

Aggiornamenti 2016-2017 sul tpl di Parigi - di G. Molteni

A seguito di due recenti visite (dicembre e marzo), la prima a Parigi città, da cui mancavo da parecchio, e la seconda nell' immediata banlieue meridionale, vi racconto quanto ho visto e probabilmente meno noto per quanto riguarda il tpl.

Nella capitale transalpina, come sanno anche i meno attenti, opera RATP (Règie Autonome des Transports Parisiens), che oltre a muovere metropolitane, autobus, tram e più di recente mezzi meno convenzionali, gestisce anche le linee A e B della sempre più trafficata, estesa e ramificata rete suburbana su ferro che è il RER (Réseau Express Regional). Meno noto è il fatto che la progettazione infrastrutture, la programmazione esercizio ed il finanziamento della rete è in realtà da tempo competenza di STIF (Syndicat des Transports d' Île de France ¹), che è la cosiddetta " agenzia", il cui nome compare ormai su tutti i più recenti veicoli, anche delle metropolitane, foto 1.



Foto 1 - Tram Citadis 302 della linea T7 al capolinea Athis-Mons con i loghi RATP e STIF - ottobre 2015



Nella capitale francese, fin dal 1900 è in servizio una delle più capillari reti di metropolitana del mondo, che oltre a costituire l' ossatura della mobilità cittadina, negli anni è diventata popolare anche turisticamente.

Le linee in esercizio sono 14, per 220Km di rete, che coprono il territorio comunale di Parigi (circa 2.250.000 abitanti) e più marginalmente l' area urbanizzata ad essa immediatamente adiacente (altri quasi 4 milioni e mezzo di abitanti), cioè la parte più interna e popolosa dell' Île de France.

Negli anni più recenti, oltre a vari prolungamenti attivati, le novità sulla metropolitana sono state:

- La completa automazione della linea 1, con l'immissione in servizio di nuovi treni tipo MP05 su pneumatici e la contemporanea installazione di pareti e porte di banchina a protezione della via di corsa, foto 2



Foto 2 - Metro linea 1, stazione F.D. Roosevelt con le basse porte di banchina ed un treno tipo MP05 automatico in arrivo - dicembre 2016

- L'immissione in servizio su diverse linee (2, 5 e 9) dei nuovi 161 treni intercomunicanti con cassa in acciaio tipo MF01 di costruzione Bombardier, foto 3



Foto 3 - Metro linea 9, stazione F.D. Roosevelt: nuovo treno tipo MF01 - dicembre 2016



Foto 4 - Particolare sui nuovi treni tipo MF01, l'indicazione luminosa delle fermate già passate (luci spente) e quelle prossime (luci accese), qui sulla linea 9 - dicembre 2016

Nel prossimo futuro è prevista la trasformazione della linea 4 in automatica, il prolungamento della linea automatica 14 fino all' aeroporto di Orly, la costruzione di una nuova circolare, numero 15 e 16, nella immediata periferia ed altre linee di cui è in corso la progettazione o già avviato l' iter di approvazione.

I tram su ferro

Dopo la definitiva uscita di scena nel 1938 dei tram classici di prima generazione, dal 1992 la capitale ha reintrodotta, anche se solo in periferia, delle linee tranviarie moderne, sia con impianti urbani in sede prevalentemente propria, linea T1 Saint Denis-Bobigny a nord, che recuperando parte di linee ferroviarie dismesse dalle ferrovie nazionali SNCF, linea T2 La Defense-Issy ad ovest dal 1997, foto 5.



Foto 5 - Linea T2, tram Citadis 302 alla fermata "Les Coteaux" con il fabbricato a ponte - giugno 2003



Foto 6 - Porte de Vincennes: i capolinea delle linee tranviarie 3a, a destra e 3b, a sinistra, divisi dal cours de Vincennes. Il “cubo” con la M al centro della foto, è un accesso alla metro - dicembre 2016

A fine 2006 è avvenuto però il grande salto con l' apertura del primo tratto della linea 3, che riprendeva in sede interamente propria il percorso della circonvallazione ai limiti del comune, precedentemente percorsi dalle linee di autobus PC1, PC2 e PC3. Alla fine del 2012, grazie all' apertura di un nuovo lungo tratto, la linea 3 è stata divisa in 3a sull' arco sud e sud-est, e 3b da sud-est a nord. Le due linee si incontrano a Porte de Vincennes, coincidenza con la metro linea 1, rimanendo però separate anche fisicamente dalle 6 corsie stradali di cours de Vincennes, foto 6, anche se il collegamento tra le due esiste ed a doppio binario, ma solo come raccordo di servizio.



Foto 7 - Linea 3b, tram Citadis 402 alla fermata “hôpital R. Debré” lungo bd. d' Algérie - dicembre 2016

Sulle linee 3a e 3b circolano tram Alstom Citadis 402 larghi ben 2,65m per 43,72m di lunghezza (7 casse), foto 7, ben diversi da quelli impiegati sulle linee T1 (Alstom TFS2 parzialmente ribassati da 2 casse “e mezza”, lunghi 29,4m per 2,30 di larghezza) e T2 (Alstom Citadis 302 completamente ribassati da 5 casse, lunghi 32,7m per 2,40m), linea su cui i tram viaggiano costantemente in composizione di due veicoli.

L' ultima (per ora) linea tranviaria vera e propria attivata nel 2013 è la T7, che collega il capolinea sud della metro 7 a Villejuif-Louis Aragon con Athis-Mons, passando per Rungis e l' aeroporto di Orly (che sottopassa in affiancamento al preesistente tunnel stradale sotto il terminal sud e le piste). Questa linea impiega tram Citadis 302 identici nelle dimensioni a quelli della linea T2 (32,7m per 2,40m), ma con un frontale decisamente più aggraziato e meno aggressivo, foto 8.



Foto 8 - Linea T7, tram Citadis 302 in uno dei lunghi tratti in sede propria e lontano da sedi stradali, qui tra Rungis e l' aeroporto di Orly - marzo 2017

I tram su gomma

Nei primi anni duemila, dopo lunghe riflessioni, RATP decise di attrezzare alcune delle progettate linee tranviarie periferiche con i cosiddetti tram su gomma, sulla carta più economici dei tram veri e propri, pur richiedendo un'infrastruttura non propriamente leggera.

Le due linee parigine attrezzate in questo modo utilizzano i ben noti Translohr, presenti anche in Italia a Padova e Venezia, progettati e costruiti dalla francese Lohr, poi fallita, e ripresi da NTL (con partecipazione di Alstom).

Le linee di Translohr parigine sono due: la T5, 6.6Km e 16 fermate da Marché de Saint Denis a Garges Sarcelles a nord, in funzione dal 2013, e la T6 a sud-sud ovest, 14Km con 21 fermate dal capolinea meridionale della metro 13 di Châtillon Montrouge a Viroflay, non lontano da Versailles, in funzione dal 2015.

Sulla linea T5 sono impiegati mezzi a tre casse (modello STE3) da 25m, in pratica come quelli di Padova, mentre quelli della T6 sono esattamente il doppio: sei casse per 39m (modello STE6), i più lunghi Translohr mai realizzati, foto 9.

Qui i link delle due linee sul sito del costruttore NTL :

<http://www.newtl.com/en/portfolio/paris-t5/>

<http://www.newtl.com/en/portfolio/paris-t6/>



Foto 9 - Linea T6, un convoglio Translohr STE6 in avenue de l' Europe a Velizy - marzo 2017

Decisamente notevoli i sei casse, che nonostante la lunghezza conservano le ben note doti di accelerazione e silenziosità di questa tipologia di mezzi. Due caratteristiche uniche della linea T6: un tratto in galleria di 1.6Km con due fermate all' estremità della linea lato Viroflay, ed il deposito della linea (foto 10) costruito al di là della trafficata autostrada A86, la tangenziale parigina, cui i tram accedono attraverso un tunnel a via singola che sottopassa l' arteria autostradale, foto 11.



Foto 10 - Linea T6, vista del piazzale rimessaggio vetture al deposito di Velizy - marzo 2017



Foto 11 - Linea T6: al centro il raccordo a via singola tra il deposito e la linea, che sottopassa l'autostrada A86, visto dal deposito - marzo 2017

Gli autobus

Sul fronte autobus, quando si parla di Parigi non si può certo essere esaustivi, vista l'enorme ed eterogenea flotta RATP.



Foto 12 - Heuliez GX 337 HYB ibrido sulla linea 152 al capolinea di porte de la Villette - dicembre 2016

Per limitarci alle più recenti immissioni in servizio, come 12m sono ormai molti gli ibridi in circolazione, da Heuliez (foto 12) a MAN che si affiancano a più datati Citelis ed Agora a gasolio (foto 13 e 14), mentre i 18m diesel sono divisi tra Irisbus Citelis, foto 15, Mercedes Citaro 2, foto 16, MAN Lion' s City, foto 17, ed iniziano a diffondersi gli Iveco Urbanway, anche ibridi (foto 18 e 19).



Foto 13 - Irisbus Citelis al capolinea di Athis-Mons sulla linea 285 - ottobre 2015



Foto 14 - Un ormai datato Renault Agorà a porte de Lilas sulla linea 249 - dicembre 2016



Foto 15 - Irisbus Citelis snodato diesel a porte de Lilas sulla linea 105 - dicembre 2016



Foto 16 - Mercedes Citaro C2 snodato diesel a porte de le Villette, linea 150 - dicembre 2016



Foto 17 - MAN Lion's City snodato diesel della linea RoissyBus², qui all' aeroporto Charles de Gaulle di Roissy, fermata terminal 2D - aprile 2013



Foto 18 - Un recente Iveco Urbanway snodato diesel sulla linea OrlyBus³, qui all' aeroporto di Orly, fermata del terminal ovest - marzo 2017



Foto 19 - Un ancora più recente Iveco Urbanway snodato ibrido a porte de Lilas, linea 170 - dicembre 2016

Note:

¹ Con il nome “ Île de France “, letteralmente isola della Francia, si intende sia geograficamente che amministrativamente la metropoli di Parigi, che oltre alla vera e propria città (dipartimento numero 75), comprende anche altri sette dipartimenti a formare di fatto una delle regioni transalpine.

^{2,3} Le linee esprime “Roissy bus” ed “Orly bus” di RATP, collegano rispettivamente l’aeroporto Charles de Gaulle di Roissy a place de l’ Opéra e l’ aeroporto di Orly a place Denfert Rochereau. Entrambe le linee hanno tariffazione speciale.

Bibliografia

“Tram atlas Frankreich - Tram atlas France” di C. Groneck e R. Schwandl - R. Schwandl Verlag - 2014

Il web

Sito RATP - <http://www.ratp.fr/fr/>

Sito NTL - www.newtl.com

G. Molteni - aprile 2017

Tutte le foto sono dell’ autore.