lisible, selon le maire adjoint. Les lignes A, B, C, B/C, F, M, S et T cèdent ainsi la place aux lignes **R1**, **R2**, **R3**, **R4** et **R5** plus simples et plus directes, dont l'offre est cadencée pour la plupart.

Nous résumons ces nouvelles liaisons dans le tableau joint.

SAINT-GERMAIN-EN-LAYE Réseau Résalys	
Lignes urbaines	
R1	Saint-Germain-en-Laye RER / Lycée de Vinci
R2	Saint-Germain-en-Laye RER : circulaire Ouest
R3	Saint-Germain-en-Laye RER : circulaire Sud
R4	Saint-Germain-en-Laye RER / Chambourcy (Collège) / Aigremont (L'abreuvoir)
R5	Saint-Germain-en-Laye RER / Mareil-Marly / Fourqueux (Clos Badère)

Parc

La mise en place du nouveau réseau Résalys sera accompagnée d'une livrée spécifique. Les nouveaux véhicules qui seront affectés au réseau recevront sur l'inévitable gris STIF, une large bande marron sous baie frappée du « R » de Résalys.

SAINT-GERMAIN-LÈS-CORBEIL > CARS SOEUR °

Parc

Le transporteur a acquis d'occasion le 25 février dernier, un articulé Citaro-G. Immatriculé AM-791-JF, il avait été précédemment mis en service en août 2007.



SEINE-SAINT-DENIS > TRA *

Parc

Cette filiale Veolia a récemment mis en service 8 articulés GX427-3p n°46943 à 46950.

SÉNART/CORBEIL °

TCSP

Également annoncée lors de la dernière séance du CA du STIF, l'acquisition de 12 articulés BHNS pour le concept régional « T-Zen » et ce, afin d'exploiter la liaison en site propre entre la ville nouvelle de Sénart et Corbeil, liaison qui sera confiée à Veolia. Les 12 véhicules devraient être mis en service au printemps 2011.

VÉLIZY > PHEBUS *

Dépôt

La société Devillairs (Keolis) a quitté son remisage provisoire de Vélizy-Villacoublay pour un établissement couvert situé dans la ZI du Plessis-Robinson, rue Descartes.

VERSAILLES > PHEBUS *

Parc

La SVTU devrait recevoir courant novembre 7 Citaro standard (4 à 2 portes et 3 à 3 portes) ainsi qu'un GX127 qui serait destiné à la ligne **P**.

► Languedoc-Roussillon

MONTPELLIER > TAM *

Gestion

Lors du renouvellement du contrat d'exploitation TAM pour les huit années à venir, une société locale, « Transdev Montpellier », a été créée dans le but de gérer directement à la fois l'opérateur principal TAM (ex-SMTU) et les affrétés que sont POM (Pays d'Oc Mobilités), CDM (Courriers du Midi), Bourrier et Bouladou. Le siège social se trouve chez POM, à Castelnau-le-Lez.

> Réseau Tramways

Fréquentation

La ligne **1** a fêté discrètement (ce qui n'est pas dans les habitudes locales) ses 10 ans d'existence avec 30 millions de voyageurs transportés en 2009, soit 130.000 par jour contre la moitié pour la ligne **2**.

Interruptions estivales

Comme nous le relations dans notre précédente édition, les travaux de raccordement des infrastructures de la future ligne 3 au reste du réseau ont nécessité l'interruption de l'exploitation sur une partie de la zone centrale.

De ce fait, les trams de la ligne **1**, en provenance de « Mosson », ont été limités du 19 juillet au 29 août à « Place-de-l'Europe ». La ligne **2** était quant à elle amputée de son tronçon central entre « Corum » et « Mas-Drevon ». Elle était dès lors exploitée en deux tronçons, le premier entre « Jacou » et « Corum » prolongée à « Place-Carnot » en empruntant les infrastructures de la ligne 1 entre le Corum et la gare Saint-Roch, le deuxième entre « Mas-Drevon » et « St-Jean-de-Védas-Centre ». Un service de substitution avait été organisé avec deux lignes de navettes par bus : la ligne **2A** entre « Mas-Drevon » et la gare, et la **2B** entre la gare et le Corum.

Restructuration réseau

La troisième ligne de tramways est en travaux et devrait être mise en service dans deux ans. De Juvignac à Lattes et Pérols, la ligne sera donc exploitée avec trois terminus, dont deux à l'est de l'agglomération. La question de l'accès aux plages de Palavas-les-Flots demeure toujours aiguë du fait du retrait de la commune de l'agglomération. Début juillet, lors d'une conférence de presse, le président de l'Agglomération annonçait une évolution importante du réseau de tramways. Ainsi, la ligne **2** abandonnerait la boucle entre Corum et la gare par Rives-du-Lez (très contestée par les usagers) pour circuler en tronc commun avec la ligne 1, et ainsi réduire le temps de trajet de 12 minutes. La ligne **3** abandonnerait, toujours dans le but d'accélérer les services, la boucle initialement prévue des Prés-d'Arènes, entre la gare et Rives-du-Lez. Le nouveau tracé de la ligne 3 ne serait autre que l'actuel itinéraire de la ligne 2 entre la gare et Rives-du-Lez. Puis la ligne 3 circulerait en tronc commun avec la ligne 1 jusqu'à Port-Marianne, pour ensuite rejoindre Pérols et Lattes.

Mais la grande nouveauté réside dans le projet d'une ligne **4** semi-circulaire au grand centre-ville, ligne qui reprendrait les tronçons abandonnés par les autres lignes, notamment la boucle du Lez et la future ex-ligne 3 aux Prés-d'Arènes. Dénommées « Ring », ses terminus en seraient les places Albert-1^{er} et Saint-Denis. Si cette formule devait voir le jour, le réseau de tramways gagnerait en cohérence et présenterait un linéaire moins tortueux. Il aurait par contre été judicieux de poursuivre les études en inversant les lignes 1 et 3 entre la gare et Rives-du-Lez.

D'autre part, la ligne 4 initialement prévue entre Lavérune, Ovalie et Clapiers (reliée **RU93**) deviendrait la ligne **5**, les travaux débutant en 2013. Concernant le projet de ligne 5 entre Millénaire et Antigone, cette éventuelle ligne deviendrait en conséquence la **6**.

La nouvelle ligne 4 serait alors principalement desservie par les rames récupérées par l'accélération des lignes 2 et 3, auxquelles s'ajouteraient les rames Citadis-402 de la ligne 1, peu utilisées du fait de leurs moindres aptitudes dans les nombreuses courbes par rapport aux rames à bogies classiques. Trois rames supplémentaires parachèveront son équipement, prélevées dans le marché du matériel de la ligne 3. Reste la question de la livrée puisque chacune des trois lignes radiales disposera de sa propre livrée : qu'en sera-t-il pour la ligne 4 ?

> Réseau Autobus

Réseau

Une nouvelle ligne **38** a été mise en service le 5 juillet dernier. Elle remplace la ligne 109 d'Hérault Transport dans



son tronçon situé à l'intérieur de l'agglomération montpellieraine. Elle dessert en tronc commun avec la ligne 34, les communes de Cournonsec, Cournonterral, Pignan, puis bifurque sur Lavérune, terminus à la station « Mas-Drevon » de la ligne 2 du tramway. Elle est exploitée par Pays d'Oc Mobilités.

Navettes tram

Les autobus affectés aux services de navette **2A** et **2B** (lire supra), arboraient pour l'occasion la décoration partielle des futures rames de la ligne 3.

Parc

Retrouvez en rubrique « Parcs », la flotte du réseau TAM actualisée au 1^{er} août 2010.

Parc affrété

Les 7 autocars suburbains aux couleurs TAM devront être remplacés par des autobus urbains avant septembre 2012 dernier délai.

Navettes de soirée

Depuis le 15 mars, une nouvelle navette de soirée a été activée sur les communes du Crès, Vendargues, Baillargues et Castries. Les départs ont lieu après les derniers services suburbains de 20h30 et 22h00 du terminus intermédiaire « N-D-de-Sablasse » de la ligne 2 de tramway. Comme les deux premières, elle est exploitée à l'aide d'un minicar de la société des services UTO (Urbain Transports Organisations) dont le siège est à la Paillade, sans dépôt, les véhicules étant garés chez chacun des conducteurs.

PERPIGNAN > CTPM °

BHNS

Un site propre pour bus devrait être implanté sur 10 km reliant deux zones d'activité au nord et au sud en desservant le centre hospitalier, plusieurs lycées, le centre-ville et la nouvelle gare SNCF. La fréquentation quotidienne attendue est de 20.000 voyageurs, soit le double des lignes actuelles. Les 40 stations seront desservies avec une fréquence d'un bus toutes les 4 minutes aux pointes. Ce futur BHNS, déjà baptisé par les grands communicants « Bus-tram », devrait être partiellement mis en service durant l'été 2011 et en totalité en 2012.

SÈTE > THAU AGGLO *

Parc

Le réseau a mis en service courant juillet 4 Citelis-12-3p supplémentaires n°62 à 65.

► Limousin

LIMOGES > TCL *

Parc

Le réseau a mis en service 4 nouveaux Citelis-12-3p n°322 à 325. Ces arrivées ont poussé vers la réforme les 3

derniers R312-3p (n°515 à 517), ainsi qu'un PR112. Notons aussi la réforme des 2 derniers PR180-2, à savoir les n°409 et 410.

► Lorraine

NANCY > STAN °

TVR

Afin de réparer voire refaire une plateforme en mauvais état, la ligne a été interrompue du 15 juillet au 16 août entre la place de la République et l'arrêt « Forêt-de-Haye ». Le TVR était remplacé sur ce tronçon par un service de remplacement par bus **T1-Bus**. Une navette reliait l'arrêt Forêt-de-Haye au terminus de Vandoeuvre (CHU-Brabois).

TCSP

Pour la future ligne 2, il semble que l'on s'oriente vers une solution provisoire avec des bus, empruntant un maximum de parcours en site propre.

L'Agglo attend le résultat d'une expertise sur son réseau ; il y serait question d'une aide financière éventuelle de l'État pour assurer le maintien du TVR sur la ligne 1 jusqu'en 2022... En attendant, des travaux ont été effectués du 15 juillet au 15 août sur la partie ouest de la ligne, notamment avenue du Général-Leclerc à Nancy. La section République/CHU a été exploitée par la ligne **T1-Bus**, le TVR continuant à circuler entre République et Essey.

Parc

Le réseau a procédé en mai dernier, à la vente des GX417-GNV-3p n°506 et 532 respectivement mis en service les 30/12/99 et 01/12/00.

► Midi-Pyrénées

TOULOUSE > TISSE °

> Réseau Métro

Parc

Après avoir rénové une importante partie des rames VAL-206 lilloises, la société SAFRA a remporté le marché de rénovation des 28 rames VAL-206 toulousaines. Un premier doublet devrait être confié dès octobre 2010 en vue d'une validation des opérations. La chaîne de rénovation qui devrait toucher tant l'extérieur que l'intérieur des véhicules ne devrait débuter qu'en 2012 pour s'achever en 2014.

Si cette rénovation ne concerne que 28 rames VAL-206 sur les 29 livrées, c'est du fait de la réforme de deux voitures. En effet, nous vous avons informé dans **RU65** (p.29), de la collision survenue le 7 septembre 2005 entre deux rames alors qu'elles procédaient à des essais sans voyageurs et ce, dans le cadre de la construction de la ligne B. Après une estimation de la faisabilité d'une éventuelle réparation, il a été décidé de ne réparer que deux voitures, les P02 et H08 étant déclassées. Un nouveau doublet sera donc reconstitué et identifié P02/H02.



> Réseau Tramways

Ligne T1

Alors que le projet et les travaux avaient été lancés sous l'appellation « ligne E », l'exploitant prépare activement l'ouverture de la « ligne T1 »... dont acte !

Mi-juillet, le chantier était entré un peu partout dans la phase des finitions. Le changement le plus spectaculaire est du côté de l'avenue de Grande-Bretagne, totalement transformée dans sa partie comprise entre la Cartoucherie et Purpan. Le double sens de circulation a été rétabli depuis le 7 juillet dernier. La LAC était posée sur toute la ligne, la partie comprise entre « Guyenne-Berry » et « Place-du-Relais » (route de Grenade) étant en cours de réglage. Les aubettes étaient toutes en place à l'exception de la station « Ancely ». Concernant la signalisation, il n'était pas rare de rencontrer des signaux déjà « actifs », notamment les feux type R17, entre les Arènes et Purpan.



TOULOUSE : trois vues de l'avenue de Grande-Bretagne en direction des Arènes. Le 30 juillet 2007 au tout début du chantier de la ligne lors de la déviation des réseaux, puis le 4 août 2009 lors de la démolition du mur du GIAT, et enfin le 3 août 2010 lors de l'ouverture de voie (voir en page 10)

© François Droisy

Côté essais, ceux-ci avaient investi début août la seconde zone comprise entre les stations « Purpan » et le terminus « Arènes ». Quatre rames nécessaires à ces essais ont donc été transférées les 3 et 4 août à la station « Purpan ». Il s'agit des rames n°5007, 5015, 5017 et 5018. Les essais ont débuté dès le 5 août.



TOULOUSE : ouverture de voie rue de Négogousses (entre Zénith et Arènes) avec la rame n° 5007, le 3 août 2010

© François Droisy



TOULOUSE : essais au niveau d'Arènes avec les rames n° 5018 et 5017, le 10 août 2010

© François Droisy

TOULOUSE Réception des rames Citadis			
N°	Dates réception	N°	Dates réception
5001	10/06/09	5013	03/03/10
5002	19/11/09	5014	18/03/10
5003	18/03/10	5015	25/03/10
5004	15/12/09	5016	26/02/10
5005	25/11/09	5017	09/03/10
5006	27/11/09	5018	01/04/10
5007	04/12/09	5019	02/04/10
5008	11/12/09	5020	09/04/10
5009	26/02/10	5021	23/04/10
5010	24/02/10	5022	?
5011	21/12/09	5023	17/06/10
5012	18/02/10	5024	?

> Nord-Pas-de-Calais

LENS > TADAO °

Contrat

Après appel d'offres, le Syndicat Mixte de Transport Artois-Gohelle a renouvelé sa confiance à Keolis pour l'exploitation



du réseau TADAO. Le contrat de gestion du réseau a donc été renouvelé pour 6 ans. Ayant pris effet le 1^{er} septembre, le nouveau contrat prévoit la création d'un grand réseau multimodal

(bus/tramway/covoiturage/autopartage/vélo/TAD...) digne de la dixième agglomération de France.

Le réseau TADAO dessert une population de plus de 600.000 personnes réparties dans 115 communes dont 6 villes de plus de 25.000 habitants : Lens, Liévin, Hénin-Beaumont, Carvin, Béthune et Bruay-La-Buissière. La grande nouveauté de ce réseau réside dans la mise en place de deux lignes de tramway prévues pour septembre 2014.

Le transporteur prévoit une progression de 49% du trafic sur la durée du contrat. L'autre élément majeur de ce nouveau contrat est un projet d'intégration tarifaire avec le TER (28 gares SNCF sur le PTU). Sur l'ensemble du territoire desservi par TADAO, les voyageurs pourront ainsi utiliser le train au prix du bus.



LENS : Citelis 12 Tadao sur la ligne 14, rue de la Gare
© Jérémy OLIVIER, le 10 août 2007

LILLE > TRANS-VAL-DE-LYS °

Parc

Le réseau suburbain a mis en service en mai dernier les 3 Citaro n°109079 à 109081 et les 7 Citaro-LE-2p n°103058 à 103064. Retrouvez en rubrique spécialisée les coordonnées complètes de ces véhicules.

► Basse Normandie

CAEN > TWISTO °

TVR

Les gestionnaires des transports de l'agglomération caennaise ont décidé de ne pas répondre à l'appel de projets émanant du ministère de l'Écologie et renoncent à mettre en chantier la deuxième ligne de TCSP guidé pour desservir la métropole normande.

Ils mettent en avant l'endettement provoqué par le remboursement annuel de quelques 18 millions d'€ jusqu'en 2018 pour la réalisation de la ligne 1 et précisent « *assumer un choix technique calamiteux (sic) fait il y a 20 ans et garantir la ligne 1 avant d'engager la ligne 2* ».

Par ailleurs, un programme de renouvellement des pistes de roulement prévu sur 4 ans a été lancé en 2008. Durant la période estivale 2010, l'exploitation des 2 lignes a été totalement suspendue à partir du 19 juillet. La ligne **B** a été remise en service dans son intégralité le 9 août, la ligne **A** restant interrompue entre « Copernic » et « Campus-2 » jusqu'au 22 août.

Parc

Signalons la réforme en janvier 2010 du GX187 n°387.

CHERBOURG > ZEPHIR BUS °

Parc

Le réseau a fait l'acquisition d'un GX107 d'occasion. Avec le n°340, c'est donc le 15^e GX107 de la flotte.

Par ailleurs, les véhicules reçoivent petit à petit la nouvelle livrée cherbourgeoise-octevillaise. Après les 7 GX327, c'est au tour des GX317 de passer à l'atelier de peinture.

SAINT-LÔ > TUSA °

Réseau

Lors du dernier appel d'offres, Veolia a été conforté dans son rôle d'exploitant du réseau de Saint-Lô/Agneaux.

Le réseau sera restructuré le 1^{er} janvier 2011 et ne devrait comporter que 3 lignes avec un tronc commun entre la gare SNCF et l'hôtel de ville. À cette occasion, les lignes devraient perdre leur dénomination quelque peu difficile pour une numérotation de 1 à 3.

Si l'amplitude horaire ne bougera pas, les fréquences seront augmentées aux pointes : un bus toutes les 15 à 25 minutes sur la ligne **1** et toutes les 30 à 35 minutes sur les lignes **2** et **3**. En heures creuses, il faudra attendre 30 minutes sur la ligne 1 et une heure sur les lignes 2 et 3.

► Haute Normandie

ELBEUF > TAE *

Parc

Le réseau a mis en service 2 Citaro supplémentaires numérotés 139 et 140. Retrouvez en rubrique dédiée l'effectif TAE arrêté en juillet 2010.

LE HAVRE > BUS OCÉANE °

Futur tramway

Les travaux de voirie ont débuté sur le cours de République, dans le secteur de la gare SNCF ; le site propre bus axial a de ce fait été supprimé.

Réseau

Le réseau dit « Travaux » est entré en fonction le lundi 30 août. Ce réseau est conçu pour tenir compte des contraintes fortes liées aux travaux du futur tramway havrais. Ce réseau est prévu pour durer jusqu'en décembre



2012, date de la mise en service du tram et d'un réseau de bus profondément remanié. Une chose est sûre, les lignes **8** et **11** disparaîtront au profit du tramway qui reprend en quasi totalité leur parcours (prolongé toutefois à la plage).

Les deux contraintes qui ont initié ce réseau « Travaux » sont l'abandon de tous les terminus à l'hôtel de ville et l'impossibilité du passage des autobus par le boulevard de Strasbourg précédemment parcouru par 5 lignes. Les gestionnaires en ont profité pour améliorer la desserte des zones peu denses de l'agglomération par de nouvelles dessertes par minibus (nouvelles lignes **17**, **18** et **19**). Notons également l'emprunt par les autobus de la ligne **4** (Graville/Dollemard) d'un nouveau couloir à contre sens avenue Leclerc derrière l'hôtel de ville.

Pour plus de clarté, nous avons compilé dans un tableau les diverses modifications intervenues.

LE HAVRE	
Réseau « Travaux »	
Lignes	Destinations
1	Montivilliers / Halles-Centrales (desserte Sainte-Adresse reprise par ligne 10)
2	inchangé
3	inchangé
4	inchangé
5	inchangé
6	inchangé
7	Le Perrey / Mont-Gaillard (Bellonte)
8	Gares / Caucrauville
9	Gares / Gonfreville-Lorcher (Gournay)
10	Dollemard ou Sainte-Adresse / Caucrauville
11	Gares / La Forêt
12	Dollemard / Montivilliers (reprise partie ligne 7)
13	Caucrauville (Schuman) / Harfleur (Voûte)
14	inchangé
15	Harfleur (Colmoulins) / Fontaine-la-Mallet
16	Montivilliers (gare) / Mont-Gaillard (Marconi)
17	Sainte-Adresse (La Hève) / Grand-Hameau
18	Harfleur (place d'Armes) / Gainneville (Centre pénitentiaire)
19	Montivilliers (gare) / Epouville (G. Brassens)

ROUEN > METROBUS °

Tramway

Depuis le 12 juillet et durant toute la période estivale, la ligne de tramway Boulgrin/Georges-Braque fut limitée à « Charles-de-Gaulle », c'est-à-dire au niveau du dépôt Saint-Julien. Entre « Charles-de-Gaulle » et le terminus « George-Braque » au Grand-Quevilly, des travaux lourds étaient en cours, visant la réfection des voies et préparer l'infrastructure à accueillir les futures rames Citadis. Un service de remplacement par bus assurait la continuité de l'exploitation.

► Pays de la Loire

ANGERS > COTRA **

Tramway

La troisième rame est arrivée au dépôt d'Avrillé le 26 juillet dernier et descendue sur les rails le lendemain vers 15h.

Côté avancement des travaux, il restait début août six petits tronçons en attente de pose des voies : la traversée du boulevard Portet, entre avenue Churchill et rue de Létenduère, rue de Létenduère au niveau du boulevard de Strasbourg, au débouché du pont sur la Maine (côté hôpital), rue des Capucins (entre la rue Amsler et l'entrée de l'hôpital), et la seconde voie dans le centre d'Avrillé.

À la même période, les voies étaient bétonnées dans le secteur de la gare.



ANGERS : première sortie officielle avenue Mendès-France à Avrillé, le 7 mai 2010

© Éric BOURGOUIN



ANGERS : Pose des voies rue de la Roë depuis la place Molière, le 31 juillet 2010. La rue de la Roë avec ses 9,6 m de large et sa pente de 6,8%, est une particularité de ligne angevine avec sa voie unique.

© Éric BOURGOUIN

CHOLET > CHOLET-BUS °

Réseau

Une nouvelle ligne, la **A**, a été créée à la rentrée afin de relier « Eurespace » à « Hauts-de-Moine ». Elle circule en période scolaire du lundi au vendredi, et de 7h20 au 18h20.

Par ailleurs, la « Navette de cœur de ville » voit sa période d'essai prolongée au 31 décembre.



LAVAL > TUL °

Réseau

C'est le 23 août que les TUL ont opéré leur changement, pour répondre aux nouveaux rythmes de vie et aux nouvelles habitudes de leurs utilisateurs.

Déjà au 1^{er} janvier, les services **Flexo** et **LANO** avaient vu le jour (relire **RU92** p.23).

La restructuration a été menée avec pour objectifs de simplifier les itinéraires afin de rendre les lignes plus rapides et de renforcer la desserte des bassins d'emploi.

Le nouveau réseau s'organise autour des deux nouvelles lignes **A** et **B** dont l'offre est maintenue jusqu'à 21h30 et cadencée en journée (10/15 min pour la première et 15 min pour la seconde).

Les communes de première couronne bénéficient de nouvelles dessertes diamétralisées pour la plupart (**I**, **J**, **M** et **N**) en remplacement des anciennes lignes 10 à 16. Quant à la seconde couronne, les lignes 1, 2, 3, 4/5, 7, 8, 9, 17 et 40 cèdent la place à des dessertes sur 6 « zones », soit fixes soit sur réservation via le service Tulib.

Ce dernier service est également accessible pour des arrêts dans Laval qui ne sont plus desservis par une ligne régulière.

Le dimanche, les lignes **R** et **S** restent en place.

Nous résumons dans le tableau ci-dessous les intitulés des nouvelles lignes.

LAVAL		Réseau TUL au 23/08/2010	
Lignes		Destinations	
Lignes urbaines (semaine)			
A	Tassigny / Bozées		
B	Polyclinique / Technopolis		
C	Armand / Frachon / Pavement		
D	Gare TUL / Ribaudières		
E	Foucherie / Halage (via gare SNCF ou les quais)		
F	Gare TUL / Épine		
G	Blancherie / Berthelot / Niafles (service TULÉA)		
H	Gare TUL / Saint-Mélaine		
LANO	circulaires au départ de Technopolis		
I	Gare TUL / Saint-Berthevin (Carteries)		
J	Saint-Berthevin (Libération) / Bozées		
K	Renoir / Saint-Berthevin (Bretèche)		
L	Saint-Berthevin (Dunkerque) / (Châtelier)		
M	Changé (Saint-Roch) / Bonchamp (Maine)		
N	L'Huissierie (Mines) / Louverné (Camus)		
Services réguliers (semaine)			
Zone 1	Ahuillé, Montigny-le-Brillant		
Zone 2	Montflours, Saint-Germain-le-Fouilloux, Saint-Jean-sur-Mayenne		
Zone 3	Châlons-sur-Maine, La Chapelle-Anthenaise		
Zone 4	Argentré, Louvigné, Soulgé-sur-Ouette		
Zone 5	Entrammes, Forcé, Parné-sur-Roc		
Zone 6	Nuillé-sur-Vicoin		
Service de soirée (semaine)			
Flexo	Au départ de la gare SNCF et de la gare TUL		
Dimanche et jours fériés (sauf 1 ^{er} mai)			
R	Tassigny / Saint-Nicolas		
S	Polyclinique / Aquabulle		

Livrée

La mise en service du nouveau réseau TUL s'est accompagnée d'une nouvelle livrée qui sera progressivement

installée. Les véhicules sont intégralement peints en « ardoise » et voient leurs différentes surfaces couvertes de textes en lettres majuscules de différentes couleurs (blanc, jaune, verte, orange, bleu et vert). Le thème est « Tout le monde s'y retrouve ».

Parc

Le réseau a réceptionné 4 Citelis-12 n°114 à 117, ainsi que 2 autres Lion's-City-G n°502 et 503. Par ailleurs, les 4 standards Citaro-3p 302 à 305 ont été renumérotés 110 à 113.

Tous ces véhicules arborent la nouvelle identité visuelle grise (pardon... « ardoise »), les Lion's-City n°420 et 422 ayant également été repeints, ainsi que les 3 S315NF de la STAO.



LAVAL : le Lion's City GPL n°420 sur la ligne A franchit le pont Aristide Briand en direction de « Bozées », le 28 août 2010

© Christophe DECAUX

LE MANS > SETRAM °

TCSP

L'Agglo a choisi le bureau Transamo pour l'extension de son réseau. Ce devrait être le premier appel d'offres mixte tram/bus, le contrat comprenant la réalisation d'un peu plus de 3 km de tramway et 4 km de BHNS.

Réseau

À l'occasion du service d'été, l'itinéraire de la ligne **26** a été modifié : elle ne dessert plus Mapad au nord mais fait terminus à République.

La desserte de Mapad a été reprise par une ligne **Résabus** à la demande, qui reprend également la desserte Taxisbus vers Yzeuville (terminus Malpalu).

NANTES > TAN *

Parc des affrétés

Lors des derniers appels d'offre, **Keolis Atlantique** a perdu l'exploitation de 4 lignes. Conséquence directe : une partie des 16 Citaro-3p (n°1045 à 1060) a été mutée sur d'autres entités Keolis. Les n°1048 et 1051 ont rejoint le réseau



lillois « Trans-Val-de-Lys », et les n° 1055 à 1060 le parc rennais de Keolis Armor.



NANTES : le Citaro n°1055 de Keolis Atlantique, alors qu'il officiait sur la ligne 58 du réseau TAN
© Joshua GUICHARD

NOIRMOUTIER (ÎLE DE...) > GRATIBUS °

Service estival

Cette saison, les 3 lignes gratuites étaient desservies entre 10h et 19h par un GX77H (929 BDK 44) engagé sur le circuit **A** Noirmoutier-centre/Les Sableaux (Plage des Dames), un Microbus (779 TB 53) sur le circuit **B** Noirmoutier-centre/Le Vieil, et enfin un O405 n°7688 (543 APX 44) sur le circuit **C** Noirmoutier-centre/L'Herbaudière.



NOIRMOUTIER : le O405 n°7688 de la ligne C, vu au port de l'Herbaudière
© David LE PAUTREMAT

LA ROCHE-SUR-YON > IMPULSYON °

Réseau

Après la récente reprise de l'exploitation du réseau par le groupe RATP, une restructuration a été mise en place lors de la rentrée. Outre le passage des lettres aux chiffres, certaines lignes sont prolongées pour desservir des quartiers nouveaux (Maison-Neuve-des-Landes, Horbetoux, Salle des fêtes de Bourg). Certaines voies qui ne voyaient

pas de bus sont également desservies : Lyautey (5), Bacqua (6), Yole (7). Quatre communes périphériques (Aubigny, Dompierre-sur-Yon, Mouilleron-le-Captif, Venansault) sont dorénavant desservies par les lignes urbaines. Les autres communes de l'Agglo sont desservies par un service TAD.

La ligne **7**, ex-ligne G, est devenue circulaire, et un cadencement est par ailleurs annoncé sur les lignes **1** et **2**.

SAINT-NAZAIRE > STRAN °

Réseau

Afin de profiter pleinement de la saison estivale et des plages, la STRAN a mis en service en juillet et août la **ligne bleue**, reliant Saint-Nazaire à Pornichet en longeant la côte. En correspondance avec les lignes régulières 10, 20, 30 et 60, la ligne a desservi les villages et les plages jusqu'au marché de Pornichet, à raison de 4 A/R l'après-midi du lundi au samedi, un seul étant assuré le dimanche.

À cette occasion, le Citelis-12 n°417 a été intégralement pelliculé pour en assurer la promotion.



SAINT-NAZAIRE : le Citelis 12 n°417 habillé de la livrée spéciale pour la promotion de la ligne bleue
© Joshua GUICHARD

► Picardie

AMIENS > AMETIS **

Parc

Le 13 août dernier, le GX417 n°247 a définitivement quitté le dépôt pour la casse d'Argoeuve.

CHÂTEAU-THIERRY > FABLIO *

Réseau

Apparemment, le conflit qui opposait l'ancien transporteur castelthéodoricien (Cars de Château-Thierry) et le groupe Keolis choisi après appel d'offres (relire **RU92**) aurait trouvé un dénouement. En effet, depuis le 5 juillet, le réseau « Transval » a laissé place au réseau « Fablio » géré par Keolis depuis le centre RTA de Brasles. Cette nouvelle



dénomination pour nous rappeler que Jean de la Fontaine était natif de cette ville.

Le nouveau réseau dessert dorénavant 24 communes contre 13 auparavant et ce, grâce à la mise en place d'un TAD (lignes A, B C, D, E, F). Deux lignes dites « principales » (1 et 2) permettent de desservir Blanchard et les Vaucrises, une ligne 3 dite de quartiers relie Vincelles à Château-Thierry pour aller jusqu'à Brasles, deux lignes intercommunales (4 et 5) régulières aux heures de pointe et en TAD le reste de la journée desservent Nesles-la-Montagne, Essômes-sur-Marne, la ZI-Castelle, Blesmes et Étampes-sur-Marne. Une navette reliant l'hôpital, la gare, la zone commerciale et la piscine fonctionne tous les quarts d'heure en temps normal, toutes les 30 minutes en été.

Pour finir, le service dominical qui fonctionnait uniquement en matinée a été étendu à l'ensemble de la journée (10h à 18h).

CHATEAU-THIERRY Réseau Fablio	
Lignes	Destinations
Lignes urbaines	
F	Navette Fablio (circulaire Gare SNCF)
1	La Fontaine / L'Horloge / Le Marchis 2
2	Gare SNCF / Stade / Lauconnois
3	Vincelles / Mairie Brasles
4A	Gare SNCF / Mairie Nesles
4B	Gare SNCF / Mairie Nogentel
5	Essômes Bleuets / Blesmes (RN3)
Lignes TAD périurbaines	
TAD A	Villeneuve-sur-Fère / Coincy / Brécy / Rocourt-Saint-Martin / Bézy-Saint-Germain / Château-Thierry (La Fontaine)
TAD B	Epieds / Verdilly / Brasles / Château-Thierry (La Fontaine)
TAD C	Chartèves / Mont-Saint-Père / Gland / Château-Thierry (La Fontaine)
TAD D	Bonneil / Azy-sur-Marne / Essômes-sur-Marne / Château-Thierry (Doumer)
TAD E	Bouresches / Essômes-sur-Marne / Château-Thierry (Doumer)
TAD F	Belleau / Etrépilly / Epaux Bézu / Château-Thierry (La Fontaine)

NOYON > NOYON CARS *

Réseau

Nous vous avons présenté dans **RU83** (p.28), ce tout nouveau réseau créé en 2008 à titre expérimental. Le réseau gratuit noyonnais a connu un succès immédiat qui a incité la municipalité à lancer un appel d'offres pour une desserte définitive. Le marché a été remporté par la société locale, Noyon Cars, membre de l'association AGIR. Le transporteur a procédé à une refonte du réseau : les lignes initiales 1 et 2 ont été transformées en 3 nouvelles lignes A, B et C, le réseau desservant depuis janvier 2010 une zone commerciale située à l'entrée sud de la ville.

Parc

Dans un premier temps, l'Agora-S de location a été conservé, le Maxirider étant quant à lui remplacé courant 2009 par un Noventis-200. La mise en place des 3 lignes en janvier a amené l'exploitant à louer deux GX77H (un ex-Athis Cars et un autre loué à IBF) pour les lignes B et C, la ligne A étant toujours exploitée par l'Agora-S.

Depuis peu, la flotte a été entièrement renouvelée par du matériel neuf. Un GX327-3p (AV-616-AC) pour la ligne **A**, un GX127 (AR-350-PW) pour la **B**, et un Cytios Advance-4/43 (AR-830-SE) pour la **C**. Toutefois, un GX77H aurait été conservé afin d'assurer la réserve.



NOYON : l'un des deux GX77H loués, en service sur la ligne C
© Philippe MESNIGÉ

> Poitou-Charentes

LA ROCHELLE > YELO **

Réseau

Outre les traditionnels changements d'horaires, la saison estivale a été marquée par le prolongement de la ligne **7** (Laleu/Aéroport-Rompsay) jusqu'au centre aquatique de Périgny avec correspondance avec la ligne 18, et celui de la ligne **20** Place de Verdun/ZI de Chef-de-Baie afin de desservir la plage de Chef de Baie.

ROYAN > CARA'BUS °

Parc

Deux des quatre Microbus ont été vendus cette année. Les G12 et G13 (VJ4MBTEAU5-LL00163 et LK00162) respectivement immatriculés 8332 et 8329 YE 17 avaient été mis en service le 09/12/05.

> Provence-Alpes-Côte d'Azur

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

Réseau

Depuis le 14 décembre, une ligne minibus circulant à raison de 3 A/R les lundis, mercredis et vendredis matin relie le quartier Capus à la place de Villeneuve, où se tient le marché du quartier Encagnane. Cette ligne, baptisée « Navette Marché Encagnane » a transporté durant ses six premiers mois environ 180 passagers par mois. De nouveaux arrêts seront prochainement créés sur son itinéraire.



60 jours

La « Navette Marché Puyricard » a été créée le 12 mars. Elle propose 4 passages le vendredi matin, et se compose de deux boucles desservant l'est et l'ouest du village de Puyricard et les habitations environnantes. Aucun arrêt n'est matérialisé, le véhicule s'arrête à la demande des passagers ou d'un simple geste de la main sur son trajet. Le premier mois, près de 330 voyages ont été enregistrés.

Parc Aix-en-Bus

Retrouvez en rubrique dédiée le détail de la flotte du réseau en juillet dernier. Le réseau est exploité par les Autobus Aixois et dans une moindre mesure par RDT13, qui peut être considéré comme un co-exploitant. En effet, en 1984 la mairie d'Aix-en-Provence confiait à la RDT13 les lignes des Milles, et aux Autobus Ménardi celles de Puyricard. De ce fait, l'exploitation du réseau urbain des Autobus Aixois était en totale indépendance des deux autres sociétés, et il fallu attendre 1991 pour avoir une gamme de tarifs commune aux 3 sociétés. Même si la société Ménardi a été rachetée par les Autobus Aixois, la RDT13 a continué de garder ses lignes.

Parc Autobus Aixois

Comme nous l'évoquions dans notre précédente édition, 2 nouveaux GX327-3p n°9321 et 9322 ont été mis en service le 10 mai pour remplacer les GX327 n°9241 et 9242 réformés suite à des incendies moteur survenus début 2009. Ils sont respectivement immatriculés AR-603-QR et AR-640-QR.

De plus, en prévision du renforcement de la desserte de la ligne **23** (fréquences doublées et amplitude horaire élargie) prévu à la rentrée, les 2 GX117 n°2708 et 2709 mutés sur le réseau de Manosque en septembre 2009 ont été repris fin juin par les Autobus Aixois.

À noter que les Agora-S n°9152 et 9153 qui avaient été transférés aux Autocars Alizés pour assurer la réserve du réseau Ouest Provence ont été rapatriés pour le premier en janvier et pour le second en mars 2010 afin de pallier au manque de véhicules suite au renforcements de dessertes.

Parc RDT13

Suite au renforcement de la desserte des Milles en novembre 2009, et parce que la société concessionnaire fournissant la RDT13 ne référençait plus les véhicules EvoBus, ce sont 3 Citélis-12-2p qui ont été acquis. Portant les numéros de parc 759, 760 et 761, ils sont respectivement immatriculés AT-100-EJ, AT-068-EJ et AV-729-BP. Leurs mises en service ont eu lieu les 10, 17 et 22 juin. De ce fait, le Citaro n°592 est retourné à son affectation d'origine sur la navette du port de Marseille qu'il avait quitté en novembre 2009, et les S215SL n°72, 74 et 75 assurent désormais la réserve, tandis que le 73 a été réformé courant mai.

AIX (PAYS D') **

Billettique

La billettique annoncée pour le 6 avril dans **RU90** n'a finalement été déployée que le 17 mai (suite à des retards et erreurs dans les livraisons de matériel). Des girouettes en alternances, des publicités à l'arrière des véhicules, mais aussi sur de grands panneaux publicitaires ont permis de diffuser largement l'information. La billettique a permis la

fusion des gammes « Aix-en-Bus » et « Pays d'Aix ». Il ne subsiste donc que 2 gammes tarifaires, « lignes urbaines et interurbaines » et « réseaux de proximité ». À la gamme tarifaire donnée dans **RU90**, un nouveau titre est venu s'ajouter depuis le 17 mai : le « Pass-Provence 3 jours » au prix de 5 €. Concernant les scolaires et étudiants, les gammes ont été fusionnées en deux titres, « Scolaires » à 50 € (déplacements domicile-établissement scolaires » et « Jeune+ » à 100 € (voyages illimités toute l'année). De ce fait, les carnets 10 voyages tarif scolaires, l'abonnement hebdomadaire étudiant, et les abonnements mensuels scolaires et étudiants ont été retirés de la gamme auparavant proposée.

ARLES > STAR °

Parc

Le 11 juin dernier, le réseau a mis en service un nouveau Citaro (WEB62808510602907) immatriculé AT-347-WL.

CANNES > BUS AZUR **

Parc

Le réseau a mis en service en janvier 2010 deux nouveaux GX327. Les n°349 et 350 sont respectivement immatriculés AK-474-KN et AK-430-KN.

Nous profitons de cette information pour rectifier une erreur publiée dans **RU92**. En effet, dans notre tableau de la page 37, l'immatriculation du GX327 n°343 est mentionnée 283 BWW 06 alors qu'il fallait lire **293** BWW 06. Avec toutes nos excuses.

GRASSE > SILLAGES *

Parc

La flotte du réseau Sillages (exploité par Veolia Grasse) arbore dorénavant une nouvelle identité visuelle à dominante bleue, qui tout en étant simple est assez réussie (voir en troisième de couverture).

MARSEILLE > RTM °

Réseau

Le 30 août dernier, une nouvelle ligne a été mise en service. La ligne **11** relie le Métro La Rose au plateau de la Croix-Rouge en desservant la technopôle « Marseille Provence ». Les fréquences de 20 minutes aux pointes et 40 minutes aux heures creuses, la ligne ne fonctionnant pas les dimanches et jours fériés.

MONACO > CAM **

Parc

Le minibus MG36 n°13 (VJYT41P0000000201) de la Compagnie des Autobus de Monaco, réformé depuis peu, a été cédé à l'association TCA (lire notre rubrique « Pôle d'échanges »), les bénévoles azuréens l'ayant convoyé vers Nice le 30 juillet dernier. Sa première mise en service remonte au 29/09/1993 ; immatriculé 5228 RK 53, il était destiné au réseau de Cahors. Ce dernier se décommandant, il était livré à la CAM en juillet 1994 et prenait



l'immatriculation monégasque 1772. Avant sa réforme, il servait de réserve aux nouveaux midibus Europolis mis en service en décembre 2008.



MONACO : le MG36 n°13 lors de son convoyage entre Monaco et Nice, le 30 juillet 2010

© Frédéric GIANA

TOULON > MISTRAL °

Rentrée 2010

Au menu de la rentrée : la création des nouvelles lignes **14** Hôpital Sainte-Anne/Bozzo et **82** La Seyne (centre)/Tamaris (Bar-Tabac), la nouvelle ligne **12** (Toulon/La Seyne) suite à la fusion des 12 et 128, un nouveau terminus à Sainte-Anne au lieu de Sibras pour la ligne **23**, desserte du quartier Sibras par la ligne **15**, et enfin, prolongement de la ligne **66** au nord des Salins d'Hyères pour certaines dessertes.

► Rhône-Alpes

ANNONAY > B.A.BUS °

Navette marché

Depuis avril 2010, les automobilistes souhaitant accéder au centre-ville d'Annonay le samedi matin (jour de marché) ont la possibilité de stationner leur véhicule sur l'un des deux parkings relais (Lycée Boissy-d'Anglas place Michelet et Parc Riboulon) puis d'emprunter une nouvelle navette gratuite mise à leur disposition. De 8h à 13h, à raison d'une rotation toutes les 30 minutes, elle relie ces parkings au centre-ville. Lors des premières semaines de fonctionnement, la navette enregistrait en moyenne une cinquantaine de passagers chaque samedi.

Parc

La flotte de ce petit réseau exploité par Veolia Rhodalia est constituée du minibus affecté à la navette et de 7 véhicules standard, évidemment de marque RVI et Irisbus. Il ne pouvait en être autrement dans la capitale française de l'autobus ! C'est en effet à Annonay que Joseph Besset installa son atelier de carrosserie devenu la marque Isobloc, puis Saviem, RVI et enfin Irisbus. Retrouvez l'effectif du réseau annonéen en rubrique « Parcs ».

BOURGOIN-JALLIEU / L'ISLE D'ABEAU > RUBAN **

Parc

Trois nouveaux GX327 sont arrivés au dépôt de Villefontaine et étaient en attente d'immatriculation début juillet. Cette dotation porte donc à 5 le nombre de GX327 sur le réseau. Par ailleurs, une nouvelle livrée s'inspirant de la charte graphique de la CAPI (Communauté d'Agglomération des Portes de l'Isère) va progressivement habiller les véhicules du réseau Ruban.

GRENOBLE > TAG *

Réseau

Les deux navettes « Inovalée » et « Eybens/Echirolles (Gare) » sont respectivement devenues les lignes **42** et **43**. La ligne 42 est dans le même temps prolongée à Meylan (Charlaix).

LYON > TCL **

Tarification intermodale

Alors que depuis octobre 2007, un titre multimodal unique sur le support de la carte OÙRA permet la circulation sur le réseau TER et TCL, en 2009, le principe d'un titre multimodal associant le réseau TER, le réseau TCL et le réseau de l'agglomération de Saint-Étienne (STAS) était lancé. Le prix est constitué par l'abonnement correspondant TER augmenté de 50% du prix des abonnements correspondants des deux réseaux urbains, le support restant la carte OÙRA. La mise en service de cette nouvelle tarification est intervenue le 1^{er} septembre 2010 avec une mise en vente à partir du 20 août.

> Réseau Tramways

Ligne T2

Dans le cadre de son plan de mandat 2008/2014, le Sytral prévoit d'étendre la ligne de Grange-Blanche à Eurexpo pour permettre de relier le centre de Lyon à l'entrée Ouest d'Eurexpo. Dans un souci de renforcement du maillage du réseau, le Sytral prévoit d'étendre cette extension jusqu'à Chassieu (René-Cassin).



LYON : la rame n°872 sur la ligne T2 à Jean Macé, le 9 avril 2010

© Clive D'EATH



Extensions

D'ici 2014, le réseau des tramways lyonnais s'enrichira de trois extensions.

La première sera réalisée à l'automne 2012 : une antenne greffée sur la ligne T2 à Bron permettra de desservir le lycée Jean-Paul Sartre, le parc d'activités du Chêne et le parc des expositions Eurexpo. Après concertation, le Sytral a retenu le tracé empruntant, au bout de l'avenue Franklin-D.-Roosevelt, les avenues du maréchal de Tassigny et François-Mitterrand puis la rue du Chêne avant de rejoindre Eurexpo, soit 3.800 m supplémentaires desservis par 4 ou 5 stations. Seuls 2.300 m seront exploités en dehors des jours de salon. Exploitée comme une cinquième ligne (qui ne dit pas encore son nom !), la desserte à fréquence 10 minutes aurait son origine soit à Grange-Blanche, soit à Jean-Macé, et augmenterait ainsi la capacité de transport offerte par T2.

Un an plus tard, T4 sera prolongée de la place Mendès-France au campus de La Doua par l'est des voies ferrées, avant de rejoindre T1 au carrefour Thiers-Lafayette (qui fait déjà l'objet de travaux lourds pour la troisième fois en dix ans du fait d'aménagements décidés au fil de l'eau). Ainsi, 2.300 m seulement de voies seront construites, avec 3 stations intermédiaires. Les rames de T4 feront terminus à La Doua Gaston-Berger où une voie centrale de retournement sera aménagée dans l'interstation Gaston-Berger/INSA. L'exploitation du secteur Part-Dieu Villette constituera l'une des principales difficultés pour l'exploitation de T3, T4 et Rhônexpress, mais aussi des importantes lignes de bus perpendiculaires.

Enfin en 2014, T1 sera prolongée de Montrochet à Debourg pour relier le quartier du Confluent désormais sorti de terre et celui de Gerland. Une correspondance sera donnée avec la ligne B du métro au nouveau terminus. Le tracé reprend la voie unique (qui sera doublée et n'aura donc jamais servi) jusqu'au musée des confluences, puis un nouveau pont rejoignant la halle Tony-Garnier. 2.300 m d'infrastructures et 4 stations viendront s'ajouter au réseau existant.

Parallèlement, le Sytral a soumis à concertation les aménagements envisagés sur T3 pour permettre la desserte du projet du stade de Décines : création d'une zone de régulation à trois voies au sud de Part-Dieu Villette pour absorber 14 services supplémentaires par heure (à ajouter aux 24 services cumulant T3, T4 et Rhônexpress), et proposer éventuellement des « T3 express » pour faire face à l'évolution du trafic sur cette ligne. Il s'agit aussi de créer une antenne d'environ 1.200 m depuis Décines Grand-Large pour approcher de l'entrée du projet du stade avec une importante gare permettant d'engager des rafales de rames lors des événements au stade. Ce projet demeure cependant lié à la réalisation effective du stade, dans le cadre de l'organisation par la France de l'Euro 2016 de football. L'exploitation du secteur Part-Dieu sera assurément un exercice de haute voltige compte tenu des fréquences et de l'importante circulation routière (bus et automobiles) dans ce secteur.

Rhônexpress

La ligne de tramway rapide (exploitée par Veolia) reliant la Part-Dieu à l'aéroport Saint-Exupéry a été mise en service le 9 août (lire notre rubrique « Événement »). Le même jour, la relation « Satobus » (ligne **175**) était supprimée. Il y a encore quelques mois, les autocars affectés à cette ligne reliaient la gare de Lyon-Perrache à l'aéroport. Mais

des travaux effectués dans le boulevard Mermoz les avaient obligés à une limitation à la Part Dieu.

> Réseau Autobus (Exploitation)

Lignes C1 et C2

Durant la période estivale, les travaux d'implantation de ces deux lignes de trolleybus en site propre ont consisté principalement à l'ancrage des poteaux devant soutenir la LAC ainsi que le tirage des bifilaires. C'était le cas à Caluire sur la place Foch, lieu de bifurcation des lignes C1 et C2, où les fondations des mâts ont été effectuées. Place Jules-Ferry, gare routière de plusieurs lignes d'autobus dont le terminus du C1, le déroulage et le réglage des bifilaires ont été réalisés durant le mois d'août.

Pour accueillir la gare bus et le terminus de la ligne C1, la place Jules-Ferry offrira bientôt un nouveau visage après travaux de réfection de chaussées, création de trottoirs devant les kiosques et réaménagement du parvis de l'école. De fin juillet à fin août, déroulage des lignes aériennes de contact puis réglages (de nuit). Dans la Montée des Soldats, les travaux consistaient à réaliser les fondations des poteaux de soutien des caténaires, lesquels ont été implantés sur le trottoir de droite, dans le sens "descendant" de la Montée des Soldats. Les consoles ont ensuite été levées et les bifilaires déroulés et réglés. Même opération dans l'avenue de l'Europe à Rilleux-la-Pape.

> Réseau Autobus (Matériel)

Articulés

L'appel d'offres concernant un marché de 69 à 79 articulés (commande 2011) a été remporté par Irisbus. On assiste à une révolution de la part du Sytral vu le nombre d'articulés qui sont arrivés ces dernières années (plus ceux-ci). Avant l'arrivée des Citelis-18, les commandes d'articulés étaient plutôt rares. Ce type de véhicule, qui restait assez marginal sur le réseau lyonnais (pour rappel, réception en 1994 de 14 PR118, et en 1998, de 12 Agora-L, soit seulement 26 articulés achetés en 12 ans), voit son usage se développer très sensiblement depuis quelques années. Cela semble assez logique si on se réfère à l'augmentation de la fréquentation qui est enregistrée.

Mises en service

Les nouveaux trolleybus Cristalis ETB-18 n°2918 à 2928, destinés aux futures lignes **C1** et **C2**, ont été réceptionnés durant les mois de juin et juillet. Les gestionnaires envisageaient de les mettre en service sur la ligne **C3** pour garantie jusqu'à l'ouverture de la ligne C1.

Dépôts

Plusieurs opérations d'extension du remisage vont bientôt être entreprises dans les établissements lyonnais.

- Construction d'un nouveau dépôt en extension de l'actuel dépôt **Alsace** sur le site libéré par le transfert à la Poudrette du service Electricité Installations Fixes (début des travaux le 16 août 2010).

- Extension de la zone de remisage extérieure du dépôt de Vaise **St-Simon** pour le garage de 15 autobus articulés (début des travaux le 30 août 2010).



- Construction du nouveau dépôt **Perrache** afin de remplacer l'actuel situé sur le cours Suchet, totalement saturé et endommagé après son incendie du 30/09/09. Ce nouvel établissement devrait être édifié sur d'anciens terrains du ministère de la Défense situés à proximité de l'actuel dépôt. La surface contrainte (8.000 m²) nécessitera une disposition sur plusieurs niveaux : les zones de remisage en sous-sol, les ateliers au niveau de la voirie, et des bureaux et logements dans les étages supérieurs dans le respect des contraintes architecturales et techniques.

Parc société Philibert

En juin dernier, le transporteur a procédé à la vente des S315NF n°654 à 657 ; ils avaient été mis en service le 06/02/01.

MONTÉLIMAR > MONTELIBUS °

Réseau

Plusieurs adaptations ont été mises en place le 30 août dernier. Les lignes **3**, **4** et **5** ont été remaniées et une nouvelle ligne **6** a été créée afin de desservir la ZAC des Portes de Provence. Nous résumons dans le tableau joint le nouveau réseau proposé.

MONTÉLIMAR Nouveau réseau au 30/08/10	
Lignes	Destinations
Lignes urbaines	
1	Pracomtal / Soleil-Levant
2	La Rochelle ou Les Clées / Montlouis Chabrilan
3	Charles-de-Gaulle/ Le Meyrol
4	Route d'Allan / Hôpital
5	Charles-de-Gaulle / Bd des Présidents ou Chapelle de Gournier
6	Saint-Martin / Portes-de-Provence



MONTÉLIMAR : le Citelis 12 n° 21 sur la ligne 1, au Collège Monod
© Gilles PLUET

ROMANS > CITEBUS *

Événement

À l'occasion du départ de la 12^{ème} étape du Tour de France le 16 juillet à Bourg-de-Péage, le GX127L n°47 a reçu un habillage intégral aux couleurs de l'événement.



ROMANS : le GX127-L n° 47 arborant la livrée intégrale dédiée au Tour de France, place Jean-Jaurès en juillet 2010

© Jérôme GIMEL

Réseau

Le nouveau syndicat mixte « Valence-Romans Déplacements », créé le 9 avril 2010, est devenu l'autorité organisatrice unique des transports publics sur un périmètre constitué de 27 communes (soit 210.000 habitants) autour de Valence et Romans, et se substitue de fait à Valence Major et au SITARP.

Dans ce contexte, une tarification unique est proposée dès la rentrée 2010 et un réseau élargi est mis en place sur Romans. Il est constitué de 8 lignes régulières et 8 lignes de transport à la demande dont deux liaisons structurantes est/ouest (ligne 1) et nord/sud (ligne 2), une nouvelle ligne régulière périurbaine entre Peyrins, Mours-Saint-Eusèbe, Romans et Chatuzange-le-Goubet, ainsi qu'une ligne interurbaine entre Valence et Romans par la Gare TGV.

La gare multimodale de Romans aménagée en 2007 devient le point central du réseau.

ROMANS Nouveau réseau CITEBUS	
Lignes	Destinations
Lignes régulières	
1	Lycée Horticole - Hôpital / Collège Lapassat - C.C-St-Vérant
1-ex	Gare Multimodale / Collège Lapassat / C.C-St-Vérant
2	La Gloriette/La Goubetière/Pizançon/Chatuparc
3	Collège Malraux / Les Bayannins
4	C.C-Meilleux - Les Ors / La Royanne / C.C-St-Vérant
5	Peyrins / Mours-St-Eusèbe / Chatuzange-le-Goubet
6	Gare Multimodale / St-Paul-lès-Romans
Citea	Valence (Gare Routière) / Romans (Gare Multimodale)
TAD	
7	Gare Multimodale / La Monnaie (Lotissements)
8	Gare Multimodale / Les Balmes
A	Gare Multimodale / Clérieux
B	Gare Multimodale / Péroux
C	Gare Multimodale / Châtaillon-Saint-Jean
D	Gare Multimodale / Saint-Marcel-lès-Valence
E	Gare Multimodale / Gare TGV
F	L'Ardoise / Bourg-lès-Valence



SAINT-ÉTIENNE > STAS **

Plan de déplacements

Un appel d'offres a été lancé par Saint-Étienne Métropole pour l'élaboration d'un plan de déplacements métropolitains dont l'objectif principal est de définir de manière partenariale les conditions d'amélioration de l'offre de transport sur les infrastructures existantes, ainsi que les besoins de création d'infrastructures nouvelles complétant les réseaux existants.

Le territoire concerné par ce plan regroupe Le Grand Lyon, Saint-Étienne Métropole, la communauté d'agglomération des Portes de l'Isère (Bourgoin-Jallieu) et la communauté d'agglomération de Vienne. Ce territoire regroupe 139 communes pour 1,8 million d'habitants.

Tramways

Comme chaque année, la circulation du tramway a été interrompue du 2 au 22 août afin de permettre la mise aux normes des quais à Jean-Jaurès, Grand-Gonnet et Terrasse. Cette période a permis d'assister à la circulation d'une noria de véhicules articulés dans les rues stéphanoises.

Mais cette interruption devrait être la dernière puisque désormais les travaux devraient avoir lieu sur une des 3 branches afin de permettre la circulation sur les 2 autres.

THONON > BUT °

Rentrée 2010

Nous avons résumé dans un tableau, les diverses évolutions du réseau mises en place lors de la rentrée.

THONON	Evolutions Rentrée 2010
Lignes	Modifications
A	Cadencement aux 20'/30' (au lieu de 30'/60')
C	Terminus Lycée Th.Monod (avec ligne D)
D	Prolongement au Lycée Th.Monod
H	Modification itinéraire secteur de Milly Renforcement de la desserte
J	Simplification de l'itinéraire
K	Scindée en deux nouvelles lignes (M & N)
L	Prolongement de Amphion Stade jusqu'au Village et la Rive. Itinéraire plus direct
M	Nvle ligne (50' au lieu de 3 A/R)
N	Nvle ligne (50' au lieu de 3 A/R)
P	Modification itinéraire dans le centre Amélioration de l'offre

Réseau

Depuis quelques années déjà, le réseau met en service durant la période estivale une navette dénommée « Funi'But », entre la place des Arts et la place municipale.

Cette année, ce service, sur lequel est engagé le minibus Mercedes n°10, a été prolongé jusqu'à la plage de Saint-Disdille. Elle permet aux campeurs de Saint-Disdille de se rendre à la plage sans emprunter leurs voitures.

La problématique du stationnement aux abords de la plage municipale s'est notamment aggravée avec la mise en place d'une navette lacustre entre Thonon et Lausanne qui remporte beaucoup de succès et dont de nombreux usagers garent leurs véhicules dans le secteur. Le minibus pourrait

offrir une alternative à l'utilisation de l'automobile par les vacanciers. Malheureusement, bien que très pratique, les 8 A/R quotidiens ne sont pas incitatifs et son coût (1 € le ticket) est loin d'être négligeable pour une famille.

Parc

Mise en service le 28/04/10, du GX127 n°07 (VJ1GX586H7C002064) immatriculé AR-126-EY.

VALENCE > CTAV **

Parc des affrétés

Le transporteur **Keolis Drôme** a mis en service le 11 mai dernier deux nouveaux Agora-S d'occasion. Les VF6PS09B4000-10002 et 12142 sont respectivement immatriculés AR-411-ZB et AR-089-ZB.

VILLEFRANCHE-SUR-SAÔNE > LIBELLULE *

Réseau

Depuis le 1^{er} janvier 2010 et pour une durée de 6 ans, la Communauté d'Agglomération de Villefranche-sur-Saône (CAVIL) a confié l'exploitation de son réseau de transports urbains à Car Postal France. Pour l'occasion, la STAV laisse la place à l'appellation commerciale « Libellule » et une nouvelle livrée devrait adopter les couleurs verte et parme du nouveau logo.

Le réseau mis en place le 23 août dernier est riche d'évolutions, et pas seulement d'ordre esthétique : création d'une nouvelle ligne urbaine, adaptations des circuits existants, augmentation des fréquences (un bus toutes les 15 minutes aux heures de pointe) et de l'amplitude (jusqu'à 21 heures), amélioration des correspondances inter-modales.

La nouvelle offre mobilise 8 bus et 29 agents supplémentaires, portant le parc à 28 véhicules et l'effectif à 71 salariés.

VILLEFRANCHE-SUR-SAÔNE	
Nouveau réseau LIBELLULE	
Lignes	Destinations
Lignes régulières	
1	Limas-Collège / Jassans-Limelette
2	Limas-Bourg / Arnas
3	Gleizé-Hôpital / Troussier
4	Belleroche-Paradis / Burdeau
5	Gleizé-Mairie / Béligny
Lignes scolaires	
6	Pont-Rouge / Collège M. Utrillo
7	Gleizé-CR21 / Collège J. Moulin
8	Jassans / Pont d'Ouilly
9	Béligny / Collège J. Moulin

Autres régions

Retrouvez des informations dans une prochaine édition pour la région :

Corse

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

Coordonné par Patrick KIRSTETTER
Avec les informations de nos correspondants

► Belgique

ANTWERPEN (ANVERS) > DE LIJN

Tramways

Les grands chantiers d'extension du réseau ferré progressent bien. Ils intéressent le prolongement des lignes **5** et **10** vers Wijnegem, de la ligne **7** vers Mortsel et la construction du nouveau dépôt de trams à la limite des communes de Deurne et Wijnegem. De son côté, le site propre mixte bus/tram de la Noordelaan a été livré à la circulation des autobus ; mais il faudra attendre encore quelques années avant d'y voir des tramways.



ANVERS : la PCC n°7161 de De Lijn au terminus Mortsel
© David LE PAUTREMAT, le 21/07/2007

BRUXELLES > STIB

Tramways

Le 25 juin, la motrice PCC double n°7500, alias « Caroline », a effectué son dernier voyage après 48 ans de bons et loyaux services, pour rejoindre la collection du musée MTUB. Cette motrice est très particulière étant donné qu'elle fut le prototype des PCC articulées. Mise en service le 11 août 1962, elle portait alors le matricule 7501 et subira plusieurs modifications et améliorations techniques. Elle restera propriété de son constructeur, la Brugeoise & Nivelles jusqu'au 1^{er} avril 1970, date à laquelle elle est acquise par la STIB. Bruxelles s'étant doté de plusieurs tunnels afin de faire circuler les tramways en dehors de la circulation générale, la STIB passe commande d'une série de 53 motrices articulées pour optimiser l'exploitation dans ces nouvelles infrastructures. Cette série de motrices devant débiter au n°7501, le prototype est renuméroté 7500 le 21 décembre 1970.



BRUXELLES : « Caroline » sur la ligne 39, les roues dans la neige le 12 février 2010

© David LE PAUTREMAT

CHARLEROI > TEC

Tramways

Les premiers rails de la future boucle de tramway par le centre-ville ont été posés sur le rond-point Tirou. Par ailleurs, la boucle du terminus de la gare du Sud a été mise en service le 21 août dernier.

Autobus

Dans notre précédente édition, nous vous informions de la destruction de 22 autobus lors de l'incendie du dépôt Genson, situé à Montignies-sur-Sambre, dans la nuit du 22 au 23 juin. Ce sinistre d'origine accidentelle a donc détruit 3 A120, 4 A500, 6 R312, 8 Agora-S et un Citelis-12 (n°7.594).

En attendant la livraison en septembre de 11 new-AG300, le dépôt de Jumet a cédé 9 de ses autobus à celui de Genson.

CÔTE FLAMANDE > DE LIJN

Tramways

La grande fête d'ouverture des célébrations du 125^e anniversaire de la ligne de tramway côtier qui s'est déroulée le 12 juin dernier a été un grand succès populaire.

Onze convois sont partis de Westende à 14h vers Ostende toutes les 3 minutes.

En fin de journée, les trams ont été exposés dans la Sportstraat avant de repartir vers les dépôts d'Ostende, Knokke ou De Panne.

► Suisse

GENÈVE > TPG

Tramways

Avec la réception de la n°899 le 21 mai 2010, les 18 nouvelles rames Bombardier Cityrunner n°882 à 899 sont désormais toutes en service. Rappelons qu'elles viennent à la suite d'une première série de 21 rames Cityrunner n°861 à 881.



GENÈVE : la rame n°882 au moment de son arrivée par convoi routier

© Lionel BREITMEYER

Services transfrontaliers

Trois nouveaux services transfrontaliers étaient annoncés pour décembre 2010 : la ligne P Meyrin/Ferney-Voltaire (01), une desserte entre La Plaine CFF et Challex (01), une liaison entre Genève et Le Fayet (74). De manière inattendue, la République et le Canton de Genève ont suspendu en juillet le financement de leur part convenue de 183.000 € pour 2012. Au moment de boucler ce numéro, nous ignorions tout de la situation du projet. Le développement de l'offre Proxibus a également été abandonné. Pire... les deux secteurs de la rive gauche du Rhône sont en sursis, le coût du siège/kilomètre semblant prohibitif.



GENÈVE : livrée publicitaire pour cette rame des TPG

© Lionel BREITMEYER

SCHAFFHAUSEN > VBSH

Parc

Le constructeur Hess a remporté l'appel d'offres pour la fourniture de 7 nouveaux Swisstrolleys-3. Ces derniers comporteront 2 essieux moteurs, et seront réceptionnés à compter de juin 2011. Schaffhausen est ainsi la dixième ville suisse à acquérir ce type de véhicule. Les VBSH sont impatients de recevoir les nouveaux bus, car les pièces détachées destinées aux Naw-Hess de la série 111 à 118 datant de 1991/1992 deviennent rares.

Le Volvo 7700A de démonstration (n°30) a quitté le réseau avec la réception d'un bus similaire commandé par le réseau.

Trafic

En 2009, les 41 bus VBSH ont parcouru 2,7 millions de kilomètres, soit une moyenne de 67.000 km par unité. Les trolleys ont effectué environ 70.000 km, tandis que les Volvo 7700 dépassent les 100.000 km de moyenne annuelle. Les 7 trolleys ont ainsi dépassé le million de km au compteur. La fréquentation a progressé, mise à part la ligne 6 qui reste stable. La ligne 5 enregistre la croissance la plus forte. En tout, les VBSH ont transporté 13,5 millions de voyageurs.



SCHAFFHAUSEN : Volvo B10 n°33

© Gilles LENHARD, le 16 mai 2010

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

Par Rémi DESORMIERE



LYON : les Cristalis ETB18
n°1923 et 1913
de la ligne C3 se croisent
sur le Pont de la Feuillée,
le 20 février 2009

© Julien TABUTAUD

Le trolleybus a-t-il encore un avenir ?



SAINT-ÉTIENNE :
le Cristalis ETB12 n°119
à Jean Moulin
sur la ligne 3,
le 6 novembre 2009

© Julien TABUTAUD

Entre la renaissance du tramway depuis un quart de siècle et la recherche des industriels sur la motorisation hybride pour les autobus, le trolleybus est le grand oublié de la politique des transports en France. Les développements lyonnais et limougeaudois font figure d'exception.

Points de vue

Le trolleybus reste perçu comme un mode de transport intermédiaire entre l'autobus et le tramway, mais plutôt sous l'angle de l'accumulation des contraintes. De l'autobus, il n'a pas la totale souplesse d'itinéraire, mais la capacité limitée. Du tramway, il n'a pas l'image valorisante du renouvellement urbain, mais les contraintes des lignes aériennes et du coût des installations électriques.

Pourtant, le trolleybus bénéficie d'une palette d'avantages non négligeables, au premier rang desquelles sa qualité de seul mode de transport routier propre immédiatement disponible sur le marché et parfaitement éprouvé. Sans remonter aux ancêtres du trolleybus Nithard ou de l'électrobus Lombard-Gérin, les premiers Vétra ont circulé au début des années 1930... Quant au bilan écologique, on estime que l'impact de la production de l'électricité se limite à 4 g de CO₂ par voyageur et par kilomètre, soit dix fois moins qu'un autobus diesel de même capacité.

Du point de vue économique, on objectera à l'argument classique sur le coût des trolleybus que l'étalonnage sur des modèles « haut de gamme » comme le Cristalis d'Irisbus ou le Swisstrolley de Hess est pertinent quand on se place à l'échelle d'un BHNS. Cependant, le « haut niveau de service » attendu par les voyageurs tient plus à la capacité, à la rapidité et à la régularité de la ligne qu'à des considérations esthétiques. Le coût d'un trolleybus classique est environ le double d'un autobus diesel, mais la traction électrique procure au trolleybus une durée de vie de l'ordre de 25 ans contre en moyenne 15 pour un autobus. Quant aux installations fixes, leur caractère en principe pérenne permet de les amortir sur des durées plus longues, de 35 ans en moyenne.

La tendance à la hausse durable des prix de l'énergie fossile aura pour conséquence de renchérir la part du carburant dans les coûts d'exploitation des réseaux. Quoique malheureusement indexée sur les tarifs des énergies fossiles, l'électricité reste plus économique avec un coût environ cinq fois moindre au kilomètre. Cet écart permet sur la durée d'amortir l'investissement en installation fixes, de l'ordre de 800.000 à un million d'€ du kilomètre, et qui peut être diminué dans le cas d'un développement en réseau mutualisant les installations fixes. Plusieurs études réalisées par des experts britanniques ou suisses tendent à démontrer l'amortissement des investissements sur une durée de 12 à 15 ans selon les prix de l'énergie, soit sur la durée de vie d'une seule génération d'autobus.

En outre, il ne faut pas oublier que si l'autobus est un véhicule autonome du point de vue énergétique, le trolleybus fonctionne en réseau. L'injection du courant récupéré au freinage engendre une production d'énergie notamment sur les itinéraires en pente : on peut généralement affirmer que trois trolleybus descendant, fournissent par ce biais l'énergie consommée par un trolleybus montant. Cependant, le trolleybus ne saurait être cantonné aux seuls réseaux escarpés : l'exemple de

la ligne 4 à Lyon démontre les aptitudes du trolleybus sur des itinéraires parfaitement plats et très urbains, où les cycles de démarrage et de freinage, les plus gourmands en énergie, sont très nombreux. Sur une phase de démarrage de 15 secondes, un trolleybus parcourt une distance supérieure de 30% à celle d'un autobus, par les avantages de la traction électrique : le gain sur le dimensionnement du parc d'une ligne peut être évalué entre 5 et 7%.

Du point de vue de l'utilisateur comme de celui du riverain, le trolleybus procure un plus grand confort par moins de bruit, moins d'émissions polluantes et la suppression des à-coups liés au couple moteur-boîte des autobus diesel. Reste qu'aujourd'hui, les comportements individualistes conduisent à considérer que les lignes aériennes de trolleybus défigurent plus le paysage urbain que les immenses affiches publicitaires ou les cohortes de voitures garées dans les rues : n'oublions pas qu'en moyenne en France, une voiture est inactive 22 heures sur 24 !

Or on a un peu trop tendance à oublier que la trace urbaine d'un mode de transport est déterminante dans la perception par le public de l'existence d'un service de transport en commun. Ce qui est évident par les voies de tramway l'est aussi par les lignes aériennes de trolleybus, tandis qu'un autobus n'est perçu qu'au travers de ses arrêts.



LYON : Le Cristalis ETB18 n°2903 assurant la ligne C1, sur le site propre de la Cité Internationale le 19 décembre 2009

© Julien TABUTAUD

Tour de France

Alors quelle place en France pour le trolleybus ? **Lyon** demeure la capitale par le linéaire de bifilaires qui s'enrichira en fin d'année du prolongement de C1 à Cuire et l'année prochaine de l'électrification de la ligne 59 rebaptisée C2. Les autres lignes structurantes du PDU semblent à ce jour reportées à plus longue échéance. Le prolongement de la ligne 13 Montessuy/Hôtel-de-Ville jusqu'à Grange-Blanche peut constituer un symbole positif si on s'en tient au linéaire créé entre la gare de la Part-Dieu et Grange-Blanche : la perte de capacité de 50% par rapport à la ligne 28 (exploitée en bus articulés) et la probable irrégularité chronique liée à la traversée de plusieurs secteurs « chronophages » pèseront certainement plus lourd dans l'appréciation des usagers que le retour de la traction électrique sur l'avenue Lacassagne (abandonnée en 1968).

L'autre capitale du trolleybus est évidemment **Limoges** où ce mode de transport incarne à lui seul l'image du réseau. Le récent prolongement de la ligne 4 se place dans la tradition locale d'un réseau progressant par étapes au gré de l'évolution urbaine de la ville. Toutefois, l'importante ligne 10 demeure exploitée en autobus.



LIMOGES : l'ER100.2 n°433 sur la ligne 1
© Lionel BREITMEYER

À **Saint-Étienne**, le temps de l'exploitation en trolleybus des lignes 1, 3, 5, 6, 7, 8 et 10 est désormais bien loin. En principe, la ligne 3 (qui a fusionné avec la 5 historique) et la 10 relèvent toujours de la traction électrique mais les difficultés rencontrées sur le matériel et les travaux de rénovation du centre-ville conduisent à développer la substitution par autobus. La ligne 6, qui a perdu ses PER180H voici douze ans, pourrait retrouver la traction électrique dans le cadre d'un projet de BHNS constitué de la fusion de cette ligne avec la partie nord de l'importante ligne 9. On rappellera toutefois que des considérations esthétiques d'une municipalité a conduit à abandonner le trolleybus sur la très importante ligne 1 Bellevue/Firminy en 1998. La prochaine refonte du réseau devrait modifier le périmètre des lignes potentiellement exploitable par trolleybus dans cette agglomération, où on pourrait légitimement suggérer que les dessertes des quartiers escarpés de Villeboeuf (16), Montplaisir (11) et La Métare (9) soient des terrains naturels pour le trolleybus.

Que dire également de **Marseille** qui compte parmi les plus importants réseaux, démantelés pour « rendre le ciel bleu » aux habitants d'une ville qui malgré le Mistral, est régulièrement soumise à d'importants taux de pollution automobile ? Pour les lignes de la colline, Lyon avait proposé lors de la mise en service des NMT222 sur sa ligne 6, de prêter un de ces véhicules à Marseille. L'affaire ne fut pas conclue et aujourd'hui de poussifs midibus s'époumonent sur les pentes. Comme à Saint-Étienne, la topographie de la ville serait particulièrement propice à développer le couple tramway/trolleybus pour améliorer la qualité et l'efficacité du réseau phocéén. Les perspectives de BHNS complétant le développement du tramway ne semblent pas à ce jour envisager une exploitation par trolleybus.

À **Grenoble**, l'argument de la topographie est moins porteur du fait de la configuration de la ville dans la plaine de confluence de l'Isère et du Drac, mais l'important réseau de tramways développé depuis 1987 pourrait offrir l'occasion de mutualiser les installations pour relancer le trolleybus sur des itinéraires urbains à arrêts fréquents sur lesquels les autobus ne constituent pas l'optimum

économique, écologique et qualitatif. Grenoble poursuit cependant le développement de son réseau de tramways.

Nancy semblait avoir engagé le processus de réintroduction du trolleybus après les déboires du TVR pour ses nouvelles lignes en site propre, mais la commande semble avoir été différée et on s'orienterait plutôt désormais vers des solutions au gaz ou hybrides.

Les matériels

Reste enfin une question déterminante : le matériel. Le coût unitaire du Cristalis a probablement joué en défaveur du trolleybus en le limitant au périmètre de lignes structurantes et autres BHNS. L'arrêt de sa production après les dernières livraisons en cours pour Lyon et Limoges placera les réseaux français dans la même situation qu'en 1966 avec la fin des productions Vétra. Il fallut la crise pétrolière de 1973 pour qu'à l'initiative de Louis Pradel, maire de Lyon, les usines Berliet déclinent le PR100 en ER100. Néanmoins, d'autres modèles sont développés en Europe : Irisbus-Karosa propose des Citelis électriques, équipés d'une chaîne de traction Skoda, qui donnent satisfaction aux réseaux d'Europe centrale qui les exploitent. Solaris et ses Trollino ont même réussi à percer en Suisse, à La-Chaux-de-Fonds. Van Hool, associé à Vossloh-Kiepe, fournit des trolleybus en Italie à Gênes sur la base de son autobus A330. L'excellent Swisstrolley de Hess essaime quant à lui sur l'ensemble des réseaux suisses en version articulé et bi-articulé.

Reste un détail administratif : l'homologation de ces véhicules « étrangers » en France. Sur le plan politique, l'engagement progressif d'une politique favorable aux transports publics implique une augmentation significative de la capacité des réseaux. Or il faut bien admettre que, quel que soit son esthétique, ses performances et son bilan économique, un trolleybus ne transporte pas plus de voyageurs qu'un autobus et que les urbanistes disposent d'une manne généreuse dès lors qu'il s'agit de réaménager l'espace public autour d'un tramway... Enfin, sur le plan industriel, l'autobus hybride série qu'on annonce pour 2011 risque d'être une lame de fond qui limitera la place du trolleybus à une poignée de réseaux profondément attachés à ce moyen de transport. Pourtant, l'autobus hybride reste dépendant du pétrole... Ne fait-on pas que reporter l'échéance ?



SAINT-ETIENNE : l'ER100 n°433 stéphanois place Dorian, sur la ligne 3

© Bernard PAPOUZOPOULOS, le 15 février 2007

Parcibus FPTU

Notre base de données des matériels roulants hexagonaux, que nous exploitons depuis quelques années, sert uniquement à enrichir et illustrer nos colonnes d'actualités. Afin de la compléter, mais aussi de la vérifier, toutes vos informations aussi minimales soient-elles sont importantes.

Sachez par exemple, que le numéro de châssis, véritable carte d'identité du véhicule, permet, lorsqu'il est possible de l'obtenir, de retrouver le véhicule en cas de mutation ou de revente. Même si vous n'êtes pas un « accroc » des matériels, ayez la gentillesse de nous faire parvenir le résultat de vos observations au hasard de vos visites.

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

► États de parc sommaires

AIX-EN-PROVENCE > AUTOBUS-AIXOIS et RDT13 (réseau AIX-EN-BUS) – Parc en juillet 2010

(Source Fabien MARCELLI)

Matériels	Nb	N° de parc
Autobus Aixois		
14 minibus		
O400 City	2	9166, 9173
Cytios-30-Advance	12	9265 à 9276
11 midibus		
GX117	2	2708, 2709
GX127	9	9277 à 9284, 9290
77 standards		
S215SL	3	2702, 2703, 2707
GX107	9	9124 à 9127, 9131 à 9134, 9138
R312-3p	3	9128 à 9130
S315NF	2	9181, 9188
Agora-3p	6	9140 à 9143, 9152, 9153
GX317-3p	22	9189 à 9210
GX327-2p	5	9236 à 9240
GX327-3p	27	9243 à 9252, 9254 à 9260, 9292 à 9299, 9331, 9332
Total Autobus-Aixois :	102 véhicules	
RDT13		
3 minibus		
O400 City	3	252, 569, 570
17 standards		
S215SL	3	72, 74, 75
Citaro-2p	13	556 à 559, 561, 562 (Citaro I) 590, 591, 706 à 709, 720 (Citaro II)
Citelis-12-2p	3	759 à 761
Total RDT13 :	22 véhicules	
Affrétés		
Cars du Pays-d'Aix (affrété des Autobus Aixois)		
11 minibus		
Boxer	2	28124, 28125
O400 City	2	28055, 28056
City-R22	7	28129 à 28135
3 midibus		
GX117	2	28111, 28112
GX127	1	28152
Total Cars Pays-d'Aix :	14 véhicules	
Transdev CAP Provence (affrété de la RDT13)		
1 minibus		
O400 City	1	152
Total CAP Provence	1 véhicule	
Total Aix-en-Bus :	139 véhicules	

ELBEUF > TAE – Parc en juillet 2010

Matériels	Nb	N° de parc
7 minibus		
Kangoo	1	PMR2
Trafic	4	TR3 à TR5, PMR (1082 QX 76)
Jumper	2	1, 2
30 standards		
R312-3p	3	94, 95, 206
Agora-3p	17	96 à 110, 203, 204 (ex-Belfort G48 & G30)
Citelis-12-3p	6	131 à 136
Citaro-3p	4	137 à 140
GX327-3p	2	201, 202 (ex-Belfort H14 & H15)
Total :	37 véhicules	

MONTPELLIER > TAM – Parc au 1^{er} août 2010

Matériels	Nb	N° de parc
148 standards		
SC10U-PF	1	70 (bus info)
PR112	13	382 à 390, 392 à 395 *
NL222-2p	31	500 à 530
Agora-GNV-2p	71	100 à 143, 146 à 159, 600 à 612 **
Citelis-12-GNV-3p	6	160 à 165
Citelis-12-GNV-2p	26	166 à 191
3 articulés		
PR118	3	253, 256, 257
Total	151 autobus	
57 tramways		
Citadis-401	30	2001 à 2030
Citadis-302	27	2031 à 2033, 2041 à 2064
Total :	208 véhicules	

* 3 PR112 (n°379 à 381) transformés en scolaires et affectés aux affrétés

** n°613 à 615 renumérotés 145 à 148

MONTPELLIER > Affrétés (réseau **TAM**) – Parc au 1^{er} août 2010

Matériels	Nb	N° de parc TAM
BOULADOU		
3 autocars		
Axer	3	901 à 903
Total	3 autocars	
COURRIERS DU MIDI		
1 midibus		
GX117-L	1	629 (047007)
22 standards		
PR112	4	620 à 623 (8410, 8419, 8432, 8453)
Agora-2p	1	019076
Agora-3p	1	999003
Agora-line-2p	9	305, 524, 530, 626, 627, 630, 633, 634, 642 (019025, 039008, 1704 à 1706, 049015 à 049018) (629/049020 détruit)
GX317	1	527 (99932)
Citelis-12-2p	6	636 à 641 (079123, 089086 à 089089, 069126)
Total	23 autobus	
TRANSDEV PAYS D'OC MOBILITES (ex-PROGESUD)		
1 midibus		
GX127	1	727 (92842)
31 standards		
PR112	5	613, 616 à 619
Agora-2p	5	722 à 726 (dont 92234, 92235)
Agora-line-2p	12	710 à 721 (90055 à 90057, 90064, 91293, 91217 à 91219, 91326, 91534, 91535, 91539)
GX317-3p	3	728 à 730
GX327-2p	6	731 à 733, 735, 736 (93643 à 93647), 93489 (ex-143 Mâcon)
11 autocars		
Recreo	11	700 à 709, 734
Total	32 autobus + 11 autocars	
Total affrétés :	69 véhicules	

STRASBOURG > CTS – Parc en mars 2010 (source Jean-Pierre ZIMMERMANN)

Matériels	Nb	Numéros de parc
3 mini-trains		
Pil-Akval	1	44 (+3 remorques)
Mobile-Sea	1	45 (+3 remorques)
Mobile-Sea	1	46 (+3 remorques)
1 minibus		
Sprinter	1	112 (navette personnel)
182 standards		
SC10R	6	959 à 964 (TPMR)
GX57	4	611 à 613, 615
Agora-3p	58	651 à 659, 851 à 888, 890 à 900 (889 détruit le 24/11/06)
Agora-2p	15	660 à 663, 665 à 671, 674 à 677
Agora-GNV-3p	26	700, 730 à 754
Agora-GNV-2p	29	701 à 729
GX327-GNV-3p	41	755 à 795
Urbino-12-2p	3	616 à 618
89 articulés		
GX87	6	362, 363, 365 à 368
AG300-4p	16	548 à 550, 553, 556 à 558, 560 à 566, 569, 570
Agora-L-4p	28	571 à 598
Citelis-18-GNV-4p	13	301 à 313
Citelis-18-4p	25	314 à 338
Urbino-18-H	1	400
Total : 275 autobus		
94 tramways		
Eurotram 3 caisses	36	1001 à 1026, 1031 à 1040
Eurotram 4 caisses	17	1051 à 1067
Citadis-403	41	2001 à 2041
Total : 94 rames de tramways		
Total général : 369 véhicules à l'effectif CTS		

► **États de parc complets****ANNONAY > VEOLIA RHODALIA** (réseau **B.A.BUS**) Parc en 2010 (source Jérôme GIMEL)

ANNONAT - VÉHICULE RHODANIE (réseau B.A.BUS) Parc en 2010 (source Jérôme GIMEL)

Matériels	N° parc	Immats.	Obs.	Matériels	N° parc	Immats.	Obs.
1 minibus							
Maxirider	-	744 ABJ 69	-				
7 standards							
Agora-3p	7537	8678 QF 07	occasion	Agora-line-3p	7150	1997 PR 07	Neuf (2003)
	7546	5491 QG 07	occasion		7393	459 PV 07	Neuf (2004)
	7561	2251 QK 07	occasion				
	7562	4745 QK 07	occasion				
	7563	8568 QK 07	occasion				
Total:	8 véhicules						

THIERS > TUT – Parc en 2010 (source Jérôme GIMEL)

Matériels		Immats.	Origine	Matériels		Immats.	Origine
3 midibus							
Noventis	AD-563-HK	neuf	Noventis	AD-609-HK	neuf		
	AD-585-HK	neuf					
7 midibus							
GX77H	4801 ZG 64	ex-n°26 Romans	GX117	4799 ZG 64	ex-n°8694 Vitrolles		
GX117	4796 ZG 64	ex-n°8693 Vitrolles		4800 ZG 64	ex-n°8692 Vitrolles		
	4797 ZG 64	ex-n°8691 Vitrolles	GX127	7777 ZG 64	ex-n°142 Mâcon		
	4798 ZG 64	ex-n°8690 Vitrolles					
4 standards							
PR112	6740 ZG 64	ex-n°121 Mâcon	PR112	6742 ZG 64	ex-n°120 Mâcon		
	6741 ZG 64	ex-n°124 Mâcon		6743 ZG 64	ex-n°118 Mâcon		
Total:	14 véhicules						

► États de parc partiels

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

CHARTRES > FILIBUS

Standards							
GX327-3p				N° de série commençant par VJ1PS09D1000			
N°	Immatriculation	N° VIN	Mse.sce	N°	Immatriculation	N° VIN	Mse.sce
52	AM-098-HY	02347	15/07/10	56	AM-913-JB	02358	15/07/10
53	AM-735-HZ	02350	15/07/10	57	AM-596-JL	02359	15/07/10
54	AM-649-JA	02351	15/07/10	58	AM-281-JM	02364	15/07/10
55	AM-376-JB	02353	15/07/10				

CLERMONT-FERRAND > T2C (source Alain RYAT)

Standards							
GX327-3p				N° de série commençant par VJ1PS09D1000			
N°	Immatriculation	N° VIN	Mse.sce	N°	Immatriculation	N° VIN	Mse.sce
715	AX-104-EQ	02517	02/09/10	719	AX-064-EQ	02523	02/09/10
716	AX-076-EQ	02519	02/09/10	720	AX-069-EQ	02524	02/09/10
717	AX-080-EQ	02520	02/09/10	721	AX-052-EQ	02527	02/09/10
718	AX-056-EQ	02522	02/09/10				
Articulés							
GX427-3p				N° de série commençant par VJ1PU09D1000			
N°	Immatriculation	N° VIN	Mse.sce	N°	Immatriculation	N° VIN	Mse.sce
40	AX-109-EQ	02518	02/09/10	42	AX-090-EQ	02529	02/09/10
41	AX-095-EQ	02525	02/09/10	43	AX-085-EQ	02535	02/09/10

LILLE > TRANS-VAL-DE-LYS

Standards							
Citiro				N° de série commençant par WEB628083106			
N°	Immatriculation	N° VIN	Mse.sce	N°	Immatriculation	N° VIN	Mse.sce
109079	AS-210-DB	02845	14/05/10	109081	AS-220-DB	02847	14/05/10
109080	AS-240-DB	02846	14/05/10				
Citiro-LE-2p				N° de série commençant par WEB628583131			
103058	AS-215-DB	20339	12/05/10	103062	AS-206-DB	20343	12/05/10
103059	AS-202-DB	20340	12/05/10	103063	AS-198-DB	20344	12/05/10
103060	AS-228-DB	20341	12/05/10	103064	AS-219-DB	20345	12/05/10
103061	AS-234-DB	20342	12/05/10				

MONTARGIS > KEOLIS MONTARGIS (réseau AMELYS)

Standards							
Citelis-12-3p				N° de série commençant par VNEPS09D1003			
N°	Immatriculation	N° VIN	Mse.sce	N°	Immatriculation	N° VIN	Mse.sce
64	AQ-173-CR	03865	12/04/10	66	AQ-345-CX	03896	12/04/10
65	AQ-487-CX	03895	12/04/10				

NORD PARISIEN > CIF

Standards							
Citiro-LE-2p				N° de série commençant par WEB628583131			
103066	AS-215-DB	20006	25/05/10	103068	AS-206-DB	20004	25/05/10
103067	AS-234-DB	20005	25/05/10				

PARIS > RATP

Standards							
Irisbus Citelis-line-E5-2p (2 girouettes leds)				N° de série commençant par VNEPS09D2003			
3461	261 RNK 75	03122	07/04/09	3481	AA-398-HS	03153	04/06/09
3462	AA-125-DC	03121	23/04/09	3482	AA-228-LM	03152	19/06/09
3463	AB-951-GH	03126	16/06/09	3483	AA-431-SV	03151	29/06/09
3464	AA-445-CN	03125	22/04/09	3484	AB-860-PY	03157	01/09/09
3465	360 RNL 75	03128	09/04/09	3485	AA-241-LM	03156	29/05/09
3466	897 RNL 75	03127	10/04/09	3486	AA-714-JY	03159	03/06/09
3467	AA-515-CN	03132	22/04/09	3487	AA-178-ML	03164	24/06/09
3468	892 RNL 75	03131	10/04/09	3488	AA-255-NL	03163	11/05/09
3469	AA-193-CZ	03130	23/04/09	3489	AA-395-YL	03162	29/05/09
3470	AA-152-CZ	03135	23/04/09	3490	AA-170-NX	03161	13/05/09
3471	AA-212-CZ	03134	23/04/09	3491	AA-251-LM	03170	07/05/09
3472	AA-221-CZ	03139	23/04/09	3492	AA-234-ML	03169	11/05/09
3473	AA-146-HS	03141	30/04/09	3493	AA-322-ML	03168	11/05/09
3474	AA-113-DC	03140	23/04/09	3494	AA-225-PK	03173	14/05/09
3475	AA-303-HS	03144	30/04/09	3495	AA-277-PK	03172	14/05/09
3476	AA-136-DC	03143	23/04/09	3496	AA-170-PQ	03175	14/05/09
3477	AA-320-HS	03147	30/04/09	3497	AA-165-NX	03174	13/05/09
3478	AA-704-JY	03146	05/05/09	3498	AA-695-TG	03174	22/05/09
3479	AA-215-LM	03150	07/05/09	3499	AA-705-TG	03183	22/05/09
3480	AA-369-HS	03149	02/06/09	3500	AA-198-PQ	03182	14/05/09

RENNES > KEOLIS ARMOR

Standards							
Citiro				N° de série commençant par WEB628083106			
N°	Immatriculation	N° VIN	Mse.sce	N°	Immatriculation	N° VIN	Mse.sce
10982	AT-411-ZP	02896	15/06/10	10984	AT-402-ZP	02895	15/06/10
10983	AT-386-ZP	02894	15/06/10				



Le Citelis 12 n°759 aux couleurs d'Aix en Bus
© Fabien MARCELLI, le 17 juin 2010



Maxirider de b.a.bus, avenue Jean Jaurès à Annonay
© Jérôme GIMEL, en juillet 2010

collectionneurs collectionneurs

MODÈLES REDUITS, TICKETS,...

Rubrique proposée par Jean-Claude DEBERGUE

► Ésitériophilie

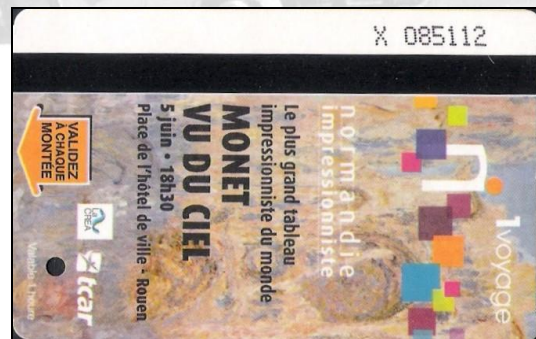
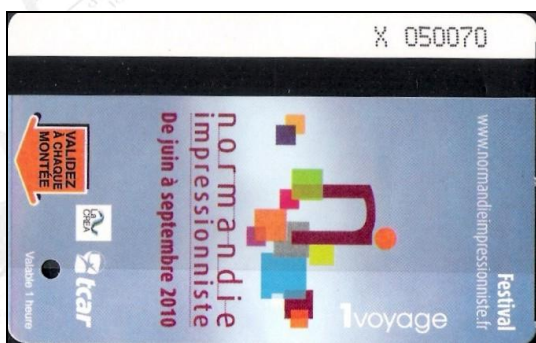
FRÉJUS/SAINT-RAPHAËL > AGGLOBUS

Abandon du simple ticket afin d'adopter la carte magnétique avec un visuel très classique mais d'une couleur grise très distinguée.



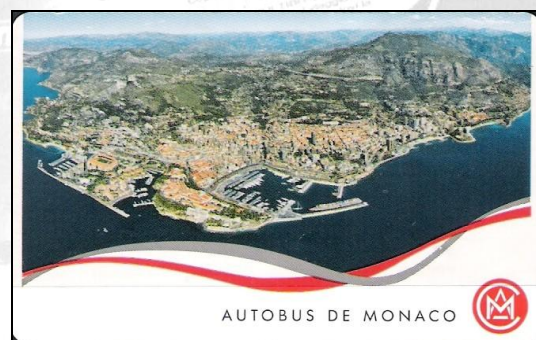
ROUEN > METROBUS

« Normandie Impressionniste » : de juin à septembre 2010, cette exposition fait l'objet d'une émission de 3 titres différents d'1 voyage (1,40 €) – 1 ticket « MONET VU du CIEL 5 juin le plus grand tableau du monde » réalisé par les Rouennais.



MONACO > CAM

Magnifique photo aérienne de la Principauté servant de support pour la carte d'une journée. Notons que c'est la première carte avec un circuit intégré que l'on découvre d'ailleurs par transparence ; carte recyclable (inscriptions du verso). (offerte par J. CHARLES)



TOULON > MISTRAL

Nouveau visuel avec de belles photos méditerranéennes pour chaque catégorie tarifaire. (transmis par J. CHARLES)



En bref...
Nous remercions les participants pour les infos et les tickets.
Prenez contact avec : Jean-Claude DEBERGUE : mjcborg@orange.fr



> Numéro 91 > Mars/Avril 2010

- **Ligne directe** : Les faits marquants de l'actualité générale
- **Événement** : 1985/2010 : 25 ans de tramways modernes en France (2^e partie)
- **Un réseau en bref** : Des bus à la neige : les réseaux Skibus des Menuire et de Val Thorens
- **Un réseau à la loupe** : Nice : retour sur les anciens tramways
- **60 jours** : l'actualité des réseaux français
- **Ailleurs** : l'actualité des réseaux étrangers
- **Collectionneurs** : modélisme
- **Mais aussi** : Parcs, Pôle d'échanges



> Numéro 92 > Mai/Juin 2010

- **Ligne directe** : Les faits marquants de l'actualité générale
- **Un réseau en bref** : Chinon : le réseau Sitravel
- **60 jours** : l'actualité des réseaux français
- **Ailleurs** : l'actualité des réseaux étrangers
- **Collectionneurs** : cartes postales et ésitériophilie
- **Mais aussi** : Parcs, Pôle d'échanges



> Numéro 93 > Juillet/Août 2010

- **Ligne directe** : Les faits marquants de l'actualité générale
- **Événement** : Transports Publics 2010 : le salon européen de la mobilité
- **60 jours** : l'actualité des réseaux français
- **Ailleurs** : l'actualité des réseaux étrangers
- **Collectionneurs** : Ésitériophilie
- **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 BOUTILLET
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)

Le coin des associations

Bus Parisiens

Les bénévoles de l'association parisienne ont réussi à sauver le SC10-L n°144 ex-Dunkerque de la destruction.

Le réseau avait jusqu'à présent préservé plusieurs véhicules dunkerquois dans les hangars de son dépôt. Malheureusement, décision fut prise de les sortir sur les pistes extérieures ; les véhicules restèrent donc plusieurs mois exposés aux intempéries et... aux vandales !

Hormis le SC10-L, les véhicules restants, soient le R312 n°201, le Brossel B55, le TDU-11 n°313 et le Berliet PR100MI n°501 devront être détruits.

Un grand bravo à ces bénévoles qui ont réussi à sauver un exemplaire de cette série limitée de SC10 vouée à la destruction suite à de très regrettables décisions.



DUNKERQUE : arrimé sur son porte-char, le SC10L n°144 au départ du dépôt de la STDE
© Alexandre MIMARD

Standard 216

Le 8 juillet dernier, nos amis grenoblois étaient à Ungersheim (près de Mulhouse) afin de récupérer le Chausson ANG (numéro de série 331.098) provenant de l'ancienne collection Car-Histo-Bus cédée à l'Écomusée d'Alsace.

L'extraction de l'autocar du hangar des anciennes mines de potasse et son placement sur le camion porte-char fut une opération très délicate qui dura près de 2 heures et demie. La manutention fut exécutée avec maestria par trois bénévoles de l'association pour la Sauvegarde du Patrimoine Minier d'Ungersheim (carreau Rodolph) et ce, sous une température de 33°C et le bruit assourdissant de l'engin d'extraction minière Wagner-CW (27 tonnes, 800 CV !).

À 15h24, le Chausson ANG, bien enchaîné sur le camion porte-char, partait pour Grenoble rejoindre l'espace Histo Bus Dauphinois. Après une nuit à Bourg-en-Bresse, le convoi arrivait à Pont-de-Claix le lendemain à 8h30, et le Chausson ANG posait ses dernières roues à 8h47 dans le musée.



STANDARD 216 : départ du Chausson ANG d'Ungersheim...

© Jean-Marie GUÉTAT

Grâce à ce nouveau Chausson, nos amis de Standard-216 sauvegardent maintenant toutes les productions de cette mythique marque : APH-1, APH-2/50, APH-522, ASH-522, APH-2/522, SC3, et SC4. L'Écomusée d'Ungersheim a également décidé de céder à Standard-216, le trolleybus Vetra VBRh de 1951, ainsi que l'autocar Berliet PHN-10 de 1960.

Concernant les activités à l'Histo Bus Dauphinois, notons les restaurations du SC10U ex-272 Semitag, du SC10U de Villard-Bonnot, de l'autocar Saurer 3CT-3D, du SC4 ex-n°118 VFD, du système électrique du Chausson APH-2/522 ex-208 SGTE, mais également celui de l'imposante maquette en HO du parcours du chemin de fer de La Mure.



... et son retour à Grenoble

© Jean-Marie GUÉTAT

TCA

Nos amis niçois ont fêté le 14 juillet d'une façon très originale. En effet, ils ont stationné leur SC10U-PF n°205 durant cette journée sur la place Garibaldi haut lieu de passage de la vie niçoise, afin de présenter leurs activités associatives mais aussi la possibilité de louer leur véhicule pour des événements (mariage, etc.). Cette initiative fut couronnée de succès, les badauds s'étant bousculés tout l'après-midi autour du véhicule, mais également avec un contrat décroché pour un transfert d'un groupe lors d'un anniversaire.

Par ailleurs, l'association a pris possession du minibus MG36 n°13 de la Compagnie des Autobus de Monaco (relire « 60 jours »), véhicule offert personnellement par le directeur de la compagnie. Ce petit véhicule était attendu par les TCA car représentatif des réseaux azuréens. En effet, d'autres MG36 ou MG50 ont circulé sur les réseaux de Menton, Grasse, Nice (RCA et TN/ST2N) mais aussi Saint-Laurent-du-Var (RCA), Antibes (RCA) et Beausoleil (RCA). Le nouveau pensionnaire devait être présenté fin août ou début septembre aux adhérents TCA à travers une balade sur le réseau niçois.



TCA : le SC10U-PF n°205 des TCA place Garibaldi

© Franck RAINART

► Bibliographie

À paraître



Cette « Petite histoire du ticket de métro parisien » doit paraître courant novembre aux éditions Télémaque.

Retrouvez de plus amples informations sur cet ouvrage publié par un ésitériophile avisé sur le site Internet dédié :

→ <http://ticketdemetroparisien.blogspot.com/>

Des premiers billets au métier de poinçonneur, ce livre retrace l'histoire du fameux ticket depuis plus d'un siècle, à l'heure où la télébilletique prend une place grandissante dans nos transports en commun...

(ISBN : 978-2-7533-0114-6)

Par François DROISY



Les rames n° 575 et 249
devant la gare,
le 30 juillet 2010

© François DROISY

Carnet de voyage à Karlsruhe



Les rames n° 213 (ligne 5)
et 834 (ligne S5)
à l'arrêt « Marktplatz »,
le 30 juillet 2010

© François DROISY

En villégiature cet été en Alsace, il était trop tentant de faire une petite escapade de l'autre côté du Rhin. C'est en train que ma petite famille et moi-même nous nous rendîmes en Allemagne pour une journée « découverte ». Destination choisie : Karlsruhe et la Forêt Noire. Outre sa proximité avec Strasbourg, Karlsruhe a l'avantage, pour un passionné de transports urbains, de posséder un réseau de tramways et de tram-trains figurant parmi les précurseurs. Loin d'être une présentation exhaustive de ce réseau, ce récit vous est proposé comme un carnet de voyage. En voiture !



KARLSRUHE : la rame n° 574 officiant sur la ligne S1, le 30 juillet 2010

© François DROISY

Tout voyage ou excursion réussie nécessite un minimum de préparation. Internet a ceci de formidable qu'il permet d'obtenir des renseignements de toute nature assez rapidement. Désireux d'effectuer un circuit d'une journée en train au départ de Strasbourg vers l'Allemagne, me voici à l'étude de la carte et des sites des chemins de fer allemands et... suisses qui proposent des moteurs de recherche d'horaires performants. La possibilité d'effectuer une boucle et le cadencement des trains offrent des possibilités intéressantes. C'est ainsi qu'un itinéraire est arrêté.



KARLSRUHE : deux rames se croisent, vu depuis le poste de conduite de la rame n° 898

© François DROISY

Partis de Strasbourg en train de la compagnie régionale allemande Ortenau-S-Bahn (OSB), nous voici à Offenburg, gare de correspondance située sur l'axe Bâle/Francfort. Puis nous prenons l'ICE parti de Bâle et à destination de Berlin ! Dans ce train à grande vitesse allemand, la réservation

n'est pas obligatoire même si elle est conseillée pour avoir l'assurance d'être assis. Affluence oblige, nous voici installés à la voiture-bar qui dispose également d'un restaurant. Le confort est excellent. La présence dans l'ICE de poubelles équipées du tri sélectif nous confirme la prise en compte sérieuse des questions écologiques en Allemagne.

À l'arrivée à Karlsruhe, petit détour par le kiosque à journaux de la gare. En fait de kiosque, nous nous trouvons en présence d'une véritable librairie. Le rayon chemins de fer/transports urbains/modélisme est impressionnant par le nombre de magazines proposés. On y trouve même des anciens numéros ! Puis direction le bureau des KVV, l'exploitant local des tramways, situé juste à la sortie de la gare. La chance nous sourit, une des deux hôtesse maîtrise parfaitement le français. Nous avons bien emporté un petit guide de conversation et fait appel à nos souvenirs scolaires de la langue allemande mais cette présence nous facilite grandement la suite de notre voyage. Des plans du réseau et des horaires nous sont remis. On peut également acheter le journal de l'association locale des passionnés de transports urbains (2,50 € le numéro de 68 pages !). Les tarifs du réseau sont attractifs. Une carte permettant de circuler de façon illimitée sur le réseau urbain et régional autour de Karlsruhe pendant 24h et jusqu'à cinq personnes nous est proposée pour 21,50 €.



KARLSRUHE : vue intérieure de la rame n° 898

© François DROISY

Devant la gare, nous prenons un tram de la ligne 3 pour rejoindre la Kaiserstrasse, principale artère commerçante du centre-ville. Côté transports urbains, le spectacle est impressionnant : la Kaiserstrasse est parcourue par 5 lignes de trams (Strassenbahn) et 4 lignes de tram-trains (Stadtbahn). Karlsruhe est une ville de 300.000 habitants, 550.000 en comptant l'agglomération. Le réseau de trams y est particulièrement développé. Alors qu'en France, au milieu du XXème siècle, les réseaux de trams étaient démantelés les uns après les autres, Karlsruhe a maintenu et même développé le sien, comme de nombreuses villes allemandes. Karlsruhe est même devenue pionnière dans les années 1980 en développant le nouveau concept de Stadtbahn (tram-train). Depuis, ce concept a fait école, y compris en France ! Ainsi il n'est plus nécessaire de changer de train pour ce rendre au centre-ville ou pour aller d'une banlieue à une autre banlieue. Le succès fut immédiat et de nombreuses lignes furent créées. La densité de tramways est devenue telle dans la Kaiserstrasse que les trams circuleront en tunnel d'ici quelques années. Ce chantier gigantesque a été engagé afin de ne pas freiner le développement du réseau.



KARLSRUHE : la rame n°898 sur la ligne S41 desservant l'arrêt « Marktplatz », le 30 juillet 2010

© François DROISY

Karlsruhe possède un château, construit au XVIII^e siècle par le prince Charles-Guillaume, bordé par un bois d'un côté et de l'autre par un parc vers lequel convergent les artères de la ville.

Parmi ces artères, la Karl-Friedrich-Strasse croise la Kaiserstrasse à la Marktplatz, centre commerçant de la ville et station importante du réseau. 2 lignes de trams et 4 lignes de tram-trains s'y détachent en direction de la gare centrale. C'est à l'arrêt Marktplatz (Pyramide) que nous attendons notre tram-train pour la suite de notre voyage. Longue de 70 km, la ligne S41 nous conduira du cœur de Karlsruhe pour Freudenstadt, dans la Forêt Noire. Sur cette ligne, le service est cadencé à raison d'un tram-train par heure. D'autres lignes utilisant une partie de l'itinéraire et des services partiels augmentent la fréquence pour la banlieue. À l'arrêt, un affichage lumineux donne l'indication des prochains passages avec le numéro de la ligne, la destination et l'horaire. Les numéros de lignes et les destinations sont clairement identifiés sur les girouettes. Partis à 15h05, nous arriverons à destination deux heures plus tard après avoir desservi 45 arrêts !



KARLSRUHE : la rame n°898 à Freudenstadt, le 30 juillet 2010

© François DROISY

Le parcours urbain comporte six arrêts. Nous desservons la gare principale côté ville puis nous bifurquons en direction des voies des chemins de fer allemands (DB). Les rames sont bien sûr bicourant 750 V continu pour le réseau urbain et 16 V 2/3 Hz (alternatif) pour la DB. Jusqu'à Rastatt, nous retrouvons la double voie parcourue le matin même avec l'ICE et nous croisons d'autres types de convois. Puis c'est la voie unique de la Murgtalbahn, longtemps laissée à l'abandon avant que l'avènement du tram-train ne lui donne une seconde vie. Bon nombre de stations sont à double voie permettant ainsi les croisements. Partant de Karlsruhe à une altitude de 116 m pour atteindre Freudenstadt situé à 735 m, la ligne S41 peut-être aussi considérée comme un chemin de moyenne montagne ! Le paysage est d'abord composé de quelques industries (dont une célèbre marque d'automobiles allemandes) puis la vallée se rétrécit et de grands conifères apparaissent au fur et à mesure de la montée.

À Freudenstadt, ville de cure, la gare est équipée de 3 voies permettant d'assurer des correspondances avec Stuttgart et Offenburg

que nous rejoignons en poursuivant à travers la Forêt Noire. Le parcours est plaisant et donne envie d'y revenir une autre fois ! À Offenburg, c'est la fin de la boucle, puis la dernière partie du périple vers Strasbourg se fait dans un autorail bondé !



KARLSRUHE : les correspondances sont possibles entre tram-trains, trains DB et OSB à Freudenstadt

© François DROISY, le 30 juillet 2010

Aujourd'hui, les tram-trains de Karlsruhe font école. Des agglomérations françaises ont fait le même choix offrant des perspectives intéressantes.

En bref...

Vous souhaitez vous aussi partager vos comptes-rendus de voyage ? Ou relater votre visite d'un musée, par exemple ?

Prenez contact avec la Rédaction de « Réseaux Urbains de France » afin de lui adresser votre contribution pour un prochain numéro !



Le Crafter du Trinibus entre terre et mer à la Trinité-sur-Mer

© Christophe DECAUX, le 27 juillet 2010



Le GX327 n°9260 d'Aix-en-Bus sur la ligne 7 vers Rotonde

© Frédéric GIANA, le 17 avril 2007



Le Volvo 7700 n°768 « Mon Rézo », place Charles de Gaulle au Creusot

© Jérôme GIMEL, juin 2010



L'Agora-S n°9905 de Metz fait honneur à Jacques Brel

© Erwan LE MAT



Le GX127 n°2529 du réseau Sillages, en gare routière de Grasse

© Jean-Paul LESCAT, le 6 août 2010



Le MAN NMT 222 n° 1714 sur la ligne 6 des TCL, descendant les pentes de la Croix-Rouge le 9 juin 2009

© Julien TABUTAUD



Le MG36 n° 13 de Monaco a rejoint le parc des véhicules préservés par les TCA

© Frédéric GIANA



France Passion des
Transports Urbains

Une passion en commun