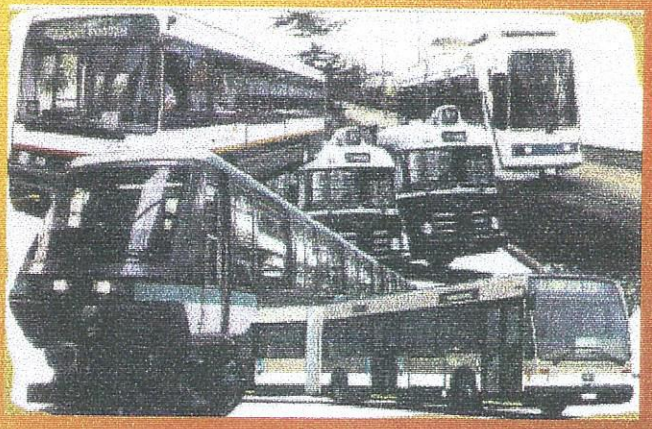
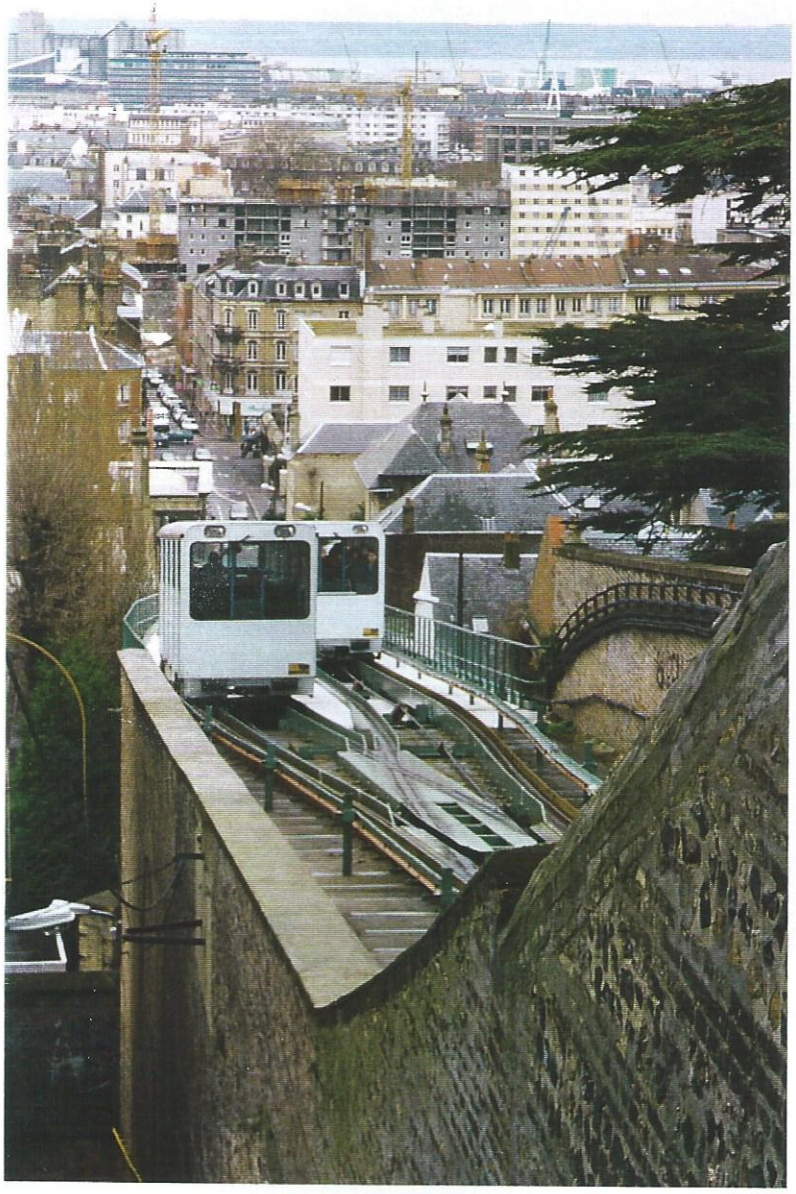
RESEAUX URBAINS DE FRANCE



La publication bimestrielle des adhérents de FRANCE PASSION DES TRANSPORTS URBAINS



FUNICULAIRES

Les grands oubliés des réseaux urbains à la une *(1ère partie)*

HISTOIRE

Zoom sur les trolleybus de la RATP

DIJON

Carte de visite
Etat de parc complet

ETATS DE PARCS

Saint-Chamond, Tarbes
Surbaissés de Clermont-Fd,
Grenoble, Tours et Strasbourg

ET TOUJOURS...

60 Jours... d'actualités
Euro : Belgique et Suisse
Les pages Forum

N° 19
MAR / AVR 98

FPTU EST SUR INTERNET !
http://perso.wanadoo.fr/fptu/online.html

ISSN : EN COURS - DEPOT LEGAL : 03/98



CAEN : Les 6 SETRA S300NC de la CTAC roulent désormais en Italie
Jean-Pierre DUPONCHELLE - 1994

LEFFRINCKOUCKE (Poste) : l'un des 3 nouveaux Mercedes 0405GN (ici le 701) de la STDE - Dunkerque
Jean-Pierre DUPONCHELLE - 16/10/97



RÉSEAUX URBAINS DE FRANCE

Directeur de la publication :
Jean-Michel BOUTILLEZ

Rédacteur en Chef :
Arnaud WADOUX

En vertu de la loi du 11 mars 1957 et du code pénal, article 425, il est interdit de reproduire intégralement ou partiellement la présente publication sans autorisation de la Rédaction.

Les conditions d'envoi et de publication d'informations et d'articles dans ce magazine sont régies par la "Charte de Publication", disponible sur simple demande.
Le contenu des articles signés n'engage que la responsabilité de leur auteur.

RÉSEAUX URBAINS DE FRANCE

est une publication bimestrielle de

FRANCE PASSION DES TRANSPORTS URBAINS

4/15 square Pierre et Marie Curie
78120 RAMBOUILLET

Tél. : 01 34 83 98 12
Fax : 01 42 59 25 49
e-mail : fptu@wanadoo.fr

CCP 3863966D - La Source

Association Loi 1901, fondée le 16/01/95 et déclarée en Sous-préfecture de Rambouillet sous le n° 2/05857.

France Passion des Transports Urbains rassemble les bénévoles passionnés par l'univers des transports urbains et désirant mettre en commun leurs informations et documentation par le biais, notamment, du présent magazine.

Président :
Jean-Michel BOUTILLEZ

Trésorier :
Christophe DECAUX

Secrétaire :
Patrick KIRSTETTER

Membres du Conseil :
Olivier DELESTRADE
Guy JONGERLYNCK
Arnaud WADOUX

Adhésion et abonnement :
voir encart "Adhésion et Boutique"

SOMMAIRE

NUMÉRO 19

France Passion des Transports Urbains
c/o Jean-Michel BOUTILLEZ
4/15, square Pierre et Marie Curie
78120 RAMBOUILLET
Tél. 01 34 83 98 12

EDITO

Christophe DECAUX ..... p. 4

A LA UNE

Les funiculaires : grands oubliés des réseaux urbains (I)
Arnaud WADOUX ..... p. 5

60 JOURS A...

L'actualité des réseaux urbains français
Coordonnée par Patrick KIRSTETTER ..... p. 11

ZOOM

Histoire : Les trolleybus de la RATP
Patrick KIRSTETTER ..... p. 35

Dijon : carte de visite
Patrick KIRSTETTER ..... p. 40

EURO

Dernières nouvelles de Belgique, du Luxembourg et de Suisse..... p. 42

MATÉRIEL

Actualités
Patrick KIRSTETTER ..... p. 44

Etats de Parcs complets :
Dijon, Saint-Chamond, Tarbes ..... p. 45

Tour de France des Surbaissés (suite)
Clermont-Fd, Grenoble, Tours, Strasbourg ..... p. 53

FORUM

Résultats Enquête Lecteurs et autres rubriques ..... p. 58

Joint à ce numéro : - dossier technique GÉPÉBUS OREOS 55
- supplément "Adhésion et Boutique"

FPTU SUR INTERNET :
http://perso.wanadoo.fr/fptu.online.html

EDITO

CHRISTOPHE DECAUX

Chers amis, adhérents et lecteurs,

Arnaud Wadoux avait ouvert le bal pour le premier Edito de 98 et c'est à moi que revient la lourde tâche de prendre la relève.

Voici déjà 4 mois nous arrivait un numéro 17 "nouvelle formule" et vous avez été nombreux à réagir face à cet évènement.
Il était bon de connaître exactement les attentes de chacun. C'est ainsi qu'à été lancée l'enquête lecteur du numéro 18 à laquelle la majorité des lecteurs de **RÉSEAUX URBAINS DE FRANCE** *a répondu.*
Vous trouverez donc en pages "Forum" du présent magazine une synthèse des réponses enregistrées pendant tout le mois de février.

La plupart d'entre vous avez retourné ce questionnaire par courrier, d'autres, déjà bien informés, sont passé par Internet grâce à notre adresse "e-mail" : **fptu@wanadoo.fr.**

Mais **FPTU** *a désormais son site internet. Ainsi, tout un chacun, à Paris comme à Tokyo peut aujourd'hui faire la connaissance de notre association ! Depuis son ouverture, le site est consulté en moyenne 20 fois par jour (on espère que ce ne sont pas toujours les mêmes visiteurs !) avec des pointes à plus de 50 connexions !*

Amené à offrir un contenu de plus en plus étoffé, ce site présente l'association et notre magazine et permet de consulter quelques articles déjà parus et les unes des récents numéros.
Dès ce mois de mars, une galerie photographique sera accessible, ainsi qu'une liste de liens renvoyant vers d'autres sites "transports urbains".
Notez et faites connaître l'adresse de notre site :

http://perso.wanadoo.fr/fptu/online.html

Deux autres projets se mettent en place : d'une part, la création d'une banque de données pour le fonds documentaire de **FPTU**, *dont Olivier Delestrade à la (lourde) charge et d'autre part, la mise en place de la photothèque de l'association dont j'ai la responsabilité.*
Nous revenons en pages "Forum" sur le fonctionnement de ces deux banques de données. Sachez simplement que le but est de recenser les trésors que les adhérents accepterons de mettre à disposition de la collectivité (sans pour autant que cela passe obligatoirement par des "legs" à l'association) afin que chacun puisse trouver l'information qu'il cherche.

Je vous retiens mais... vous n'attendez qu'une chose : dévorer les pages de ce nouveau numéro ! Alors, excellente lecture à tous et à bientôt.

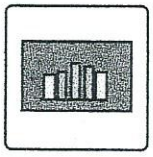


Photo de couverture :

Le funiculaire dit de "la Côte Saint André"
Le Havre, escalier Boisgérard
Photo : Arnaud WADOUX
21/02/98

Photo-montage de couverture :

Frédéric COUPECHOUX.



Rédaction :

Jean-Michel BOUTILLEZ
Christophe DECAUX
Patrick KIRSTETTER
Arnaud WADOUX

Ont aussi collaboré à ce numéro:

Lionel BREITMEYER,
Frédéric BOLLE,
Bruno CANIVET,
Olivier CARRE,
Daniel CROSNIER,
Olivier DELESTRADE,
Jean-Pierre DUPONCHELLE,
Bernard GIBOIN,
Guy JONGERLYNCK,
Jean-Marie GUETAT,
Yves LE CHANU,
Philippe MAZOYER,
Antony MEYRUEIS,
Bernard PAPOUZOPOULOS,
Jean-Pierre RIBOUST,
Alain ROGER,
Hans PENNORS,
Patrick ROSTOUCHER,
Alain RYAT,
Jean-Pierre VERGEZ-LARROUY.

LES FUNICULAIRES GRANDS OUBLIÉS DES RÉSEAUX URBAINS

(1ÈRE PARTIE)

Arnaud WADOUX
avec la collaboration de Frédéric BOLLE et Olivier DELESTRADE

Présenter une étude complète sur les funiculaires existants ou ayant existé n'est pas le but de cet article. Nous ne saurions que trop vous conseiller la lecture de "Funiculaires et crémaillères de France" de Jean GENNESSEAUX, paru aux Éditions La Vie du Rail, si vous souhaitez trouver des compléments d'information. C'est d'ailleurs de cet ouvrage que nous avons tiré un certains nombre des données techniques qui sont présentées ici. Nous voulons ici rendre sa juste place à un système de transport encore présent dans quelques unes de nos villes et qui est rarement évoqué.
Le sujet étant vaste, nous nous bornerons à faire, en deux parties, le Tour de France des villes où un tel système est toujours en service et présente un caractère purement urbain : Le Havre, Lyon, Pau, Paris et Thonon les Bains. Nous nous arrêterons également à Laon où le Poma apparaît comme un système en "marge" qui ne trouveraient nulle part ailleurs leur place ! Enfin nous évoquerons la résurrection prochaine du funiculaire d'Evian les Bains, un tel événement étant rarissime.

QU'EST-CE QU'UN FUNICULAIRE ?

Question idiote ? Peut-être pas pour tout le monde, aussi un petit rappel s'impose !
Un funiculaire (du latin funiculus, petite corde) est un chemin de fer destiné à gravir de très fortes rampes, et dont les convois sont mus par un câble, dixit Larousse 1997.
A cette définition simple, on peut ajouter que le poids du véhicule descendant entraînant ainsi le véhicule montant nécessite une machinerie de faible puissance. Le funiculaire est donc un système peu gourmand en énergie.
Plusieurs types de funiculaire existent ou ont existé : la voie peut être unique (avec évitement pour le croisement) ou double, la machinerie électrique, à vapeur ou hydraulique, le roulement sur fer ou sur pneumatiques. De même, pour compenser l'inclinaison de la voie, les caisses des véhicules peuvent être elles-mêmes plus ou moins inclinées.

On a pu recenser en France une soixantaine de funiculaires ou systèmes assimilés : ascenseurs inclinés ou plus récemment SK et POMA qui tirent parti du système d'entraînement par câble. Tous ces systèmes n'ont pas été conçu pour transporter des voyageurs : beaucoup sont à vocation purement industrielle.
Aujourd'hui, un peu plus d'une trentaine sont en service dont la vingtaine ouverts au trafic voyageur ont une fonction essentiellement touristique (Pic du Jer à Lourdes ou Aven Armand). Il faut le signaler un regain d'intérêt pour cette technologie dans les stations de sports d'hiver (Funival à Val d'Isère ou Arc en Ciel à Bourg Saint Maurice par exemple).
Six d'entre eux sont à vocation purement urbaine. Ce sont ceux-là que nous détaillons maintenant

LE HAVRE : LE FUNICULAIRE CACHÉ

Le saviez-vous ? La ville du Havre abrite un funiculaire ! Absent des plans de réseau, rarement dessiné sur les plans de ville, signalisé dans les rues havraises que lorsqu'on le frôle, le funiculaire de la Côte Saint André joue les coquettes ! A peine s'il est évoqué dans la documentation Bus Océane. Cherchez bien... oui... c'est sur la fiche tarif ! Le funiculaire des habitués par excellence !

Et pourtant, il est là depuis 1890 !

Lorsque les tramways font leur apparition dans les rues du port normand en 1874 se pose rapidement le problème de la desserte du plateau. Aussi, dès 1886, la "Société du Chemin de Fer de la Côte" dépose un projet de funiculaire qui sera aussitôt suivi du lancement des travaux. Le 17 août 1890, il est ouvert au public entre l'actuelle place Thiers (gare basse) et l'actuelle rue Félix Faure (gare haute). La ligne est constituée d'un viaduc métallique en pente faible, d'un tunnel puis d'une tranchée (recouverte en partie aujourd'hui par un immeuble) dont la rampe atteint 41%. A voie ferrée unique, un évitement a été dessiné à l'extrémité haute du viaduc. A l'origine, une crémaillère avait été posée au centre de la voie afin d'accroître les possibilités de freinage et les véhicules étaient mus par une courroie entraînée par une machine à vapeur. Dès 1911, un moteur électrique prit le relais et c'est ainsi que le funiculaire, traversant sans ambages les destructions de la deuxième guerre mondiale, fonctionna jusqu'en 1969. .

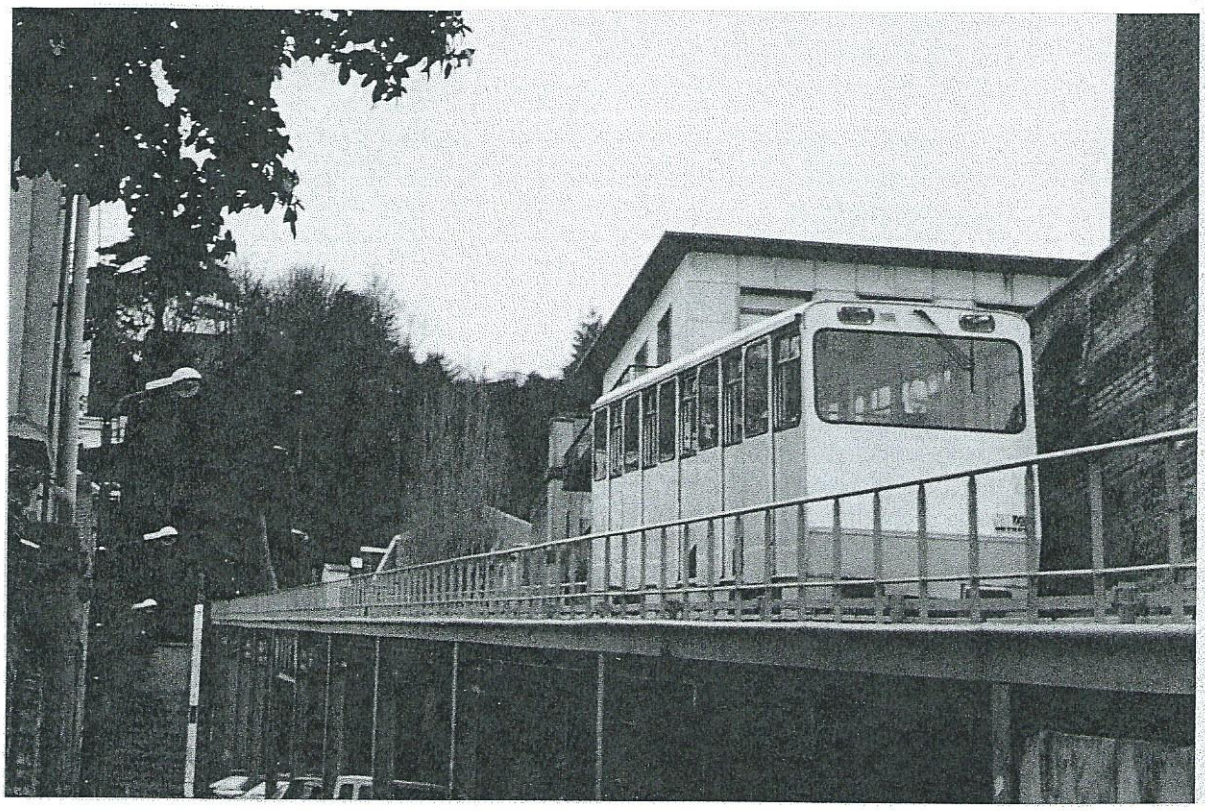
Malgré un entretien convenable, les installations sont jugées non conforme aux normes de sécurité en vigueur. Une rénovation de l'ensemble fût décidée, de préférence à un nouveau mode de transport : reconstruction du viaduc, restauration des parties souterraines et remplacement des rails par des pistes. Les nouvelles voitures sont équipées de roues à pneumatiques et de galets de guidage.
Rouvert le 30 octobre 1972, le funiculaire nouveau est exploitée depuis par la CGFTE, concessionnaire du réseau urbain.
En harmonie avec la nouvelle appellation commerciale "Bus Océane", le funiculaire est rebaptisé "Funi Océane".

Depuis ses deux gares terminales, il n'offre pas de correspondances directes avec le réseau autobus et sa tarification (tourniquet se débloquant après insertion d'une pièce de monnaie) n'est pas intégrée à celle du réseau. Il est donc essentiellement utilisé par une clientèle de quartier ou se déplaçant à vélo : les voitures sont dotées d'un espace acceptant landaus et bicyclettes.

Il offre en tout cas un panorama intéressant sur le centre-ville et

LE FUNICULAIRE DU HAVRE EN BREF

Longueur de la ligne : 343 mètres
Dénivelé : 75 mètres
Rampe maximale : 41 %
Vitesse : 10,8 km/h
Voie : unique avec évitement
Type de voie : piste + pneus
Moteur : Ward Leonard - 180 CV
Voitures : 2
Capacité : 40 assis, 30 debouts
Exploitant : CGFTE - Bus Océane
Correspondances : Bus à proximité
Fréquence (pointe) : 10mn
Tarification : indépendante
- Montée : 2,00 F
- Descente : 1,00 F



Le Havre

Viaduc métallique supportant le funiculaire, ici à proximité de la gare basse

Photo : A. Wadoux 21/02/98

l'embouchure de la Seine.

Le Havre a connu un deuxième funiculaire, Côte Sainte Marie, qui a connu un destin plus tourmenté. Ouvert en 1895, il fut dès 1897 transformé en tramway souterrain, de nombreux problèmes techniques, notamment dûs à un tracé en S étant rapidement apparus.
La ligne à définitivement fermé pendant la guerre 39-45

LYON : LES FUNICULAIRES SONT ROIS

Les collines qui enserrent le cœur actuel de Lyon n'ont jamais été été un frein à l'urbanisation de la "Capitale des Gaules". La ville romaine s'était d'ailleurs implantée à flanc de colline
Très vite toutefois, la technologie naissante des transports à dû s'adapter à cette contrainte.
Aussi, il n'est pas étonnant d'apprendre que le premier funiculaire pour voyageurs de France s'est construit à Lyon, ville qui en a compté jusqu'à cinq.

Aujourd'hui, 2 subsistent : Fourvière le touristique et Saint-Just (prononcer Saint-Ju), l'estudiantin. Deux lignes centenaires qui ont vu leur existence confortée par la connexion directe à la ligne D du métro, en 1992.

Contrairement au Havre où le funiculaire se substitue au tramway sans effet de réseau, Lyon doit l'existence de ses funiculaires à l'expansion des moyens de transports ferrés dont ils sont complémentaires.

SAINT-JEAN - SAINT-JUST (SJ)

Le funiculaire de Saint Just est ouvert en 1878 pour permettre la liaison entre les tramways suburbains qui partent du plateau de Saint-Just aux tramways urbains qui butent sur la colline dans le quartier Saint-Jean. Depuis la gare basse (St Jean), deux ponts et deux tunnels emmènent la ligne à voie unique à St Just, 100 mètres plus haut, après un parcours de 783 mètres.
L'originalité de la ligne consiste en ses deux pentes de déclivité différente : 18,3 % pour la partie haute et 6,1 % pour la partie basse.
Astucieusement, l'évitement central est utilisé comme station intermédiaire (Minimes) permettant de desservir un hôpital, des écoles religieuses et de nos jours, les vestiges gallo-romains restaurés.
Ces deux particularités posent toutefois, à la fin du XIXème siècle un problème technique : comment compenser la différence de déclivité et donc équilibrer les forces de la voiture montante et de la voiture descendante et comment garantir l'arrêt à la station intermédiaire ?
La solution réside en l'accrochage d'un wagon compensateur qui équilibre les forces et la vitesse. Ce dernier est décroché et accroché à Minimes pour ne parcourir que la partie basse.
Ce système va perdurer jusqu'au tournant du siècle. En effet, dès 1886, la Cie Fourvière-Ouest Lyonnais qui développe un vaste réseau de tram suburbain va se voir confier l'exploitation du funiculaire.
En 1900, elle décide de le transformer en crémaillère avec l'idée d'utiliser cette plate-forme pour prolonger ses tram jusqu'en ville. Des essais sont bien effectués dans ce sens mais devant de nombreux problèmes techniques, cette crémaillère restera exploitée isolément jusqu'en 1957, date du retour au système funiculaire suite à la fermeture du réseau de tram suburbains.
En 1958, c'est une ligne quasiment neuve qui rouvre, à nouveau à voie unique avec évitement à la station



Lyon

La rame 403 du funiculaire Saint-Just, sur le pont enjambant la rue Tramassac. Au fond, le pont du funiculaire de Fourvière. A gauche, le complexe métro-funiculaire "Vieux-Lyon".

Photo : A. Wadoux Nov. 94

LE FUNICULAIRE DE SAINT-JUST EN BREF

Longueur de la ligne : 783 mètres
Dénivelé : 100 mètres
Rampe maximale : 18,3 %
Vitesse maximale : 25 km/h
Voie : unique avec évitement
Type de voie : roulement fer
Moteur : 70 CV
Voitures : 2 x 2 voitures (403-404)
Capacité : 216 personnes
Exploitant : SLTC - TCL
Correspondances : Métro - Bus
Fréquence (pointe) : 5 mn
Tarification : intégrée TCL. Il existe un ticket spécial funiculaire A/R sans correspondance : 11,00F

Minimes.
Une nouvelle cure de jouvence attend cette ligne au milieu des années 80. En effet, la correspondance avec la ligne D alors en construction impose une mise au norme "métro" du matériel et de la stations : d'une fréquentation maximale de 1560 voyageurs / heures, le débit doit être porté à 3050 voyageurs par heure. Ce sont donc deux nouveaux "trains" de deux voitures, mus par un moteur de 70 cv qui effectuent dès lors le trajet en 3,25 mn à 8 m/s.

SAINT-JEAN - FOURVIÈRE (F)

Le plus récent des funiculaires lyonnais (1900 tout de même) est aussi le plus populaire. Il doit son existence à la basilique de Fourvière, érigée en 1872.

La Compagnie Fourvière Ouest Lyonnais décide de sa construction à la fin du XIXème siècle et programme son ouverture pour le 6 décembre 1900, soit deux jours avant la Fête des Lumières, grande fête populaire et chrétienne en l'honneur de Marie et dont le point d'orgue est une procession à... Fourvière.
Bien que ses infrastructures aient été conçues pour une double voie, c'est une voie unique avec évitement central qui a toujours existé pour gravir les 421 mètres (dont 380 en tunnel). La rampe de 31% n'a pas empêché le matériel d'origine de circuler pendant 70 ans ! Ces deux voitures sont d'ailleurs toujours visible, l'une dans la collection de l'AMTUIR (Musée des Transports de Saint Mandé) et l'autre dans la collection Henri Malartre, à Rochetaillée sur Saône au nord de Lyon.
En 1970, une vaste restauration de la ligne a lieu pendant 6 mois. La voie métrique est mise à écartement de 1,30 m. Deux nouvelles voitures du même type que sur le funiculaire de Saint-Just en 1958 sont mises en service et la machinerie est équipée d'un moteur de 160 CV permettant ainsi l'ascension en moins de 2 mn.
Une rénovation récente lors de la mise en correspondance avec la ligne D du métro à permis de sauvegarder ce matériel tout en lui donnant un cachet "historique". De même la machinerie de la gare haute à été enveloppée d'un cube de plexiglas afin de mettre en scène le fonctionnement du système de câble.

LE FUNICULAIRE DE FOURVIÈRE EN BREF

Longueur de la ligne : 431 mètres
Dénivelé : 117 mètres
Rampe maximale : 31 %
Vitesse maximale : 25 km/h
Voie : unique avec évitement
Type de voie : roulement fer
Moteur : 160 CV
Voitures : 2 voitures (401-402)
Capacité : 70 personnes
Exploitant : SLTC - TCL
Correspondances : Métro - Bus
Fréquence (pointe) : 5 mn
Tarification : intégrée TCL. Il existe un ticket spécial funiculaire A/R sans correspondance : 11,00F

FUNICULAIRE et MÉTRO à LYON

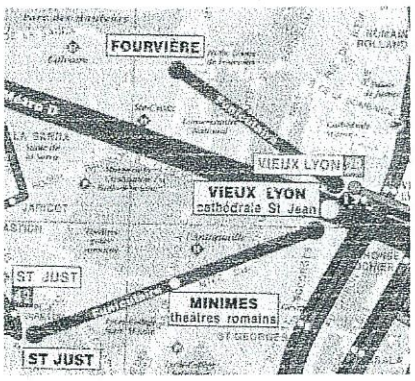
Ces deux lignes de funiculaire ont été totalement intégrées à la ligne D du métro : graphisme sur les plans et mobilier urbain identiques, tarification totalement intégrée, station commune et fonctionnelle (Vieux-Lyon / Cathédrale Saint Jean), horaires à haute fréquence... Bref, tout a été fait pour que le funiculaire soit intégré dans les habitudes de déplacement. Le pari est en tout cas gagné.
Mais saviez qu'un autre funiculaire, celui de la Croix-Paquet, est devenu un peu malgré lui la première ligne de métro lyonnais ?

Cette ligne de funiculaire à double voie de 474 m dont 400 en tunnel est entrée en service entre la place de la Croix Paquet et le Boulevard de la Croix Rousse en 1891. Elle tiendra bon jusqu'en 1972 avec du matériel datant de... 1908. Bien que prévu pour finir en autoroute, il fut pourtant in extremis décidé de la transformer en crémaillère après prolongement place de la Croix Rousse. En 1978, le terminus sud est prolongé vers l'hôtel de ville ce qui permet une correspondance avec le nouveau métro lyonnais (ligne A) à la station Hôtel-de-Ville - Louis Pradel.
Aujourd'hui prolongée au nord jusqu'à Cuire, elle est exploitée, cas unique dans le monde, avec un matériel hybride rail / crémaillère.

CHERS DISPARUS

Deux autres lignes de funiculaires ont existé à Lyon, et c'est d'ailleurs à Lyon qu'à ouvert le premier funiculaire pour voyageurs de France : la "ficelle" de la rue Terme.

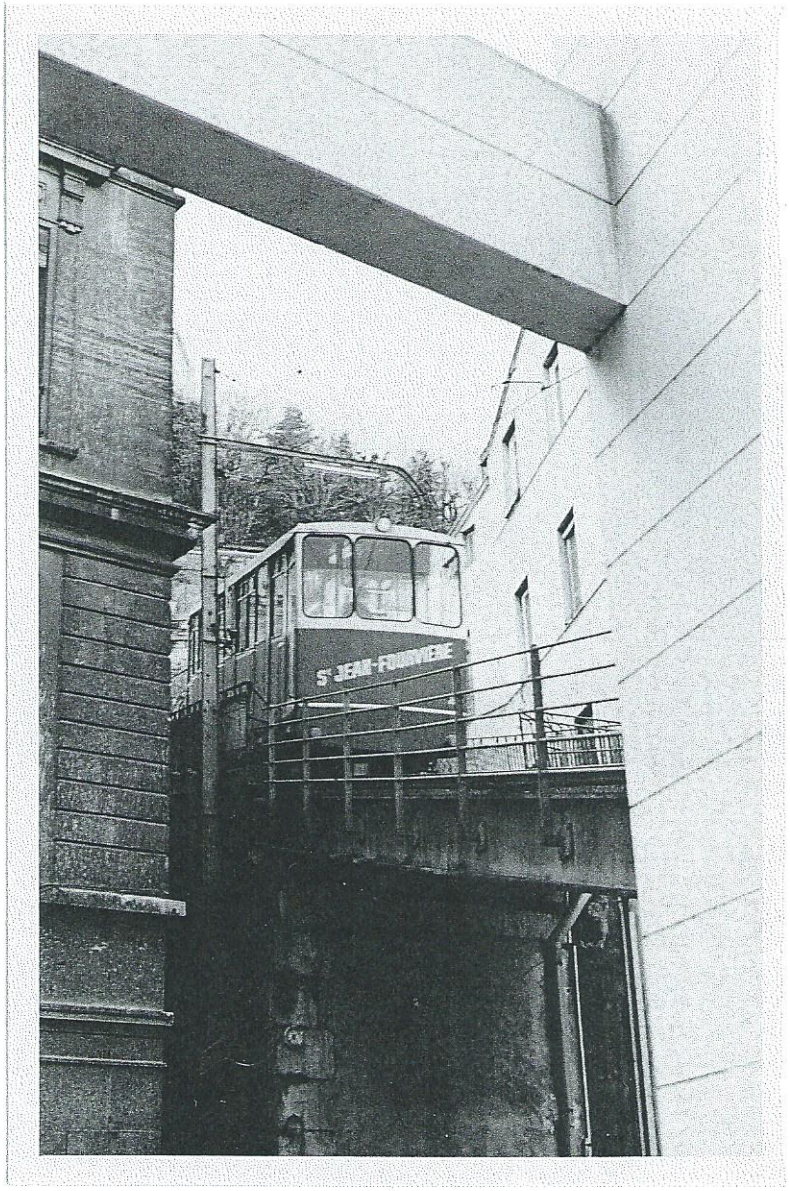
La ligne de la rue Terme, intégralement à deux voies et longue de 489 m. (dont 280 en tunnels), ouvre en 1862 pour relier les Terreaux, centre de la ville et la Croix Rousse où se trouve l'embarcadère du Chemin de Fer des Dombes. Toutes sortes de véhicules circulèrent sur cette ligne : voitures à impériale, voitures simples, plateaux pour voitures à chevaux, ...
Le déplacement de la gare des Dombes un peu plus au nord, la concurrence de la ligne 6 de tramway puis de trolleybus, la concurrence de la ligne voisine de la Croix Paquet eurent raison de ce funiculaire qui fit son dernier voyage le 31 décembre 1967.
Aujourd'hui, la ligne est transformée en tunnel automobile...



Lyon

Une voiture du funiculaire de Fourvière, sur le pont enjambant la rue Tramassac à la sortie de la station métro-funiculaire "Vieux-Lyon". Il arbore toujours son ancienne livrée "St Jean Fourvière"

Photo :
A. Wadoux
Nov. 94



Un autre disparu, le funiculaire Saint Paul a été inauguré en 1900. La ligne desservait Fourvière (à l'emplacement de la tour métallique), où une correspondance permettait, grâce à un tramway, de rejoindre le cimetière de la Loyasse. Véritable "réseau corbillard", il disparaîtra en 1937 après de multiples incidents tant techniques que financiers.
Le trafic n'avait d'ailleurs jamais décollé, les principaux clients restant les cercueils... Il a aussi beaucoup souffert de la concurrence du Saint-Jean - Fourvière voisin.
On peut encore distinguer aujourd'hui sa gare de départ à l'angle de la Place Saint-Paul et de la rue de la Juiverie. La plateforme tramway a elle été transformée en sentier dans le cadre du "Parc des Hauteurs)

LAON : QUAND LE FUNICULAIRE SE FAIT MÉTRO

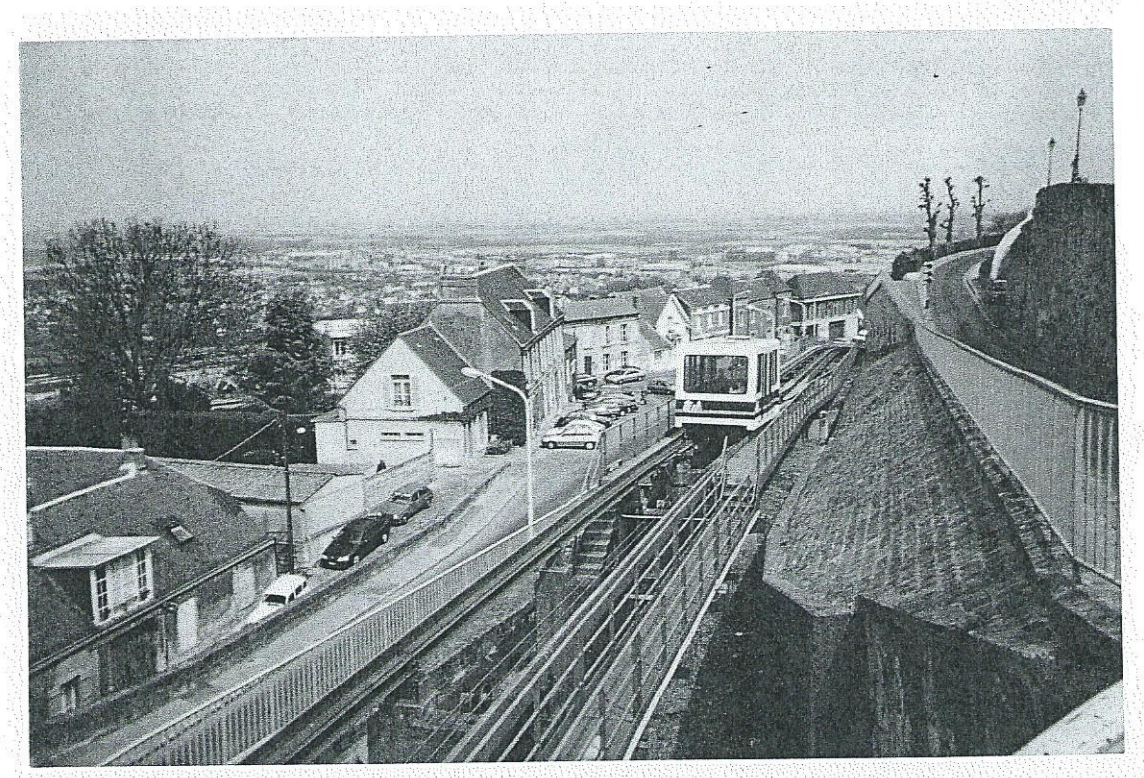
Lorsque le chemin de fer arrive à Laon à la fin du siècle dernier, il convient de relier la gare, située en plaine, au cœur de la cité perché sur sa colline millénaire.

Le 9 juillet 1899, un tramway à crémaillère de 1511 mètres de long gravit les 100 m. de dénivelé. L'exploitation cessera en 1971, le matériel étant à bout de souffle, non sans que la ligne ait connu quelques modification et notamment le déplacement par deux fois du terminus bas pour rapprocher la gare.

Petite ville sans grandes ressources, Laon s'interroge sur l'avenir de cette liaison jusqu'à ce que la firme Pomagalski propose son POMA 2000 pour une somme raisonnable, Laon devant servir de vitrine à ce nouveau type de matériel.

Il s'agit en fait d'une version futuriste du funiculaire auquel il emprunte la technique du câble de traction : les véhicules sont dotés d'une sorte de pince qui accroche au départ un câble d'accélération pour s'en désolidariser et accrocher ensuite le câble principal. Pour s'arrêter, il suffit qu'il lâche ce câble pour accrocher un câble de décélération et d'arrêt.
Ainsi on peut multiplier le nombre de véhicules et le nombre de stations intermédiaires qui peuvent très bien ne pas se trouver à mi-chemin du parcours. Chaque section est alors "desservie" par un câble principal qui est mû à vitesse constante tandis que chaque station à son propre câble d'accélération-décélération. On passe alors d'un câble principal à un autre.
La vitesse des câbles secondaires ainsi que le basculement des véhicules d'un câble à l'autre est géré automatiquement.

Le POMA de Laon est ainsi équipé de 3 véhicules desservant 3 stations : Gares, Vaux et Hôtel de Ville. La section basse Gares - Vaux est longue de 480 m. et la section haute Vaux -



Laon
Ville Haute

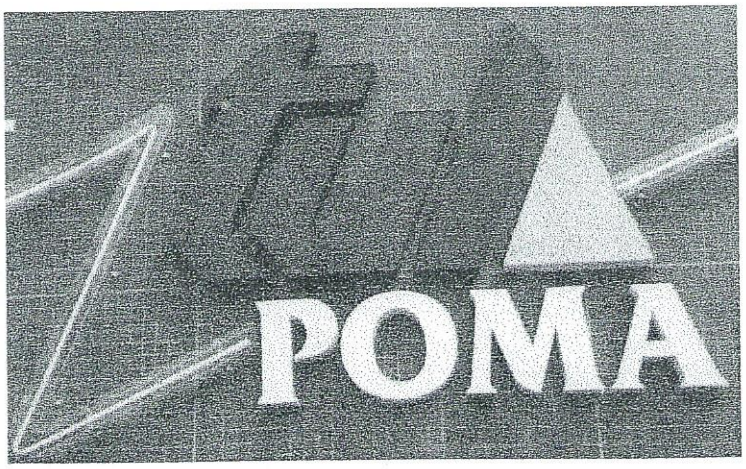
Une des trois voitures du POMA se lance vers la ville basse pour rejoindre la gare.

Photo :
S. Van den Broucke
Jul. 96

Hôtel de Ville est longue de 980 m.
Un évitement dans la section haute permet le croisement de véhicules ne s'arrêtant pas à la station Vaux (essentiellement pour des raisons de service). Ces véhicules "pincent" alors un troisième câble qui relie directement Gares à Hôtel de Ville.
La vitesse est de 38 km/h sur le câble principal. Le débit est de 900 personnes / heure à une fréquence de 2 mn 30. Les véhicules offrent 12 places.

Le système n'a pas encore trouvé preneur en dehors de Laon. Il faut dire que même s'il donne aujourd'hui satisfaction, la mise au point à été très longue (6 ans de travaux et de réglages) et finalement... relativement coûteuse. De plus, chaque pièce détachée nécessaire à d'éventuelles réparations doit être usinée spécialement ce qui alourdit considérablement les coûts de maintenance.

Pour autant, et même si l'esthétique du viaduc qui supporte la partie basse de la ligne est controversée, la ligne de POMA a dynamisé les transports en commun. En correspondance avec 4 lignes de bus et un parc-relais à la station Gares, avec une navette en ville haute à Hôtel de Ville, ce "funimétro" que les habitués des métros à grand gabarit comparent à un jouet, est maintenant indispensable aux Laonnais.



Dans le numéro 20 de *RÉSEAUX URBAINS DE FRANCE*, les funiculaires de Pau, Paris-Montmartre, Thonon-les Bains et la résurrection du funiculaire d'Evian.

60 JOURS A...

L'ACTUALITÉ DES RÉSEAUX URBAINS FRANÇAIS

Rubrique placée sous la responsabilité de Patrick KIRSTETTER

C'EST COMME ÇA...

LES RÉSEAUX SE PRÉPARENT

Certains l'attendent avec une impatience qu'ils ont du mal à contenir, d'autres ont déjà préparé la fuite... Bref, la Coupe du Monde arrive !

Plus de 40000 places ont déjà été réservées dans les TGV desservant les villes hôtes. Preuve que les groupes et les individuels arriveront en masse dans les 10 villes organisatrices.
Tout est d'ailleurs fait, une fois n'est pas coutume, pour que les transports collectifs soient à l'honneur.
Les réseaux urbains devront donc faire leurs preuves et s'y préparent... d'autant que les premiers matches auront lieu à la mi-juin, avant que la grande transhumance estivale n'ait débuté.

La desserte du Stade de France, à **Saint-Denis** a fait ses preuves lors du match d'inauguration *(voir Ile de France)*.
Les lignes B et D du RER avec leurs gares flambant neuves attendent donc avec flegme les hordes de supporters, épaulées par la ligne 13 du métro.
Le Parc des Princes, à **Paris**, est coutumier de ces grands évènements et l'on y attend les matches avec la sérénité de l'habitude.
Les supporters pourront, sur présentation de leur billet d'entrée au stade, acquérir un billet "Trans-Sports 98" au prix de 10,00 F (zones 1 et 2) à 77,00 F (zones 1 à 8) valable pour un aller-retour.



Le stade Bollaert de **Lens** est à deux pas de la gare. Aussi, cas unique, aucune liaison spécifique n'a été mise en place dans la ville nordiste.

A **Lyon**, le prolongement de la ligne B du métro desservant le stade étant loin d'être terminé, ce sont des navettes spéciales au départ de Perrache et Jean Macé qui seront mises en place jusqu'au stade de Gerland

A **Saint Etienne**, on promeut la marche à pied, le stade Geoffroy Guichard étant à peine à 30 minutes de la gare de Châteaucreux et 15 minutes de la gare Carnot.
Pour autant, une ligne spéciale STAS sera proposée au départ de la première et la ligne 4 du tramway, qui dessert la deuxième et passe à 300 mètres du stade sera renforcée.

A **Marseille**, c'est le métro qui sera sur le pied de guerre. La ligne 2 relie en 10 minutes la Gare Saint Charles à la station "Rond-Point du Prado", elle même à 2 minutes du Stade Vélodrome. De plus, la RTM à l'habitude !

A **Montpellier**, on pourrait bien se contenter du renforcement des lignes régulières SMTU 1, 2 et 14 qui relient la gare au stade de la Mosson. Ceci risque toutefois d'être bien insuffisant. On évoque donc des navettes spéciales.

A **Toulouse** aussi, la desserte du Stadium par le réseau normal Métro+bus renforcé est considérée comme suffisante. Toutefois, on n'exclut pas la mise en place de navettes SEMVAT, d'autant que l'emplacement du stade, sur l'Ile d'Empalot, n'est pas évident pour les visiteurs.

A **Bordeaux**, le stade Lescure est bien relié, par la ligne 9, à la gare Saint Jean.
Elle sera donc fortement renforcée avec, vraisemblablement, des courses directes.

La situation est idéale à **Nantes**, puisque la ligne 1 du tram frôle le stade de la Beaujoire 15 minutes après son passage à la gare. La ligne verra passer un tram toutes les 2 minutes les jours de match.

Pour toutes ces villes, des billets combinés train + bus seront proposés. De plus, un pass **Mobifoot**, vendu uniquement par les tour-opérateurs étrangers permettra le libre accès à tous les réseaux concernés, y compris en Ile de France pendant la durée de France 98.
Bons matches !

Le logo France 98 est une marque déposée d'ISL

ALSACE

COLMAR

✔ **Prolongements**

En janvier 98, le conseil municipal de la ville de Houssen a demandé, dans le cadre du transfert prochain de l'hypermarché Cora, une étude sur les possibilités d'extension du réseau urbain sur cette commune de 1400 habitants. Cette desserte pourrait être effectué au moyen de la ligne 3 prolongée à partir de la ZI-Nord de Colmar.

Les TRACE ont également reçu une demande d'études de raccordement au réseau de la part de la communauté des communes de Ribeauvillé comprenant 16 communes. Etant donné les délais trés courts pour remettre les conclusions, les TRACE bénéficieront de l'assistance technique de VIA-GTI.

✔ **TRADE-BUS**

C'est une nouvelle marque du réseau désignant l'association des TRACE avec les transporteurs privés pour effectuer des services spéciaux en dehors des communes adhérentes au Sitrace.

✔ **Agence commerciale**

Une nouvelle agence ouvrira ses portes dans le courant du premier trimestre 98. Elle sera située à proximité du point central "Unterlinden", dans la galerie du rempart.

✔ **SAEI**

Les bus ont été équipés en 97 d'un SAEI, et 10 bornes vidéo de type "Colombus" acquises. Le système sera complété par 4 nouvelles bornes et 35 écrans à cristaux liquides.

✔ **Matériel**

Les TRACE devaient recevoir leur premier Agora-Gnv courant février, deux autres étant prévus pour juin. Le quatrième véhicule devrait arriver en décembre 98 et devrait être le premier Agora articulé au GNV livré à un réseau.

Les travaux d'implantation de la station de compression et de remplissage ont déja commencé au dépôt TRACE de la rue des Bonnes-Gens.

L'unique surbaissé du réseau (un A300) a quant à lui été revendu le 24-11-97 au réseau d'Epernay *(voir plus loin)*. Immatriculé 4022 VP 68, il portait le numéro de parc 135.

Réformés aussi le SC10U (n°102 ?) 1644 RP 68, n°655381, et le SC10UO (n°104 ?) 7130 RT 68, n°000427.

Nous vous présenterons le parc complet de ce réseau dans notre prochaine revue.

STRASBOURG



✔ **Tramway**

Avant même l'ouverture du prolongement vers Illkirch *(voir photo des travaux ci-dessous)*, le trafic de la ligne **A** a passé le cap des 70.000 voyageurs. Le service sera renforcé dans la partie centrale (fréquence de 2 mn) par le dédoublement de la ligne entre "Rotonde" et "Etoile".

La nouvelle ligne **D** partira du tiroir de "Rotonde" et profitera de la jonction installée dés l'origine après la station "Etoile" pour être prolongée 200 m plus loin jusqu'à la station "Polygone".

Strasbourg

Travaux du prolongement de la ligne A en direction du terminus d'Illkirch, au niveau du nouveau pont enjambant le canal Rhin-Rhône.

Photo : P.Kirstetter. 23/12/97



Strasbourg

Le Néoplan n°110, parking Sainte Marguerite, pendant l'opération de changement des batteries.



Photo : P.Kirstetter, 22/12/97

3 rames de quatre caisses de 42 m de long seront mises en service en juin, 27 rames étant attendues : 10 à 3 grandes caisses (n° 1031 à 1040) et 17 à 4 grandes caisses (n° 1051 à 1067).
D'autre part, le dossier concernant la construction de la ligne **B** a été transmis au Ministère de l'Intérieur, la Communauté Urbaine ayant refusé de se plier à l'avis de la commission d'enquête préconisant un passage en souterrain avenue de la Paix. La DUP pourrait être adoptée au plus tard en mai 98 pour un début des travaux mi-mai 98.
Le prolongement de la ligne **A** dans la commune d'Illkirch devrait être inauguré en juillet 98 en même temps que la **D**.

✔ **Navette Aéroport**

Cette navette, reliant l'aéroport d'Entzheim au terminus du tram de Baggersee, est effectivement exploitée par la CTS mais sous-traitée au transporteur Verney. Les FR1, actuellement chargés du service, vont bientôt laisser la place à 3 Agora-2p aux couleurs de la CTS mais avec une découpe originale figurant un tram se prolongeant en avion. Ces véhicules seront équipés du SAE de la CTS.

✔ **Nouveaux matériels... suite:**

Dans notre dernier numéro le terme "nouveaux" était suivi d'un point d'interrogation tant la présence de PR118 était étonnante sur le réseau alsacien. Ce véhicule arborait d'autre part une livrée spéciale ainsi qu'un Agora articulé.
Notre correspondant régional, Patrick Rostoucher, nous a livré rapidement l'explication : ils faisait partie d'un lot de quatre véhicules prétés par RVI en attendant la livraison des Agora articulés.
Ce lot se répartissait comme suit: 2 PR118 (n° 501 & 502) et 2 Agora articulés (n° 503 & 504).
Les Agora-L, dont l'arrivée était prévue vers le mois de juin, ont commencé d'être réceptionnés dés le 5 février. 21 véhicules (n° 571 à 591) équiperont la ligne 4 (Reichstett - Wolfisheim), et remplaceront 16 Mercedes O305G.
La dernière série d'articulés Van-Hool AG300 équipés de la climatisation comporte 26 véhicules (n° 545 à 570).
Les Agora standards mis en service en 97 sur la ligne 10 (petite ceinture) sont au nombre de 9 (n° 651 à 659).

✔ **Midibus électriques**

Dans notre dernier numéro, nous évoquions les deux nouveaux midibus Neoplan-Citybus mis en service sur la navette "Le Fil". Ces deux véhicules sont loués à la ville par Néoplan ce qui explique leurs immatriculations : n°110, 4932 TK 93 et n°111, 4933 TK 93. Ils sont équipés d'une batterie de 1,6 tonne qui est changée deux fois par jour dans une station d'échange mise à disposition par la firme Varta *(voir photo ci-dessus)*.
L'opération de remplacement dure moins de dix minutes, la recharge des batteries durant quant à elles 5 à 6 heures. En cas de succès de l'opération, la ligne pourrait être prolongée jusqu'à la Poste Centrale.

✔ **Réformes**

L'arrivée des Agora-L provoque la radiation de 16 anciens articulés: 6 O305G-Heuliez (n°317, 320, 321, 323, 325 et 326), et 10 O305G (n°348, 351 à 359).
D'autre part, 29 véhicules ont été radiés en 97 soit: 11 S53, 10 SC10 et 8 O305G (dont 7 Heuliez).
Concernant les SC10, notons que cinq d'entre eux (n°861, 868 à 870 et 872) sont revendus à la SETUFF (Fort-de-France).
Relire à ce sujet notre article dans RUdF n°10, page 31.

En attendant la publication de l'état complet du parc CTS dans notre prochain numéro, nous vous présentons ci-contre un tableau sommaire.

Comme il est maintenant de coutume, le matériel surbaissé apparait sur fond grisé.

Vous trouverez également une photographie de l'Agora GNV en pages couleurs

	ETAT DU PARC CTS		31 JANVIER 1998
	Modèle	**Nb**	**N° de parc**
Tramway	ABB/Socimi	26	1001 à 1026
Minibus	Renault Master	1	103
Midibus	Neoplan - Citybus	2	110,111 (en location)
Standard	SC10U (UFR)	3	757 à 759
	SC10R	114	862, 865, 866, 871, 873, 875 à 984
	R312-3p	69	400 à 468
	Agora - 3p	9	651 à 659
	Agora GNV - 3p	1	700
	GX317	8	470 à 477
Articulé	O305G	9	313, 314, 331,341 à 344, 360, 361
	AG300	56	515 à 570
	Agora-L	21	571 à 591 (livraison en cours)
	Soit 293 autobus		
Autocar	S53	39	216, 233 à 256, 282 à 287
	GX57	8	151 à 154, 611 à 614
	Tracer	9	601 à 609
Autocar articulé	GX87	15	362 à 378
	Soit 71 autocars		

AQUITAINE

BAYONNE

✔ Contrat d'exploitation

Le 19 décembre 1997, le syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération de Bayonne a rendu public la désignation de la société en charge de l'exploitation du réseau d'autobus pour les dix ans à venir.

Après appel d'offre, deux groupes étaient en lice pour reprendre le réseau : la société des transports de l'agglomération de Bayonne (STAB), exploitant actuel, et la CGFTE, filiale de la générale des eaux qui exploite notamment les réseaux de Bordeaux et de Nancy.

La générale des eaux essaie visiblement d'accroitre sa présence dans le département, où une autre de ses filiales, la CFTA, a notamment obtenu la concession du chemin de fer à crémaillère de la Rhune, et serait sur les rangs pour la reprise d'autres lignes actuellement exploitées par la SNCF.

Finalement, c'est la STAB, dont une partie du capital appartient à la Transcet, filiale de la caisse des dépôts, qui a été appelée à se succéder à elle-même. Elle aurait offert de meilleures garanties que la CGFTE.

La nouvelle concession démarre pour dix ans à compter du 1er janvier 1998.

Actuellement, la STAB exploite 11 lignes à l'aide de 70 véhicules, et emploie 150 conducteurs. Plus de 8 millions de passagers sont transportés chaque année, et le chiffre d'affaires s'élève à 70 millions de francs. Les communes de Bayonne, Anglet, Biarritz, Saint Pierre d'Irube, Boucau, et Tarnos sont membres du syndicat.

✔ Quelques grands projets...

En se succédant à elle-même, la STAB renforce sa position sur le plan local, en particulier pour le développement futur des transports en côte Basque.

On parle beaucoup, depuis quelques temps, d'un projet de liaison en site propre entre Bayonne, Hendaye, et San Sebastian.

Routier ou ferré ?

Jusqu'à la fin des années 30, il a existé un tramway électrique interrurbain exploité par les VFDM, et qui fut victime d'une concurrence routière sauvage. Va-t-il revoir le jour ? Ce serait le plus logique, puisqu'il existe déjà la ligne en voie métrique d'Eusko-Trenbideak (le "Topo") reliant Hendaye à San Sebastian, et qui présente toutes les caractéristiques d'un véritable métro. Quoi qu'il en soit, et si jamais ce projet devait se concrétiser, il est probable que l'ATCRB et la CGFTE seraient également intéressées. Une rude bataille en perspective !

Autre projet qui a fait couler pas mal d'encre ces derniers temps, il serait question de réinstaller un tramway sur le boulevard du BAB. Là encore, les hypothèses les plus farfelues circulent.

Dans tous les cas, celà ne fait que confirmer le leimotiv qui veut que l'histoire ne soit qu'un éternel recommencement, et qu'elle ait parfois de facheuses tendances à bégayer...

✔ **Nouveau matériel**

Outre 18 VanHool A500 (n° 401 à 418), la STAB a réceptionné fin 97 de nouveaux Van-Hool A600 :

n° 419, 8641 VZ 64
n° 420, 8643 VZ 64
n° 421, 1167 WA 64
n° 422, 1174 WA 64
n° 423, 1186 WA 64
n° 424, 3481 WA 64

La STAB continue donc à faire confiance à VanHool, même si des essais ont lieu avec du matériel d'autres constructeurs : en octobre 1997, on a pu voir un Mercedes de couleur bleu, immatriculé 3402 W 95 sur certaines lignes du réseau. Prélude à une diversification ?

PAU

✔ **Jeunes**

Le 23 décembre, le président du syndicat intercommunal des transports en commun de l'agglomération paloise (SITAP), André Magre, a annoncé la création de 30 "emplois jeunes".

Ces 30 emplois seront composés de 15 postes d'"agents d'accompagnement" et de 15 postes d'"agents de prévention et d'ambiance".

Ces jeunes seront encadrés par deux tuteurs prélevés sur l'effectif des conducteurs de la STAP et recevront une formation préalable de deux semaines. Il devraient porter une tenue et un badge spéciaux.

Le coût de l'opération sera supporté par le SITAP (1 280 000 francs) et l'état (3 430 457 francs). Si la pérennisation éventuelle de ces emplois-jeunes n'est pas à l'ordre du jour, André Magre n'exclut pas que d'ici cinq ans, *"si ces emplois correspondaient à de réels besoins, les syndicats puissent les imposer dans la nomenclature de l'union des transports publics"*.

✔ **PDU**

Le comité syndical s'est également penché sur la mise en oeuvre du nouveau plan de déplacements urbains de l'agglomération paloise devenu obligatoire depuis la promulgation de la loi sur l'air et l'utilisation de l'énergie de décembre 1996. L'objectif étant de diminuer la pollution en favorisant les transports non-polluants, le SITAP va avoir pas mal de travail en perspective dans un futur proche...

ST JEAN DE LUZ

✔ **Bougie**

La navette "Itzulia" a bien passé le cap de son premier anniversaire et a maintenant atteint sa vitesse de croisière.

Rappelons qu'à l'origine, ce nouveau service de transport urbain mis en place par l'ATCRB avait pour but de rapprocher du centre-ville les personnes habitant ou séjournant en périphérie, et de permettre à ceux qui n'ont pas de moyen de locomotion personnel de se déplacer à moindre coût.

Cet objectif semble aujourd'hui atteint, et Mme Alliot-Marie, maire de Saint Jean de Luz, se félicite aujourd'hui d'une fréquentation de plus en plus importante.

Des couleurs ont été attribuées à chaque lignes (vert pour la A, rouge pour la B). Les billets valent 6 francs à l'unité, mais des carnets de 10 tickets à 50 francs sont également disponibles dans les bus ou à l'agence clientèle ATCRB.

Notons d'ailleurs qu'actuellement, l'ATCRB a quitté ses locaux "historiques" du 5 place du Maréchal Foch pour émigrer dans un bungalow installé sur la gare routière.

A l'issue d'une première année d'expérimentation *(voir RUdF n° 14 page 41)* les horaires ont été entièrement refondus. Actuellement, ceux d'hiver sont en vigueur (du 2 septembre 1997 au 30 juin 1998), et la navette ne fonctionne que trois jours par semaine : les mardi et vendredi en matinée, et le samedi en après midi. Il y a 3 aller-retours par jour ouvrable sur la ligne A (Layats-Urdazuri-Centre Ville, 13 arrêts desservis en 15 minutes) et seulement 2 sur la ligne B (Erromardie-Halte routière, 14 arrêts desservis en 14 minutes). Apparement, ce service n'emploie qu'un minibus Renault Master R 35 D, portant le numéro parc ATCRB 8128, et immatriculé 6274 VQ 64

✔ **Cadeaux**

L'ATCRB et le centre social Sagardian se sont associés pour l'opération collecte de jouets 1997. Le mercredi 3 décembre, les enfants étaient invités à se rendre aux points de ramassage desservis par la navette Itzulia, afin de remettre leurs jouets encore en bon état. Pour l'occasion, la navette ne transportait qu'un personnage, mais de marque, puisqu'il s'agissait du père Noël en personne...

SEIGNOSSE

Petite station balnéaire landaise, Seignosse organise durant la saison touristique un service de navettes gratuites permettant de relier Seignosse-Bourg et Seignosse-Plage. C'est l'ancien Saviem n° 5974 de la RATP qui assure le service. Le reste de l'année, ce véhicule est utilisé pour le ramassage scolaire.

AUVERGNE

CLERMONT-Fd

✔ **Gazon maudit**

Le système TVR d'Anf-Industrie, filiale du groupe Bombardier aurait dû être choisi pour équiper l'axe lourd prévu dans la capitale auvergnate.

Dans cette affaire, nous avions la nette impression que la solution ferrée n'avait aucune chance face à la détermination de l'ancien Maire maintenant Président du SMTC, Roger Quillot, qui souhaitait *"dés le départ du projet, que le système de transport puisse sortir de son site propre"*.

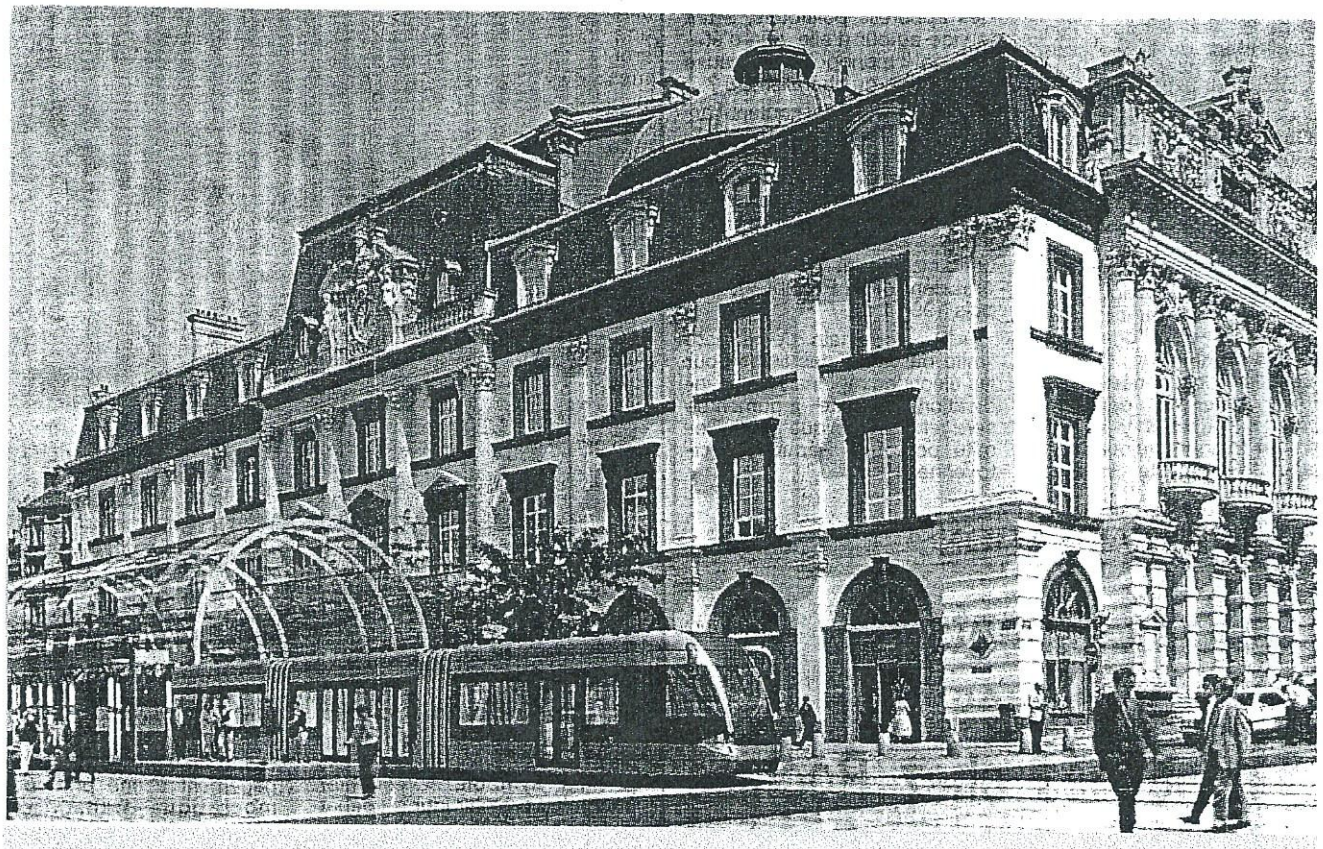
C'est peut-être cet empressement

qui a poussé le tribunal administratif à juger recevable la plainte de GEC-Alsthom pour "appel public à la concurrence insuffisamment précis" et donc suspendre toute prise de décision.
Si le concept Lohr avait été écarté car *"ne pouvant pas être homologué avant mai 99"*, et le guidage optique du Civis *"n'ayant pas encore fait la preuve de sa fiabilité"*, les propositions entre le tramway de GEC-Alsthom et le TVR d'ANF-Industrie étaient par contre très serrées.
Les arguments qui ont plaidés en défaveur du tramway classique étaient, il faut le dire, assez croustillants, l'élu clermontois considérant *"que le matériel n'était pas en mesure de franchir des pentes supérieures à 8%, qu'il n'a pas été convaincu par son insertion urbaine, avec une zone engazonnée au milieu des rails posant des problèmes d'entretien et, enfin par les délais de mise en service trop longs à ses yeux"*.
Si les "difficultés d'insertion urbaine" ne sont plus à commenter tant cela frise la mauvaise foi en regard des réalisations récentes, la prétendue incompatibilité entre rail et gazon est surprenante. Ces élus ont-ils visités les réseaux de Rouen ou de Strasbourg ? Et si le gazon est vraiment gênant, le tramway peut très bien s'en passer. Au sujet des rampes de 8%, le tram projeté ne devait pas y passer, quant à l'argument des "délais trop longs", Bombardier les aurait jugés "trés tendus"!
Michelin était heureux, et tant pis pour d'éventuelles interconnexions avec le réseau SNCF. A ce propos, la desserte de la gare, qui n'est possible que par débrayage du véhicule de son site, n'était pas non plus prise en compte dans l'offre retenue !
Au sujet de l'esthétique du matériel TVR qui n'a pas franchement enthousiasmé les décideurs, ANF s'était engagé à modifier la carrosserie qui *"ressemble quelque peu à un hanneton"*.
Quoiqu'il en soit, le projet est suspendu suite à la décision du tribunal d'interrompre la passation du marché. Le tramway classique a peut-être de nouveau ses chances, des sites propres ayant été construits à cet usage, certains depuis déja plus de 15 ans !

Il n'est pas question pour nous de prendre parti pour un système plutôt qu'un autre. Mais il nous semble que, dans le cas présent, la "compétition" est faussée.

✔ **Concluant**

C'est ce qui semble ressortir des essais éffectués sur un GX217 fonctionnant au gaz. Est-ce à dire que ce sont ces véhicules qui porteront le coup fatal aux 9 derniers SC10 sur les 188 reçus par le réseau ? L'avenir nous le dira.



Clermont-Ferrand
Photo montage d'une rame TVR devant l'Opéra, place de Jaude - Document : La Montagne

BOURGOGNE

AUXERRE

✔ **Livraison**

C'est vers juillet-août que doivent arriver 3 surbaissés Mercedes O405NK *(voir rubrique "Matériel")* sur ce réseau exploité par "Les Rapides de Bourgogne".

Ces derniers n'excluent pas la possibilité d'équiper également le réseau de Sens (qu'ils exploitent sous la marque AS Réseau) avec un de ces matériels.

Auxerre a déja en service un O405N (n°9787).

DIJON

✔ **Nuit blanche...la fin**

Ce service, mis en place le 28 novembre 96 *(relire RUdF n°14 et 15)* et financé par les discothèques et bars de nuit, faisait la tournée de ces établissements et permettait aux clients de rentrer chez eux sans peur de l'alcootest et sans provoquer d'accidents.

La fréquentation était satisfaisante: 40 voyageurs en moyenne et 96 le soir de la St Sylvestre.

C'était sans compter avec la cupidité des tenanciers qui ne payaient plus leur participation (100 F par bar et par boite de nuit).

Les bars se sentaient lésés, la clientèle étant surtout celle des boites.

Entre les vies humaines et leurs tiroirs-caisses, ils ont choisis !

✔ **Parc**

Comme promis dans le dernier numéro, nous vous présentons l'état complet du parc dans nos pages "Matériel".

Retrouvez aussi une présentation du réseau STRD sous forme de "Carte d'identité" en pages "Zoom".

BRETAGNE

RENNES

✔ **Fêtes**

Pendant les fêtes de Noël, la Star a mis en vente un ticket spécial 1 jour baptisé "Pass Noël".

Le tarif était dégressif en fonction



du nombre de voyageurs : 10,00 F pour 1 personnes, 16,00 F pour 2, 21,00 F pour 3 et 25,00 F pour 4.

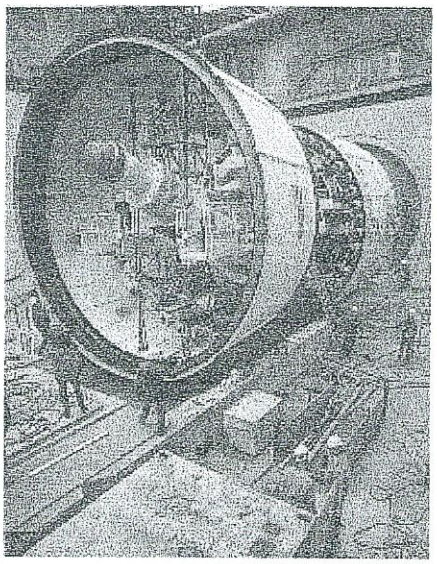
Par ailleurs, devant le refus de la Municipalité d'autoriser l'ouverture des commerces le dimanche, la Star a du prévoir un afflux massif de voyageurs les 3 samedis précédent le 25 décembre.

Aussi, les lignes 5, 7, 8, 16 et 20 bénéficiaient ces jours là d'une fréquence de passage exceptionnelle de 10 mn tandis que des départs supplémentaires étaient proposés sur la ligne 6 et la plupart des lignes du réseau suburbain.

✔ **Neige ?**

Est-ce en l'honneur de la neige qui n'est pas tombée en Bretagne cet hiver ? En tous cas, de plus en plus d'autobus circulant sur le réseau breton (les tous nouveaux A300, plusieurs AG300 et quelques R312) arborent une livrée d'un blanc immaculé.

Prélude à une nouvelle livrée bus - métro ?



✔ **Le VAL en travaux**

En l'honneur d'un des chevaliers de la Table Ronde, légende chère aux Bretons, et parce que ce nom tombe à pic, le tunnelier chargé de percer le tunnel du VAL a été baptisé le 19 décembre 97... Perceval !

Perceval s'est mis au travail dès le 12 janvier à la station Clemenceau (en direction de Jacques Cartier) dans les quartiers sud. Sa vitesse de croisière est de 100 à 300 mètres par mois *(voir ci-contre)*.

Le Maire de Rennes, Edmond HERVE, à donné rendez-vous à ses concitoyens en l'an 2000 à Villejean pour l'arrivée du preux chevalier dans l'ouest rennais !

Plus au sud, ce sont les superstructures du futur teminus "La Poterie" qui commencent à voir le jour.

✔ **Aux abris !**

La valse des abribus à commencé dès le début du mois de janvier.

JC Decaux se dépéchant de démonter ses abris, ADSHEL (MooreGroup) ayant plus de mal pour suivre (situation terminée théoriquement au Fin Mars)

Ainsi 571 abris bus doivent être installés (contre 360 avant). Tout arrêt comptabilisant 10 montées se voit attribuer un abri, 2 au delà de 50 et 3 au delà de 100 montées.

SAINT BRIEUC

✔ **Nouveaux véhicules**

3 petits nouveaux sont apparus récemment sur le réseau briochin.
En janvier 98, le Jumper TPMR Gruau n° 106 (?) , immatriculé 445 VJ 22.
En février 98, deux A300 n° 251 et 252, immatriculés respectivement 2093 VJ 22 et ???? VJ 22.



Saint-Brieuc
Nouvel A300 TUB n° 251 assurant la ligne 3, le 7 février 98 à "Champ de Mars"
Photo : Yves LE CHANU

CENTRE - VAL DE LOIRE

BOURGES

✔ **Navette**

Ce sera la dernière née des lignes de la CTB.
Elle desservira uniquement le centre ville dés avril, car toutes les lignes le contourneront pour emprunter les boulevards et rejoindre la nouvelle gere routière de la place de la Nation qui devrait être opérationnelle fin avril *(RUdF 18, page 14)*.

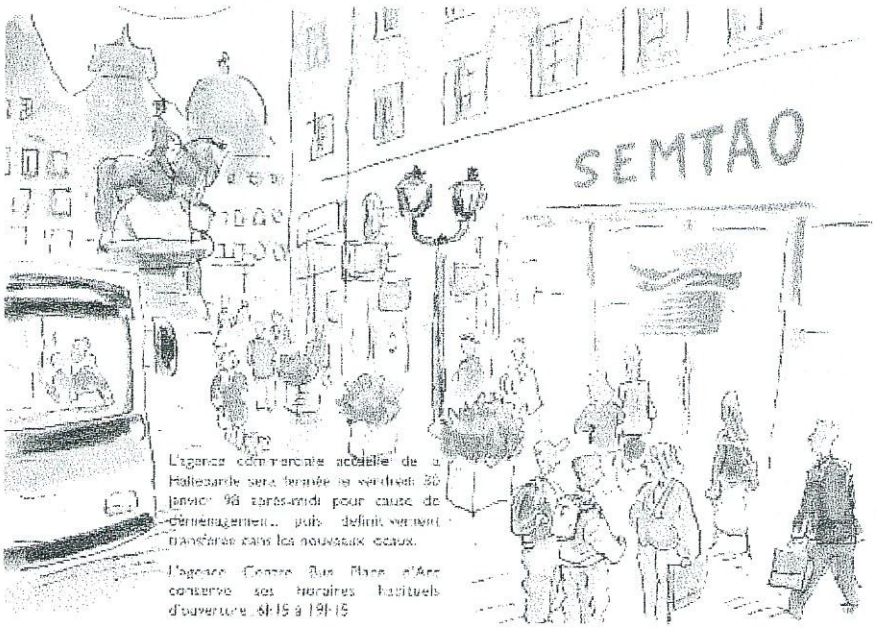
✔ **Essais**

Gaz de France a présenté à la CTB un Agora Standard fonctionnant au gaz le 19 février dernier. La veille, ce véhicule prété par RVI (6083 TY 69) avait circulé dans les rue de la ville mais sans voyageurs.

ORLÉANS

✔ **Agence**

Une vaste campagne de publicité *(voir ci-dessous)* a annoncé l'ouverture le samedi 31 janvier de la nouvelle agence SEMTAO.



Celle-ci offrira un espace plus important que le petit local qui se trouvait également rue de la Hallebarde, à quelques mètres. Les Orléanais y trouveront un véritable espace transport : outre la SEMTAO, la SNCF met à disposition un distributeur de billets régionaux et les Rapides du Val de Loire y auront un comptoir. Des locaux sont également disponibles pour l'information sur le projet Tramway et pour l'Office du Tourisme.

✔ **Chiens**

La SEMTAO vient de lancer une campagne d'affichage pour rappeler que les chiens doivent être contenus dans un panier. Ouaf !

TOURS

✔ **Convention**

La SEMITRAT (filiale de la CTTAT, société du groupe VIA Transport) qui exploite le réseau tourangeau sous la marque **Fil Bleu** a vu sa convention d'exploitation renouvellée pour 10 ans.
Ce renouvellement s'est notamment négocié sur une refonte totale du réseau (enfin !) et, à plus long terme, sur l'accompagnement de la mise en place du TCSP.



Tours, place Jean Jaurès
Le PR118 n°372 sur la ligne 2, ligne amenée à disparaitre au profit de la future ligne "Pilote".
Photo : Yves le CHANU - 10/96

✔ **Futur réseau**

Le projet de réseau 98/99, présenté début janvier, devrait se structurer en 4 types de lignes :

1 ligne "Pilote", préfiguration de l'axe lourd, reprenant la desserte de l'axe nord-sud actuellement exploité par les lignes 1, 2 et 3.

Le cadencement devrait être inférieur aux 10 minutes toute la journée (de 06h00 à 21h00)

5 lignes "Fréquence" desservant les grands axes avec un cadencement aux 10 / 15 mn.

11 lignes "Interquartiers" devant mailler finement Tours et les communes de la première couronne avec un cadencement plus espacé (15 à 45 mn).

7 lignes "Paysage" devant relier Tours aux communes de la 2ème couronne.

Ces lignes "paysage" sont ressenties diversement par les communes concernées. En effet, le but est de libérer les stationnements de longue durée aux terminus de la place Jean Jaurès afin d'alléger la circulation. Ces lignes devraient donc avoir leur terminus reporté à l'écart de l'hypercentre.

Ainsi, pour La Membrolle et Mettray (actuelles lignes 51 et 52), c'est le mécontentement : ces communes bénéficiaient d'une liaison directe avec le "point central" du réseau et cette restructuration imposerait donc une rupture de charge, vraisemblablement à "Choiseul" ou "Anatole France".

En revanche, pour les habitants de Notre-Dame d'Oé et Chanceaux l'actuelle ligne sera prolongée de "Pergaud" (Tours-Nord) jusqu'aux portes du centre-ville.

Ce nouveau réseau devrait également gagner en vitesse et en régularité, profitant de la mise en voie piétons / bus de la partie sud de la rue Nationale, toujours d'actualité.

✔ **Autres dossiers**

Les dessertes de l'Etoile ferrovaire de Tours devraient également être renforcées. De nouveaux matériels et de nouvelles fréquences seront progressivement mis en place.

De plus, une tarification totalement intégrée et bien plus souple que l'actuelle carte "Cœur de France" (qui n'offre l'intermodalité que pour les abonnements) doit voir le jour à le rentrée 98/99.

Enfin, et c'est le "grand chantier" de l'année en cours, les négociations visant à unifier le périmètre des Transports Urbains sont en cours. La Ville de Tours devrait donc prochainement intégrer le Syndicat Intercommunal des Transports en Commun de l'Agglomération Tourangelle.

CHAMPAGNE - ARDENNE

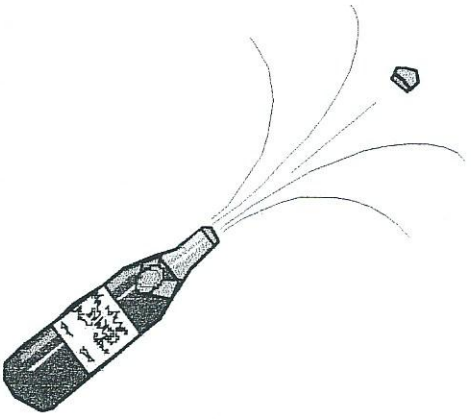
EPERNAY

✔ **Bienvenue !**

Comme nous l'écrivions plus haut, le réseau vient de racheter à celui de Colmar un Van-Hool A300F8 (n°YE 230000N35M23358).

Il rejoint l'autre A300 du réseau : n°2118, 4398 WH 51.

Outre ces deux véhicules, Sparnabus possède 6 autres standards Van-Hool A500 (2111, 2113, 2114, 2116, 2117 et 2119).



TROYES

✔ **Agora**

3 nouveaux Agora 3 portes ont été réceptionnés par le réseau TCAT :

- 215 : 1215 NK 10
- 216 : 1216 NK 10
- 217 : 1217 NK 10

Le 215 a été vu sur la ligne 1 et le 217 sur la ligne 7.

ILE DE FRANCE



STADE DE FRANCE : BEAUCOUP DE BRUIT POUR RIEN !

Ce qui avait par avance été présenté par l'ensemble des médias comme la "chronique d'une catastrophe annoncée" a été, il faut le dire, une réussite.
La grande pagaille engendrée par l'inadaptation supposée des transports en commun, accentuée par les (ridicules) préavis de grève et couronnée par le nombre scandaleusement (dixit la presse) réduit de place de stationnement n'a pas eu lieu, prouvant à nos chers médias que SNCF et RATP ne sont pas si mauvaises, et aux états majors syndicaux que les agents, pas complètement idiots !
Le 28 janvier, pour le match d'nauguration du Stade de France, la plupart des spectateurs ont été pris en charge par les lignes B et D du RER ainsi que par la ligne 13 du métro. Mis à part 12 bus à la disposition des "VIP", 26 bus avaient été mis en place au départ de "Porte de Paris" qui ont transportés plus de 2.100 personnes.
Il est à noter que la circulation ce jour au niveau de la région a été anormalement fluide...



GRANDS TRAVAUX : BEAUCOUP D'ARGENT POUR RIEN ?

Beaucoup de voix s'étaient élevées, il y a dix ans, pour dénoncer l'hérésie du lancement simultané de 2 nouvelles lignes à grand gabarit dans le but de soulager la ligne A du RER : Météor (métro ligne 14) et Eole (RER ligne E).
A quelques mois de l'inauguration de ces deux nouvelles lignes, on ne peut que leur donner raison...
Au-delà des prouesses et avancées technologiques qui ne peuvent que réjouir les amateurs que nous sommes, au-delà des dérives financières, plus ou moins exagérées par les medias mais réelles, empêchant la réalisation complète des projets, quel est le résultat ?
Météor n'offre réellement que 2 nouvelles stations qui ne desserviront pas grand'chose pour le moment... Stoppée net à Madeleine plutôt qu'à Saint-Lazare (cette section ne sera pas ouverte avant 2003...), son utilité quant au soulagement de la ligne A reste à démontrer. Le prolongement au sud et le branchement sur la branche Gabriel Péri de la ligne 13 du métro sont repoussés aux calendes grecques. Quant à la majesté des nouvelles stations, fort bien : nous nous extasierons volontiers. Mais nous aurions aimé que la RATP dispose de plus de fonds pour effectuer dans les 380 actuelles stations une rénovation qui soit plus qu'un coup de peinture vite oublié...
Un simple prolongement de la ligne 10 du métro n'aurait-il pas été suffisant ?
Eole, de son côté, defraie la chronique : glissements de terrain en plein Paris, dérapages financiers,... pour que les voyageurs du réseau Est aient enfin le privilège d'arriver à Saint-Lazare plutôt qu'à Paris-Est. Les nouvelles stations intermédiaires verront (peut-être) le jour plus tard et celles qui sont construites seront certes spacieuses et modernes mais imposeront des correspondances longues et pénibles dans une nouvelle jungle de panneaux directionnels puisque Condorcet mènera à Saint-Lazare et Auber, tandis que Magenta joindra les gares du Nord et de l'Est. Logique, non ?
Quant à la phase suivante, à savoir l'interconnexion avec l'Ouest Parisien, mystère... Vous avait-on dit qu'une ligne de RER devait relier sans correspondance les banlieues entre elles ?



TARIFICATION : UN NOUVEAU TRAIN DE... NOUVEAUTES

3 en 1 !
Après le chateau de Fontainebleau, le musée d'Auvers sur Oise et le Parc Astérix, un nouveau billet combiné est disponible aux guichets de la SNCF : France Miniature.
Ce billet comprend le billet de train A/R Paris-Montparnasse - La Verrière, la navette Sqybus jusqu'au parc et le billet d'entrée, le tout pour 110, 95 ou 65 francs selon la tranche d'âge, soit jusqu'à 30 % moins cher que tous ces titres à l'unité.

Social
Certaines collectivités locales accordaient déjà la gratuité ou de substantielles réductions à certaines catégories de personnes. Mais aujourd'hui, la tarification sociale fait véritablement son entrée sur les réseaux d'Ile de France par le biais des **Chèques Mobilité**.
Financés par le Syndicat des Transports Parisiens, les ASSEDIC, le Conseil Régional , les départements et l'Etat, ces chèques, distribués en coupure de 25 et 50 francs, sont mis à la disposition de certaines catégories de demandeurs d'emploi qui peuvent les utiliser pour tout achat de titres de transport.

Alternis et Combinis, après Cergy, Saint-Quentin !
Nous évoquions dans notre dernier numéro la mise en place de titres multimodaux à Cergy-Pontoise et, plus loin, une nouvelle tarification sur le périmètre de Saint-Quentin en Yvelines.
Il s'agit en fait de la même gamme de titres : Alternis (48,00 F les 10 utilisables soit sur les bus, soit sur les trains sans correspondance) et Combinis (90,00 F les 10, permettant la correspondance entre bus et train).
Mise en place dans la ville nouvelles des Yvelines : mi-98.

RATP

TRAMWAY

✔ **T1 : Boum!**

Le samedi 3 janvier à 08h35, suite probablement aux vents violents qui ont soufflé le matin, le pantographe de la motrice 115 qui roulait en direction de Bobigny a percuté un arbre tombé sur la caténaire. Le pantographe ayant été gravement endommagé et l'incident s'étant produit le long du mur du Parc de la Légion d'Honneur à St Denis, l'exploitation a été suspendue jusqu'à 11h40 sur le tronçon St Denis-La Courneuve, le temps de dégager le tram et de l'atteler à la motrice n°106 qui le poussera jusqu'à l'arrière gare de Bobigny où les équipes d'entretien interviendront sur le pantographe. En effet ce dernier aurait engagé le gabarit au passage du pont sous la grande ceinture placé avant l'entrée du dépôt.

✔ **T2 : Renfort**

Dans notre précédent numéro nous vous faisions état des excellents chiffres de fréquentation sur la nouvelle ligne.
Suite à ces résultats, une rame supplémentaire a été injectée début novembre aux heures de pointe (12 rames en circulation). Depuis, une nouvelle progression du nombre de voyageurs est apparue à "La Défense" qui a obligé la mise en ligne d'une treizième rame dés le 2 février et passer ainsi à un intervalle de 4 mn à la pointe. Rappellons que la dernière motrice (n°210) encore en service sur le T1 a été rapatriée le 8 décembre dernier à Issy-les-Moulineaux.

AUTOBUS

✔ **EXPLOITATION**

☞ **Ligne 29 : déplacement**

Dans la perspective du début des travaux de prolongement de la ligne Météor de Madeleine à Saint-Lazare, la cour de Rome face à la gare est débarassée de tout son mobilier. Aussi, le terminus de la ligne 29 a été déplacé rue de l'Arcade, 50 mètres plus au sud.

☞ **Ligne 57 : prolongement**

La ligne 57 (Laplace RER - Gare de Lyon) a enfin été prolongée de Gare de Lyon à la Porte de Bagnolet le lundi 2 mars. A partir de la Gare SNCF, la ligne emprunte le Bd Diderot jusqu'à la place de la Nation, puis la rue d'Avron et le Bd Davout. Depuis le nouveau terminus de la Porte de Bagnolet (rue Louis Ganne), les véhicules retrouvent le Bd Davout après passage rues Louis Lumière et Serpollet.
Certains véhicules arboraient pour l'occasion de petits drapeaux, ce qui n'est malheureusement pas le cas du SC10 que nous vous présentons ci-dessous.

☞ **Restructuration-Nord**

Déja évoquée dans RUdF n°14, nous pouvons vous présenter ce que sera le nouveau réseau du Nord-Parisien (sauf changements de dernière minute) suite à l'ouverture prochaine du prolongement de la ligne 13 de Saint Denis Basilique à Saint Denis Université.
Si l'indice 253 se maintient, c'est par contre le 155 qui ne réapparaitra pas.
Voici les autres nouveautés :
153 : Porte de la Chapelle / Stains (Moulin neuf), 25 bus
154 : ex 154b, sans changement, 13 bus
156 : Gare de Saint Denis / Gare



Paris, rue L. Ganne

SC10R n° 9748 au nouveau terminus nord du 57, Porte de Bagolet, le jour de l'inauguration du prolongement

Photo : P. Kirstetter 02/03/98

d'Epinay-Villetaneuse, 12 bus
168 : Gare de Saint Denis / Garges-Sarcelles (RER), 20 bus
253 : Porte de Paris / Mairie de Stains (avec le 153)
254 : Porte de Paris / Pierrefitte-Stains (RER), 6 bus
255 : sans changement, 24 bus
256 : La Courneuve-Aubervilliers (RER) / Gare d'Enghien, 18 bus
261 : Gare de Saint Denis / Eglise de Franconville, 9 bus
268 : Saint Denis Université / Villiers-le-Bel, 15 bus
269-270-370 : sans changement, 16 bus
354 : Epinay (RER) / Stains (RER), 12 bus
356 : Saint Denis Université / Gare La Barre-Ormesson (avec le 156)
361 : Saint Denis Université / Gare d'Argenteuil, 9 bus
556: sans changement.

☞ **Ligne 148 : plus loin**
Depuis le 5 janvier, cette ligne de la banlieue Nord-Est reliant Bobigny (Pablo Picasso) au Blanc-Mesnil (Eglise St Charles) est prolongée à partir de ce dernier terminus jusqu'au Musée de l'Air du Bourget.
Deux arrêts intermédiaires ont été créés.

☞ **Validées**
Plusieurs adaptations l'ont été par la commission technique du STP.
Il s'agit du prolongement à venir du **196** à la gare d'Igny et de la desserte effective depuis le 16 janvier de Citroën Aulnay et de la gare TGV de Roissy par le **350**.

☞ **Bassin de Juvisy**
A la demande du STP et pour régler un différend entre elles, la RATP et le transporteur local Athis-Cars (groupe Cariane) décidaient d'exploiter 3 lignes en partenariat : les 02-10 et 02-11 d'Athis-Cars et la 47-01 de la STS qui devinrent les 410, 411 et 412.
Suite à de mauvais résultats financiers, les lignes étaient reprises le 1er avril 96 par la RATP sous le régime de l'affrètement *(relire RUdF n°9, page 34)*.
Une réduction de l'offre et une adaptation des horaires sur les lignes rebaptisées 485, 492 et 499 ont permit de revenir à une situation économique plus satisfaisante, le trafic enregistré sur les trois lignes étant même sensiblement supérieur aux prévisions (+15%).
Rappelons que ces trois lignes relient, Juvisy-RER au Centre commercial d'Athis-Mons pour le **485**, Savigny-RER à Chilly-Mazarin (Libération) pour le **492**, et Juvisy-RER à Savigny (Gâtines) pour le **499**.

☞ **Sites propres**
Une voie unidirectionnelle a été mise en service à Noisy-le-Sec entre la gare SNCF et la place Jeanne d'Arc. Cet aménagement améliore la vitesse commerciale (3 à 4 mn) de la ligne **105**.
D'autre part, un site propre axial serait envisagé sur la RN1 dans la traversée de Pierrefitte en banlieue nord.

☞ **Taxi-Bus**
Pour pallier à la suppression du service de soirée sur le **159** (Défense-Nanterre) qui a provoqué de vives protestations de la part des élus de Nanterre, la Régie étudie un projet de taxi-bus à l'instar du système existant à Saint Brieuc.

☞ **Bus postal**
Depuis le 02 janvier 98, 4 R312 assurent le transport des facteurs du 7ème arrondissement. Le contrat passé entre SLT, le Service Tourisme et Location de la RATP et la Poste rapporte 1,2 millions de francs à la Régie.

✔ MATÉRIELS ET DÉPÔTS

☞ **Pollution... suite**
Etant donné que nos très chers médias persistent à penser que la pollution est le fait des autobus (surtout ceux de la RATP), et qu'elle n'est en aucune façon le fait des voitures particulières et des véhicules de livraison, les responsables du matériel roulant de la Régie se sont permis de faire quelques mises au point concernant les bus RATP qui représentent, faut-il le rappeller, 4% de la pollution globale.
La réglementation actuelle oblige à un contrôle bisannuel des fumées qui doivent présenter une opacité inférieure à 55 ou 65 degrés Hartridge selon le type de véhicule. L'indice choisi par la Régie était de 45 degrés, le contrôle étant triannuel.
Suite à la campagne de dénigrement de la presse, la RATP a décidé d'effectuer, à partir du 1er octobre 97, les contôles tous les quinze jours. Résultats : un indice Hartridge inférieur à 40 degrés !
Ces mesures draconiennes n'empêcheront pas les médias de gloser car n'importe quel bus redémarrant, après avoir été bloqué dans les embouteillages, fumera automatiquement suite à l'encrassage de la ligne d'échappement.
L'aquazole (eau + gazole) va, d'autre part, être testé sur quelques bus et un partenariat est engagé avec RVI pour étudier le montage de filtres à particules sur le parc existant, l'objectif étant d'en équiper 2000 bus pour l'an 2000.

☞ **Gas-oil nouveau**
Parallèlement aux mesures présentées ci-dessus, un nouveau gas-oil est testé sur le R312-2p n°6320 du centre bus Croix Nivert. Un cadenas à été posé sur le bouchon du réservoir afin d'éviter tout remplissage intempestif avec un gas-oil classique. En outre, ce véhicule de la ligne 62 est équipé d'un filtre à particule.

☞ **Marché**
La commande de 1100 véhicules couvrant la période 1998-2000 que nous vous relations dans notre dernier numéro a été approuvé en séance du CA, le 28 novembre 97, et se décomposera en 850 standards et 250 articulés, tous surbaissés évidemment. Des tranches conditionnelles ayant été prévues pour permettre d'acquérir des véhicules avec une motorisation autre que le diesel, 200 bus standards au gaz iront équiper 4 dépôts : en 99, Aubervilliers avec 57 bus au GPL (30, 170, 252) et Créteil avec 50 bus au GNV (24, 308), en 2000, Belliard avec 55 bus au GPL (53, 60, 94) et Nanterre avec 53 bus au GNV (157, 160, 167/367, 244).
Le marché de 250 articulés pourrait, lui aussi, intégrer une part de

véhicules au gaz. Il est évident que l'emploi de cette source d'énergie va provoquer des problèmes de capacité dans les dépôts. En effet, une unité de stockage de GPL permettant une exploitation d'une semaine implique une perte de 6 places de remisage, et une unité GNV oblige d'installer quatre citernes de 12 m de haut.
Concernant le marché de bus électriques évoqué dans notre n°18, il pourrait porter sur 50 véhicules à gabarits réduits dont 15 en tranche ferme. L'équipement complet du "Montmartrobus" (ligne 18) est évoqué.

☞ Suppléments

En confirmation de nos informations précédentes *(RUdF n°15, page 48)*, le service de l'exploitation (BUS) aurait, pour le plan 1998-2000, besoin de 80 autobus supplémentaires : 40 en 98, 20 en 99, et 20 en 2000.
D'autre part, dans le cadre de la "Coupe du Monde", 114 autobus supplémentaires (hypothèse maximale) seront nécessaires à partir du 10 juin.
Ce renfort sera obtenu en retardant la réforme de certains matériels.
Quoiqu'il en soit, des problèmes aigus de remisage vont là aussi se faire sentir à cette occasion.

☞ Agora V2

94 Agora V2 supplémentaires ont été livrés depuis la publication du dernier parc RATP (*RUdF n°18, page 57*). Vous en trouverez le détail dans le tableau ci-dessous.
Il faut noter que les 3 véhicules affectés à la ligne 38 sont équipés expérimentalement de vitres athermiques (fortement teintées) et remplacent les bus n° 2181 à 2183 partis en exploitation sur la ligne 368 du centre bus de Saint-Denis.
Les prochaines livraisons devraient concerner dans l'ordre les lignes 255 et 368 (Saint-Denis), 206/207 (Maltournée), 156/356, 261 et 361 (Saint-Denis)

☞ Articulés

Le fait le plus marquant est certainement le lancement des nouveaux Agora articulés. La ligne **95** du dépôt Belliard est progressivement équipée depuis le 20 janvier de 27 de ces véhicules (n°4401 à 4427).
Si les véhicules affectés au **91** sont tous arrivés, ils n'étaient pas encore en ligne début mars excepté le n°4442 à l'essai. Enfin, 14 de ces véhicules seront affectés à la ligne **80** qui sera donc exploitée avec du matériel mixte, Agora-L et PR180.
Par ailleurs, il semble bien que la régie veuille équiper le **352** (Roissy-Bus) fin 98, le **PC** entre fin 98 et février 99, ainsi que le **TVM** en 99 ce dernier avec des matériels équipés pour les UFR

☞ Mouvements

Les R312 rendus disponibles par les nouvelles arrivées ont permis (enfin !) de commencer l'équipement en matériel moderne du dépôt de la Maltournée, seul établissement à ne posséder (mis à part quelques PR100) que des SC10R (214 au 1er janvier).
3 lignes sont maintenant équipées de R312-2p : Le **113** avec 20 voitures (6378 à 6397), le **221** avec 11 voitures (6398 à 6408), le **320** avec 15 voitures (6230, 6249 à 6256 et 6409 à 6414).
Le **358** de Charlebourg est lui aussi équipé de 8 R312-3p.
Une partie des 13 PR100-2 libérés du 221 repartiront à Montrouge (5) et à Flandre (6).

EQUIPEMENT EN AGORA V2 DE JANVIER À MARS 98

N° de parc	Ligne	Dépôt	Nombre
2303 à 2338	268/269/270/370	Saint Denis	36
2339 à 2359	168	Saint Denis	21
2360 à 2380	76	Les Lilas	21
2381 à 2393	301	Les Lilas	13
2427 à 2429	38	Montrouge	3
Total			**94**

En ce qui concerne le **177**, des bruits circulent sur son changement d'affectation. Il quitterait en mai prochain Saint Denis pour Pleyel.

☞ Réformes

Il se confirme que le service du matériel roulant (MRB) veuille revenir à une stricte application des réformes à 15 ans. Bien que certains SC10 aient été jadis poussés jusqu'à 17 ans, le fait de se contraindre à une barrière rigide est une façon de se préserver contre les dérives permettant de repousser petit à petit l'âge des réformes qui entrainent le vieillissement du parc avec tous les problèmes que cela engendre.
En attendant, les nouvelles recrues ont poussé inexorablement 105 des plus anciens vers l'amortissement.
Longtemps épargnés par le vent des réformes, 10 PR100 (4116, 4117, 4120, 4123, 4126 à 4131) ont été radiés.
Le dernier SC10UO (9350) ainsi que 65 SC10R (9351 à 9359, 9384, 9388 à 9393, 9499 à 9503, 9505 à 9508, 9537 à 9542, 9557, 9560, 9561, 9563, 9564, 9566, 9568 à 9583, 9598 à 9602, 9614, 9619, 9650 à 9652, 9765 et 9830) ont également été radiés.
8 PR180 (4615, 4621, 4622, 4624, 4628, 4631, 4635 et 4638) ont subi le même sort.
Ajoutons à cette liste la réforme du MG19 n°206.
D'autre part, un premier lot de 20 PR180 "blancs" (4760, 4761,4774, 4810 à 4826) a été livré à RVI après une remise en état qui a coûté 60.000 F par véhicule (vitres gravées, sièges détériorés...).
Signalons enfin que le PR100 n°4131 était recordman pour le nombre de kilomètres parcourus: 919.840 kms au 19-11-97.

☞ Roumanie

Une vingtaine de SC10 supplémentaires vont compléter le parc des 70 bus du même type acquis par la RATB (Régie Autonome des Transports de Bucarest) depuis 1991.

☞ Girouettes

Nous vous faisions part *(RUdF n° 17 page 20)* des nombreux dysfonctionnements des girouettes mixtes

toile-pastille rendant l'affichage souvent inopérant.
Nous apprenons que la régie a changé de fournisseur : les girouettes "SLE" laissent la place, à partir de l'Agora standard n°2341, à celles de la firme "SPEC".

☞ **Livrées publicitaires**

Après la pub pour le film "Game", c'est, entre autres, au tour de celle pour "L'associé du diable" de couvrir certains arrières de bus à l'instar des R312 n°5325 (ligne 94), 5447 (ligne 73), 5494 (ligne 83).
D'après nos informations, ces films n'ont pas très bien marché... Y-aurait-il un rapport de cause à effet ? Quoiqu'il en soit et afin de combler les amateurs, nous vous offrons en Clap de Fin (4ème de couverture) deux clichés représentant ces bus publicitaires.
Mais attention ! C'est la dernière fois !

☞ **Valideurs**

Après un essai concluant sur la ligne 38, les nouveaux valideurs équiperont l'ensemble des lignes parisiennes d'ici fin avril.
Les lignes de banlieue seront équipées ensuite.

☞ **Lognes avant Massy ?**

Il semblerait que l'achat d'un terrain dans l'est parisien apparaitrait comme plus urgent que la construction du dépôt annexe de Massy.



MÉTRO & ORLYVAL

✔ **MF 2000**

Nous vous avions présenté dans notre précédent magazine (page 26) l'image de synthèse du futur matériel devant prendre la succession du MF67.
1500 voitures sont à renouveler entre 2004 et 2020 sur les lignes 2, 3, 3bis, 5, 9, 10 et 12.
La maquette doit être prête en 2000, la présérie en 2001 et la première série en 2004.

✔ **Ligne 14 (Météor)**

Le chantier de prolongement jusqu'à St Lazare commence avant même l'ouverture de la ligne Météor.
Courant janvier, les premiers travaux préparatoires se sont installés dans la cour de Rome. Ils seront suivis à partir d'avril par les travaux de génie civil de la station.
Compte tenu des difficultés techniques, ces travaux seront longs, la mise en service étant prévue en 2003.

✔ **Adieu au Sprague**

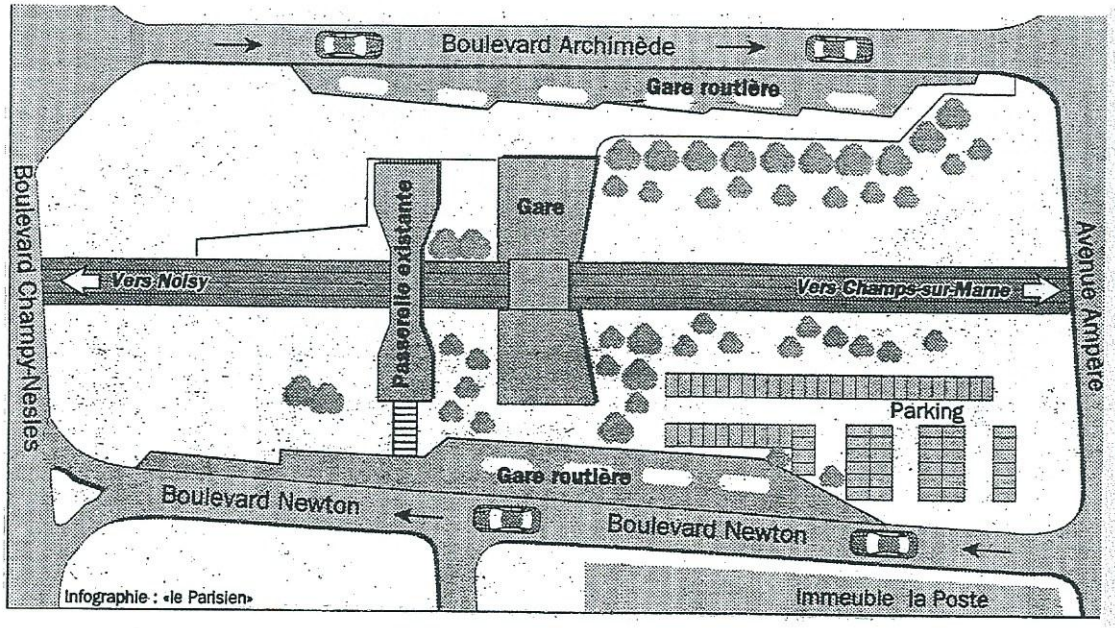
Les anciennes rames Sprague-Thomson que l'association ADEMAS faisait parfois circuler la nuit sur le réseau au grand bonheur des amateurs ne pourront bientôt plus assurer ces rares voyages nocturnes.
En effet, à partir du 16 mars, le matériel sera considéré "non conforme" aux actuelles normes de sécurité. La dérogation accordée jusqu'ici sera alors supprimée. Néanmoins, la RATP promet de mettre deux de ces rames en conformité. Les défauts reprochés aux vétérans concernent le manque d'arrêt automatique en cas de "feu rouge" franchi, le manque de veille permettant de s'assurer de la vigilance du conducteur, la non-condamnation des portes pendant la marche, aucun éclairage de secours, et enfin un freinage à air comprimé aléatoire.



RER (Réseau Express Régional)

✔ **"Noisy-Champs" se dédouble**

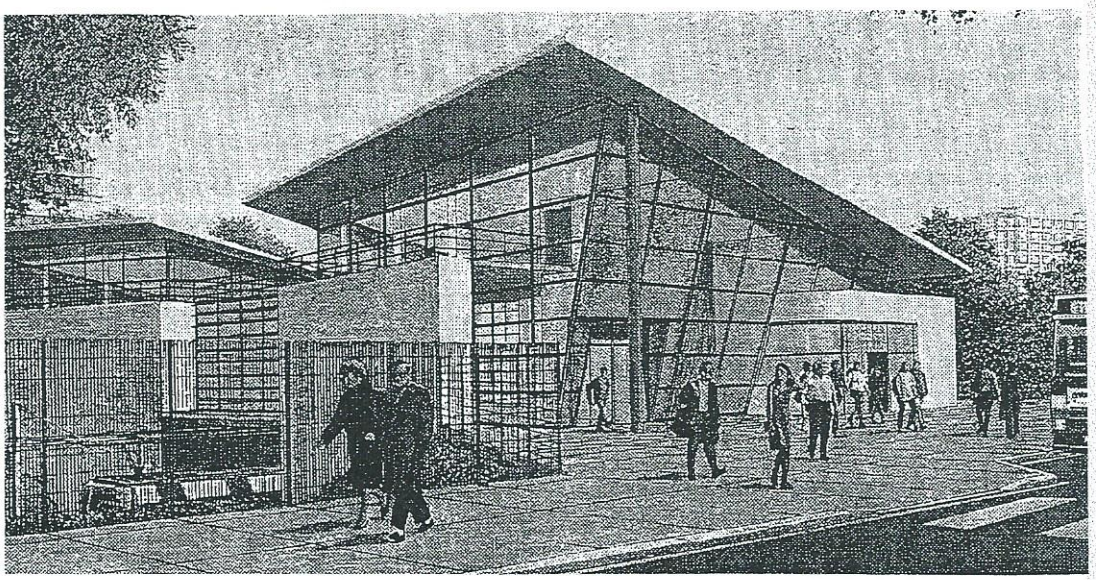
Cette gare de la branche de Chessy (ligne A) a été ouverte en 1981. Le nombre d'entrants cette année là était de 5700.
Implantée à la limite des communes de Noisy-le-Grand et de Champs-sur-Marne, la gare avait son accès principal côté Noisy, l'urbanisation y étant trés développé alors que côté Champs c'était encore des bois.
Entre temps il y a eu le développement du quartier Descartes à dominante technologique et universitaire, et la gare a vu son nombre d'entrants atteindre 14.900 en 1997.
Il devenait urgent, pour faciliter les



Champs-sur-Marne

Schéma d'implantation du nouveau bâtiment voyageurs (côté boulevard Archimède) de la gare RER "Noisy-Champs"

Doc : Le Parisien



Champs-sur-Marne

Vue d'artiste du nouveau bâtiment voyageurs (côté boulevard Archimède) de la gare RER "Noisy-Champs"

Doc : Le Parisien

mouvements des voyageurs, de construire un deuxième bâtiment-voyageurs côté Champs.
Ce devrait être chose faite en décembre 1999.
Le terminus bus (lignes 212, 213 et 312) sera réaménagé, le côté Noisy continuant à être desservi par la circulaire intérieure à la commune (ligne 320).
(voir croquis et schéma)

✔ **KCVP**

Ce contrôle de la vitesse des trains dénommé Contrôle Continu de la Vitesse pour les Prolongements (d'initiales Kcvp, ce qui est trés logique !!) va être installé sur la partie gérée par la RATP de la ligne B.

ACTIVITES ANNEXES

✔ **RATP-International**

Sur le modèle de la Sofretu (groupe Systra), filiale ingéniérie de la Régie, une nouvelle filiale spécialisée dans l'exploitation a été crée afin de pouvoir répondre aux appels d'offres émanant de réseaux étrangers et pouvoir se positionner en tant qu'opérateur.

SNCF ILE DE FRANCE

✔ **De meilleurs services...**

Les résultats de la nouvelle consultations des clients de la SNCF ont été publiés début février.
Globalement, ce sont les "usagers" qui le disent, cela va mieux sur le réseau francilien.
70% des personnes intérrogées par les cheminots apprécient la publication des taux de régularité des trains même si beaucoup estiment que les retards restent trop importants.
60% estiment toutefois que l'information en cas de retard ou d'incident est beaucoup plus pertinente.
70% affirment que des efforts ont été faits pour faciliter la distribution des titres de transport.
Les résultats sont également bons concernant l'accueil et le redéploiement du personnel dans les gares mais sont en revanche plus mitigés pour ce qui est de la propreté des installations et des trains.
Tous ces résultats sont disponibles sous forme de fascicules et devraient donner lieu à de nouveaux engagements avant l'été.

✔ **Ligne D**

La gare de Villeneuve-Prairie, situé en plein triage et de ce fait peu accessible, va laisser place à une nouvelle gare, baptisée provisoirement "Pompadour" et dont les travaux vont débuter très prochainement.
Construite quelques centaines de mètres plus au nord sur la commune de Créteil au droit du carrefour Pompadour, elle permettra une correspondance avec le TVM.

✔ **Tangentielle**

Inscrite au schéma directeur, la tangentielle nord Pontoise / Sartrouville - Noisy-le-Sec / Aéroport Charles de Gaulle devrait être la première de ces liaisons ferrées inter-banlieue à voir le jour.
Réutilisant en grande partie les infrastructure de la Grande Ceinture Nord et le réseau actuellement ouvert au service voyageurs, sa mise en œuvre ne nécessite que des travaux de remise à niveau technique et, à certains endroits, un dédoublement des faisceaux de voie.
Seul un barreau nouveau doit être construit entre Pierrefitte-Stains et Parc des Expositions pour rejoindre la ligne B et permettre ainsi la liaison avec l'Aéroport Charles de Gaulle.
L'enquête publique sera lancée en 1999 pour la liaison de Sartrouville et Pontoise à Noisy-le Sec.

APTR - ADATRIF
et autres réseaux

BANLIEUE NORD *CIF*

✔ **Nouveau**
Création le 22 décembre d'une nouvelle ligne des "Courriers d'Ile de France" reliant Aulnay-sous-bois, Roissy-en-France, et la zone aéroportuaire, Roissypôle et l'aérogare n°2.
Cette ligne d'indice **43** fonctionne de 05H40 à 19H15.

CHELLES

✔ **Précisions**
Quelques renseignements supplémentaires sur le nouveau réseau irriguant le bassin de Chelles (banlieue Est), présenté dans notre dernier numéro :
L'autorité organisatrice, au demeurant le syndicat intercommunal, concède à une nouvelle société, la STBC, la gestion du réseau qui l'affrète à son tour aux TUC (Transdev).
20% du capital de la STBC est détenu par la RATP, le reste l'étant par le groupe Transdev.
La présidence du conseil d'administration de cette société est assurée par le directeur du centre bus de la Maltournée.

EVRY

✔ **Accesible**
Les TICE ont été récompensés par l'équipe essonnienne de l'Association des paralysés de France pour ses efforts d'équipement du réseau.
Celui-ci possède déja 22 autobus surbaissés équipés de rampe pour "UFR" et va en acquérir cette année 9 supplémentaires.
Les lignes 404, 405 et 407 en sont équipées, le 402 étant en cours d'équipement.

LANGUEDOC - ROUSSILLON

MONTPELLIER

✔ **Livrée**
La décoration intérieure et extérieure du tram de Montpellier a été dévoilée.
L'aménagement intérieur surprend par un "mobilier" (siège, barres de maintien) tout en rondeurs et courbes, très... art moderne.
Extérieurement, le CITADIS sera revêtu d'une robe bleu / violet constellée d'hirondelles blanches.
L'histoire ne dit pas si ces hirondelles serviront de festin à la panthère rose qui accompagnera les montpellierains jusqu'à la fin des travaux en l'an 2000 !

PERPIGNAN

✔ **Sécurité**
Les agents de conduite des bus étaient en grève le 31 décembre au matin pour protester contre l'agression, le mardi 30 dans l'après-midi, d'un de leurs collègues.
Le travail a repris à la mi-journée après réunion à la mairie et adoption d'un plan de sécurité.

SETE

✔ **Augmentation**
La hausse de la fréquentation sur le réseau varie de 12% à 14% selon les mois.
Beau résultat !

LORRAINE

METZ

✔ **Arrivée**
13 nouveaux Agora standards ont été livrés aux TCRM courant décembre 97.
Les équipements sont identiques aux 12 premiers.
Les 9 premiers venaient de Vénissieux alors que les 4 autres venaient d'Annonay.

✔ **Réforme**
Ces arrivées ont permises la réforme d'un nombre équivalent de PR100MI.
Les 7830, 7835, 8023, 8024, 8027, 8031, 8032, 8123, 8124, 8125, 8127, 8128 et 8129 ont donc été radiés.

✔ **Mouvements**
Les nouveaux Agora vont équiper la ligne 5/25 ce qui va permettre de récupérer les 13 R312 et les affecter sur les lignes 4 et 13. Les divers PR100 disparaissent par là-même des lignes régulières et sont dorénavant cantonnés sur les spéciaux.

✔ **Affrétés**
Les Courriers Mosellans qui exploitent la ligne urbaine n°16 ont reçu un PR112 neuf n°8455 (136 AAN 57).
Il est le premier à recevoir une girouette avant et latérale électronique.
Il remplace le PR100MI n°8740 qui part sur un autre réseau du groupe VIA-GTI.

NANCY

✔ **TVR**
A la suite d'un appel d'offres pour le moins discret auquel avaient

également participé LOHR et RVI/Matra, le Grand Nancy a choisi le 6 février dernier le TVR d'ANF-Industrie / Bombardier pour succéder aux trolleybus.
275 millions de francs ont d'ors et déjà été débloqués pour l'achat de 25 véhicules qui desserviront la ligne 1 : Vandeuvre / Essey-les-Nancy.
De très nombreux travaux d'aménagement, et notamment en centre-ville, seront nécessaires. Aussi, ce n'est que très progressivement que les 3 autres lignes prévues (de la Gare vers Champ-le-Boeuf, Beauregard et Laxou) seront mises en service d'ici à 2010.

✔ **Essais**
Deux véhicules ont été prêtés pour des essais sur le réseau.
Un Agora articulé l'a été pendant le mois de janvier suivi par un Agora standard.
L'articulé (5162 TH 69) est le même qui a été testé en octobre sur le réseau de Metz.

✔ **Réception**
12 standards surbaissés Van-Hool A300 (177 à 188) ont été livrés, malgré la préférence des conducteurs pour du matériel Renault. Ils ont été mis en service sur la ligne **6**.
Rappellons que les douze autres standards Van-Hool sont des A500 (165 à 176).
L'arrivée de ces nouveaux véhicules a provoqué la réforme d'une série de PR100MI, et non des derniers SC10R encore en service sur le réseau.

✔ **Suburbains**
Numérotés 307, 308 et 309 et arborant une nouvelle livrée vert-blanc-bleu, 3 PR112-3p viennent d'arriver sur le "Sub", le réseau suburbain du Grand Nancy.

MIDI-PYRENEES

TARBES

ALEZAN

✔ **Restructurations**
Quelques précisions sur la nouvelle configuration du réseau, en complément à ce qui a été dit dans le n° 17. Le nouveau réseau a été mis en place par la toute récente Communauté de communes de l'agglomération tarbaise (CCAT), dont la commission transports est présidée par l'adjoint au maire de Tarbes Pierre Forgues.
La société exploitante est toujours Pyrénées-Bus.
Plus que des créations de lignes nouvelles, il s'agit surtout d'une extension de ce qui existait auparavant, en attendant une probable "diamétralisation". Depuis le 1er septembre 1997, la situation est la suivante :

Ligne	Couleur	Nombre d'arrêts	Départ Premier	Départ Dernier	Fréquences Semaine	Fréquences Samedi	Fréquences Vacances	Temps de parcours
1 - Foyer des jeunes / Z.I. Bastillac	Rouge	25	7 h22	19 h06	20 AR	20 AR	20 AR	44 mn.
2 - Laubadère / Parc des Expositions	Violet	38	7 h21	19 h05	27 AR	20 AR	20 AR	36 mn.
3 - L.P. Sixte-Vignon / C. universitaire	Vert	30	7 h23	19 h07	20 AR	20 AR	20 AR	31 mn.
4 - Chateau d'Urac / C. Hospitalier	Bleu	33	7 h20	19 h07	20 AR	20 AR	20 AR	35 mn.
5 - Laubadère / Centre Universitaire	Orange	28	7 h03	18 h50	20 AR	-	-	30 mn.
6 - Ibos C. Commercial / Pl de Verdun	Bleu	15	7 h20	19 h15	20 AR	20 AR	20 AR	17 mn.
7A - Pl deVerdun / Aureilhan Cèdres	Jaune/Rouge	18	8 h13	18 h54	9 AR	9 AR	9 AR	15 mn.
7B - Pl de Verdun / Séméac Mairie	Jaune/Vert	18	7 h18	18 h18	11 AR	11 AR	11 AR	15 mn.
7C - Pl de Verdun / Aureilhan	Jaune	30	6 h55	18 h41	14 A 10 R	14 A 10 R	12 A 9 R	35 mn.
8 - Pl de Verdun / Souès	Vert foncé	21	6 h47	18 h25	5 A 6 R	5 A 6 R	5 A 4 R	28 mn.
9A - Pl de Verdun / Laloubère	Rose foncé	18	7 h20	18 h48	10 A 8 R	10 A 8 R	9 A 7 R	20 mn.
9B - Pl de Verdun / Bagnères	Rose foncé	16	7 h30	18 h10	7 A 6 R	7 A 6 R	7 A 6 R	10 mn.
10A - Pl de Verdun /Odos	Marron	27	7 h13	18 h20	4 A 5 R	4 A 5 R	4 A 5 R	22 mn.
10B - Le Bouscarou / Odos / Laloubère	Marron	17	9 h53	16 h52	2 AR	2 AR	2 AR	11 mn.
12 - Pl de Verdun / Ibos	Bleu foncé	4	7 h15	18 h20	5 A 6 R	5 A 6 R	5 A 6 R	20 mn.
13 - Pl de Verdun / Ibos (Pau)	Bleu foncé	3	6 h45	18 h45	6 AR	6 AR	6 AR	20 mn.
14 - Pl de Verdun / Bordères sur Echez	Rose clair	22	7 h12	18 h15	6 A 7 R	6 A 7 R	6 A 7 R	23 mn.

La ligne 11 est commune avec la ligne 8. Certaines lignes ont des arrêts communs (c'est le cas de la 10 B, qui en a 11 avec la 10 A, et 4 avec la 9 A) permettant des correspondances. Les lignes 9 B et 13 sont à caractère interurbain, et elle reprennent visiblement des services à caractère régional effectués par Cariane. (les lignes 12 et 13 sont partiellement en tronc commun avec la 6).
Le centre du réseau est toujours situé Place de Verdun à Tarbes. Bref, pour le moment, il s'agit visiblement d'un ballon d'essai, qui sera très certainement affiné avec le temps...

✔ **Vers une extension du parc ?**
Alors que le réseau s'est agrandit, le parc n'a pas bougé, du moins pour l'instant.
Etat du parc en pages "Matériel".
Ce parc est appelé à s'agrandir à brève échéance. Pour le moment, divers essais de matériel ont lieu. Début janvier, il était possible de voir sur la ligne 4 un Heuliez GX 217 immatriculé 52 SR 79. Un prélude à une future commande ?
En attendant, une partie des lignes nouvelles desservant la banlieue est

Tarbes,
Pl. de Verdun

Essai sur le réseau d'un Heuliez GX217 de démonstration du 29/12/97 au 03/01/98.



Photo :
J.-P. Vergez-Larrouy
03/01/98

affretée à des compagnies privées, qui y engagent du matériel portant la livrée Alezan, mais de type totalement différent.
Certains services vers Séméac, Ibos et Soues (lignes 6 et 7) sont assurés par la STAP Evadour, qui y engage son Setra S 215 UL n° 126 repeint aux couleurs d'Alezan (immatriculation : 2415 RH 65).
L'entreprise "Transports Lacoste" utilise quand à elle un Van Hool sans numéro parc, immatriculé 5749 RH 65.
Ces deux engins ont été immatriculés fin 1997.

NORD - PAS DE CALAIS

DUNKERQUE

✔ **Arrivée**
Trois nouveaux articulés sur le réseau : il s'agit des Mercedes surbaissés O405GN - 3p, n° 701 à 703.

LILLE

✔ **Contrat d'exploitation**
L'actuel contrat liant la Communauté Urbaine de Lille à VIA Transport a été prolongé jusqu'au 30 juin.
Pour autant, VIA Transport reste (avec la collaboration technique de la RATP) le seul candidat en lice pour le renouvellement de concession.
La prolongation du contrat actuel a pour unique but, semble-t-il, de mettre la dernière main aux négociations.
En effet, la Communauté Urbaine a jugé nécessaire de revoir certains points du contrat et notamment ceux ayant trait à la sécurité du réseau et au moyen d'arrêter une baisse de fréquentation qui s'est accélérée durant ces derniers mois.
Officiellement, donc, le choix de l'opérateur pour les 5 prochaines années n'est pas entériné.

✔ **Cure de jouvence**
La deuxième station (en terme de fréquentation) du réseau métro de la métropole nordiste vient de se refaire une beauté.
La station Porte des Postes, offrant une correspondance entre les lignes 1 et 2 avait en effet prématurément perdu de son éclat. Un composite de ciment vert et de la pierre bleue de Soignies habillent désormais les murs de la station.

VALENCIENNES

✔ **Engagement**
L'Etat participera à hauteur de 25 MF du kilomètre à la construction du premier tronçon du tramway valenciennois.
Ce tronçon d' un peu plus de 10 kms traversera Valenciennes du sud au nord entre Aulnoy-lez-Valenciennes et Anzin.
Les travaux débuteront après obtention de la déclaration d'utilité publique.
Une deuxième ligne est prévue et devrait traverser la ville d'est en ouest.

NORMANDIE (HAUTE ET BASSE)

CAEN

✔ **Tchao !**

Bruno Canivet nous informe que les 6 surbaissés Setra S300NC (101 à 106) ont été repris fin 97 par Mercedes et revendus en Italie.
(voir photo de Jean-Pierre Duponchelle en page 2)

PAYS DE LA LOIRE

LE MANS

✔ **TCSP**

Les élus de la Communauté urbaine doivent se prononcer incessamment sur le principe d'un TCSP qui sera vraisemblablement un tramway. Sera t-il ferré ou routier ?
Si le choix du système n'a pas encore été arrêté, le projet envisage par contre une ligne de 14 kms qui relierait vers 2002 ou 2003, l'université au complexe Antarès au sud de l'agglomération en passant par le centre ville et l'avenue Jean Jaurès.
Le réseau serait totalement restructuré à cette occasion.

✔ **Gaz**

Une centrale de compression va être édifiée pour l'alimentation des premiers bus au gaz. 10 de ces bus seront réceptionnés cette année. L'agglomération mancelle compte acquérir une cinquantaine de ces bus dans les cinq années à venir.

✔ **Parc**

SETRAM dispose d'un parc de plus d'une centaine de véhicules, notamment 16 standards surbaissés: 8 GX317 (511 à 514 et 611 à 614) et 8 Agora (601 à 608), tous à 3 portes.

NANTES

✔ **Enquête**

Le district de l'agglomération nantaise a rendu publique le résultat d'une enquête concernant l'évolution des déplacements entre 1990 et 1997.
Des chiffres riches d'enseignement que nous nous permettons de publier.
Alors que les déplacements sont en hausse de 13%, l'automobile a perdu deux points de part de marché même si elle reste le moyen de locomotion le plus usité (54,7%).
A contrario, la marche à pied et la bicyclette profite de ce recul alors que les transports collectifs voient leur part ne passer que de 14% à 14,8% bien que leur clientèle ait augmenter de 20%.
Doté d'un PDU depuis 1991, l'agglomération nantaise a vu le développement du réseau de tramway (2 lignes, 26,7 kms) et l'augmentation de 10% de l'offre sur le réseau d'autobus.
La réalisation d'une troisième ligne de tram, du prolongement des deux actuelles ainsi que les projets d'interconnections avec le réseau SNCF représentent des outils sérieux pour juguler une fois pour toute la progression de la voiture *(revoir schéma en dernière page de RUdF n°18)*.

POITOU - CHARENTES

POITIERS

✔ **Gaz**

L'expérimentation d'une ligne complète avec des autobus au gaz, qui doit débuter en ce début d'année, va l'être avec neuf véhicules standards: 7 Agora et 2 GX317.

LA ROCHELLE

✔ **Retour à la case départ**

Depuis le 1er janvier 1998, c'est un Etablissement Public Industriel et Commercial (EPIC) qui prend la succession de la société anonyme STCR. C'est donc un retour à la situation qui prévalait avant 1982.
Le nouvel exploitant est la Régie des Transports Communautaires Rochelaise, **RTCR**.
Le parc de la régie comprend environ 80 véhicules.
Les matériels les plus récents sont des surbaissés Heuliez : 10 GX317-3p (n° 501 à 510) et 3 articulés GX417.
15 communes sont desservies soit 126.361 habitants à l'aide de 18 lignes.
En 1995, la fréquentation du réseau était de 74,9 voyages par an et par habitant (moyenne nationale : 88,5).

✔ **Passeur**

La liaison maritime Vieux Port / Médiathèque sera assuré à partir de ce premier trimestre par un passeur électrique.

✔ **Bientôt un tramway ?**

GEC-Alsthom désirant tester son nouveau tramway "Citadis" avant de le livrer, une ligne expérimentale va être implantée pour desservir fin

1999 le site des Minimes, l'Hôtel du département, la faculté des sciences et le futur aquarium de l'Encan.

Il est fort possible que cette ligne expérimentale trouve son prolongement vers le centre-ville au sein du Plan de Déplacements Urbains actuellement en cours de définition. On connait en effet la forte volonté des élus rochelais concernant les transports publics non polluants.

PICARDIE

AMIENS

✔ **Essais**

A la fin du mois de janvier 98, un GX217-3p de démonstration de la firme Heuliez, immatriculé 51 SR 79 roulait sur le réseau de la capitale picarde.

Prélude à un équipement futur ?

Il convient de noter que le constructeur des Deux-Sèvres multiplie ces campagnes de démonstration.

PROVENCE - ALPES - COTE D'AZUR ET CORSE

MARSEILLE

✔ **Métro**

Dans notre précédent numéro nous vous relations les projets d'extension du réseau de tramway dans le cadre du futur PDU. Le réseau de Métro n'est pas en reste, avec deux prolongements.

Le premier intéresse la ligne **1** entre "La Rose" et le Technopôle de Château-Gombert d'une part , et entre "La Timone" et la gare de la Blancarde d'autre part.

Le second, plus hypothétique car évoqué depuis des années sans qu'aucune suite ne soit donnée, concerne la ligne **2** avec le prolongement entre "Bougainville" et la Madrague-Ville.

Un schéma détaillé de tous ces prolongements, tram et métro, vous sera proposé dans notre prochain numéro.

NICE

✔ **Renouvellement**

Le marché du nouveau système billétique a été remporté par la firme Monétel et comprend l'équipement, pour mai 98, du parc Sunbus (209 véhicules) en valideurs mixtes (magnétiques et sans contact).

Figurent également au contrat une centaine de machines dépositaires, six machines de guichet et la fourniture de 100.000 cartes télébillettiques à microprocesseur.

✔ **Histoires de dépôt**

Une petite polémique fait rage concernant notre information (RUdF n° 18, page 32) situant un éventuel dépôt du futur TSCP dans le quartier Saint-Charles.

Nous confirmons pourtant que le site de Saint-Charles est envisagé, tout au moins comme dépôt provisoire lors de la phse 1 de l'exploitation de la future ligne.

D'autres emplacements sont également à l'étude : l'actuel dépôt bus du Drap ou encore à Saint-Isidore où la CGEA, exploitante du réseau, possède un terrain constructible. A suivre donc.

TOULON

✔ **Feu vert**

La procédure de déclaration d'utilité publique de la ligne de tramway va pouvair être lancée d'ici à quelques semaines, suite à la signature par le Ministre des Transports du dossier de prise en considération.

Le phasage proposé est le suivant : début des travaux en 2001, ouverture du trançon central (10 km, 18 stations) en 2004, prolongement vers Saint Mandrier au sud-ouest et Le Pradet à l'est pour 2008, conformément au plan que nous vous avions proposé *(RUdF 17)*.

Le coût de la première phase est estimé à 1,57 milliards de francs.

RHONE - ALPES

ANNECY

✔ **Sites-propres**

Dans le cadre de son futur PDU, le district d'Annecy a voté le 3 décembre dernier la réalisation de deux axes de site-propre bus (sud-nord et est-ouest) de 15,4 kms, articulés autour d'un pôle d'échange intermodal situé prés de la gare.

Ce schéma sera validé après la mise en place du PDU mais, d'ores et déja, une première phase de 5,5 kms va être réalisée.

A l'extrémité de ces deux axes, des pôles d'échanges seront implantés et équipés de parkings-relais.

GRENOBLE

✔ **Tram**

Ce n'est pas le 21 décembre 97, comme nous l'écrivions dans notre dernier numéro, mais le **20 décembre** qu'eut lieu l'inauguration du prolongement du **tram A** d'Auguste Delaune à Denis Papin sur la commune d'Echirolles.

D'autre part, c'est en 2000 que la ligne B rejoindra Europole, le quartier d'affaire de la métropole dauphinoise. Ce nouveau tronçon, qui coûtera 150 millions de francs, quittera le tronc commun avec la ligne A à Saint Bruno et desservira deux nouvelles stations.

✔ **Mouvements**

Les 22 articulés surbaissés Agora-L sont désormais à pied d'œuvre et ont permis le retrait total des derniers Heuliez 0305G.

Les PR180-R et les GX187 sont également moins nombreux.

De plus, la SEMITAG recevra entre juillet et septembre 98 13 Agora Standards. 1999 devrait voir arriver également sur le réseau 25 surbaissés supplémentaires.

Retrouvez l'état complet des surbaissés en rubrique "Matériel".

✔ **VFD**

Depuis le printemps 96, tous les véhicules SEMITAG confiés aux VFD (lignes 9, 21, 23 et 41) portent un numéro de série "5000" afin de les différencier des véhicules VFD-Régie du réseau départemental.

Il s'agit de 34 Renault PR100-2 n° 5466 à 5468, 5475 à 5477, 5480, 5484, 5489, 5490, 5492, 5493, 5497 à 5499, 5501, 5504 à 5521 et de 2 MG36 assurant la "Navette du Rabot" n° 5100 et 5113.

✔ **Communauté de transports**

157 communes sont incluses dans la nouvelle communauté de transports récemment créée autour de Grenoble.

Le but le plus immédiat étant la coordination des différentes autorités organisatrices afin de faire tomber un certain nombre d'incompatibilités tarifaires.

LYON

✔ **Futur tramway**

Une des deux lignes prévues (Perrache-La Doua) verra son itinéraire prolongé à partir de Perrache jusqu'au confluent de la Saône et du Rhône à l'extrémité du cours Charlemagne.

Pour un coût supplémentaire de 170 MF, la ligne passera à travers le centre d'échanges au niveau 0, c'est à dire au niveau de la station de métro ligne A. Il y aura donc une correspondance quai à quai entre le métro et le tramway. *(Sce Jl.LA ROSA. Amtuir).*

D'autre part, un sondage IFOP révèle que 83% des lyonnais seraient favorables à la mise en place de ces deux lignes, 75% des personnes interrogées estimant que la pollution a tendance à augmenter dans l'agglomération.

Les habituels détracteurs devront prendre en compte ce sondage !

✔ **Lignes de nuit**

Ce nouveau réseau de soirée à été mis en service le 9 février dernier. 51 lignes, facilement identifiable grâce à la nouvelle signalétique bleu-nuit, prennent le relais du réseau principal à partir de 21h00. Métro, bus, taxis permanents ou à la demande sillonnent le réseau jusqu'à minuit ou 01h00 du matin. Dès septembre prochain, une dizaines de lignes seront exploitées par minibus.

Enfin, le tronçon Hénon - Cuire de la ligne C du métro est à nouveau exploité après 21h00. Cette limitation du service avait été exigée par les riverains (la ligne est aérienne sur cette portion).

✔ **Aquisition**

Une nouvelle livraison de 56 Agora standards est attendue pour le second trimestre 98 et un appel d'offre est en cours pour le renouvellement des Gruau MG36 de la "Navette Presqu'Ile".

✔ **Parc**

Régulièrement, Eric Tourniquet, de "Car Histo Bus", nous fait parvenir des infos sur le réseau de sa ville et en particulier l'état du parc du réseau routier.

Le dernier état paru dans le n°16 datait de mars 97. La seule nouveauté est l'arrivée des Agora articulés.

ROANNE

✔ **Vidéo**

Depuis le 19 décembre, 22 des 44 autobus du réseau STAR sont équipés d'écrans vidéo diffusant des informations sur la vie de l'agglomération.

L'équipement se poursuivra parallèlement à la mise en place de nouveaux matériels.

SAINT ETIENNE

✔ **Nouvelles rames**

La première des 20 nouvelles rames de tramway Alsthom-Vevey commandées par la STAS (n°916) est arrivée par camion de la Rochelle le 7 février dernier et rejoint donc les 15 de la précédente série.

Pour la petite histoire, sachez que l'opération de déchargement s'est déroulée en 40 minutes. Les rames doivent être maintenant livrées au rythme de 2 par mois.

✔ **Trolleybus**

Contrairement aux rumeurs, ce sont les lignes 3 et 5 et non la 1 qui devraient passer en exploitation autobus mais cela reste à confirmer.

D'autre part, une dizaine de trolleybus articulés PER180H ainsi libérés pourraient finir leur carrière à Nancy.

La CGFTE Nancy cherche désespérément quelques véhicules pour continuer à exploiter son réseau avant l'arrivée annoncée du TVR en Lorraine *(voir plus haut)*.

✔ **Surveillance**

Le SIOTAS, Syndicat Intercommunal d'Organisation des Transports de l'Agglomération Stéphanoise, a décidé d'équiper un certain nombre de véhicules de caméras de surveillance et ce, dans le plus strict respect de la loi.

Les caméras ne seront pas reliées à un central mais enregistreront en permanence ce qui se passera dans les rames.

Une trentaines de véhicules seront

dans un premier temps équipés à titre expérimental.
En effet, un certain nombre de zones d'ombre existe quant à l'utilisation qui pourra être faite de ces enregistrements.

✔ **Secours**
Un partenariat signé entre le SIOTAS, la STAS, le CHU et l'ASAS (Secours aux victime) garantit désormais un suivi médico-psychologique à toute personne (agent ou client) victime de menaces ou d'agression.

✔ **Social**
2,2 millions de francs seront débloqués par la Ville de Saint-Etienne pour offrir à moindre coût aux demandeurs d'emploi, RMistes et stagiaires en formation professionnelle la possibilité d'utiliser les transports publics.
Un abonnement mensuel, valable du lundi au vendredi aux heures ouvrables leur sera proposé pour la somme symbolique de 50 F.

FRANCE

CARACTERISTIQUES DES PRINCIPAUX RÉSEAUX FRANÇAIS

Les tableaux des pages suivantes, établis par Patrick KIRSTETTER, vous indiquent :

Ville Centre : Principale ville desservie par le réseau
Dénomination réseau : Marque commerciale du réseau
Groupe exploitant : Nom du groupe dont dépend le réseau ou offrant une assistance technique
Infos TCSP : TSCP exploité : Métro (M), Val (V), Ttram (T), Funiculaire (F), Poma (P) TVR (R). Lorsqu'un de ces modes est en construction, la lettre apparaît en minuscule.
Matériel Bus : Case cochée : le réseau exploite des trolleybus (T), des articulés (A) ou des surbaissés (S)
Exploitation : Nombre total de véhicules, y compris les affrétés (Parc), nombre de voyages par an et par habitant (VAH), montant des dépenses de fonctionnement par kilomètre parcouru (C/K) et ratio recettes / dépenses (R/D)

VILLE CENTRE	DENOMINATION RESEAU	GROUPE EXPLOITANT	INFOS TCSP	MATERIEL BUS			EXPLOITATION			
				T	A	S	PARC	VAH	C/K	R/D
						Moyenne nationale :		88,5	20,5	44,7
AIX EN PROVENCE	AIX EN BUS	CGEA			X		77	62,4	14,9	37,6
AJACCIO	TCA	TRANSCET					22	33,3	23,6	42,4
ALBI	ALBIBUS	VIA Transport					22	35,4	23,2	25,9
AMIENS	SEMTA	CGEA			X	X	111	92,7	18,8	40,6
ANGERS	COTRA	VIA Transport			X	X	172	103,3	16,2	42,7
ANGOULEME	STGA	AGIR			X	X	104	37,3	13,6	57,9
ANNECY	SIBRA	AGIR			X	X	78	51,7	14,4	34
ARLES	STAR	VIA Transport					18	38,5	23,2	19,8
ARRAS	STCRA	TRANSCET			X	X	53	68,3	16,3	68,6
AVIGNON	TCRA	TRANSCET					83	45	18,7	40,5
BAYONNE	STAB	TRANSCET				X	70	60	21	36,6
BELFORT	CTRB	VIA Transport			X	X	107	59	20	40
BESANÇON	CTB	VIA Transport			X	X	148	176,4	19,8	45,2
BETHUNE	CTA	VIA Transport					60	23,9	18,1	29,8
BEZIERS	BUS OCCITAN	CGEA			X		39	105,9	18,3	26,1
BLOIS	TUB	VIA Transport				X	37	50,7	16,7	30,3
BORDEAUX	CGFTE	CGEA	t		X	X	585	87,2	24,2	32,4

VILLE CENTRE	DENOMINATION RESEAU	GROUPE EXPLOITANT	INFOS TCSP	MATERIEL BUS			EXPLOITATION			
				T	A	S	PARC	VAH	C/K	R/D
BOULOGNE / MER	TCRB	VIA Transport				X	87	64,6	19,3	24,3
BOURG EN BRESSE	TUB	AGIR				X	26	51,1	15,4	34,9
BOURGES	CGFTE-CTB	CGEA			X	X	85	110,1	15,6	42,2
BREST	BIBUS	VIA Transport			X	X	152	100,1	19,7	34,8
CAEN	CTAC	VIA Transport	r		X	X	182	115,6	15,3	53,2
CALAIS	OPALE BUS	CGEA			X		33	58,2	20,6	57,6
CANNES	BUS AZUR	CGEA				X	54	71,3	17,5	57,8
CHALONS EN CH	SITAC	VIA Transport			X		27	72	20,1	45,1
CHALON / SAONE	STAC	TRANSCET					40	40,3	14,9	34,8
CHAMBERY	STAC	CGEA			X	X	85	79,5	15,2	42,1
CHARLEVILLE - M.	TAC	VIA Transport					23	38	19,7	48,5
CHARTRES	FILIBUS	VIA Transport				X	56	52,2	19,7	34,9
CHATEAUROUX	Châteauroux BUS	VIA Transport				X	27	19,3	15,8	21,5
CHATELLERAULT	TAC	VIA Transport					23	38,7	16	23,3
CHERBOURG	ZEPHIR BUS						58	54,9	16,6	43,5
CLERMONT FD	T2C	AGIR	Projet		X	X	181	102	17,1	54
COLMAR	TRACE	AGIR			X	X	37	62,4	17,3	40,9
CREIL	STAC	TRANSCET			X		31	66,8	19,2	33,9
DIJON	STRD	VIA Transport			X	X	210	165,2	18,2	49,9
DOUAI	TRANSTUB	CARIANE			X		75	35,4	19,1	40,7
DUNKERQUE	STDE	CGEA			X		105	58,7	16,3	43,1
EVREUX	TRANSURBAIN	AGIR			X	X	37	47,6	15,7	47,3
FORBACH	FORBUS INTERCIT	TRANSCET			X		29	20,6	16,6	69,6
GRENOBLE	TAG	TRANSCET	T	X	X	X	344	125	24,7	47,9
HAVRE (LE)	BUS OCEANE	CGEA	F		X	X	145	95,3	18,5	37,7
LAON	TUL	VIA Transport	P				22	58,7	22,3	32,8
LAVAL	TUL	VIA Transport			X	X	48	101,3	15,2	24,8
LENS	STILL	VIA Transport					130	24,5	19,2	42,2
MANS (LE)	SETRAM	VIA Transport	Projet		X	X	153	133	18,7	37,3
LIMOGES	TCL	VIA Transport		X	X	X	126	64,2	17,6	48
LILLE	TRANSPOLE	VIA Transport	V-T		X	X	501	92,8	20,1	39,1
LONGWY	SEMITUL	TRANSCET					48	58,8	12,8	83,6
LORIENT	CTRL	VIA Transport			X	X	129	101,1	15,4	29,1
LYON	TCL	VIA Transport	M-F-t	X	X	X	1168	182	23,5	46,7
MARSEILLE	RTM	RÉGIE	M-T	X		X	770	172,7	28,2	56,9
MAUBEUGE	STIBUS	TRANSCET			X		63	38,5	19,8	47,6
METZ	TCRM	TRANSCET			X	X	130	119,1	20,6	50,7
MONTARGIS	STAM	VIA Transport					39	30,9	16,9	18,1
MONTAUBAN	TM	VIA Transport					21	18,7	14,9	25,2
MONTBELIARD	CTPM	VIA Transport			X	X	83	74,7	15,6	45,4
MONTLUÇON	CGFTE-TUM	CGEA					32	45	18	33,9
MONTPELLIER	SMTU	TRANSCET	t		X	X	249	102,2	20,2	34,5
MULHOUSE	TRAM	AGIR / RATP			X	X	158	124,5	19,6	35,2
NANCY	CGFTE	CGEA	r	X	X	X	182	88,8	24,1	50,5
NANTES	TAN	TRANSCET	T		X	X	458	165,3	19,5	49,7
NEVERS	STUNIV				X		31	45,2	15,7	30,2

VILLE CENTRE	DENOMINATION RESEAU	GROUPE EXPLOITANT	INFOS TCSP	MATERIEL BUS			EXPLOITATION			
				T	A	S	PARC	VAH	C/K	R/D
NICE	SUNBUS	CGEA / VIA	Projet		X	X	208	106,5	31,4	45,6
NIMES	TCN	VIA Transport			X		114	75,1	20,4	29,8
NIORT	TAN						33	38,4	13,7	27,7
ORLÉANS	SEMTAO	TRANSCET	t		X	X	192	69	15,7	42,3
PARIS	RATP	RATP	M V T F		X	X				
PAU	STAP	VIA Transport	F		X	X	86	66,5	21,7	39,3
PERIGUEUX	PERIBUS	CGEA					31	28,8	13,4	33,3
PERPIGNAN	CTP	VIA Transport				X	97	69,7	19,4	42,5
POITIERS	STP	AGIR			X	X	113	102,1	15,3	34,7
QUIMPER	QUB	VIA Transport			X	X	39	82	16,3	33,5
REIMS	TUR	VIA Transport			X	X	158	142,7	24,3	105,2
RENNES	STAR	VIA Transport	v		X	X	313	104,7	24,4	28,3
ROANNE	STAR	VIA Transport					55	48,3	18,6	22
ROCHELLE (LA)	RTCR AUTOPLUS	RÉGIE			X	X	84	74,9	23,3	47,8
ROCHE / YON (LA)	STY	VIA Transport				X	42	77,9	20	23,6
ROUEN	TCAR METROBUS	CGEA	T		X	X	258	83,5	23,7	28,4
ST BRIEUC	TUB	VIA Transport			X	X	56	48,5	15,1	42,8
ST ETIENNE	STAS	TRANSCET	T	X	X	X	262	143,7	21,3	58,7
ST NAZAIRE	STRAN	AGIR			X		54	53,3	13	22
ST QUENTIN	TUSQ	VIA Transport					37	66,5	21	46,9
STRASBOURG	CTS	TRANSCET	T		X	X	382	125,2	28,5	49,8
THIONVILLE	TRANSFENSCH	TRANSCET			X		156	45,4	13,4	52,7
TOULON	RMTT	CGEA	t		X	X	197	71,8	17,6	40,8
TOULOUSE	SEMVAT	TRANSCET	V		X	X	504	109,5	22,9	47,1
TOURS	FIL BLEU	VIA Transport			X	X	218	91,6	17,3	48,5
TROYES	TCAT	AGIR			X	X	56	58	16,1	38
VALENCE	CTAV	VIA Transport			X	X	85	56,1	18,7	38,2
VALENCIENNES	SEMURVAL	TRANSCET	Projet		X	X	161	60,4	19,8	64,1
VANNES	TPV	VERNEY			X	X	35	43,3	13,1	46,3
VICHY	BUS INTER	AGIR					20	26,7	14,4	45
VIERZON	BUS VALLEE	CGEA					15	58,5	17,4	21,9
VITROLLES	BUS DE L'ETANG	CGEA				X	53	22,5	15,7	19

Les 15 plus gros réseaux (hors Paris)

1	**Lyon**	1168	véhicules
2	**Marseille**	770	=
3	**Bordeaux**	585	=
4	Toulouse	504	=
5	Lille	501	=
6	Nantes	458	=
7	Strasbourg	382	=
8	Grenoble	344	=
9	Rennes	313	=
10	Saint Etienne	262	=
11	Rouen	258	=
12	Montpellier	249	=
13	Tours	218	=
14	Dijon	210	=
15	Nice	208	=

Les 15 réseaux les plus fréquentés (hors Paris)

1	**Lyon**	182	voyages / an / habitant
2	**Besançon**	176	=
3	**Marseille**	173	=
4	Nantes	165	=
5	Dijon	165	=
6	Saint Etienne	144	=
7	Reims	143	=
8	Le Mans	133	=
9	Strasbourg	125	=
10	Grenoble	125	=
11	Mulhouse	125	=
12	Metz	119	=
13	Caen	116	=
14	Bourges	110	=
15	Toulouse	110	=

Dans le numéro 18 de ***RÉSEAUX URBAINS DE FRANCE****, vous avez pu découvrir le TVR, engin hybride entre le tramway et le trolleybus articulé, actuellement en cours d'essai sur le parcours du Trans-Val de Marne au sud de Paris. Nous saisissons cette occasion pour nous rappeler que le réseau parisien, malgré un vaste projet d'équipement, a compté 4 lignes de trolleybus jusqu'en 1966. Puis nous partirons vers Dijon pour consulter la carte d'identité du réseau STRD*

LES TROLLEYBUS DE LA R.A.T.P.

Patrick KIRSTETTER
avec la collaboration d' Antony MEYRUEIS et Jean-Marie GUETAT

Le modeste réseau de 4 lignes de trolleybus exploité dès 1943 par la CMP puis par la toute nouvelle RATP a bien failli être assez conséquent. En effet, un programme ambitieux de lignes électrifiées fut approuvé le 24 janvier 1941 par le Secrétaire d'Etat aux Communications.
Une copie de ce document nous apprend que ce réseau devait être implanté en trois tranches.

LE GRAND PROJET

Il convient de noter que seule la banlieue parisienne était concernée par ce projet. Les rares incursions sur le territoire de la Ville de Paris étaient vouées aux terminus situés aux Portes de la Ville.

Les indices de lignes prévus se réfèrent bien entendu au réseau de l'époque et ne peuvent, sauf exception, se référer aux numéros de lignes existants aujourd'hui. On retrouve toutefois généralement les indices actuels en ajoutant le préfixe 100.

1ère tranche :

- 63 : Porte de Champerret
  Bezons - Grand Cerf
- 64 : Porte de Champerret
  Nouveau Pont d'Argenteuil

2ème tranche :

- 83 : Porte de Choisy
  Choisy le Roi
- 85 : Porte d'Italie
  Villejuif - Asile
- 125 : Porte de Vincennes
  Porte d'Orléans
- PC : Porte de Vincennes
  Porte de Champerret

3ème tranche *(Groupe Nord-Est)* :

- 21 : Église de Pantin
  Le Raincy - Rond Point Thiers
- 50 : Porte de la Villette
  La Courneuve - Parc des Sports
- 51 : Église de Pantin
  Drancy
- 52 : Porte de la Villette
  Le Bourget - Port Aérien
- 95 : Porte des Lilas
  Bondy - Route de Rosny

3ème tranche *(Groupe Nord-Ouest)* :

- 44 : Pont de Neuilly
  Suresnes - Cité Jardins
- 58 : Pont de Neuilly
  Rueil Malmaison
- 76 : Pont de Neuilly
  Colombes - Galilée

3ème tranche *(Groupe Vincennes)* :

- 104 : Charenton Écoles
  Bonneuil - Mairie
- 113 : Gare de Nogent
  Maison Blanche
- 114 : Gare de Nogent
  La Maltournée
- 119 : Gare de Nogent
  Champigny - Le Plant
- 120 : Gare de Nogent
  Noisy le Grand - Mairie

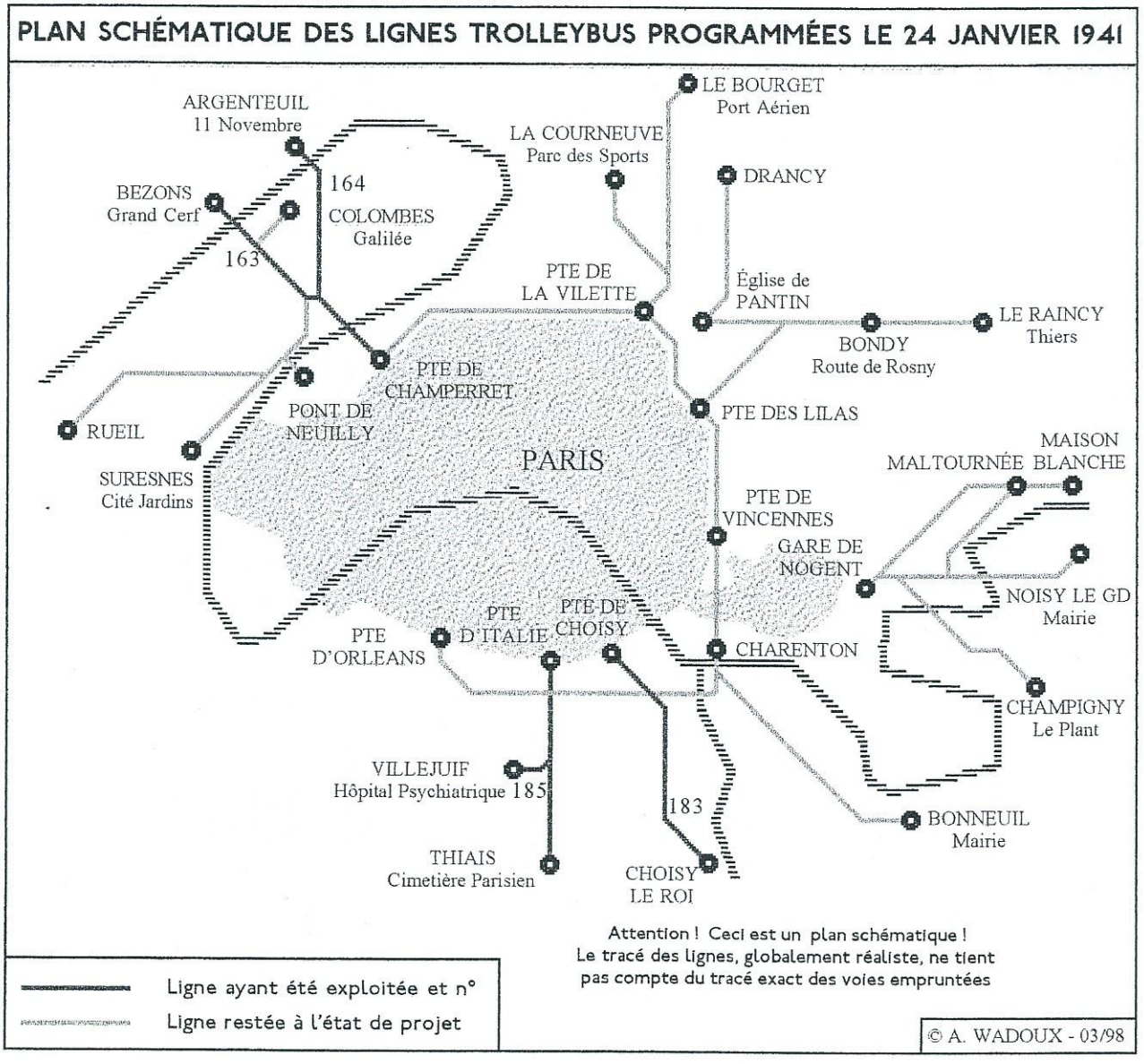
Ce réseau totalisait 130 km et 266 véhicules étaient prévus pour l'exploiter.

DU RÊVE À LA RÉALITÉ

Ce réseau *(voir schéma)* ne verra jamais le jour. Seules les 4 lignes suivantes seront en effet mises en service :

- 163 : Porte de Champerret / Bezons - Grand Cerf *via Courbevoie Embranchement* (1943)
- 164 : Porte de Champerret / Argenteuil - 11 novembre *via Courbevoie Embranchement* (1943)
- 183 : Porte de Choisy / Choisy le Roi - Rouget de Lisle (1948)
- 185 : Porte d'Italie / Cimetière Parisien de Thiais ou Villejuif - Hôpital Psychiatrique (1950)

Les deux premières lignes seront exploitées par le dépôt de Charlebourg, les deux dernières par le dépôt d'Ivry.





Paris, Porte de Champerret

Aux côtés du trolleybus de la ligne 164,
on peut voir un TN6 de la ligne 92 et tout à fait à droite, un TN4H vestibulé à l'arrière.

Photo : Service Photographique de la RATP (Collection P. Kirstetter) - 09/06/52

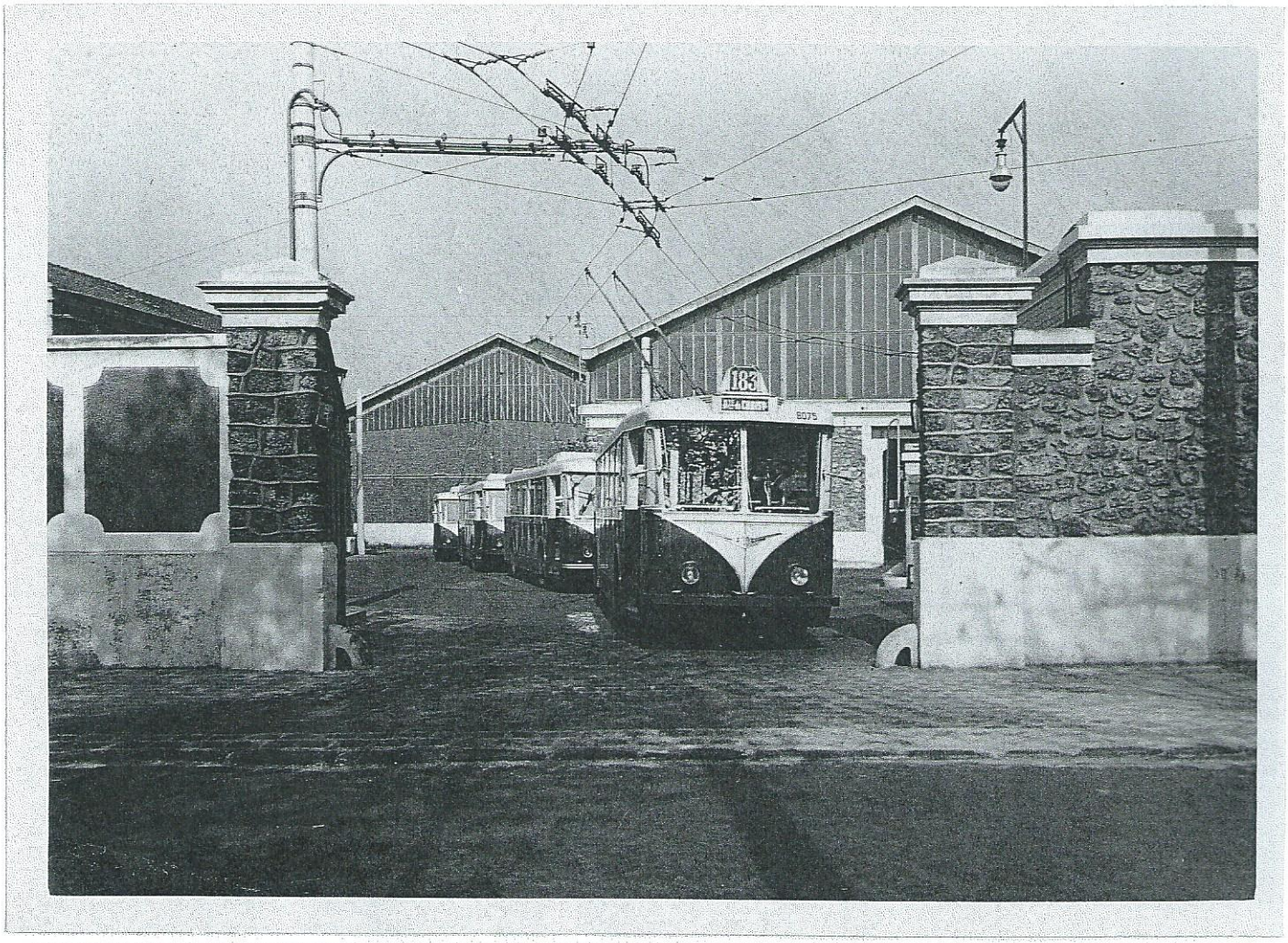
MATÉRIEL EN SERVICE

Mis à part 4 prototypes qui tentèrent leur chance entre 1900 et 1936, dont un TN6 modifié pour l'occasion, trois types de matériel furent acquis à la firme VETRA : le CS60, le VBR et le VBH.

Le **CS60**, au gabarit réduit et à deux portes (4.0.2), fût acquis en 40 exemplaires (coquilles 8001 à 8040) pour l'exploitation des lignes 163 et 164 (qui ont eu au tout début de leur exploitation les indices 63 et 64). Ces véhicules étaient équipés d'un moteur Alsthom de 100 CV et d'un moteur auxiliaire de 202 Peugeot de 29 CV placé dans un coffre à l'arrière du véhicule.

Un véhicule standard à 2 portes (4.0.2), le **VBR**, a été commandé en 55 exemplaires pour l'exploitation des nouvelles lignes 183 et 185 et fût livré à partir de 1948 (n° 8051 à 8105). Ces véhicules étaient équipés d'un moteur Alsthom de 130 CV et du même moteur auxiliaire 202 Peugeot mais logé cette fois sous le poste de conduite du machiniste.

38 véhicules d'un modèle pratiquement équivalent mais à 3 portes (4.4.2) vinrent remplacer les CS60 des lignes 163 et 164. Il s'agit du **VBF** qui diffère du VBR essentiellement par la puissance du moteur : 100 CV. Lors du déséquipement des lignes 163 et 164, ces véhicules partirent vers le dépôt d'Ivry pour renforcer les lignes 183 et 185.



Ivry - Plusieurs VBR à la sortie du dépôt, prêts à assurer la pointe sur la ligne 183
Photo : Service Photographique de la RATP (Collection P. Kirstetter)



Grenoble

Trolleybus VBF RATP n° 8121, 8115, 8109 et 8112 (futurs SGTE n° 642, 653, 644 et 643) juste après leur arrivée au dépôt SGTE de la rue A. France.

A gauche VBB n°614 de la SGTE

Photo : JM Guétat (Collection P. Kirstetter) 09/01/66

État du parc des trolleybus VBF de la RATP lors de son rachat par la réseau SGTE de Grenoble

Tableau établi par
Jean-Marie GUETAT
Standard 216
Histobus Grenoblois

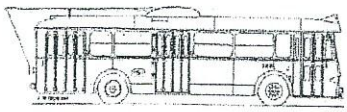
Après 1966, 24 VBR partirent entamer une nouvelle carrière sur le réseau CTL de Limoges avec les n° de parc 251 à 274.

L'ensemble des 38 VBF fût racheté par le réseau SGTE de Grenoble *(voir tableau ci-contre)* et furent rebaptisé 629 à 666.

Il convient de noter que certains de ces véhicules eurent une très belle carrière après leur départ de Paris.
Citons en exemple le VBF n°636 (ex-RATP 8116) arrivé à Grenoble avec 178890 km au compteur et qui cessa ses activités avec pas moins de 718177 km !

Aujourd'hui, 4 VBF sont préservés : le 662 est toujours à Grenoble, sous la protection de la SEMITAG, le 637 est au Musée des Transports de Saint-Mandé (AMTUIR), les 633 et 653 sont en Allemagne, au Musée des Véhicules Communaux de Sehnde (Hanovre).

Rendez-leur une petite visite !



(© Jean-Marie GUETAT)

N° DE PARC RATP	N° CHÂSSIS	DATE DE MISE EN SERVICE RATP	N° DE PARC SGTE	NB DE KM A L'ARRIVEE A GRENOBLE
8106	3156	?	631	178 734
8107	3157	09/05/57	641	143 705
8108	3158	09/05/57	657	161 338
8109	3162	09/05/57	644	141 774
8110	3159	09/05/57	665	158 300
8111	3160	09/05/57	666	157 192
8112	3161	22/05/57	643	154 025
8113	3163	31/05/57	654	144 092
8114	3164	31/05/57	662	
8115	3165	22/06/57	653	162 395
8116	3166	22/06/57	636	178 890
8117	3167	22/06/57	645	175 225
8118	3168	23/07/57	629	160 883
8119	3169	23/07/57	639	175 340
8120	3170	23/07/57	646	168 575
8121	3171	09/08/57	642	169 787
8122	3172	09/08/57	638	177 587
8123	3173	09/08/57	632	173 011
8124	3174	04/09/57	651	144 410
8125	3175	04/09/57	648	150 856
8126	3176	04/09/57	637	167 809
8127	3177	29/10/57	664	159 517
8128	3178	29/10/57	659	159 070
8129	3179	?	635	164 245
8130	3180	?	633	159 962
8131	3181	20/11/57	661	159 000
8132	3182	20/11/57	647	150 675
8133	3183	04/12/57	650	149 141
8134	3184	04/12/57	634	162 980
8135	3185	04/12/57	655	151 272
8136	3186	04/12/57	630	168 680
8137	3187	11/01/58	663	154 350
8138	3188	11/01/58	652	149 291
8139	3189	14/01/58	658	150 589
8140	3190	24/01/58	640	81 673
8141	3191	01/02/58	656	149 819
8142	3192	28/02/58	649	149 892
8143	3193	28/02/58	660	155 077

Dans le numéro 20 de *RÉSEAUX URBAINS DE FRANCE*, la présentation complète du réseau STAP de Pau.

CARTE D'IDENTITE

SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS DE LA RÉGION DE DIJON

Nous vous avions présenté dans le n°6 de notre revue, une description de ce réseau. Il est intéressant de connaître où il en est, étant particulièrement bien noté dans les divers palmarès, à la lumière des derniers résultats fournis par la STRD, exploitant du réseau principal, et de quelques renseignements complémentaires.

Population :
224.000 habitants desservis à Dijon et 12 autres communes du district.

Exploitant :
STRD, filiale du groupe VIA-GTI.

Personnel :
531 agents dont 416 conducteurs.

Nombre de lignes :
16 (11 diamétrales, 4 radiales et une circulaire).

Longueur des lignes :
208 kms soit 873 arrêts.

Fréquences :
Sur les 7 lignes les plus importantes, elles sont de 4 et 7 mn. Sur 3 de moindre importance, elles sont de 15 et 20 mn.

Services proposés:
Les lignes fonctionnent du lundi au samedi de 6 h 00 à 20 h 30, et le dimanche de 13 h 00 à 20 h 30. STRD propose un service le dimanche matin (P'tit Bus) organisé en quatre circuits (35 kms) au départ de la gare SNCF, assuré à l'aide de 4 Renault Trafic, de 9 h 30 à 13 h. Un réseau de soirée structuré en 6 lignes radiales de 47 kms, elles aussi au départ de la gare SNCF, fonctionnent de 20 h 30 à 0 h 30.

Services spéciaux :
Dans le cadre d'évenements importants, le service "Bus Spectacles" assurent le retour des spectateurs à partir, soit du Palais des Sports, soit du Parc des Expositions, soit du Théâtre. Un service complémentaire financé, par la salle rock "La Vapeur", est proposé pour les concerts terminant après 23 h 45 (n°14, p 42). Un autre, financé par les établissements de nuit (n°15, p 43), vient d'être supprimé (voir rubrique "60 jours à...").

Fréquentation :
169 voyages par an et par habitant (moyenne nationale en 95: 88,5). 155.000 voyages par jour. Sur 8 lignes: > 1000 voy / jour. Sur 4 lignes: > 15.000 voy / jour dont la ligne 12: > 25.000 voy / jour.

Marché :
12% des déplacements sont effectués en TC (moyenne nationale: 9%).

Tarifs :
Billet à l'unité: 5 F 20.
Billet au carnet: 3 F 33.

Ratio dépenses / recettes :
54,1%.

Vitesse commerciale :
17,4 km/h.

V/K:
(Nombre de voyageurs par rapport au nombre de kms effectués) : 4,61.

Sites propres :
Déjà équipé de 10, 8 kms de voies réservées pour les autobus, dont 2,2 kms en centre-ville (le plus célèbre étant la rue de la Liberté), un programme de 5 kms supplémentaires a été lancé par le district sur l'axe le plus fréquenté entre Dijon, Quétigny et Chevigny-St Sauveur. Par contre l'idée d'un site propre ferré fait son chemin. Il semblerait qu'un tel projet soit étudié dans le cadre du futur PDU. Déjà le site propre prévu sur les lignes 12 et 14 à l'est est dimensionné pour accueillir un tramway, la fréquentation de ces lignes le justifiant. Mais les autorités, compte tenu du noeud ferroviaire que constitue Dijon (étoile à cinq branches), aimeraient tirer partie de la potentialité d'une telle infrastructure. Mis à part la mise en place d'un éventuel "RER", des interconnexions type Karlsruhe sur des voies SNCF à réaménager sont envisagées (possibilité à Chenôve).

Installations fixes :
Le siège, le dépôt et les ateliers se trouvent en sortie d'agglomération, sur la route menant à Beaune, à Chenôve. Les ateliers ont une superficie de 4500 m2, le remisage extérieur s'étendant

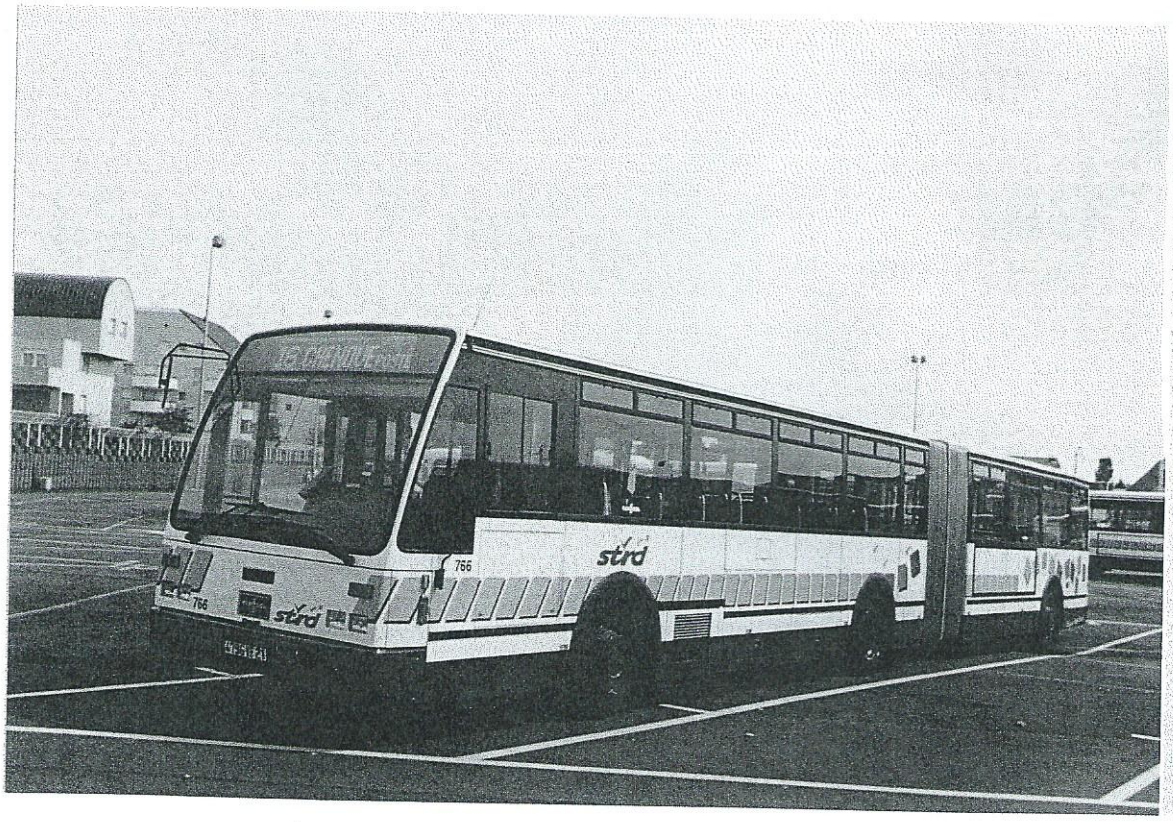
sur 40.000 m2. Un espace commercial est implanté place Grangier, alors que le centre de régulation l'est, carrefour du Miroir.

Parc :
En plus du tableau récapitulatif ci-dessous, nous vous présentons dans notre rubrique "Matériel", l'état du parc (quasi) complet des bus de la STRD, la compagnie ayant reçu dernièrement une vingtaine de surbaissés Van-Hool A300 dont nous n'avons pas encore le détail.

Énergie :
Après l'expérience du Diester, c'est celle du gaz naturel qui sera bientôt testé.

TABLEAU RÉCAPITULATIF DU MATÉRIEL STRD

Types	Modèles	Nb	Numéros de parc
M	Citroën	2	C001 et C025
	Renault Trafic	5	R011 à R014, T035
	Renault Master	1	R015
	Mercedes	1	M001
D	A508	1	601
S	PR100-R	15	136 à 150
	PR100-MI	3	121 à 123 (Bus' Class)
	PR100-2	29	154 à 182
	GX107	12	1 à 12
	R312-3p	8	401 à 408
	A500	37	501 à 537
	A300	?	?
A	O305G-HLZ	17	313 à 320, 341, 356 à 363
	GX187	22	375 à 396
	AG700	66	701 à 766



Dijon

VanHool AG700 n°766 (4796 VF 21) au dépôt de Chenôve

Photo : Jean-Pierre Duponchelle 31/07/97

EURO

NOUVELLES DE BELGIQUE, LUXEMBOURG ET SUISSE

En complément des informations paraissant dans cette rubrique, nous vous renvoyons avec plaisir, si vous souhaitez en savoir plus, vers deux publications européennes :

Pour la Belgique :

TRAM 2000
c/o Roland DE COSTER
26 avenue de l'Opale
B 1030 BRUXELLES
e-mail : tram2000@skynet.be

10 numéros par an

Pour la Suisse :

ENDSTATION OSTRING
L'Illustré Suisse des Tramways et Transports Publics
c/o Jean-Philippe COPPEX
70 avenue Eugène Lance
CH 1212 GRAND LANCY.

2 numéros par an (bilingue Français / Allemand)

Un certain nombre des informations que vous trouverez ci-dessous (repérées par T2000 ou EO) sont d'ailleurs issues de ces publications. Elles ne représentent toutefois qu'une infime partie de leur contenu.

Rubrique placée sous la responsabilité de Patrick KIRSTETTER



BELGIQUE

BRUXELLES
BRUSSEL

La STIB a 20 ans !
A cette occasion, les bruxellois ont été conviés le 07 mars, jour anniversaire, à une journée portes ouvertes au complexe bus / tram de Haren.

Depuis fin décembre 97, les premiers Jonckheere "Premier" arrivent au dépôt Delta. 60 exemplaires ont été commandés (série 8501 à 8560). Ils sont affectés majoritairement aux lignes 38, 42, 43 et 60.
Ces arrivées précipitent la réforme des anciens Volvo-Jonckheere de la série 8061 à 8190, tous basés à Delta. *(T2000)*

Après la mise en service des lignes 21 et 22 pour desservir le quartier des institutions européenne, le réseau bus évolue encore avec le prolongement probable des lignes 28 et 36 jusqu'au cimetière de Woluwe-Saint-Lambert. *(T2000)*

Enfin, le nouveau plan de réseau de la STIB (7ème édition) indique le prochain prolongement (prévu pour la fin de l'été 98) de la ligne 1A du métro de "Heyzel" à "Roi Baudoin" avec déplacement de l'actuelle station Heyzel.

ANVERS
ANTWERPEN

En service depuis novembre, le nouveau complexe de Punt aan de Lijn, qui concentre un dépôt tram, un atelier tram / bus et le magasin central De Lijn pour la province d'Anvers, a enfin été inauguré le 09 février dernier. L'occasion pour les invités de faire le point sur les projets transport de la métropole flamande : construction confirmée de la ligne de tram Anvers - Zwindrecht (Rive Gauche de l'Escaut), prolongement de sites propres bus et tram sur la Bredabaan (Nord-est), prolongement des lignes 7 et 15 de Mortsel vers Boechout (Sud-est) et implantation probable de la nouvelle gare centrale TGV à Groenendaallaan, au nord-est du centre historique, à proximité du site de Punt aan de Lijn appelé à devenir un pôle multimodal important : bus, tram, TGV et parcs de stationnement. Enfin, il est confirmé que l'ancien dépôt de Groenenhoek deviendra le Musée Flamand des Autobus et Tramways. *(T2000)*



SUISSE

BERN
BERNE SVB

4 trolleybus articulés surbaissés NAW BGT-N2 ont été réceptionnés par le réseau. *(EO)*

BIENNE TPB

Le même type de trolleybus NAW (BGT-N2) a été réceptionné à 10 exemplaires par les SVB. *(EO)*

GENEVE



Tu veux ou tu veux pas ?

Le projet de tram transfrontalier verra t-il le jour? Rien n'est moins sûr. Des élections se sont déroulées à Genève amenant une nouvelle majorité au Grand Conseil désirant une remise à plat de ce projet. Par ailleurs à l'Est de l'agglomération, les communes françaises de Gaillard et d'Ambilly seraient plutôt tièdes voire franchement hostiles ce qui ne facilite pas les choses. Par contre, à l'Ouest de l'agglomération c'est à dire concernant le département de l'Ain, si ce n'est pas l'enthousiasme l'accueil est moins réservé. Prenant en compte la demande forte émanant de la commune de Meyrin, le Grand Conseil pourrait opter pour une liaison Genève-Meyrin par tram classique. Celle-ci pourrait être prolongée jusqu'à la douane de Prévessin. A suivre.

Tram ligne 16

Le génie civil du raccordement entre la place Bel-Air et le boulevard G.Favon est terminé depuis fin décembre 97. L'inauguration de ce tronçon à eu lieu en mars 98. De nombreuses voix s'élèvent tout de même contre le coût exorbitant de ce mini-raccordement compte-tenu du fait que son unique vocation est d'éviter une simple correspondance entre les lignes 12 et 13 dont la ligne 16 double l'itinéraire.

Ligne transfrontalière F

Au total, 6 R312 des TPG ont été mutés à TPG-France avec immatriculation en Haute-Savoie pour assurer l'exploitation de cette ligne (Gare CFF de Cornavin / Gex).
Un R312 des RDTA (n°50) avec livrée TPG complète le dispositif. *(EO)*

La nouvelle ligne F circule dans les zones tarifaires 10 et 71. En principe, la limite des deux zones est la frontière. Mais comme les bornes entre la France et la Suisse se trouvent en bordure de la piste de l'aéroport international, un bâtiment commun aux douanes des deux pays a été construit ev France. Naturellement, un arrêt d'autobus se trouve de part et d'autre des douanes, afin de permettre aux usagers des transports publics de procéder aux formalités si nécessaire. Comme d'une part il serait impossible que des autorités françaises contrôlent la validité des abonnements en territoire douanier étranger, que d'autre part un centre commercial est situé à peine plus loin, les titres de transports de la zone 10 semblent tolérés jusqu'à l'arrêt du chemin de Colovrex.

LAUSANNE TL

Acquisitions

6 bus à impériale Néoplan ont été acquis par le réseau vaudois pour remplacer sur le réseau régional les convois bus + remorques.
De plus, les TL envisagent d'acquérir en 1999, toujours chez la firme Néoplan, 27 trolleybus articulés surbaissés. A cette occasion la livrée des TL pourrait être modifiée.

Essais

Les BVB de Bâle ont prêté pour essais au réseau un bus fonctionnant au gaz naturel. Il s'agit du O405N n°805. *(EO)*

VERBIER TELEVERBIER

Verbier est une station des Alpes valaisannes située à 1500 mètres d'altitude. Une société gère les remontées mécaniques, l'entretien des pistes, etc. : Téléverbier.
Quatre lignes d'autobus, gratuites, desservent la station et ses alentours, à la fréquence du quart d'heure généralement. Jusqu'à présent, la société achetait des véhicules d'occasion, considérant qu'ils sont surtout mis à contribution durant la saison d'hiver. On trouve ainsi des Mercedes-Benz (O305 et O405) et des MAN.

Pourtant, Téléverbier a été la première compagnie de transport public de Suisse romande à recevoir un AGORA, mis en circulation le 30 décembre 1997. En effet, considérant que le public, nombreux, ne se déplace que pour de courts trajets, il a semblé judicieux d'acheter un véhicule facile d'accès. Incontestablement, l'image de la station bénéficie de ce service amélioré.

Les chauffeurs et les passagers sont très heureux de ce nouveau véhicule. Les utilisateurs, mères avec poussette, touristes âgés, sportifs équipés pour le ski, apprécient grandement le plancher bas. Même les chiens, paraît-il, aiment cet autobus car les portes entièrement vitrées leur permettent de regarder dehors !

Le véhicule fait maintenant ses preuves, dans des conditions hivernales, et sur une ligne (la n° 2 qui conduit de la place centrale aux Esserts) presque entièrement en pente (évidement une moitié de montée et l'autre de descente).

Enfin nous ne pouvons résister à reproduire le bon mot d'un Belge : le comble, c'est un autobus surbaissé dans une région surélevée !

Retrouvez ce véhicule en pages couleur.

MATÉRIEL

L'ACTUALITÉ TECHNIQUE ET TECHNOLOGIQUE

Nouveau ! En ouverture de la rubrique matériel, nous vous présenterons désormais quelques informations de l'actualité des matériels et des constructeurs.
Nous vous proposons ainsi une rubrique plus riche, plus complète.

ACTUALITES

Coordonnées par Patrick KIRSTETTER

Gaz

Gaz de France et Air Liquide vont créer une société commune pour distribuer et commercialiser le gaz naturel destiné aux flottes de véhicules assurant les services urbains (autobus, camions de collecte d'ordures ménagères, etc...).
Cette société proposera, à des conditions compétitives, un service clef en main en se chargeant de construire des stations de remplissage sur les sites des clients, d'acheter le gaz naturel, d'entretenir les équipements et de les faire évoluer en fonction de leurs besoins. Le carburant serait fourni sous pression à 200 bar.

Cette création vient à point nommé pour aider les réseaux interessés par cette technologie à surmonter les difficultés qu'elles ont pour s'en équiper, difficultés d'ordre financier, technologique mais aussi règlementaire.
Malgré cela, de nombreux réseaux sont prêts (ou contraints) à se lancer dans l'aventure. Six villes ont d'ailleurs été sélectionnés dans le cadre d'un appel à candidatures lancé en octobre 97 par l'Ademe, le GART, GDF, et l'UTP pour l'expérimentation de lignes complètes d'autobus avec des véhicules fonctionnant au gaz.
Le Mans, Montbéliard, Nice, Paris, Valence et Les Ulis rejoignent donc Poitiers *(voir rubrique 60 jours)* et Colmar déja engagés dans un tel projet.
(Transport Public)

Constructeurs de tramways

Après les accords entre les firmes Siemens et Matra, c'est au tour du constructeur alsacien Lohr de signer un accord avec un partenaire de poids, en l'occurence Fiat-Ferroviaria, pour le développement de leurs activités de transports urbains.
Cet accord concerne en particulier la promotion des tramways produits par Fiat, et pour Lohr, celle de son futur tramway sur pneus.

Rappellons que c'est Lohr qui effectue l'assemblage définitif de la deuxième série des tramways strasbourgeois.

Nouveau venu en France

Mercedes propose une version de 10,40 m du standard surbaissé O405N, le **0405NK**, déja utilisé par des réseaux "Stadtbus" en Allemagne.
Trois exemplaires vont équiper le réseau d'Auxerre avec possibilité pour un des véhicules d'être testé à Sens.
Ce matériel est en essai sur les réseaux de Montauban et de Louviers.

Capital

Renault Véhicules Industriel est devenu majoritaire chez Heuliez (75% du capital) en rachetant les parts de son ancien partenaire (37,5% chacun), Volvo.
Le holding familial Henri-Heuliez detient toujours les 25% restant.

Prix

RVI a reçu le "Décibel d'Or 97" pour l'Agora GNV.
Ce prix, décerné par le Comité National du Bruit 5ministère de l'Environnement) récompense l'entreprise qui, dans sa catégorie, aura le plus œuvré la réduction du bruit.
Le moteur GNV Renault permet aux véhicules qui en sont équipés, en l'occurence les Agora, d'émettre en moyenne 2 à 5 décibels de moins que les véhicules classiques, à l'intérieur comme à l'extérieur de l'habitacle.

ETATS DE PARC

Afin de facililiter la lecture des tableaux, vous trouverez les préfixes suivant dans la première colonne :
A pour Articulé, **C** pour autoCar, **D** pour miDibus (gabarits réduits), **M** pour Minibus,
S pour Standard, **T** pour Tramway et **Y** pour trolleYbus.
Le matériel surbaissé apparaît sur fond grisé.

DIJON

Tableaux établis par Jean-Pierre DUPONCHELLE

TYPE	VEHICULES	N° PARC	IMMATRICULATION	N° SERIE	MISE EN SERVICE
M	Citroën Coyotte (?)	C001	4475 RW 21		22/05/84
		C025	534 SA 21		21/05/85
	Mercedes MINIBUS	M001	9513 TP 21		07/12/93
	Renault Trafic	R011	890 TW 21		19/12/94
		R012	892 TW 21		19/12/94
		R013	894 TW 21		19/12/94
		R014	7593 TY 21		17/08/95
		R015	8716 TZ 21		21/11/95
	Renault Master	T035	7161 TA 21		11/03/91
S	Berliet PR100-MI	121	8121 QV 21	12 NC 126	28/12/77
	Renault PR100-MI	122	9337 RH 21	PD 101.225	05/05/81
		123	9338 RH 21	PD 101.226	05/05/81
	Renault PR100-R	136	496 RX 21	PD - - - . - - -	18/07/84
		137	493 RX 21	PD - - - . - - -	18/07/84
		138	499 RX 21	PD - - - . - - -	18/07/84
		139	503 RX 21	PD - - - . - - -	18/07/84
		140	502 RX 21	PD - - - . - - -	18/07/84
		141	4610 RX 21	PD 102.033	05/09/84
		142	4607 RX 21	PD 102.034	05/09/84
		143	4608 RX 21	PD 102.035	05/09/84
		144	4611 RX 21	PD 102.036	05/09/84
		145	4604 RX 21	PD 102.037	05/09/84
		146	4606 RX 21	PD 102.038	05/09/84
		147	4612 RX 21	PD 102.039	05/09/84
		148	4605 RX 21	PD 102.040	05/09/84
		149	4613 RX 21	PD 102.041	05/09/84
		150	4614 RX 21	PD 102.042	05/09/84

SUITE...

DIJON, SUITE

TYPE	VEHICULES	N° PARC	IMMATRICULATION	N° SERIE	MISE EN SERVICE
S	Renault PR100-2	154	4271 SA 21	PX 100. - - -	28/06/85
		155	4239 SA 21	PX 100. - - -	28/06/85
		156	4240 SA 21	PX 100. - - -	28/06/85
		157	4241 SA 21	PX 100. - - -	28/06/85
		158	4242 SA 21	PX 100. - - -	28/06/85
		159	4243 SA 21	PX 100. - - -	28/06/85
		160	4244 SA 21	PX 100. - - -	28/06/85
		160	4245 SA 21	PX 100. - - -	28/06/85
		162	4246 SA 21	PX 100. - - -	28/06/85
		163	6497 SE 21	PX 100.804	03/06/86
		164	6444 SE 21	PX 100.805	03/06/86
		165	6443 SE 21	PX 100.806	03/06/86
		166	6445 SE 21	PX 100.807	03/06/86
		167	6491 SE 21	PX 100.808	03/06/86
		168	7154 SE 21	PX 100.829	10/06/86
		169	7153 SE 21	PX 100.830	10/06/86
		170	7152 SE 21	PX 100.831	10/06/86
		171	7151 SE 21	PX 100.832	10/06/86
		172	7149 SE 21	PX 100.833	10/06/86
		173	7147 SE 21	PX 100.834	10/06/86
		174	7136 SE 21	PX 100.835	10/06/86
		175	7052 SE 21	PX 100.836	10/06/86
		176	7155 SE 21	PX 100.837	10/06/86
		177	7051 SE 21	PX 100.838	10/06/86
		178	4967 SJ 21	PX 101.339	18/06/87
		179	4972 SJ 21	PX 101.340	18/06/87
		180	4975 SJ 21	PX 101.341	18/06/87
		181	4979 SJ 21	PX 101.342	18/06/87
		182	4983 SJ 21	PX 101.343	18/06/87
	Renault R312 (3p)	401	2268 SV 21	0000. - - - -	22/06/89
		402	2266 SV 21	0000. - - - -	22/06/89
		403	2264 SV 21	0000. - - - -	22/06/89
		404	2481 SY 21	0000.0687	23/02/90
		405	2483 SY 21	0000.0688	23/02/90
		406	2476 SY 21	0000.0689	23/02/90
		407	2480 SY 21	0000.0690	23/02/90
		408	2479 SY 21	0000.0691	23/02/90

SUITE...

Rappel :
A pour Articulé, C pour autoCar, D pour miDibus (gabarits réduits), M pour Minibus, S pour Standard, T pour Tramway et Y pour trolleYbus.
Le matériel surbaissé apparaît sur fond grisé.

DIJON, SUITE

TYPE	VEHICULES	N° PARC	IMMATRICULATION	N° SERIE	MISE EN SERVICE
S	Heuliez GX107	1	3855 RV 21	PD 101.774	08/02/84
		2	3854 RV 21	PD 101. - - -	08/02/84
		3	3853 RV 21	PD 101.750	08/02/84
		4	4601 RX 21	PD 101. - - -	05/09/84
		5	4602 RX 21	PD 101. - - -	05/09/84
		6	4603 RX 21	PD 101.975	05/09/84
		7	4598 RX 21	PD 101. - - -	05/09/84
		8	4599 RX 21	PD 101.977	05/09/84
		9	8531 SE 21	PD 101.737	24/06/86
		10	8537 SE 21	PD 101. - - -	24/06/86
		11	8536 SE 21	PD 101. - - -	24/06/86
		12	8534 SE 21	PD 101. - - -	24/06/86
A	Heuliez O305-G *(Type GTX - face avant GX187)* *En cours de réforme*	313	1188 RA 21		13/03/79
		314	1187 RA 21		13/03/79
		315	1186 RA 21		13/03/79
		316	3453 RA 21		13/03/79
		317	3450 RA 21		13/03/79
		318	3452 RA 21		13/03/79
		319	3419 RA 21		24/03/79
		320	3454 RA 21		05/05/79
		341	9841 RE 21		05/07/80
	Heuliez O305-G *En cours de réforme*	356	5654 RT 21	035.886	11/08/83
		357	5655 RT 21	035.364	11/08/83
		358	5656 RT 21	035.837	11/08/83
		359	5657 RT 21	036.379	11/08/83
		360	5660 RT 21	036.521	11/08/83
		361	5659 RT 21	036.741	11/08/83
		362	5658 RT 21	035.987	11/08/83
		363	6170 SA 21	035.395	15/07/85

SUITE...



Dijon
Ateliers du dépôt de Chenôve

R312 n° 401

Photo :
Patrick Kirstetter
Nov.97

DIJON, SUITE

TYPE	VEHICULES	N° PARC	IMMATRICULATION	N° SERIE	MISE EN SERVICE
A	Heuliez GX187	375	2566 TA 21	PY 100.975	10/08/90
		376	2562 TA 21	PY 100.976	10/08/90
		377	2561 TA 21	PY 100.978	10/08/90
		378	2565 TA 21	PY 100.979	10/08/90
		379	2567 TA 21	PY 100.980	10/08/90
		380	4139 SB 21	PY 100.150	01/10/85
		381	4138 SB 21	PY 100.151	01/10/85
		382	275 SC 21	PY 100.173	02/12/85
		383	276 SC 21	PY 100.174	02/12/85
		384	274 SC 21	PY 100.175	02/12/85
		385	8431 SJ 21	PY 100.455	17/07/87
		386	8408 SJ 21	PY 100.456	17/07/87
		387	8434 SJ 21	PY 100.457	17/07/87
		388	8437 SJ 21	PY 100.458	17/07/87
		389	8433 SJ 21	PY 100.459	17/07/87
		390	8435 SJ 21	PY 100.479	17/07/87
		391	8441 SJ 21	PY 100.480	17/07/87
		392	8439 SJ 21	PY 100.601	17/07/87
		393	2605 SP 21	PY 100.765	09/08/88
		394	7739 SV 21	PY 100.693	07/08/89
		395	1868 SX 21	PY 100.802	28/11/89
		396	3981 SX 21	PY 100.150	12/12/89
D	VanHool A508	601	2706 VD 21		27/09/96

SUITE...



Dijon,
Place Darcy

Vanhool
A500 n°514

Photo :
Jean-Pierre
Duponchelle
31/07/97

DIJON, SUITE

TYPE	VEHICULES	N° PARC	IMMATRICULATION	N° SERIE	MISE EN SERVICE
S	VanHool A500	501	9578 ST 21	17823	30/05/89
		502	9582 ST 21	17824	30/05/89
		503	9573 ST 21	17825	30/05/89
		504	2478 SY 21	17853	23/02/90
		505	2831 SY 21	17854	27/02/90
		506	4254 SY 21	17855	09/03/90
		507	4256 SY 21	17856	09/03/90
		508	4257 SY 21	17857	09/03/90
		509	5330 SY 21	17858	19/03/90
		510	5331 SY 21	17859	19/03/90
		511	6590 SY 21	17860	28/03/90
		512	6592 SY 21	17861	28/03/90
		513	9238 SY 21	17862	18/04/90
		514	9795 SY 21	17863	23/04/90
		515	9236 SY 21	17864	18/04/90
		516	2474 SZ 21	17865	16/05/90
		517	1247 SZ 21	17866	04/05/90
		518	1246 SZ 21	17867	04/05/90
		519	9531 TA 21		05/10/90
		520	9530 TA 21		05/10/90
		521	3046 TE 21		08/07/91
		522	4327 TK 21		09/10/92
		523	214 TQ 21	21924	14/12/93
		524	216 TQ 21		14/12/93
		525	893 TQ 21	21927	21/12/93
		526	1299 TQ 21	21926	24/12/93
		527	1298 TQ 21		24/12/93
		528	1297 TQ 21		24/12/93
		529	8879 TS 21	23461	14/09/94
		530	8881 TS 21	23462	14/09/94
		531	8882 TS 21	23463	14/09/94
		532	8883 TS 21	23464	14/09/94
		533	9901 TS 21	23465	23/09/94
		534	9900 TS 21	23466	23/09/94
	VanHool B500	535	4376 VG 21	28959	Courant 97
		536	4377 VG 21		Courant 97
		537	4373 VG 21		Courant 97
		538			Courant 97

SUITE...

Le réseau  exploite également depuis début 98 une vingtaine de VanHool A300 (standards surbaissés). Nous sommes malheureusement dans l'impossibilité de vous en donner pour l'heure ni le nombre, ni les caractéristiques.

Les VanHool B500, non surbaissés, sont des A500 avec une carrosserie de type A300

DIJON, SUITE

TYPE	VEHICULES	N° PARC	IMMATRICULATION	N° SERIE	MISE EN SERVICE
A	VanHool AG700	701	3045 TE 21	17989	08/07/91
		702	4343 TE 21	17990	17/07/91
		703	4347 TE 21	17991	17/07/91
		704	4351 TE 21	17992	17/07/91
		705	4896 TE 21	17993	22/07/91
		706	5617 TE 21	17994	26/07/91
		707	5616 TE 21	17995	26/07/91
		708	258 TF 21	17996	12/09/91
		709	1496 TF 21	17999	23/09/91
		710	1493 TF 21	17997	23/09/91
		711	1495 TF 21	17998	23/09/91
		712	2485 TK 21	22629	25/09/92
		713	1937 TK 21		22/09/92
		714	2911 TK 21	22631	29/09/92
		715	4238 TK 21	22632	09/10/92
		716	5224 TK 21		16/10/92
		717	6069 TK 21		23/10/92
		718	6070 TK 21		23/10/92
		719	6073 TK 21		23/10/92
		720	6524 TK 21	22638	27/10/92
		721	6523 TK 21	22639	27/10/92
		722	7673 TK 21		04/11/92
		723	7674 TK 21	22641	04/11/92
		724	8873 TK 21		16/11/92
		725	9538 TK 21	22634	23/11/92
		726	7801 TQ 21		07/03/94
		727	7795 TQ 21		07/03/94
		728	7796 TQ 21		07/03/94
		729	7797 TQ 21		07/03/94
		730	7798 TQ 21		07/03/94
		731	7799 TQ 21		07/03/94
		732	3943 TS 21		25/07/94
		733	3944 TS 21		25/07/94
		734	3945 TS 21		25/07/94
		735	3157 TV 21	24027	19/10/94
		736	3156 TV 21	24028	19/10/94
		737	3158 TV 21		19/10/94
		738	3519 VA 21	24032	05/01/96
		739	3517 VA 21	24033	05/01/96
		740	3516 VA 21	24034	05/01/96
		741	3515 VA 21	24035	05/01/96
		742	6244 VA 21	24036	30/01/96
		743	6243 VA 21	24037	30/01/96
		744	6242 VA 21	24038	30/01/96

SUITE...

DIJON, SUITE ET FIN

TYPE	VEHICULES	N° PARC	IMMATRICULATION	N° SERIE	MISE EN SERVICE
A	VanHool AG700 *(Suite)*	745	7860 VA 21	24039	08/07/91
		746	7864 VA 21	24040	17/07/91
		747	7866 VA 21	24041	17/07/91
		748	9511 VA 21	24042	17/07/91
		749	9508 VA 21	24043	22/07/91
		750	9513 VÁ 21	24044	26/07/91
		751	149 VB 21	24045	26/07/91
		752	147 VB 21	24046	12/09/91
		753	146 VB 21	24047	23/09/91
		754	4784 VF 21	22671	23/09/91
		755	4785 VF 21	22672	23/09/91
		756	4786 VF 21	22673	25/09/92
		757	4787 VF 21	24048 ?	22/09/92
		758	4788 VF 21	24049 ?	29/09/92
		759	4789 VF 21	24050 ?	09/10/92
		760	4790 VF 21	24051 ?	16/10/92
		761	4791 VF 21	24052 ?	23/10/92
		762	4792 VF 21	24053	23/10/92
		763	4793 VF 21	24054	23/10/92
		764	4794 VF 21	24055	27/10/92
		765	4795 VF 21	24056	27/10/92
		766	4796 VF 21	24057	04/11/92



Dijon, Dépôt de Chenôve

Minibus Mercedes n°M001

Photo : Jean-Pierre Duponchelle 31/07/97

SAINT-CHAMOND

Tableau établi par Olivier DELESTRADE

TYPE	VEHICULES	N° PARC	IMMATRICULATION	N° SERIE	MISE EN SERVICE
D	Renault R212	13		54600050	Janvier 90
	Heuliez GX77H	14		RT 100.116	Janvier 93
S	Heuliez GX 107	3		PX 100.876	Décembre 86
		4		PX 100.875	Décembre 86
		6		PX 100.951	Décembre 86
		7		PX 100.952	Décembre 86
		8		PX 100.953	Décembre 86
	Heuliez GX217	5		VA 000.802	Juin 97
		11		VA 000.813	Juin 97
	Renault R312	10		2534	Juillet 95
		15		2524	Juin93
	Renault PR112	12		PX 104.846	Novembre 95

Nota : un Agora à l'éssai (immatriculé dans le Rhône) circule sur le réseau

TARBES

ALEZAN

Tableau établi par Jean-Pierre VERGEZ-LARROUY

TYPE	VEHICULES	N° PARC	IMMATRICULATION	N° SERIE	MISE EN SERVICE
M	Trouillet	36 ?	1188 RB 65		
S	Renault PR100	25	3875 QD 65		
		34	8241 RA 65		
	Renault PR100-MI	22	201 PE 65		
		23	3693 QA 65		
		24	1459 QC 65		
	Renault PR100-2	26	8004 QE 65		
		27	6932 QJ 65		
		28	4019 QM 65		
		29	4018 QM 65		
	Renault R312	30	7115 QR 65		
		31	7116 QR 65		
		32	2479 QX 65		
		35	8498 RA 65		
		37	1256 RG 65		

TOUR DE FRANCE DES SURBAISSES (SUITE)

CLERMONT FERRAND

Nous complétons le tableau T2C paru dans notre dernier numéro avec les numéros de série et le parc des VanHool AG300

TYPE	VEHICULES	N° PARC	IMMATRICULATION	N° SERIE	MISE EN SERVICE
S	Heuliez GX 217	651	1992 WB 63	000.925	A partir du 15/09/97
		652	8183 WA 63	000.975	A partir du 15/09/97
		653	8181 WA 63	000.976	A partir du 15/09/97
		654	8162 WA 63	000.977	A partir du 15/09/97
		655	8177 WA 63	000.990	A partir du 15/09/97
		656	8176 WA 63	001.012	A partir du 15/09/97
		657	1991 WB 63	001.041	A partir du 15/09/97
		658	1989 WB 63	001.042	A partir du 15/09/97
		659	1986 WB 63	001..063	A partir du 15/09/97
A	Heuliez GX 417	61	8168 WA 63	000.931	A partir du 15/09/97
		62	8154 WA 63	000.932	A partir du 15/09/97
		63	8167 WA 63	000.962	A partir du 15/09/97
		64	1994 WB 63	001.049	A partir du 15/09/97
	VanHool AG300	41	7636 VV 63	26975	
		42	1864 VW 63	26976	
		43	1869 VW 63	26977	
		44	1223 VV 63	26978	
		45	1871 VW 63	26979	
		46	1408 VV 63	26980	
		47	3951 VV 63	26981	
		48	3948 VV 63	26982	
		49	7637 VV 63	26983	

Source : Alain RYAT

Rappel :
A pour Articulé, C pour autoCar, D pour miDibus (gabarits réduits), M pour Minibus, S pour Standard, T pour Tramway et Y pour trolleYbus.
Le matériel surbaissé apparaît sur fond grisé.

GRENOBLE

TYPE	VEHICULES	N° PARC	IMMATRICULATION	N° SERIE	MISE EN SERVICE
D	Breda 230-CU	121	585 ANJ 38	000.787.697	06/06/96
		122	593 ANJ 38	000.797.698	06/06/96
	Châssis : ZCM.230.1C	123	596 ANJ 38	000.807.699	06/06/96
		124	622 ANJ 38	000.817.700	06/06/96
		125	611 ANJ 38	000.827.701	06/06/96
		126	627 ANJ 38	000.837.702	06/06/96
S	Heuliez GX317	921	326 AKJ 38	00000.175	06/09/95
		922	590 AMA 38	00000.290	06/02/96
	Châssis : VJ1.PS09B4	923	591 AMA 38	00000.291	06/02/96
		924	596 AMA 38	00000.292	06/02/96
		925	593 AMA 38	00000.293	06/02/96
		926	594 AMA 38	00000.294	06/02/96
A	Renault AGORA-L	850	173 ASX 38	000000.28	21/07/97
		851	168 ASX 38	000000.32	21/07/97
	Châssis : VF6.PU07A1	852	189 ASX 38	000000.33	21/07/97
		853	185 ASX 38	000000.34	21/07/97
		854	190 ASX 38	000000.35	21/07/97
		855	183 ASX 38	000000.36	21/07/97
		856	179 ASX 38	000000.37	21/07/97
		857	178 ASX 38	000000.38	21/07/97
		858	569 ATQ 38	000000.39	01/10/97
		859	256 ATZ 38	000000.40	29/10/97
		860	564 ATQ 38	000000.41	01/10/97
		861	567 ATQ 38	000000.42	01/10/97
		862	254 ATZ 38	000000.43	29/10/97
		863	255 ATZ 38	000000.44	29/10/97
		864	180 AVE 38	000000.45	17/11/97
		865	533 AVQ 38	000000.48	23/12/97
		866	184 AVE 38	000000.49	17/11/97
		867	530 AVQ 38	000000.50	23/12/97
		868	534 AVQ 38	000000.51	23/12/97
		869	177 AVE 38	000000.52	17/11/97
		870	183 AVE 38	000000.53	17/11/97
		871	532 AVQ 38	000000.54	23/12/97

Source : Jean-Marie GUETAT

Rappel :
A pour Articulé, C pour autoCar, D pour miDibus (gabarits réduits), M pour Minibus, S pour Standard, T pour Tramway et Y pour trolleYbus.
Le matériel surbaissé apparaît sur fond grisé.

TOURS

TYPE	VEHICULES	N° PARC	IMMATRICULATION	N° SERIE	MISE EN SERVICE
S	Heuliez GX 317	170	2861 TW 37	0000.0060	15/11/94
		171	2668 TZ 37	0000.0162	10/07/95
	Châssis : VJ1PS09B4	172	2667 TZ 37	0000.0163	10/07/95
		173	2671 TZ 37	0000.0166	10/07/95
		174	2956 VA 37	0000.0183	12/10/95
		175	2957 VA 37	0000.0185	12/10/95
		176	6785 VA 37	0000.0228	10/11/95
A	Heuliez GX 417 - 4p	460	2893 VB 37	000.129	03/01/96
		461	2894 VB 37	000.111	03/01/96
	Châssis : YV35RA	462	2895 VB 37	000.080	03/01/96
		463	6080 VC 37	000.289	17/04/96
		464	6081 VC 37	000.290	17/04/96
		465	6082 VC 37	000.291	17/04/96
		466	9114 VC 37	000.313	13/05/96
	Heuliez GX 417 - 3p	467	9684 VD 37	000.384	05/08/96
		468	9685 VD 37	000.385	05/08/96
	Châssis : YV35RA	469	9683 VD 37	000.386	05/08/96
		470	9447 VE 37	000.582	15/10/96
		471	9446 VE 37	000.583	15/10/96
		472	9448 VE 37	000.584	15/10/96
		473	9445 VE 37	000.585	15/10/96

Source : Jean-Pierre DUPONCHELLE

STRASBOURG

(SOURCES CTS)

TYPE	VEHICULES	N° PARC	IMMATRICULATION	N° SERIE	MISE EN SERVICE
S	Heuliez GX317	470	7637 XW 67	00000.246	Courant 95
		471	7639 XW 67	00000.247	Courant 95
		472	7641 XW 67	00000.249	Courant 95
		473	7642 XW 67	00000.250	Courant 95
		474	7644 XW 67	00000.275	Courant 95
		475	7636 XW 67	00000.276	Courant 95
		476	7633 XW 67	00000.277	Courant 95
		477	7629 XW 67	00000.278	Courant 95
	Renault AGORA	651	5875 YJ 67	10642	Courant 97
		652	5877 YJ 67	10671	Courant 97
		653	5878 YJ 67	10672	Courant 97
		654	5890 YJ 67	10673	Courant 97
		655	307 YK 67	10678	Courant 97
		656	310 YK 67	10679	Courant 97
		657	314 YK 67	10680	Courant 97
		658	317 YK 67	10681	Courant 97
		659	305 YK 67	10682	Courant 97
	Renault AGORA GNV	700	9352 YK 67	000.000.6	11/11/97

SUITE...

STRASBOURG, SUITE

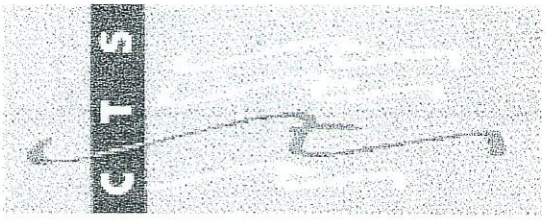
TYPE	VEHICULES	N° PARC	IMMATRICULATION	N° SERIE	MISE EN SERVICE
A	VanHool AG300	515	1275 XF 67	24701	Courant 1993
		516	5413 XF 67	24702	Courant 1993
		517	5417 XF 67	24703	Courant 1993
		518	7963 XF 67	24704	Courant 1993
		519	7965 XF 67	24705	Courant 1993
		520	2109 XG 67	24709	Courant 1993
		521	2107 XG 67	24710	Courant 1993
		522	9840 XF 67	24708	Courant 1993
		523	4703 XG 67	24711	Courant 1993
		524	5223 XG 67	24712	Courant 1993
		525	4775 XG 67	24713	Courant 1993
		526	7233 XG 67	24714	Courant 1993
		527	8484 XG 67	24715	Courant 1994
		528	9314 XG 67	24716	Courant 1994
		529	2129 XH 67	24717	Courant 1994
		530	4380 XH 67	24718	Courant 1994
		531	3451 XL 67	24728	Courant 1994
		532	3450 XL 67	24729	Courant 1994
		533	7895 XL 67	24730	Courant 1994
		534	7894 XL 67	24731	Courant 1994
		535	8702 XL 67	24732	Courant 1994
		536	71 XM 67	24733	Courant 1994
		537	899 XM 67	24734	Courant 1994
		538	653 XM 67	24735	Courant 1994
		539	1237 XN 67	24736	Courant 1994
		540	1241 XN 67	24737	Courant 1994
		541	1243 XN 67	24738	Courant 1994
		542	4483 XN 67	24739	Courant 1994
		543	4481 XN 67	24740	Courant 1994
		544	4480 XN 67	24741	Courant 1994
		545	1565 XW 67	26911	Courant 1995
		546	1559 XW 67	26912	Courant 1995
		547	1560 XW 67	26913	Courant 1995
		548	1558 XW 67	26916	Courant 1995
		549	1556 XW 67	26917	Courant 1995
		550	6181 XW 67	26918	Courant 1995
		551	6170 XW 67	26919	Courant 1995
		552	6176 XW 67	26920	Courant 1995
		553	6179 XW 67	26921	Courant 1995
		554	6180 XW 67	26922	Courant 1995
		555	2287 XX 67	26923	Courant 1995
		556	2292 XX 67	26924	Courant 1995
		557	2294 XX 67	26925	Courant 1995
		558	2296 XX 67	26926	Courant 1995

SUITE...

STRASBOURG, SUITE ET FIN

TYPE	VEHICULES	N° PARC	IMMATRICULATION	N° SERIE	MISE EN SERVICE
A	VanHool AG300 (suite)	559	4297 YB 67	28605	Courant 1996
		560	4298 YB 67	28606	Courant 1996
		561	4453 YC 67	28607	Courant 1996
		562	4451 YC 67	28608	Courant 1996
		563	682 YG 67	28697	Courant 1997
		564	683 YG 67	28698	Courant 1997
		565	680 YG 67	28699	Courant 1997
		566	677 YG 67	28700	Courant 1997
		567	667 YG 67	29501	Courant 1997
		568	664 YG 67	29502	Courant 1997
		569	662 YG 67	29503	Courant 1997
		570	661 YG 67	29504	Courant 1997

NOTA : A COMPTER DU N° 545, TOUS LES VÉHICULES SONT ÉQUIPÉS DE LA CLIMATISATION.



DOCUMENTATION TECHNIQUE

Gépébus

MINIBUS SURBAISSÉ EUROPÉEN : OREOS 55

Nous vous fournissons, sur feuillet séparé, une copie de la documentation technique GÉPÉBUS présentant l'OREOS 55, le "Minibus Européen Surbaissé".

Disponible en 4 versions, ce nouveau minibus se fait encore bien rare sur nos réseaux. Pourtant, il est promis, gageons-le, à un bel avenir. Il apporte une belle réponse technologique aux réseaux qui souhaitent affiner leurs dessertes dans des zones moyennement ou faiblement denses sans engager en ligne des véhicules standards.

FORUM

LES ADHÉRENTS ONT LA PAROLE

ENQUÊTE LECTEURS

Vous avez été près de 40 à répondre (par courrier ou via internet) à notre questionnaire, soit globalement 50% du nombre d'adhérents à la date de l'envoi. Nous n'osions rêver d'une participation aussi importante, vous nous apportez donc la confirmation que la vie de l'association et de son magazine vous tient à cœur.

Le monde des transports urbains recoupe de nombreux centres d'intérêt, vos réponses extrêmement variées le prouve. Aussi est-il très difficile de faire une synthèse précise de vos avis et suggestions. Au-delà des thèmes phares que son l'exploitation et le matériel, Réseaux Urbains de France doit balayer l'univers des transports de la manière la plus large possible afin que chacun y trouve son compte. De ce point de vue, la nouvelle formule de votre magazine répond plutôt bien à cette attente si l'on en juge par votre jugement global. Vous avez attribué la note de 16,44 au magazine. Une note qui nous encourage dans notre travail et qui nous pousse à faire encore et toujours mieux !

Vous trouverez dans les lignes qui suivent les idées fortes qui ressortent de vos réponses auxquelles nous répondrons brièvement à notre tour. Nous prendrons également le temps de répondre individuellement aux lecteurs qui nous ont indiqué leurs coordonnées.

LE MAGAZINE EN GÉNÉRAL

La nouvelle reliure, la qualité d'impression des textes et des pages couleurs sont plébiscitées. Il en est de même pour la mention de tous les contributeurs. En revanche, la qualité des photos n&b est jugée médiocre de même, dans une moindre mesure, que la mise en page de la page de couverture, jugée peu "percutante".

Le mode actuel de fabrication ne nous permet malheureusement pas d'améliorer la qualité des illustrations en n&b. C'est pourquoi nous négocions actuellement avec notre reprographiste la possibilité de "tirer" le magazine en numérique, c'est à dire sans passer par une maquette papier (le tirage offset reste définitivement hors de portée pour l'instant). Si ces négociations aboutissent, la qualité générale et plus particulièrement celles des illustrations s'en trouvera nettement améliorée. Nous sommes dorénavant équipés, dans cette perspective, d'un scanner. De plus, un nouveau logiciel de mise en page (que nous possédons déjà) sera nécessaire et nous permettra également plus de possibilités, notamment en ce qui concerne la taille et le calibrage des photos et la diversité des illustrations. A cette occasion, la page de couverture sera revue, en tenant compte de vos suggestions : titres plus "accrocheurs", photo pleine page ou mosaïque de petits clichés en fonction des sujets traités, différenciation plus grande entre "Une" et sommaire, etc.

Nous espérons pouvoir engager cette évolution dès le prochain numéro.

Vous réclamez également, à juste titre, plus de plans et de schéma. Nous faisons de notre mieux pour vous proposer, chaque fois que nécessaire des plans ou schémas originaux qui demandent, même si le résultat peut paraître léger, beaucoup de travail. Le problème des plans officiels, très colorés et aux tons souvent dilués, est qu'ils "passent" très mal en N&B.

Vous nous réclamez également plus de photos. Nous souhaitons exaucer votre vœu. Vous aurez sans doute remarqué un accroissement de l'iconographie dans ce numéro 19. Mais n'oubliez pas qu'une photo, c'est souvent 1/3 de page de texte en moins. Cruel dilemme !

Enfin, vous avez constaté quelques défauts de fabrication (inversion de pages). Nous nous en excusons et avons fait le nécessaire pour que cela ne se reproduise plus.

LES DIFFÉRENTES RUBRIQUES

Les rubriques "60 jours à..." (actualité) et "Matériel" remportent tous vos suffrages.

Concernant, l'actualité, vous appréciez le caractère de plus en plus diversifié des informations données. Votre participation active, de plus en plus importante, est à l'origine de cet enrichissement. Vous pouvez donc vous en attribuer le mérite ! Vous nous reprochez parfois, en revanche le manque de réactivité dû à la fréquence de parution. Malheureusement, une parution mensuelle d'un 32 pages est impossible : les frais postaux (20% du coût de revient) seraient trop lourds à supporter compte tenu de notre budget. Aussi, pour pallier à cette contrainte, vous trouverez dès ce numéro une page "Télex" jointe à votre magazine. Éditée le jour même de l'expédition, elle listera de manière brève les infos survenues depuis le "bouclage", et qui seront développées dans le numéro suivant.

La rubrique "Matériel" compte de nombreux adeptes. Pour les satisfaire et à leur demande, nous enrichissons cette rubrique d'une page d'actualité et d'illustrations plus nombreuses. Nous multiplierons le nombre de tableaux de parcs. La qualité des informations que vous nous transmettez est, à cet égard, primordiale. Nous vous laisserons également la possibilité de compléter ces tableaux si nous ne détenons pas toutes les informations concernant un parc. Les tableaux "à trous" sont très appréciés.

L'apparition de la rubrique "**A la Une**" rassemble 96% d'opinions positives ! Nous continuerons de vous proposer une rubrique allant au fond d'un sujet donné. Toute suggestion d'article de votre part est la bienvenue.
"**Zoom**" est une rubrique que vous appréciez beaucoup mais vous avez été déçus par la qualité de certains articles récents. Nous aussi, pourquoi le cacher. Nous écarterons désormais les présentations par trop incomplètes où dont le style confus gênerait la compréhension globale.
Nous craignions même de devoir faire une croix sur cette rubrique, devant le peu d'articles qui nous étaient envoyés. C'est pourquoi nous vous avons proposé dans ce numéro 19 un article historique, répondant ainsi à la demande de plusieurs d'entre vous. Depuis, certains adhérents nous proposent à nouveau des présentations de réseaux de grande qualité que nous aurons plaisir à publier dans les prochains numéros. Ces présentations complètes représentent un gros travail et nous remercions les bonnes volontés qui veulent bien s'y atteler.
"**Euro**" soulève quelques controverses entre ceux qui sont partisans de sa disparition et d'autres qui souhaitent la voir élargie au monde entier... Pour notre part, nous pensons que sa limitation aux trois pays actuellement traité est suffisant. Notre domaine de prédilection reste la France, mais nos lecteurs de Belgique et Suisse sont heureux de pouvoir, par le biais de cette rubrique, participer la rédaction du magazine. De plus, et vos réponses le montre, l'attente, s'il elle n'est pas majoritaire, beaucoup d'entre vous étant lecteurs de revues étrangères traitant des mêmes sujets, existe bel et bien. La communauté de langue et de culture est à cet égard bien réelle. Nous suivons en revanche votre opinion quant à d'éventuelles présentations de réseaux. Nous ne fermons aucunement la porte à cette possibilité mais elle doit rester exceptionnelle. "Euro" restera donc généralement une rubrique de complément, limitée à 2 ou 3 pages.
La présente rubrique "Forum", enfin, est très bien accueillie. Vous y tenez car elle est le lien indispensable à la cohésion et au développement de notre association. C'est bien là le but recherché. Vous êtes très nombreux à affirmez vouloir user de ces pages. Nous attendons donc vos courriers, vos petites annonces et tout autre texte original qui n'aurait pas sa place ailleurs dans le revue.

FPTU ET VOUS

BULLETIN DE SANTÉ

Rassurez-vous, FPTU est une association en pleine forme !
Pour la première fois de son histoire, notre association vient de franchir la barre symbolique du 100ème adhérent, ce qui en fait une des associations les plus importantes dans notre domaine d'activité !
Les signes de vitalité sont nombreux : un bon taux de réadhésion, de nouveaux adhérents presque chaque semaine, y compris des nouveaux convertis aux joies des transports urbains !
Ensuite, et c'est un signe de reconnaissance, les exploitants sont de plus en plus nombreux à nous lire et... à adhérer.
Enfin, nous pensons que près de 3 à 5 personnes en moyenne voient passer entre leurs mains Réseaux Urbains de France : soit un lectorat potentiel de près de 500 personnes !
Alors, après ces quelques lignes d'auto-congratulation, nous souhaitons la bienvenue à tous ceux qui nous ont rejoint en ce début d'année !

RAPPEL !

Ce billet d'humeur... joyeuse est aussi l'occasion de vous rappeler deux points essentiels :

- nul ne peut prétendre appartenir à notre association **s'il n'en est pas membre à jour de sa cotisation et titulaire d'une carte de membre établie en bonne et dûe forme**.

- le fait d'être membre de l'association ne permet en aucun cas, **sans accord d'un membre du Conseil d'Administration**, d'agir au nom de l'association, sauf événement impromptu pouvant servir à l'association tout entière. **Dans tous les cas, la carte de membre devra pouvoir être présentée**. *(Ceci ne s'applique pas aux Correspondants Régionaux, le Conseil d'Administration leur ayant délégué une mission permanente de représentation.).*

C'est ainsi que, et ce point de vue est partagé par plusieurs associations de type Loi 1901 légalement déclarées comme notre partenaire **Car Histo Bus**, notre développement et notre crédibilité auprès des professionnels du transport urbain passent par le respect de certaines règles et de certains comportements.
Vous saurez, nous en sommes convaincu, le comprendre.

VOUS N'ÊTES PAS ENCORE ADHÉRENT ?

Si vous souhaitez nous lire régulièrement et soutenir notre action de promotion des transports urbains dont le présent magazine est la clé de voûte, vous pouvez adhérer, même en cours d'année, à FPTU.
Vous trouverez tous les détails dans le supplément "Adhésion et Boutique" joint à ce numéro.

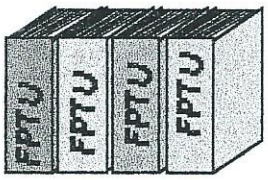
DOCS EN STOCK

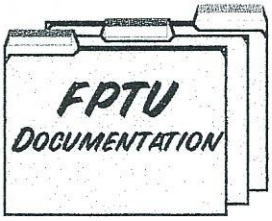
Une des richesses d'une association comme la nôtre, c'est son fonds documentaire, auquel ses membres peuvent accéder librement. Vous êtes sans doute à la recherche de tel ou tel document, de telle ou telle photo. De notre côté, la richesse de ce fonds fait la richesse du magazine que vous lisez. Aussi, nous lançons aujourd'hui un appel en vue de la création du fonds documentaire de FPTU et vous demandons de mettre tout ce que vous souhaitez à la disposition de l'association et de ses adhérents. Deux solutions : le don pur et simple ou l'intention de mise à disposition. Pour des raisons pratiques, 2 fonds sont en cours de création : la documentation et la photothèque.
Voici comment procéder :

La documentation :

Gérée par Olivier DELESTRADE (adresse ci-dessous)..

Pour alimenter le fonds propre de FPTU, il vous suffit d'envoyer à Olivier DELESTRADE ce que vous souhaitez "léguer" à l'association. Pour les documents ayant une valeur historique ou marchande, joignez un courrier listant le détail des documents accompagné d'une déclaration de don. FPTU en deviendra l'unique propriétaire.
Si vous souhaitez simplement mettre vos documents à disposition, faites parvenir à Olivier DELESTRADE un descriptif précis de ces documents, les conditions dans lesquelles vous les mettez à disposition. Vous en restez donc propriétaire.
Dans les deux cas, les documents apparaîtront dans un catalogue unique que tous les membres de FPTU pourront consulter.





La photothèque :

Gérée par Christophe DECAUX (adresse ci-dessous).

Pour alimenter la photothèque de FPTU, il vous suffit d'envoyer à Christophe DECAUX les clichés que vous souhaitez "léguer" à l'association. S'il est entendu que vous autorisez l'utilisation gratuite pour publication dans Réseaux Urbains de France et sur le site Internet FPTU en Ligne, précisez impérativement si vous abandonnez ou non vos droits d'utilisation et de reproduction à FPTU pour d'éventuelles utilisations à l'extérieur des publications de l'association.
Si vous souhaitez simplement mettre à disposition vos clichés sans vous en séparer, faites parvenir à Christophe DECAUX un descriptif des clichés et les conditions de mise à disposition, notamment concernant les droits.
Dans tous les cas, certains renseignements sont nécessaires à une gestion efficace de la photothèque : date et lieu de la prise de vue, réseau, descriptif précis du sujet (n° de parc et/ou d'immatriculation, type, modèle, angle de prise de vue) auteur du cliché, propriétaire des droits et références.
Comme pour le fonds documentaire, ce fichier donnera lieu à la création d'un catalogue consultable par tous les membres de FPTU.

CARNET D'ADRESSES

✍ **Vous souhaitez joindre l'équipe dirigeante de *FRANCE PASSION DES TRANSPORTS URBAINS* :**
Tout le courrier concernant l'Association (problèmes administratifs, cotisations, dons au fonds documentaire, relations inter-associations, etc.) doit être expédié à :

Jean-Michel BOUTILLEZ
Président de FPTU
4 - 15, square Pierre et Marie Curie
F - 78120 RAMBOUILLET
e-mail : fptu@wanadoo.fr

✍ **Vous souhaitez joindre les rédacteurs de *RÉSEAUX URBAINS DE FRANCE*, envoyer vos contributions, articles, photographies, documents, petites annonces, etc.:**

Responsable de la Rédaction
Arnaud WADOUX
5 rue Diard
F - 75018 PARIS
awadoux@club-internet.fr

Rubriques "60 jours à..." et "Euro"
Patrick KIRSTETTER
6 rue Paul Belmondo
F - 93160 NOISY LE GD

Photothèque, Rubrique "Matériel"
Christophe DECAUX
2, square Vitruve
F - 75020 PARIS

Fonds Documentaire
Olivier DELESTRADE
34, rue C. Boussingault
F- 42100 ST ETIENNE

VOTRE PASSION,
LES TRANSPORTS.

LA NÔTRE,
VOUS ASSURER !



CABINET Bertrand COTTINI
125, BOULEVARD DE POLANGIS - 94340 JOINVILLE-LE-PONT

01 48 86 61 63 - 06 08 96 04 40

Le meilleur accueil sera réservé aux lecteurs de RÉSEAUX URBAINS DE FRANCE

ENTRE NOUS

CORRECTIONS

Bernard PAPOUZOPOULOS nous indique qu'une grande partie des informations publiées dans l'article "Saint-Etienne, les lignes affrétées" (RUdF n° 18, page 41) sont erronées.
Voici les nombreux rectificatifs nécessaires, confirmés par les entreprises concernées :

SRT :
Contrairement a ce qui a été indiqué, le parc se compose de 3 O305 (n°52, 59 et 64) et 1 O305 HLZ (n°50), en cours de réforme. On trouve également 2 O405 (n° 76 et 81) ainsi qu'un O405 N (n° 90). Circulent aussi 10 SETRA S215SL (n° 53, 65, 66, 68, 70 82, 85, 86, 87, 89) et 1 S315 NF (n° 91). Enfin, la SRT exploite un 815 SL 5 (n°72).

FLOURET :
Cette entreprise exploite pour le compte du SIOTAS les lignes Expresso 15, 63 et 71. Le parc se compose d'un AU138 (n° 831), d'un PR100 (n°837), de 2 Tracer (n°840 et 841) de 2 PR100/2 (n°842 et 843), de 3 Scania IRIZAR (n° 844, 845 et 846) et d'un CBM TDU (n°850 ?).

Nos lecteurs voudrons bien nous excuser pour le manque de sérieux de l'article publié.

QUESTIONS / RÉPONSES

Un de nos lecteurs belges, M. Gaston LUX nous a posé deux questions auxquelles nous répondons avec plaisir.

1- Que signifient les suffixes PA et MI qu'on trouve à la suite de l'appellation PR100 ?

PA signifie moteur Perkins et MI, Moteur à Injection. On trouve aussi un PR100-R (restylé) et un PR100/2 (2ème génération). A noter que le PR de PR100 pourrait (le conditionnel s'impose) signifier : Projet Retenu.

2 - Qu'est qu'un R212 ?
Ce n'est rien d'autre qu'un CBM 220 *(photo et dossier technique dans notre n°3)*, que RVI a rebaptisé R212 lors de la reprise des activités de CBM.
Par la suite, le "bébé" fût confié à Heuliez qui apporta de substantielles modifications au véhicule de base : le GX77 était né.

Allez vous y retrouver, vous !

AILLEURS

ADTT

10 rue Ledru-Rollin - F-37000 TOURS

FPTU a pris des contacts avec l'Association pour le Développement du Tramway en Touraine.
Nous souhaitons en effet encourager et soutenir l'action de cette association locale qui œuvre de manière sérieuse et professionnelle pour le retour du tram dans les rues de Tours et son interconnection sur l'étoile ferroviaire.
Nous aurons sans doute l'occasion de revenir dans nos colonnes sur les actions entreprises par l'ADTT, qui offre un bel exemple de démarche citoyenne.

Si vous souhaitez, vous aussi, encourager l'ADTT, n'hésitez pas à écrire à l'adresse indiquée en en-tête.

AMTUIR

60, avenue Sainte Marie - F-94160 SAINT MANDE

Paris et l'Ile de France pourraient bien perdre leur Musée des Transports.
Cette perspective ne peut que contrarier tous les passionnés de Transports Urbains.
Contactés par nos soins, les dirigeants de l'AMTUIR nous informent que les négociations sur l'avenir du Musée sont toujours en cours avec les différentes parties concernées.
Si le déménagement de Saint-Mandé semble inéluctable, la recherche d'un nouveau point de chute en Ile de France reste la priorité.
FPTU apporte son indéfectible soutien à l'AMTUIR et ne peut imaginer la disparition pure et simple du Musée du paysage francilien.

En attendant de retrouver les collections, vous pouvez consulter le très beau site Internet de l'AMTUIR à l'adresse suivante :
http://www2.cnam.fr/amtuir/

CAR HISTO BUS

5, rue Florian - F-81000 ALBI

Plusieurs adhérents de FPTU, par ailleurs membres de Car Histo Bus ou simplement invités par l'Association albigeoise ont pu avoir le plaisir de participer au week-end organisé dans le cadre de l'Assemblée Générale annuelle.
Trois journées sans temps morts ont permis à la joyeuse équipe de visiter, à Metz, les dépôts des TCRM et des Courriers Mosellans, du Musée des Transports de la Ville de Luxembourg ainsi que de l'usine Evobus de Ligny-en-Barrois. Ces visites étaient agrémentées, comme il se doit, de promenades en autobus dans les villes concernées.
Les participants présents sous la bannière de FPTU tenaient à remercier l'équipe de Car Histo Bus pour ce week-end amical et instructif dont l'organisation sans faille à fait l'admiration des personnes présentes. Que soient remerciés également, par l'intermédiaire de Car Histo Bus, les dirigeants des entreprises ou musées visités qui nous ont ouvert grandes leur portes.

Les rencontres informelles des dirigeants des deux associations à cette occasion ont permis de confirmer la volonté de travailler de concert.
C'est ainsi que vous pourrez découvrir très bientôt Car Histo Bus sur le site Internet "FPTU en Ligne"

De plus, les rédacteurs des deux revues, bulletin de Car Histo Bus et Réseaux Urbains de France se sont mis d'accord pour que les deux publications soient de plus en plus complémentaires.
Ainsi, Réseaux Urbains de France garde sa spécificité actualité "tous transports" tandis que Car Histo Bus, spécialisées "Autobus et Autocars" proposera toujours des articles plus fouillés à caractère plus intemporels.

Les adhérents communs à nos deux associations pourront avoir alors la certitude de recevoir deux magazines différents et complémentaires sans doublons ni redites.

Au sommaire du **bulletin n°28** Car Histo Bus :

- Le 14è salon Car et Bus de Courtrai
- Le Saviem-Heuliez SC50
- Petite histoire des "Anderthalbdeker"
- La numérotation autobus marseillais

... et toutes les rubriques habituelles.

Le numéro 20 de *RÉSEAUX URBAINS DE FRANCE* sera diffusé a partir du 15 mai 98...
D'ici là, bonne lecture !

STRASBOURG, Homme de Fer :
On se presse pour monter à bord de l'Agora GNV n°700 !
Arnaud WADOUX - 27/02/98



VERBIER, Valais Suisse :
Téléverbier accueille le premier Agora helvétique
Lionel BREITMEYER - 25/01/98



CLAP DE FIN



PARIS, Gare Montparnasse
R312 n° 5325
Photo : Patrick Kirstetter - 07/01/98

Quand les bus parisiens font leur pub...

ST CLOUD, Station T2 "Parc de St Cloud"
R312 n° 6532
Photo : Yves le Chanu - Janvier 98

