

# RÉSEAUX URBAINS

de France

N°24

JANVIER / FÉVRIER 99



5ÈME ANNÉE

## ORLÉANS

La ville construit l'un des 3 trams de l'an 2000. Tous les détails sont A LA UNE

## ACTUALITÉS

Toutes les informations de ces deux derniers mois en France, Belgique et Suisse dans 60 JOURS A... et EURO

## ZOOM

sur les réseaux de Concarneau, Rambouillet, St Dizier et Verdun

## MATÉRIEL

Les dépôts de la RATP : St Denis  
Etat de parc complet d'Annecy  
Le Tour de France des Surbaissés

€ 6.86 - FRF 45.00

BELGIQUE : BEF 290 - SUISSE : CHF 12 - UNITED KINGDOM : £ 4,70

ISSN : 1283-4459 - DÉPÔT LÉGAL : 01/99

UNE PUBLICATION  
BIMESTRIELLE DE



Fédération Française des  
Transports Urbains

**LYON Cordeliers :**

**L'Agora 2423 des TCL vous souhaite une bonne année... 99**

Serge VAN DEN BROUCKE - 26/12/98



**POINTE D'URAZ :**

**Soleil, vent, mer et Agora au gaz naturel. La nature reprend ses droits**

Serge VAN DEN BROUCKE - 30/12/98

# 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



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 06 janvier 1995 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 désirent mettre en commun leurs informations et documentation par le biais, notamment, du présent magazine.

Président :  
Jean-Michel BOUTILLEZ

Trésorier :  
Christophe DECAUX

Secrétaire :  
Patrick KIRSTETTER

Conseil d'Administration :  
Olivier DELESTRADE  
Guy JONGERLYNCK  
Arnaud WADOUX

Adhésion et abonnement :  
voir encart "Adhésion et commandes"

Reprographie et façonnage :  
SPRINT COPY - PARIS 18ème

# SOMMAIRE

Numero 24 - Janvier / Février 1999

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

## Edito

Arnaud WADOUX..... p. 4

## A la Une

Orléans construit l'un des 3 trams de l'an 2000  
Yves LE CHANU ..... p. 5

## C'est comme ça !

Heureux Lyonnais !  
Arnaud WADOUX ..... p. 12

## 60 Jours à...

L'actualité des réseaux français  
Patrick KIRSTETTER ..... p. 13

## Zoom

Concarneau, Rambouillet, St Dizier et Verdun à la loupe  
Pierre COLIN, J.M. BOUTILLEZ, Claude DRUON ..... p. 32

## Euro

Dernières nouvelles de Belgique et de Suisse ..... p. 38

## Matériel

Les dépôts de la RATP  
Guy JONGERLYNCK ..... p. 40

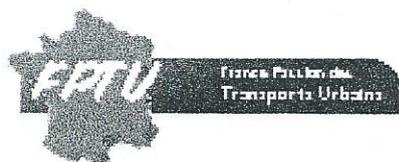
Tour de France des Surbaissés ..... p. 43

Etat de parc complet d'Annecy ..... p. 51

Etats TCL et RATP ..... p. 54

## Forum

Informations FPTU et services ..... p. 58



FPTU et RÉSEaux URBAINS SUR INTERNET :  
<http://perso.wanadoo.fr/fptu/online.html>

Belle et heureuse année 1999 !

Et une année de plus ! FPTU, née le 6 janvier 1995 vient donc de fêter ses 4 ans !

Nul besoin de revenir sur le chemin parcouru, de faire un énième bilan. Pourtant, quelle satisfaction de voir qu'au delà de toute espérance, notre association est arrivée à une certaine maturité et que le bulletin que vous avez entre les mains s'est imposé comme un magazine qui n'a plus grand chose à envier aux "grands".

Tout cela est sans doute du en partie à notre motivation, qui, malgré l'ampleur d'une tâche toujours plus importante, ne faiblit pas. Mais cette motivation, c'est bien entendu vous qui nous la transmettez. Votre soutien actif, votre participation sans faille à la vie de l'association et du magazine ne peuvent que nous donner envie de faire toujours mieux.

1999 devrait apporter son lot d'amélioration. Un équipement informatique plus performant devrait

apporter dès le prochain numéro une amélioration sensible de la qualité d'impression du magazine.

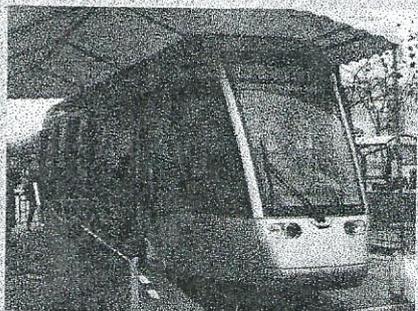
Des accords en cours de négociation avec des éditeurs français et étrangers doivent, s'ils aboutissent, vous permettre de bénéficier d'une librairie plus fournie.

Les bases de données concernant le fond documentaire, la photothèque et l'état du matériel annoncées de longue date devraient se concrétiser. C'est là un travail de longue haleine que nous avons un peu sous-estimé mais qui prend enfin tournure. Dès qu'elles seront exploitables, vous pourrez y puiser pour vos recherches et vos collections.

Des projets en cours devraient également voir le jour : nouveaux "Hors-Série" en collaboration avec Astuce ou Car Histo Bus, participation au congrès du GART fin 99, Assemblée Générale plus festive, etc.

Bref, tout ce qu'il faut pour que, nous l'espérons, vous passiez une belle et heureuse année 1999 en compagnie de **FPTU** !

## Photo de couverture



Orléans découvre son futur tram dont la maquette à l'échelle 1 a été exposée en plusieurs lieux de l'agglomération.

Photo : Yves LE CHANU

## Rédaction

Jean-Michel BOUTILLEZ  
Christophe DECAUX  
Claude DRUON  
Guy JONGERLYNCK  
Patrick KIRSTETTER  
Yves LE CHANU  
Pierre COLIN  
Arnaud WADOUX

## Ont aussi collaboré à ce numéro

Frédéric BOLLE,  
Michel BOZZOLA,  
Lionel BREITMEYER,  
Bruno CANIVET,

Bernard CROCHET,  
Daniel CROSNIER,  
Olivier DELESTRASSE,  
Jean-Pierre DUPONCHELLE,  
Didier FRUGIER,  
Jean-Marie GUETAT,  
Maxime JOLIVET,  
Jean-Paul LESCAT,  
Yves LE CHANU,  
Antony MEYRUEIS,  
Bernard PAPOZOPOULOS,  
Patrick PILON  
Alain ROGER,  
Patrick ROSTOUCHER,  
Arnaud TISSERAND,  
Serge VAN DEN BROUCKE



# ORLEANS CONSTRUIT L'UN DES 3 TRAMS DE L'AN 2000

Yves LE CHANU

*4 nouvelles lignes de tramway fêteront à leur manière l'arrivée dans le troisième millénaire. La première, en juin 2000 si tout va bien, devrait être celle de Montpellier dont les travaux sont déjà bien avancés. Puis au dernier trimestre de cette année symbolique doivent entrer en service les 2 lignes lyonnaises et celle de la Préfecture du Centre Val de Loire, Orléans.*

*Si les lignes lyonnaises, implantées en milieu bâti très dense, sont avant tout une alternative au "tout métro" et proposent une nouvelle manière de considérer les déplacements en centre-ville, les lignes en construction à Montpellier et Orléans ont pour principal but de rapprocher du centre-ville de quartiers excentrées (La Paillade pour la cité languedocienne ou La Source pour la cité ligérienne), avatars urbains des années 70. Mais dans les trois cas, le tramway est bel un bien un instrument d'aménagement urbain.*

*Nous nous faisons régulièrement l'écho, dans Réseaux Urbains, de l'avancement des projets de ces trois villes : Montpellier, Lyon et Orléans. C'est le projet de cette dernière que nous vous proposons de découvrir maintenant plus en détail.*

## Relier La Source

Chemin de fer et autoroute mettent depuis longtemps Orléans à une heure de Paris. Cette proximité favorise dans les années 1960-70, à l'heure où le TGV n'est encore qu'un rêve de techniciens, de nouvelles implantations issues de la décentralisation parisienne.

Pour accueillir industries légères, services et nouveaux habitants, un quartier émerge alors au sud de la Loire, en bordure du Loiret, sur le modèle des villes nouvelles : Orléans la Source. Dans l'euphorie constructrice, l'université y est déplacée sur un campus à l'américaine à proximité de centres de recherches (BRGM, CNRS,...), un nouveau Centre Hospitalier Régional est aménagé, plusieurs grandes entreprises ou services publics s'installent (Renault, Centre des Chèques Postaux ...).

Les quartiers d'habitation accueillent rapidement 20.000 habitants représentant majoritairement une population nouvelle : en-

tre 1960 et 1980, la ville d'Orléans passe de 75.000 à 100.000 habitants et l'agglomération passe le cap des 200.000. Malgré tout, ce projet purement urbanistique montre, comme dans beaucoup d'autres villes, ses limites. Même si le quartier n'est pas désagréable à vivre, les bâtiments se dégradent assez vite (ils sont aujourd'hui en cours de rénovation). Les commerces de proximité, prévus dans le projet, subissent la concurrence de grandes surfaces implantées à proximité et aucun équipement de loisirs digne de ce nom n'a été implanté. L'éloignement du centre-ville se fait cruellement sentir notamment pour les étudiants, avides de sorties nocturnes. La fréquentation relativement faible pour une agglomération de cette taille de l'Université n'est sans doute pas étrangère à cette implantation lointaine et l'ambiance plutôt calme du centre-ville en est une conséquence.

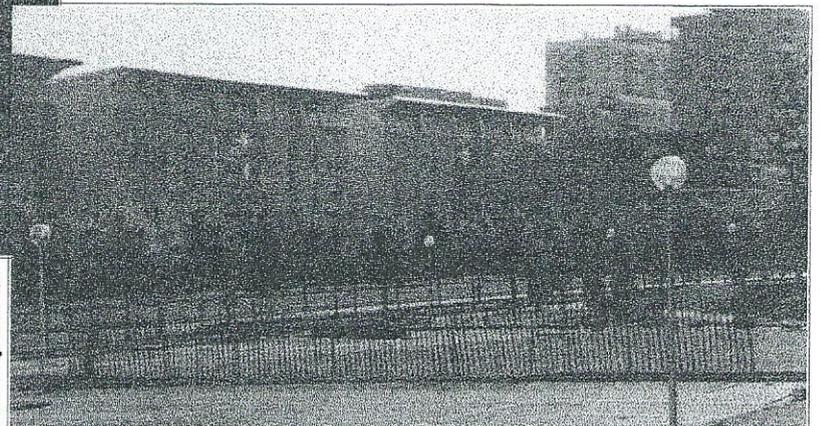
Car même si, dès l'origine, des liaisons par bus existent avec le centre d'Orléans, il fallut attendre plusieurs années avant que des liaisons rapides et tardives (lignes express ou "TER-Bus") rendent l'isolement de ce bout de ville moins pesant.

Aussi, lorsque l'idée d'un tram voit le jour, La Source s'impose comme la desserte prioritaire. Une desserte moderne avec le centre-ville et les gares donnera un second souffle à La Source.



Le quartier de La Source sera enfin relié au centre d'Orléans grâce à un mode de transport performant. A droite, les résidences universitaires et ci-dessus, l'avenue de la Bolière

Photos : Yves LE CHANU - 1997



## Du projet à la réalité

L'agglomération Orléanaise regroupe au sein d'une Communauté de Communes (qui remplace en ce début d'année le SIVOM de l'Agglomération Orléanaise) 20 communes totalisant 260.000 habitants. Chaque commune est desservie par le réseau de bus de la SEMTAO (Société d'Economie Mixte des Transports de l'Agglomération Orléanaise) forte de 193 véhicules et de bientôt 540 personnes.

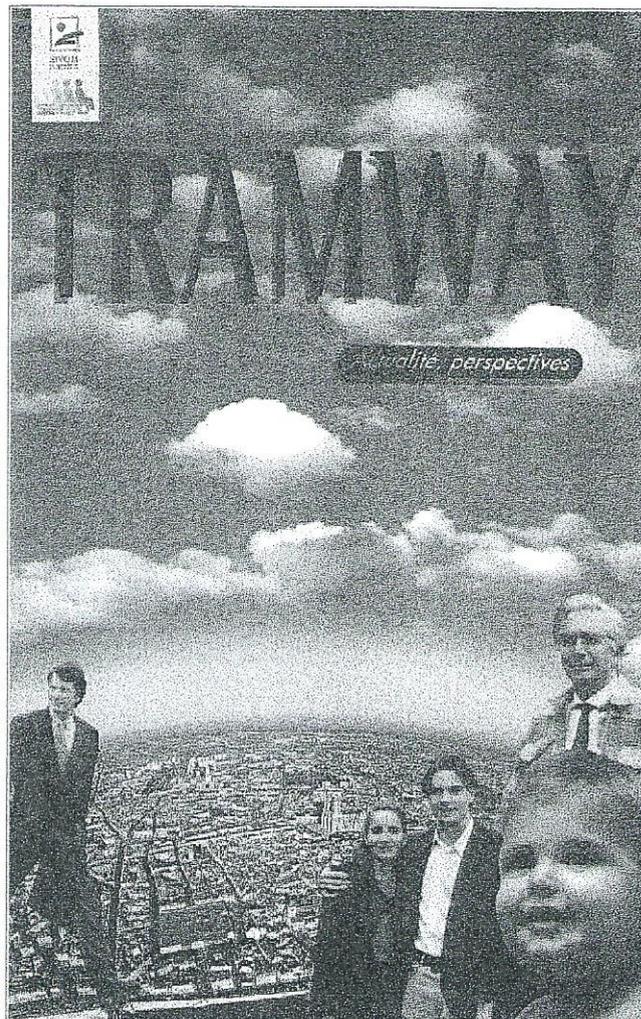
Même si le réseau orléanais est souvent qualifié d'excellent, les résultats de fréquentation et d'exploitation apparaissent mitigés : la difficulté de la desserte résulte de l'éclatement de l'agglomération et de la densité forte de quartier excentrés tel que La Source, comme on l'a vu, mais encore St Jean de Braye.

Le projet tram est donc né de la volonté de rapprocher les différents pôles de l'agglomération tout en rationalisant l'exploitation sur les axes porteurs, permettant un redéploiement des moyens sur les dessertes secondaires. Le réseau devrait ainsi devenir beaucoup plus attractif et performant.

Ce projet, rendu difficile à mettre en oeuvre par la complexité de la phase administrative de l'enquête publique, est porté par trois hommes animés par une volonté sans faille et une véritable passion pour ce défi. Ainsi Jean Pierre SUEUR Maire d'Orléans et président du SIVOM, Jean-Pierre LAPAIRE, Maire de St Jean de Braye et Président de la SEMTAO, ainsi que Christian BUISSON Directeur Général de la SEMTAO jusqu'en 1997 et actuel Chef de Projet, ont œuvré sans compter pour que les orléanais bénéficient dès 2000 d'un mode transport en commun moderne et encore plus d'un outil d'aménagement urbain et social catalyseur d'énergies positives.

C'est en février 1990 que le SIVOM de l'agglomération Orléanaise mandate la SEMTAO pour lancer des études de faisabilité d'un TCSP par la SOFRETU. En octobre 1992, les études imposent deux axes : l'axe Nord/Sud (Fleury - La Source) et l'axe Est/Ouest (St Jean de la Ruelle - St Jean de Braye). Des études complémentaires font ressortir l'intérêt de prolongements ultérieurs possibles, y compris hors SIVOM, en utilisant des voies SNCF fermées au trafic voyageurs, tel la ligne Orléans - Châteauneuf sur Loire (Etude de Juillet 1993 confiée à la SCETA-Voyageurs). En 1994, des études sur le choix de la technologie sont lancées : le choix du Tramway s'impose. En novembre 1995, le SIVOM décide de réaliser la première ligne (axe Nord - Sud) et mandate la SEMTAO. Les études pour l'APD débutent. Au début 1997, l'enquête publique permet aux habitants de s'informer et de donner leur avis sur le projet. Enfin, le vendredi 7 mars 1997, l'assemblée SIVOMALE décide la réalisation de la ligne 1 - Fleury les Aubrais - Orléans - Olivet - Orléans La Source pour un coût de 1873.5 millions de francs Janvier 1997. Les études de la 2e ligne seront lancées dès le début des travaux de la 1ère. Dans le même temps le VT passe de 1 à 1.75 %, son taux maximal.

L'opposition au projet commence seulement à ce moment là puisque le projet devient porteur politiquement pour l'opposition municipale et la majorité départementale. Mais se sont surtout les aléas administratifs qui freinent l'avancement du projet : les commissaires enquêteurs rendent leur rapport en juin 1997 et donnent un avis favorable avec deux grandes réserves. Le passage sur le Pont George V est jugé esthétiquement néfaste et le passage par Olivet dans la zone du Larry (non encore construite) est considéré comme inutile. Ces réserves bloqueront la signature



C'était en 1996 : ce document, distribué à tous les Orléanais, présentait les détails du projet.

de la DUP par le Préfet et le 27 juin 1997, le SIVOM décide de passer outre en demandant une Déclaration d'Utilité Publique au Conseil d'Etat. A ce même moment la commission d'appel d'offres et le comité syndical choisissent le matériel roulant : ce sera le CITADIS de Gec Alsthom (Alstom aujourd'hui).

Le Conseil d'Etat tarde à rendre son avis et un nouveau blocage survient : le Conseil Général retarde le transfert de propriété du pont George V et de certaines avenues empruntées par le tramway. Ce transfert sera toutefois voté par l'assemblée départementale le 25 juin 1998, précipitant ainsi l'avis favorable du Conseil d'Etat, signifié le 30 juin 1998. Malgré ses péripéties, la date de mise en service pour septembre 2000 semble pouvoir être maintenue.

Au cours du mois de Juillet 1998, le nouvel Espace Transport installé 4 rue de la Hallebarde à proximité de la place du Martroi ouvre ses portes à une exposition permanente, l'espace Tram, où une hotesse informe les gens sur le projet et répond aux inquiétudes. Un numéro vert est institué. Le tram peut commencer à s'afficher sur les panneaux publicitaires dans toute l'agglomération et les travaux de déviation des réseaux débutent promptement avenue de la Bolière à La Source et avenue de la Mouillère où l'on abat des arbres qui seront bien entendu replantés.

Le 12 octobre 1998, le premier coup de pioche pour les travaux de plate-forme est donné rue Ambroise Paré à La Source.

## Une première ligne : La Source / Fleury les Aubrais

La première ligne s'étendra sur 18 kms et desservira 21 % de la population, 29 % des emplois et 70 % des établissements scolaires ou universitaires. Le dépôt atelier sera situé au bord de la RN20 à La Source. Il est conçu dès l'origine pour accueillir les 22 rames de tramway nécessaires à l'exploitation de la ligne mais aussi d'assurer la maintenance lourde de 50 rames (lignes 1 et 2).

Parcourons la ligne comme si, avec presque 2 ans d'avance, elle était déjà en exploitation.

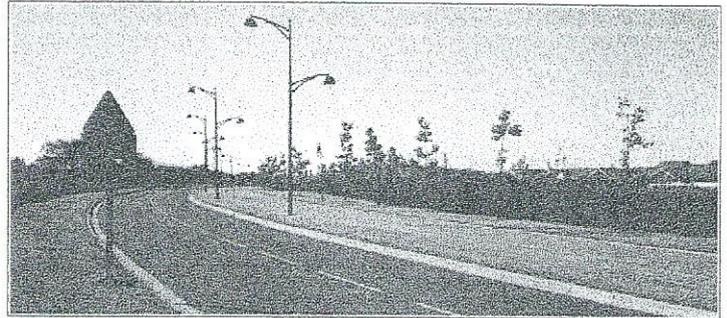
C'est sur le site du dépôt-atelier que le terminus Sud de la ligne est installé, à l'entrée du Centre Hospitalier Régional d'Orléans (CHRO). Le tram sort de l'hôpital pour rejoindre le centre de la Source et poursuit vers l'université et le parc floral. Le clos de Lorette où une résidence importante est bâtie est effleurée. La rame traverse ensuite la zone commerciale des Aulnais où depuis quelques années, les résidences à destination des étudiants fleurissent.

Une trémie sous la RN20 (Paris-Vierzon) permet de rejoindre le nouveau quartier du Larry à Olivet où la clinique de l'Archette est reconstruite (*elle se situe actuellement sur la ligne A mais en zone aléa 4 donc inondable*).

Il faut ensuite traverser le Loiret sur un nouveau pont qui accueille également une piste cyclable et cela à l'ouest du pont routier de la RN20. La Nationale est à nouveau coupée au carrefour de Verdun pour desservir le Parc des Expositions et le Zénith.

La ligne longe alors la RN20 puis remonte l'avenue de la Mouillère, zone de grands et moyens ensembles, jusqu'à la Croix St Marceau. Arrivée avenue Dauphine, la Loire que l'on traverse quelques secondes plus tard sur le pont Royal ou George V, est en ligne de mire.

Le centre-ville d'Orléans et ses commerces sont atteints : le tram remonte la rue Royale et effectue un petit crochet par la Place De Gaulle où se trouve la maison de Jeanne d'Arc. La statue de la Pucelle apparaît à droite lorsque le tram pénètre sur la place du Martroi et remonte la rue de la République, aménagée en voie piétons-tram. Après une courbe très serrée de 23 m de rayon, il



La ZAC du Larry, à Olivet, a de beaux jours devant elle...  
Photos : Yves LE CHANU - 1998

contourne le complexe de la Place d'Arc et passe au droit des quais du Centre Bus pour ressortir Avenue de Paris

Après la rue de la Gare (dont les riverains sont pratiquement les seuls à avoir fait montre d'hostilité à l'égard du tram), la ligne franchit l'îlot de la Rape et les voies SNCF Orléans / Tours et Paris / Tours sur un nouveau double pont.

Après l'avenue de la Libération, un autre pont flambant neuf permet de passer au dessus des voies SNCF Orléans / Paris et Paris / Vierzon / Toulouse qui marque l'arrivée prochaine devant la Gare des Aubrais. Ce point est stratégique : tous les jours de nombreux orléanais se rendent à Paris en train pour rejoindre leur activité.

La ligne chemine ensuite dans les rues de Fleury les Aubrais et dessert les quartiers les plus denses de la deuxième commune du département. Le tram termine sa course à proximité de la Clinique de la Présentation.

24 stations, dont deux terminus en tiroir et 3 stations à quai central (Mouillère, Tourelles Dauphine et Antigna) ponctuent la ligne.

Le tram desservira de nombreux centres d'intérêt et se substituera à la plupart des dessertes actuelles. Le tableau de la page suivante reprend en détail ces informations.



Fleury-les-Aubrais attend beaucoup du tram pour réaménager son centre-ville.

Photos : Yves LE CHANU - 1998

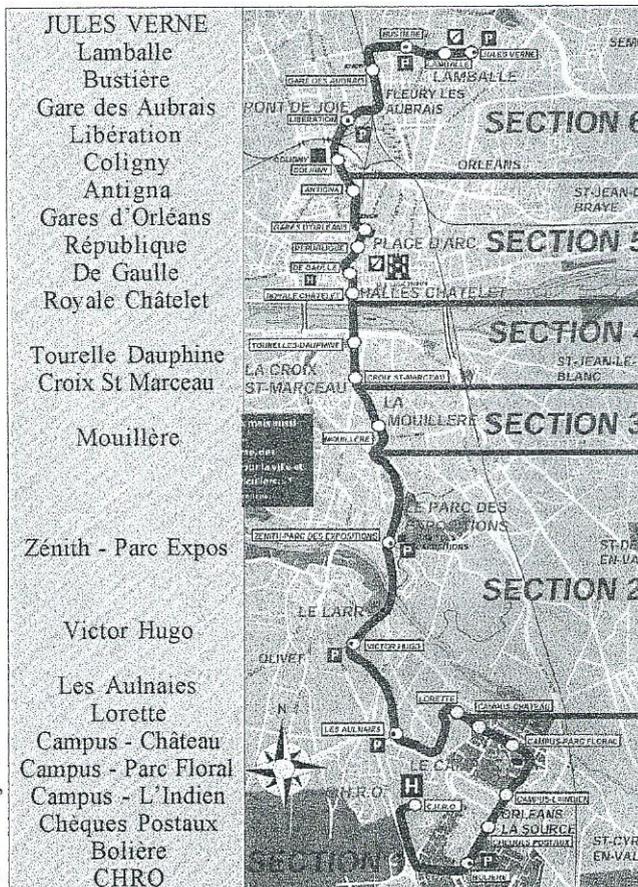
Commune	Station	Lignes SEMTAO (1998)	Centre d'intérêt
Orléans-La Source	Hôpital de la Source	SX - S Dim et fêtes	Hôpital - Centre de Secours - Dépôt Tram
	Bolière	N-S-SX	HLM - Collège - Petit C. Commercial - France 3 - INSEE
	Chèques Postaux	EX-N-S-SX-SY-TER BUS	HLM - CCP La Source - Collège - Mairie Quartier
	Campus L'Indien	EX-S-SX-SY-TER BUS	Résidences U - Fac Lettres Langues - Piscine - C Cial
	Campus Parc Floral	EX-S-SY	Fac Sciences - ESEM - Stade - Parc Floral
	Campus Château	N-EX-S	Fac de Droit - Fac de Sports - IUT
	Lorette	N-EX-S	Immeubles - Camping
Olivet	Les Aulnaies	SX	Zone Cciale - Résid. Etudiants - IUT - Parc Relais
	Victor Hugo	A (EX-N-S)	Quartier du Larry - Clinique de l'Archette - Parc Relais
<i>Le Loiret</i>			
Orléans-St Marceau	Zénith Parc des Expositions	EX-S	Parc des Exposs - Zénith - Zone Commerciale - Parc Relais
	Mouillère	AC-S	CFP Horticole - Habitat Dense - Mairie Quartier
	Croix St Marceau	A-AC-S	Habitat Dense - Supermarché - OPHLM - Commerces
	Tourelles - Dauphine	A-E-H-S-V	Pont George V (sud)
<i>La Loire</i>			
Orléans-Centre	Royale Châtelet	A-D-E-EM-FA-H-S-V	Pont George V (nord) - Les Halles - Rues Piétonnes
	De Gaulle	La plupart des lignes	Sécurité Sociale - Poste Centrale - Commerces
	République	La plupart des lignes	Rue très commerçante - Centre Ville ...
	Gares d'Orléans	Tout sauf lignes périph.	Gare SNCF - Gare Routière - CCial Place d'Arc
	Antigna	(J-EM)	Immeubles de Bureaux - ASSEDIC
	Coligny	A-J	Centre Administratif Coligny
	Libération	FB-SY-V	Commerces - Immeubles - Parc Relais
Fleury-Les-Aubrais	Gare des Aubrais	FB-SX-SY	Gare SNCF
	Bustièrre	FA-FB	Parking - Immeubles
	Lamballe	D-FA	Centre Ville de Fleury - C Cial - Habitat Dense
	Jules Verne		Collège - Clinique de la Présentation - Habitat Dense

## L'organisation du projet et des travaux

Avant de pouvoir parcourir la ligne comme nous venons de le faire, il faut... qu'elle soit construite ! C'est donc toute une organisation qui a été mise en place pour promouvoir le projet, l'accompagner et gérer la phase de travaux.

La Communauté de Communes de l'Agglomération Orléanaise est le Maître d'Ouvrage de cette première ligne de tramway. Elle a confié mandat à la SEMTAO et à TRANSAMO (Filiale Ingénierie du Groupe Transdev) d'assurer sa mission de maître d'ouvrage.

Pour cela une direction spécifique de la SEMTAO a été créée afin de suivre le projet avec des personnels détachés de la SEMTAO et de TRANSAMO. Cette équipe a pour mission d'assurer le suivi des aspects techniques (Génie Civil, Matériel Roulant, Systèmes, Dépôt Atelier, Aspects Architecturaux), administratifs (Gestion des Marchés Publics, Gestion des Acquisitions Foncières, Gestion Financière), de Communication (Information Rive-



Plan : © SEMTAO

rains, Journal Le Tram, relations publiques et presse, ...). Cette direction doit permettre à la SEMTAO, qui devra exploiter cette ligne, de petit à petit faire évoluer sa structure légère et son organisation adaptées à l'exploitation d'un réseau de bus.

En effet, une difficile mutation est en cours depuis quelques mois afin de relever différents défis (Réduction du Temps de Travail au 1 janvier 1999, passage du cap des 500 salariés, exploitation du tramway et restructuration du réseau de bus).

La Maîtrise d'Oeuvre du projet a été confiée à SYSTRA (Filiale conjointe RATP-SNCF) et SETEC pour l'Ingénierie et à GOVERNOR (Cabinet Wilmotte) et plusieurs architectes pour la partie aménagements urbains.

Afin de faciliter l'organisation des chantiers de construction, la ligne est découpée en 6 sections (voir plan ci-contre) de travaux à complexité technique comparable.

Mais dans un premier temps les travaux de déviations de réseaux sont réalisés afin de déplacer les conduits situés sous l'emplacement de la plate forme du tramway. Il s'agit principalement des tuyaux d'eau potable, d'eaux usées, de gaz, de chauffage urbain, des câbles électriques téléphoniques et ceux du réseau Lyonnaise Câble. Ces travaux sont réalisés sous maîtrise d'oeuvre des différents concessionnaires.

En parallèle les opérations d'acquisitions foncières sont menées afin de réaliser les libérations des emprises.

Ces travaux de déviations de réseaux sont en cours à Orléans La Source (Campus, avenue de la Bolière), avenue de la Mouillère, avenue Dauphine et tête Sud du Pont George V, Avenue de Paris, Rue de la Gare, Rue Lamartine à Fleury à proximité de la Gare des Aubrais.

Le centre ville sera "attaqué" dès ce début 1999.

Là où les déviations de réseaux sont en phase d'achèvement, les travaux de voirie et de plate-forme jetant les bases pour les travaux de pose de voies peuvent débuter. En parallèle sont menés les travaux d'éclairage public, de signalisation tricolore lumineuse et de plantations.

Ces travaux de voirie et de plate-forme ont débuté le 12 octobre 1998, rue Ambroise Paré à La Source et la première pose de voies doit intervenir autour du 15 janvier.

Sur la fin du chantier seront réalisés le génie civil des stations et des parcs relais ainsi que l'aménagement urbain : mise en place des abris stations, des revêtements de sols et du petit mobilier.

Pour la première ligne il faut réaliser 4 ouvrages d'art (Passage Inférieur RN20, Pont du Loiret, Pont Ilôt de la Râpe et Pont de Joie) et procéder à une refecton complète du Pont George V. Il faut également réaliser le dépôt atelier. Enfin, il convient de réaliser le génie civil des sous stations électriques et leur équipement ainsi que la mise en place de la ligne aérienne de traction sur le long de la plate forme. Le premier tronçon (Ambroise Paré) et les éléments principaux du dépôt atelier doivent être mis sous tension pour la marche à blanc de la première rame au début de l'année 2000.

1.400 arbres seront plantés tandis que 5,5 kms de la ligne seront engazonnés (principalement aux extrémités). Le reste de la ligne sera traité avec un revêtement qui peut éventuellement être franchi en cas de problème mais qui est désagréable au roulement automobile. Seules les rues de la République (pour les livraisons) et Gustave Roland au Nord (riverains) seront ouvertes aux automobilistes à certaines heures.

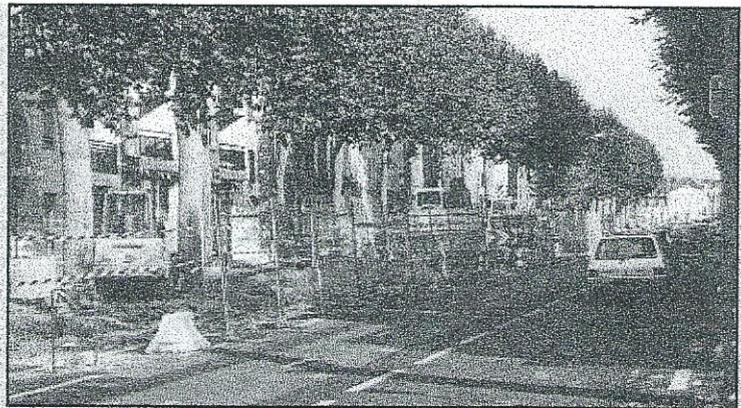
Un Centre bus provisoire sera installé place Gambetta en juin 99 pour permettre la restructuration du Centre Bus actuel.

# Le Tram

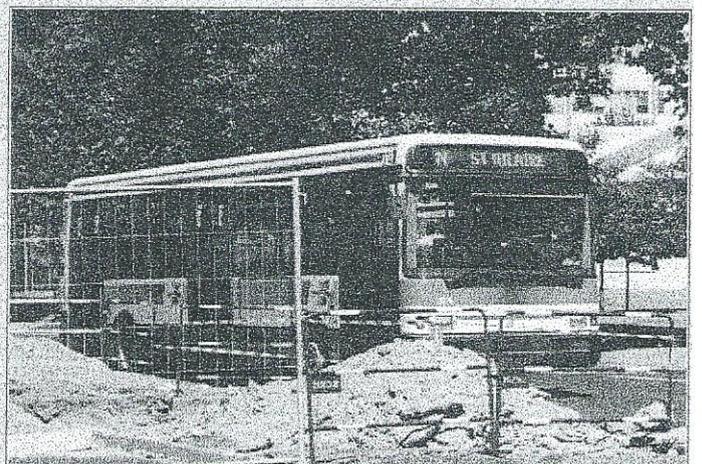
**Vivre les travaux à l'heure du Tram.**

Secteur "La Source"

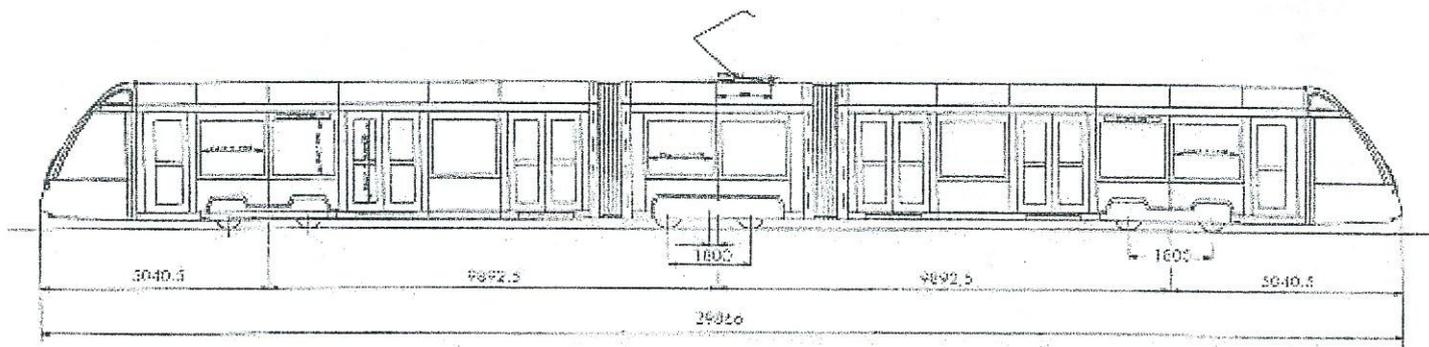
**Le Tram**



Les travaux : ci-dessus, avenue Dauphine et ci-dessous, avenue de la Bolière  
Photos : Yves LE CHANU - 1998



## Le matériel roulant



C'est le Citadis TGA 301 d'Alstom qui a été choisi pour équiper la première ligne de tramway.

Ainsi 22 rames longues de 30 m, larges de 2.32 m, d'une hauteur de 3.27 m permettant chacune de transporter 176 passagers dont 44 assis ont été commandées. D'un poids de 33 t ce matériel peut atteindre une vitesse de 80 km/h.

La tension de la ligne et de 750 vcc et ce matériel adapté à l'écartement de voie 1.435 m doit aussi être capable de franchir éventuellement les appareils de voies de type SNCF (à terme pour la ligne 2).

Le TGA301 a toutes ses portes au niveau du quai, néanmoins il y a une marche et une petite plate-forme entre la dernière porte et l'avant dernière porte (sur chaque caisse d'extrémité).

Les fauteuils roulants pourront y accéder sans difficultés et un espace leur sera réservé (ainsi que pour les vélos à certaines heures). Pour la sécurité des voyageurs, il est prévu de condamner l'accès d'une demi-rame aux heures les plus creuses.

La maquette échelle 1 dévoilée lors du congrès de l'UTP en octobre 1998 a été exposée au Centre d'Orléans (ci-dessous), à Fleury les Aubrais, à Olivet et à la Source à la fin de l'année 1998.



Environ 40.000 personnes sont venues la visiter et le suffrage de ces visiteurs est plus que favorable malgré quelques récriminations contre l'alimentation par un fil et les rails. Rien que de très classique, en somme !

L'originalité de la forme du nez mais surtout la couleur choisie pour la livrée, le ton jaune/beige métallisé "Champagne" ou "Sable de Loire", pour reprendre la terminologie consacrée, ont aussi quelque peu surpris.

La première rame doit être livrée par Alstom en février 2000 et entamera presque aussitôt les premières marches d'essais.

Une équipe de 5 salariés de la SEMTAO (dont deux conducteurs, un chef de lignes, le responsable régulation/chefs de lignes, et l'agent de maîtrise maintenance tramway) ont été formés à la conduite sur le réseau de Nantes. Ils pourront ainsi élaborer la réglementation du tram d'Orléans et la formation des conducteurs. Rappelons que les conducteurs habilités à la conduite tramway continueront à assurer des services au volant des bus.



L'intérieur de la maquette du Citadis, présenté au salon UTP  
Photos : Yves LE CHANU - Octobre 1998

## Ce que coûte le tram d'Orléans... et ce qu'il pourrait rapporter

Le budget total de l'opération est de 1 873.5 millions de Francs (Valeur Janvier 1997) soit 104 millions du kilomètre. A comparer au 400 à 800 millions du kilomètre nécessaires à l'insertion d'une magnifique voie express 2 fois 2 voies en zone urbaine !

Le projet est financé à 33 % par l'autofinancement, à 20 % par la subvention d'état, 47 % par des emprunts. Le versement transport est passé en 1997 de 1 à 1.75 %.

Il est difficile d'apprécier l'impact d'un tel projet sur l'économie locale lors de la mise en service (immobilier, création d'emploi liées à l'augmentation de la population, économie sur les accidents de la route, gains de temps, ...).

Mais on estime qu'un tel équipement pourra bel et bien donner un coup de pouce au développement de l'agglomération, qui pourrait ainsi atteindre les 350 000 habitants aux alentours de 2015.

La SEMTAO prévoit en 1999 une baisse de 5.1 % des voyages (16.7 millions effectués en 1998) liée à la perte de trafic enregistrée en 1998 (liée aux bus dans les embouteillages et l'incapacité à tenir les horaires) et aux travaux du tramway.

Néanmoins, le réseau pourrait atteindre en 2001 les 22 millions

de voyages soit 5 à 6 millions de plus qu'aujourd'hui. Les frais de fonctionnement augmenteraient de 16 % et le chiffre d'affaires de 22.4 %.

Le réseau Bus Tram est en cours d'élaboration par le service marketing de la SEMTAO et il est trop tôt pour en dresser les grandes lignes. Néanmoins, la desserte Nord-Sud étant allouée au tramway, les lignes de bus devraient favoriser les dessertes inter-quartiers cohérentes avec rabattement sur la ligne de tramway. D'autre part se pose la question récurrente de la numérotation des lignes. Les lignes bus passeront-elles des lettres aux chiffres ?

Le parc de la SEMTAO qui s'est étoffé à la fin de l'année 1998 (de 186 à 194 unités) tombera à 161 bus en 2001 (15 minibus, 3 gabarits réduits, 116 standards et 27 articulés).

Enfin, en ce qui concerne les travaux, la construction de la première ligne correspond à 3500 hommes-années. A terme l'évolution des effectifs de la SEMTAO liée au projet Tramway est évaluée à environ 40 personnes.

## Et l'avenir ?

L'avenir du réseau de l'agglomération d'Orléans passe très probablement par une deuxième ligne de Tramway qui devrait relier l'est à l'ouest de l'agglomération. L'intérêt majeur de cette ligne est/ouest consistant en son prolongement possible sur la ligne SNCF vers Châteauneuf sur Loire, ligne abandonnée par la Société Nationale malgré un potentiel réel : communes périphériques en pleine expansion (St Jean de Braye, Chécy) et villes de la

couronne extérieurs peuplées et dynamiques : Jargeau / St Denis de l'Hôtel ou Châteauneuf. Alors, après le tram, le tram-train ?

Quoiqu'il en soit, les études doivent bientôt débiter afin de permettre la création d'un réseau bus tram complet et performant pour l'agglomération. En attendant, les paris sont ouverts pour les nouveaux indices de lignes : lettres ou chiffres ?

### *Pour en savoir plus sur le réseau d'Orléans et son avenir :*

- TRANSPORTS URBAINS - Numéro 95 - Avril-juin 1997  
Gétum - 173, rue Armand Sylvestre - F 92400 COURBEVOIE
- TRANSPORTS PUBLICS - Numéro 974 - Octobre 98  
UTP - 5-7 rue d'Aumale - F 75009 PARIS
- RESEAUX URBAINS de France - Numéro 16
- RESEAUX URBAINS de France - Hors Série "Centre Val de Loire"
- La documentation éditée par la SEMTAO  
Le TRAM - Numéro Vert : 0800 01 2000



La maquette du Citadis, exposée au Salon de la Maquette et du Modèle réduit en avril 1998  
Photo : Yves LE CHANU

# C'EST COMME ÇA !

LE BILLET D'HUMEUR DE LA RÉDACTION

Arnaud WADOUX

*Pour bien commencer l'année, voici un billet d'humeur... joyeuse. En route pour Lyon !*

## HEUREUX LYONNAIS !

De l'agglomération lyonnaise, on peut avoir deux visions, bien différentes, selon que l'on y passe ou que l'on s'y arrête.

Le voyageur automobile pressé ne prendra pas la peine d'un arrêt en ville. Sur la route du soleil, Lyon, finalement, n'est qu'un passage obligé. Tunnel de Fourvière et usines pétrochimiques à perte de vue le long du Rhône. Image d'Epinal bien ancrée dans l'inconscient de juilletistes et autres aoûtistes...

Le voyageur ferroviaire, puisque la volonté SNCF et telle, devra changer à Lyon. Les TGV directs vers le sud évitent désormais la Capitale des Gaules et si passage par Lyon il y a, il est synonyme de correspondance. Et, il faut bien le dire, les gares lyonnaises ne déchainent pas l'enthousiasme.

Et puis il y a les autres. Ceux qui s'arrêtent. Ceux pour qui Tunnel de Fourvière, usines pétrochimiques, quais venteux, barres et tours de la périphérie ne sont qu'aléas d'une obligatoire modernité urbaine.

Ceux-là savent que Lyon est une ville belle le jour et magnifique la nuit. Que malgré la froideur légendaire des lyonnais qui aiment à vivre entre eux, la ville est animée, souvent joyeuse, toujours agréable à vivre. Que ces couleurs italiennes resplendissent sous le ciel balayé, déjà, par un Mistral qui ne dit pas encore son nom. Ils savent que malgré une taille finalement encore modeste à l'échelle européenne ou mondiale, Lyon, la deuxième agglomération française, chouchoute ses transports plus que toute autre ville pour que ses habitants vivent mieux. Ils savent ainsi que les rue piétonnes sont légion dans le centre historique, que la sacro-sainte bagnole est invitée à passer son chemin à l'orée du cœur de la ville, que les parkings sont hors de prix. Ils savent donc que Lyon est un petit paradis pour les transports urbains, pour les passionnés bien sûr mais aussi, même s'ils ne s'en rendent pas compte, pour les utilisateurs quotidiens.

Pensez donc !

Plus de 100 lignes de minibus, autobus et trolleybus, 4 lignes de métro sur pneu, à crémaillère, classique ou tout automatique, 2 lignes de funiculaire et, cerise sur le gâteau, 2 lignes de tramway à venir... En un seul lieu, tous les modes sont là ! Avec un seul ticket Liberté, toute la ville est à vous !

Vous n'êtes pas convaincu ? Suivez-nous !

Descendez du train ou garez-vous à Perrache. Là, découvrez ce qui sera bientôt un mauvais souvenir pourtant bien pratique, le Centre d'Echanges de Perrache, dit aussi le Bunker. Train, bus, trolleybus, autocars et métro s'y rejoignent. Optez pour la Navette Presqu'île et ses Oreos 55 qui se faufilent dans les rues du centre de la vie lyonnaise. Très vite, c'est la Place Bellecour. Honorez Louis XIV d'un regard. Engouffrez-vous dans les bras de Maggaly, la ligne D du métro. Les amateurs d'automatismes pourront bien sûr s'offrir un aller-retour vers Vénissieux mais il convient d'atteindre la station Vieux Lyon. Là, la ville de la Renaissance, débarrassée des voitures, vous ouvre ses portes.

Quelques pas pour découvrir la cathédrale St Jean et les nombreux hôtels ocres ou roses. Ne boudez pas votre plaisir : "traboulez", c'est à dire passez d'une rue à l'autre au travers des cours intérieures qui révèlent souvent quelques surprises.

Si vous décidez de déjeuner là, évitez les cantines à touristes. La légendaire cuisine lyonnaise à encore ses gardiens.

Retournez à la station St Jean du métro où en quelques secondes, la Ficelle, l'antique mais robuste funiculaire, vous hissera à la basilique de Fourvière. Par beau temps, le panorama sur la ville y est exceptionnel. Quelques pas (il n'y a pas que le bus dans la vie !) vous mèneront aux théâtres romains, qui ont encore de beaux restes. Descendez les gradins du vénérable monument et atteignez Minimes, la station intermédiaire du deuxième funiculaire, plus moderne celui-là. Montez jusqu'à St Just et prenez le bus 45. Ayez le cœur bien accroché car les vieux PR100 négocieront sans ménagement les multiples lacets descendant vers Vaise et la Saône puis ceux grimpaient vers la Croix Rousse. Vous êtes alors au cœur d'un autre Lyon.

On dit que les Croix-Roussiens peuvent laisser passer des années avant de descendre "en ville" ! Au bout du boulevard, le Gros Caillou, dont on dit qu'il serait une météorite, offre sur la ville un nouveau panorama. Vers le bas, les "pentes de la Croix-Rousse", en pleine réhabilitation ont vu la révolte des Canuts, ces ouvriers de la Soie qui y avaient élu domicile à la fin du siècle dernier. Le quartier n'a pas perdu sa vocation "rebelle", puisqu'il est aujourd'hui celui du Lyon "alternatif".

Vous pouvez descendre les pentes à pied, à la découverte de nouvelles traboules, dont celle de "la cour des Voraces", impressionnante. Mais pour une première visite beaucoup préféreront une des deux options suivantes, aussi surprenante l'une que l'autre : les acharnés du trolleybus se dépêcheront d'emprunter la ligne 6 et ses Vétra grenat, en sursis pour quelques mois encore mais les curieux du métro préféreront la ligne C, à crémaillère, qui en font le seul métro "vertical" du monde. Sensations garanties lors de l'arrêt à la station Croix Paquet. Dans les deux cas, le terminus est le même : Hôtel de Ville. Là, la Mairie centrale, l'Opéra curieusement reconstruit, le Palais des Beaux Arts ou l'Eglise St Nizier attendent le visiteur.

Si l'heure a vite tourné, prenez soit les trolleybus ER100 rénovés de la ligne 1, soit le métro ligne A jusqu'à Charpenne puis la ligne B jusqu'à Part Dieu. Le train vous y attend.

S'il vous reste quelques heures ou quelques jours, sachez que Lyon regorge de mille autres curiosités et de cent autres lignes. Découvrez les rives de la Saône et du Rhône à la nuit tombée, voyez, avenue Lacassagne, le grand mur peint sur le thème de l'histoire des transports qui orne le dépôt, promenez-vous dans le parc de la Tête d'Or ou musardez en bus dans les monts du Lyonnais. Le minibus 84, peu fréquent il est vrai, permet une promenade bucolique, complétée par la descente du val de Saône de Neuville à Lyon. Entre ces deux villes, à Rochetaillée, le Musée automobile Henri Malartre possède quelques matériels urbains.

Ah ! Heureux lyonnais !

Patrick KIRSTETTER

### ALSACE

#### ...MULHOUSE



##### Fêtes

Les 7 nouveaux Agoras (532 à 538) ont été dignement fêtés à l'automne dernier. L'un d'eux a servi de symbole pour la commémoration de la réunion de Mulhouse à la France. Une frise marque le flanc des 7 véhicules en l'honneur de cet événement.

#### ...SÉLESTAT

##### C'est bien parti !

Nous évoquions dans **RU23**, le désir de cette cité du Bas-Rhin de se doter d'un réseau de transport collectif. Un avis de publication datant du 5 novembre 98 et paru dans "Transport Public", nous informe qu'un appel d'offres a été lancé par la Communauté de Communes de Sélestat pour l'exploitation de la première ligne Châtenois-Sélestat-Ebersheim.

Après cette création, toutes les villes du Bas-Rhin, à l'exception notable d'Haguenau, seront équipées d'une desserte urbaine

prolongement de ce dernier, adapté à la trajectoire des rames, d'une plus grande largeur, et devrait être achevé pour août 99. Pour l'heure, ce témoin de l'histoire strasbourgeoise qui a vu passer les troupes françaises en 1918, n'a plus offert à la vue du passant qu'une simple pile au milieu de l'eau pendant quelques jours...

En attendant, la desserte du quartier du Faubourg National est on ne peut plus problématique et les commerçants ont bien entendu été les premiers à monter au créneau. Une indemnisation est toutefois prévue pour ceux qui souffriraient le plus de cette situation.

##### Déviations

Toujours à cause des travaux, les autobus n'empruntent plus depuis le 11 janvier, les rues du Vieux-Marché-aux-Vins, de la Haute-Montée, de la Mésange et la place Broglie, mais empruntent les quais.

##### Ostwald

Les élus strasbourgeois ont commandé une étude afin de prolonger la ligne **B** de l'Elsau vers Ostwald puis vers Lingolsheim

##### Subventions

Alors que la Région n'avait jusqu'à présent accordé aucun crédit à la construction du tram, elle a décidé de répondre positivement à la requête du président de la Communauté Urbaine, et a alloué une somme de 30 MF destinée à la construction des lignes **B** et **C**, ainsi que pour des équipements favorisant l'intermodalité entre le train et le tram en gare de Strasbourg et de Hoenheim. Le président Roland RIES, par ailleurs Maire de Strasbourg, a tempéré sa satisfaction, sa requête initiale étant de 86 MF pour un investissement total de 3,8 milliards de francs

##### Accident du 28/10/98

La presse écrite et audiovisuelle ont largement rendu compte (un peu trop diront certains !) de l'accident du tram de Strasbourg survenu dans la courbe du souterrain de la gare.

Avec le recul, il est certain que la vitesse excessive de la rame tamponneuse est à l'origine de cet accident. Mais au-delà, c'est la signalisation qui est bel et bien en cause puisque le feu orange clignotant n'a manifestement pas suffisamment alerté le

#### ...STRASBOURG

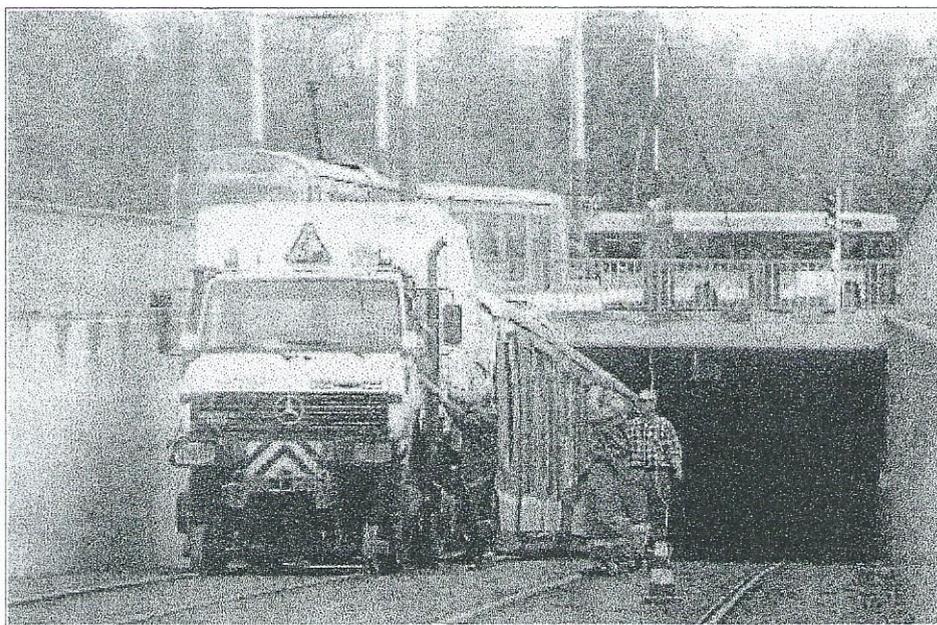


##### Travaux

Alors que ceux-ci ont débutés à Hoenheim (au nord de l'agglomération), les premiers rails étaient posés début novembre à l'autre bout, dans le quartier de l'Elsau. A ce sujet, la cérémonie de première soudure aluminothermique des nouvelles lignes **B** & **C** s'est déroulée rue Martin-Schongauer, à l'Elsau, le 30 octobre dernier.

##### Pont National

Coupé à la circulation depuis fin septembre, il a été démoli en novembre. Il sera reconstruit pour des raisons de structure (sa stabilité étant insuffisante pour supporter le passage des tramways), et d'implantation, l'ancien ouvrage étant décalé par rapport à l'axe du Faubourg-National. Il sera donc reconstruit dans le



Strasbourg - Tunnel de la Gare

Sortie de la motrice 1021 accidentée, tractée par l'Unimog

Document : Les Dernières Nouvelles d'Alsace - Edition du 30 octobre 1998

conducteur de la rame incriminée puisqu'il n'a pas jugé nécessaire de stopper son véhicule.

Contrairement à Rouen où la configuration du tronçon souterrain est comparable, l'implantation d'un système classique de cantons avec bloc lumineux (feu vert / feu rouge) n'avait pas été décidée, ce qui est désormais chose faite. Le nouveau système devrait être opérationnel courant 99. Les deux motrices accidentées (1016 et 1021) étaient toujours immobilisées fin décembre au dépôt de Cronembourg pour cause juridique.

### Série noire

Une autre collision a eu lieu le 7 décembre cette fois-ci avec un semi-remorque. Le tram serait hors de cause, le camion ayant, d'après les premiers éléments de l'enquête, franchi un feu rouge. Si l'on ne déplore que trois blessés légers dans le tram, le conducteur du poids lourd aurait été grièvement blessé.

### Mise en service

Le premier "jumbo-tram" n°1051 circule dans les rues de Strasbourg depuis le 9 novembre 98, suivi quelques jours plus tard du 1052. La longueur de ces rames dépasse celles d'Augsbourg (42,7 m) qui était en voie de battre le record détenu depuis 1995 par celles de Ludwigshafen (41 m). Quatre nouvelles rames avaient, fin novembre, traversé la Manche. La 1053 a,

par contre, beaucoup moins de chance. Le sous-traitant d'ADTranz qui fournit les couilles des sièges des nouvelles rames vient de déposer son bilan. La motrice est donc en attente, totalement inutile.

### Dysfonctionnements

A la suite des collisions, le parc présente, avec les motrices immobilisées pour entretien, un déficit de 6 rames. Or l'affluence était plus forte que jamais en cette fin d'année puisque 8000 abonnés supplémentaires ont opté pour la CTS en un an. A cause de l'accident, les wattmen redoublent de prudence et la vitesse moyenne des rames est à la baisse. Ajouté à cela des problèmes à répétition de porte récalcitrante à l'ouverture ou à la fermeture, pour convenir que l'exploitation du tramway fut particulièrement malmenée en cette dernière période. L'arrivée des nouvelles motrices qui offrent 34% de places supplémentaires va représenter un véritable ballon d'oxygène. La CTS compte aussi réajuster les horaires des deux lignes A et D, en particulier pour mieux desservir le secteur sud.

### Fêtes

Tous les week-ends avant Noël, la fréquence du tram avait été renforcée toutes les 4 à 5 mn. En plus des trois parkings-relais Etoile, Rotonde et Baggersee, la CTS avait ouvert le week-end un parking supplémentaire à proximité de la station-

tram "Krimmeri-Stade de la Meinau".

### GPS

Pour faire face à l'insécurité, les véhicules seront équipés du GPS d'ici un à deux ans.

### Interurbain

Le GX317-2p-GNV en version autocar évoqué dans notre numéro 22 (page 16), a été mis en service sur la ligne 208 (Strasbourg-Osthoffen) du nouveau réseau "67". Il est le premier autocar interurbain de France à fonctionner au GNV. Climatisé et portant le matricule CTS n°200, ce véhicule devrait être rejoint cette année par 4 bus du même type, tous au couleurs du réseau "67". C'est dans les locaux de Gaz de Strasbourg que se fait la "recharge" en carburant.

Rappelons que ce nouveau réseau, incluant entre autre l'ancien réseau interurbain CTS, comporte 45 lignes parcourus par 71 autocars. Depuis octobre, 15% d'usagers supplémentaires ont rejoint le réseau "67". La ligne 211 (Strasbourg-Rhinou) a été remaniée en profondeur depuis le 28 novembre et son offre augmente de 30%. Son terminus strasbourgeois a été reporté à la station du tram "Baggersee" et propose trois tracés, vers Rhinou, vers Erstein via Krafft et vers Erstein via Nordhouse.

## AQUITAINE

### ...BAYONNE - BIARRITZ



#### Nouveau !

Voici les détails de la restructuration du réseau STAB, annoncée dans notre précédent numéro.

Le réseau basque se compose désormais de 10 lignes :

- 1- Bayonne Navarre / Biarritz Mairie
- 2- Bayonne Sainstantan / Biarritz Gare
- 3- Bayonne Panorama / Tarnos Pissot
- 4- Anglet La Barre / St Pierre d'Irube
- 5- Bayonne Panorama / Tarnos Fringon
- 6- Biarritz Centre / BAB2
- 7- Circulaire Anglet / Bayonne
- 8- Bayonne Mairie / Tarnos Square Mora
- 9- Biarritz Labourd / Biarritz Le Gaz
- 10- Bayonne Mairie / Tarnos La Plaine

En règle générale, le réseau fonctionne de 07h00 à 20h00 avec une fréquence minimale de 20 à 40 mn pour toutes les lignes.

Pendant, la ligne 1, épine dorsale du réseau, est desservie de 06h00 à 21h00 avec un bus toutes les 10 mn et moins aux heures de pointe.

A moyens équivalents, le réseau STAB se recentre donc sur ses liaisons les plus fréquentées ou porteuses grâce à 6 lignes nouvelles ou réaménagées.

Ainsi, les dessertes sont nettement améliorées sur les communes de Boucau et Tarnos grâce aux 4 lignes 3, 5, 8 et 10 contre 2 auparavant.

C'est également le cas à Bayonne pour les quartiers de Navarre ou du Panorama et de

l'aéroport de Biarritz maintenant desservi systématiquement par la ligne 6.

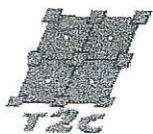
En revanche, d'autres quartiers ne sont plus desservis, à l'image du boulevard des Plages et du sud de la commune d'Anglet, du quartier d'Etché Chourria à Biarritz ou de la porte d'Espagne à Bayonne.

Le réseau dominical est également revu. Il consiste désormais en 5 lignes spécifiques (indices A à E) permettant une desserte satisfaisante de l'agglomération. L'été prochain, ce service sera renforcé grâce à la circulation le dimanche de la ligne 9.

## AUVERGNE



## ...CLERMONT-FERRAND



montois.

## Heuliez... toutes

Outre le GX217 GNV reçu cet été (RU n°23), 9 GX417 et 6GX217 sont arrivés sur le réseau clermontois.

Ces véhicules se substitueront probablement à d'autres en attente de réforme.

## Erreur

Nous avions déjà inventé jadis, un jour de grande fatigue un *Berliet* SC10, voici qu'a été annoncé dans l'Etat de parc simplifié T2C de notre précédent numéro l'existence bien fantasmagorique du *Re-*

*nault* A300... La maison VanHool n'a pas protesté (car c'est bien évidemment de VanHool dont il s'agit) aussi protestons-nous nous-même contre la malice du dangereux "copier/coller" que tous les informaticiens en herbe connaissent et qui, un jour ou l'autre leur aura joué des tours. Toutes nos aérodynamiques excuses.

## BRETAGNE



## ...BREST



## Dépollué

A l'instar de la RATP, le réseau breton a décidé de tester le filtre à particule HJS utilisé conjointement avec un gasoil désulfuré. Trois autobus Mercedes (dont un Citaro) ont été équipés de ce filtre. L'un totalisant 6000 km, l'autre 40.000, et le troisième 240.000.

Le concept CRT (Continuously Regenerating Trap), développé par la firme allemande HJS (du nom de son concepteur, Herman J. Schulte), permet, avec l'addition d'un carburant désulfuré, d'arrêter les particules, fines ou grosses, à proportion de 93% à 97% selon le kilométrage du moteur. Il permet aussi de neutraliser les émissions de monoxyde de carbone et d'hydrocarbure non brûlé. Seul inconvénient : les taux d'oxyde d'azote ne sont pas totalement éliminés et varient de 23% à 64%, leur réduction dépendant de l'âge du moteur.

rouette électronique l'indice de ligne 4, ligne ne figurant pas sur le guide bus STU des Voyages d'Ys.

Nous essaierons d'en savoir plus.

l'état actuel des surbaissés lorientais en pages "Matériel".

## ...POINTE DU RAZ

## ...LORIENT



## Navette

Une nouvelle ligne N comme navette, reliant la Gare d'Echanges et la Gare Maritime via le centre-ville à fait son apparition sur le réseau lorientais en fin d'année 98. Son but est d'assurer les correspondances avec les bateaux de l'Île de Groix ce qui explique une faible fréquence mais une exploitation 7 jours sur 7.

## GX317

Les 5 nouveaux GX317 annoncés dans notre précédent numéro ont désormais leur numéro de parc (274 à 278). Retrouvez

## Agora GNV

Nous avions évoqué dans un précédent numéro de Réseaux Urbains la mise en service d'un Agora GNV sur le site de la Pointe du Raz pour parcourir les 800 mètres séparant le nouveau complexe touristique, construit en retrait pour protéger les espaces naturels, et le sémaphore, point de départ des sentiers menant au bout de la Pointe. Ce véhicule, propriété du syndicat "Pointe du Raz - Grand site Naturel" chargé de la gestion du site et de ses infrastructures, effectue cette navette toutes les 10 minutes minimum.

Il est immatriculé 3352 XY 29.

La station de compression semble située sur la commune de Plogoff, à quelques ki-

## ...DOUARNENEZ



## Flambant neufs

Deux GX317 flambant neufs viennent d'arriver sur le réseau du port breton. Ils portent les n° d'immatriculation 7227 et 7228 XZ 29 et arborent une magnifique livrée bleu marine métallisé rehaussée, au-dessus des baies, du nom "Douarnenez" repris plusieurs fois et d'une frise sous les baies évoquant la côte bretonne.

Par contre, il ne semble pas y être fait mention du nom "STU", marque commerciale du réseau, ce qui accredit l'idée d'un changement d'exploitant ou d'un renouvellement total du réseau.

En effet, un de ces bus portait sur sa gi-



Pointe du Raz

L'Agora GNV effectuant la navette Complexe Commercial / Sémaphore

Photo : Serge VAN DEN BROUCKE - 29/12/98

lomètres du site.  
(voir photos ci-dessus et en page 2)

### ...RENNES



#### Site propre

Si le site-propre est-ouest pour autobus évoqué dans **RU18** est actuellement en construction,

deux autres axes seraient en gestation : un axe nord-sud et un centre-sud. En attendant, d'autres travaux, ceux du Val, ont trouvé leur mascotte : il s'agit de l'Hermine.



### ...VANNES



#### Surbaissés

Les 3 nouveaux surbaissés annoncés dans notre n°23 sont 3 Agora - 3 portes numérotés 129, 130 et 131. Retrouvez tous les surbaissés des TPV en pages "Matériel".

## CENTRE - VAL DE LOIRE

### ...BOURGES



#### Essai

C'est pour l'heure sans voyageur que circule sur la ligne 4 du réseau (Nation / St Germain) un GX317-GNV en prêt.

#### Navette gratuite

Ce service, mis en place à l'essai en décembre et reliant la place de la Nation à la place Séraucourt, semble remporter un franc succès selon les conducteurs de la CTB. Deux minibus assurent cette navette.

#### Consignes gratuites

Pour faciliter les achats de Noël, un bus-consigne a été mis à la disposition des usagers, où ils pouvaient confier leurs emplettes à une hôtesse. Le même service était proposé à la "Boutic-bus". Proposé dans plusieurs villes, ce service semble ne pas rencontrer partout le même succès.

### ...ORLÉANS



#### Travaux

Courant décembre, quelques 220 tonnes de rails arrivées par train ont été réceptionnées à la gare de marchandises d'Ingre. La première pose de rail devrait avoir lieu fin janvier, rue Ambroise Paré à La Source.

Plus d'information sur les travaux du tram en rubrique "A la Une" de ce même numéro.

#### Affluence

Même au stade de maquette, le tramway commence à connaître une belle affluence. 25.000 personnes l'ont visité les 21 et 22 novembre place du Martroi, 15.000 à Fleury-les-Aubrais les 28 et 29 novembre, 5000 à Olivet le 2 décembre et 6000 à La Source le 12 décembre. Mais pourquoi

diable a-t-on balisé la file d'attente avec cet horrible ruban de chantier blanc et rouge du plus mauvais goût ?

#### Parcs Relais

Deux parkings relais, gardiennés de 07h00 à 20h00 ont été aménagés l'un au nord (Fleury les Aubrais) l'autre au sud (Zénith-Parc des Expos).

Ces deux parcs sont reliés depuis le 30 novembre par une navette "Parking+Bus" reliant Fleury au Zénith via le centre-ville fonctionnant du lundi au vendredi de 07h00 à 09h30 et de 16h00 à 19h15 (passage toutes les 15 minutes) et le samedi de 08h00 à 13h30 et 13h30 à 19h15 le samedi (un passage toutes les 30 mn le matin, toutes les 15 mn l'après-midi).  
*Photo ci-dessous*

#### Noël

Pour permettre aux orléanais de satisfaire à

leur frénésie d'achats de fin d'année, la SEMTAO a appliqué les horaires du samedi les dimanches 13 et 20 décembre et a proposé la gratuité totale du réseau dès 13h00 les samedis 12 et 19 décembre. C'est toujours ça d'économisé ! Tous les articulés étaient pour l'occasion de sortie, et nombre de véhicules affichaient complet. Une consigne gratuite pour les emplettes avait même été installée à l'"Espace-transport".

### ...TOURS



#### Suivante !

La restructuration de la rentrée 98/99 n'en finit pas de faire des vagues ! Après la ligne 13, abandonnée dès le 1er novembre, c'est la ligne 15 qui est passée à la trappe le 30 novem-



Orléans Centre Ville

L'un des GX317 en service sur la ligne Parc Relais, vers le Zénith

Photo : Yves LE CHANU

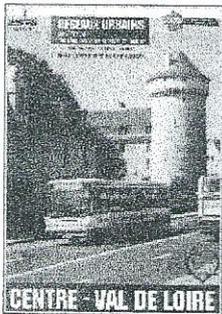
bre 1998. Cette navette, reliant St Cyr Equatop à St-Cyr-Fosses-Boissées (correspondances avec les lignes 5 et 14 vers Tours Centre) avait été créée suite à la rationalisation de la ligne 5 limitée à la desserte St Avertin Centre / St Cyr République.

Comme dans le cas de ligne 13, cette navette a rencontré l'opposition tant des utilisateurs que des élus locaux. Fil Bleu fait donc une nouvelle fois amende honorable en prolongeant la ligne 5 (une fois

par heure environ, un peu plus le samedi, centre commercial oblige) jusqu'à Equatop reprenant ainsi grosso modo l'itinéraire de la ligne avant restructuration. Toutefois, pour des facilités de circulation et de stationnement, le terminus partiel "République" n'est pas situé sur le parcours complet de la ligne mais en antenne de 2 stations et Fil Bleu se retrouve à nouveau avec une ligne à 2 branches, ce qu'elle avait décidé d'éviter en créant les lignes 14 et 15...

Quant à la ligne 14, après la fusion avec le ligne 13, son itinéraire à une nouvelle fois été modifié (c'est la troisième fois en trois mois) pour desservir à Tours Nord l'arrêt Beffroi.

Enfin, de nouvelles protestations se font jour dans le quartier du Parc des Expositions où se trouvent plusieurs équipements sportifs et qui n'est plus desservi depuis la rentrée, faute de fréquentation... Une demande de rétablissement de la desserte de l'ancienne ligne 10 a été faite.



## CENTRE - VAL DE LOIRE

*Si vous souhaitez en savoir plus sur les réseaux du Centre Val de Loire, lisez le hors-série Centre Val de Loire, édité en octobre 98 par Astuce et FPTU ! Quelques exemplaires sont encore disponibles. Voir en pages "Forum"*

## CHAMPAGNE - ARDENNE



### ...REIMS



#### Rénovation

Le 6 juin 98, le dépôt rénové des TUR était officiellement inauguré.

Cet établissement a été construit en 1981 sur un

terrain de 6 ha et une surface bâtie de 14.300 m<sup>2</sup>.

Il est situé dans la zone industrielle Colbert, rue André Huet, au nord-ouest de la ville.

Le dépôt a déjà subi plusieurs adaptations, notamment en 1993, où, pour faire face à l'augmentation du parc, les postes de charge et de lavage sont transférés à l'extérieur pour gagner de la place.

En 1995, un parking extérieur, équipé de 20 bornes de chauffage, est aménagé. Parallèlement, l'éclairage et le réseau d'assainissement étaient remis à niveau. Malgré cela, les installations étaient devenues, avec l'évolution des techniques et l'accroissement du parc, moins adaptées.

Un an et demi après le premier coup de pioche, et sans en interrompre l'activité, l'établissement fait donc peau neuve.

Si les locaux administratifs ont été agrandis et le hall de remisage (11.000 m<sup>2</sup>) remanié, les ateliers ont vu leurs surfaces doubler par la création d'une unité supplémentaire de 1850 m<sup>2</sup>.

#### Parc des TUR au 1er septembre 1998

Nous publions ci-dessous le tableau réca-

pitulatif de ce parc établi par J.P. Duponchelle, en précisant qu'il est conforme aux informations en notre possession.

Nous remercions d'avance les lecteurs de nous prévenir si, d'aventure, une erreur ou omission s'y était glissée.

#### Illustrations

Nous relations, dans notre précédent numéro, la disparition de la desserte interne de Tinquieux.

En hommage à la trop fameuse "Aquatintienne", nous publions page suivante un cliché "souvenir" montrant "La Bête" au terminus Sainte-Bernadette le 8 avril 98.

Nous en profitons pour publier également un cliché montrant le PR180-2 n°731 circulant l'été 98 dans les rues de Roubaix. C'était l'un des 5 PR180-2 (730 à 734) prêtés au réseau Transpole lors des travaux de prolongement du tramway à Roubaix-Eurotéléport (relire **RU22**)

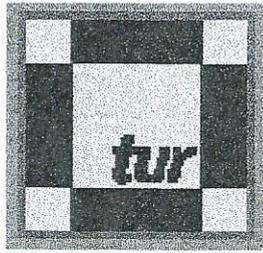
On découvrira également le 736 dans les rues de Reims.

### ...ST DIZIER

**city-bus** Présentation

Retrouvez une présentation rapide du réseau City-Bus en pages "Zoom" de ce numéro.

PARC SIMPLIFIÉ TUR		
Modèles	Nb	Numéros de parc
<b>Minibus et Gabarits réduits</b>		
Master (UFR)		59, ...
MG36	3	501 à 503
<b>Standards</b>		
Renault SC10R	30	311, 315, 316, 319 à 323, 326 à 333, 335 à 338, 340 à 349
Renault R312-3p	58	401 à 430, 432 à 459 (le 431 a été incendié en 1995)
Renault Agora-3p	15	201 à 215
<b>Articulés</b>		
Renault PR180-2	37	701 à 737
Renault PR118	5	738 à 742
Renault Agora-L-4p	10	801 à 810
<b>Total véhicules</b>	<b>158</b>	<b>(Hors Master)</b>

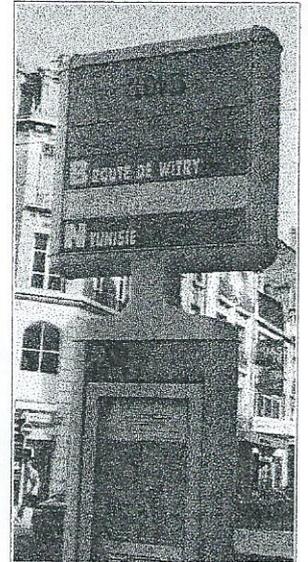


A gauche :  
 Le PR180.2 n°736 (5669 VJ 51) en service sur la ligne A passe devant le Musée des Beaux Arts  
 Photo : Serge VAN DEN BROUCKE - 08/98

En haut :  
 L'Aquatintienne n'aura hanté les rues de Tinquex (ici le Master n°59 - 7893 XG 51) qu'une année..  
 Photo : Claude DRUON - 08/04/98

A droite :  
 Le potelet de l'arrêt Clovis  
 Photo : Serge VAN DEN BROUCKE - 08/98

En bas :  
 Le PR 180.2 n° 731 (5551 VJ 51) prêté à Transpole pour assurer les navettes lors des travaux du tram R à Roubaix entre Eurotéléport et Douai-Cambrai  
 Photo : Hans PENNORS - Été 98



## ILE DE FRANCE



## Résultats

Avec 2,405 milliards de voyages (+2,4%) en 1998, le trafic continue son redressement. L'augmentation a été de 2,5% pour le RER, 3,1% pour le métro, 0,2% pour les bus-Paris, et de 1,7% pour les bus d'ébanlieue. L'augmentation a été plus forte pour les lignes en site-propre (+16,7%).

Par ailleurs, les recettes directes ont augmenté de 7%. 1999 sera marquée par deux négociations capitales pour l'avenir de l'entreprise à moyen et long terme. La préparation du contrat de plan entre l'Etat et la région Ile-de-France, et l'élaboration des PDU.



Tramway

## ✓ Orbitale

Dans le cadre de la préparation du XIIe contrat de plan Etat-Région, la direction régionale de l'équipement (DREIF) propose, dans un document daté de juillet 98, plusieurs opérations prioritaires en faveur des transports en commun.

Parmi elles, le projet de rocade "Orbitale" étudié par la RATP a retenu toute notre attention. Alors que d'importantes sections avaient été initialement prévues en souterrain pour être exploitées par métro traditionnel ou par VAL, c'est le tramway de surface qui a maintenant le vent en poupe.

Au nord-ouest, le prolongement du T1 de Saint-Denis vers Colombes permettra de relier le T2 prolongé à Bezons.

Au sud, le tracé débiterait au terminus d'Issy-Val de Seine du T2 pour desservir Châtillon, Bagneux, Villejuif et Ivry.

A l'est, à partir du T1 prolongé à Noisy-le-Sec puis à Montreuil, pourrait se greffer un axe reliant cette dernière commune à Vincennes, Charenton et Ivry.

Selon les estimations de la DREIF, la facture totale de cette rocade serait d'environ 7 milliards de francs, soit...

le même coût que la ligne Météor actuelle !

## ✓ Orbitale sud

Profitant de la discussion autour de ce XIIe plan, la députée-maire de Bagneux, rejointe par plusieurs élus de la banlieue sud, plaide pour deux projets qui lui tiennent à cœur. A savoir le prolongement de la ligne de métro 4 à Bagneux (qui semble cette fois-ci au moins en partie sur les rails) et celui du T2 vers le site du bus TVM.

## ✓ Châtillon-Vélizy

Des élus des Hauts-de-Seine ont lancé une pétition pour obtenir un tramway reliant les deux communes.

Ils réclament un tracé par la route départementale 906 jusqu'à Vélizy.

## ✓ T1 : Noisy-le-Sec

Les beaux projets de l'exécutif régional risquent d'être mis à mal, plus précisément dans la partie est de la future rocade "Orbitale".

En effet, une poignée de commerçants et de riverains s'opposent au tracé défendu par la municipalité et la RATP, et accepté par la commission d'enquête. Pour corser le tout, des élus régionaux soutiennent la fronde en trouvant là une bonne occasion de mettre en difficulté l'actuel exécutif.

Le rapporteur désigné en médiateur a conclu que "le contre-projet n'est accepté par aucune des collectivités directement concernées par le prolongement" et n'a pu que constater le blocage des positions.

Le vice-président du Conseil Régional en appelle à l'intérêt général et prévient que "si le rapport est repoussé, le tram n'arrivera pas à Noisy avant quinze ans et sans doute jamais à Montreuil ou à Val-de-Fontenay".

## ✓ T1 : Courts-circuits

Depuis le 22 novembre, suite à des courts-circuits dans des armoires électriques, les entrées et les sorties des rames du dépôt sont assurées au moyen d'un tracteur "Rail-Route".

Cette disposition pourrait durer pendant un mois et demi.



Autobus

## ✓ EXPLOITATION

## ☞ Paris-nord

Déjà évoquée à plusieurs reprises dans "RU", l'adaptation du réseau dans les 18e et 19e arrondissements interviendra fin 99 avec le redressement du parcours du 60 (photo page suivante) par la rue de l'Evangile (relire RU23), le prolongement du 54 vers la Porte d'Aubervilliers, et celui du 302 vers la Gare du Nord. Ceci devrait permettre une desserte enfin satisfaisante de ces quartiers : la lecture d'un plan de bus est assez éloquente quant au manque que cette restructuration comblera.

## ☞ Fusion 48 / 95

Attendue pour fin 98, elle est différée à l'horizon 2000 / 2001. A l'origine de ce report : les aménagements de circulation nécessaires pour garantir l'exploitation du nouveau 95, rue des Saints-Pères, aux Guichets du Louvre, rue d'Amsterdam et place de Clichy, autant de points noirs qui ne peuvent être traités sans une refonte du plan de circulation dans les quartiers environnants.

## ☞ Ligne 88

La toute nouvelle ligne semble avoir rempli ses objectifs de fréquentation. Depuis le 21 novembre, les services partiels limités à Montparnasse sont supprimés et la totalité du parcours est désormais effectué à raison d'un bus toutes les 12 minutes environ.

## ☞ Ligne 89

Déjà prolongée le 20 décembre 97 de la Gare d'Austerlitz à "Bibliothèque Nationale de France" (voir RU13), cette ligne l'est de nouveau à l'autre bout de son itinéraire, sur la commune de Vanves. En effet, depuis le 11 janvier, le 89 dessert la gare de Vanves-Malakoff.

## ☞ Ligne 196

Prévu de longue date, le prolongement de cette ligne est effectif depuis le 30 novembre 98. Reliant jusqu'à présent la gare RER-B d'Antony à Verrières-le-



PARIS XXème - Place Gambetta

La qualité du service sur la ligne 60 a peu évolué depuis la date de ce cliché (fin 93 avec le SC10R n° 3200). La RATP promet du changement dans les mois à venir.  
Photo : Alain MUGICA

Buisson / Amblainvilliers d'une part, et la gare RER-B de Massy-Palaiseau d'autre part (tronc commun entre Antony et l'arrêt "Grands-Chênes), elle se voit dotée de quatre arrêts supplémentaires jusqu'à la gare RER-C d'Igny.

Ce prolongement fonctionne du lundi au vendredi uniquement, aux heures de pointe du matin (05h32 à 08h37) et du soir (15h11 à 20h12).

#### ☛ 267 ou 567 ?

Cette ligne crée le 11 janvier 93 et exploitée par le centre de Nanterre reliait à l'origine la gare RER de Nanterre-Préfecture à Nanterre-Hautes Pâtures. Son départ fut, le 10 janvier 94, ramené à la gare de Nanterre-Université et la ligne devenant "communale" pris l'indice 567.

Elle est maintenant prolongée à Argenteuil-Général De Gaulle et est exploitée dorénavant par le centre de Charlebourg. Elle devait à cette occasion reprendre son ancien indice, mais circule toujours à l'heure actuelle sous l'indice 567.

#### ☛ TVM

Après avoir été approuvé par le Conseil d'Administration de la RATP (RU23), le projet de prolongement de 6,8 km du site, de Rungis à la Croix-de-Bermy, l'a été par celui du Syndicat des Transports Parisiens. Ce feu vert autorise l'ouverture de l'enquête d'utilité publique. Les travaux pourraient dé-

buter début 2000, pour une mise en service début 2003. Depuis sa création, la ligne est passée d'une fréquentation de 18.000 à 37.000 voyageurs quotidiens en 97.

#### ☛ Rosny-Fontenay

L'ancien réseau de 4 lignes exploitées par "Les Autobus du Fort" (code STP 233) et repris par la RATP a été modifié de la manière suivante : ligne 1 reprise par un futur prolongement du 118, ligne 2 reprise par "Titus 1" (516), ligne 3 reprise par "Titus 2" (518) avec desserte de la ZI des Alouettes à la place de la navette du 124, et ligne 4 supprimée.

#### ☛ Noctambus

Le renforcement de la ligne A est étudié



Succès pour les Noctambus. Ici, le R312 n°5574 en service sur une des nouvelles lignes, la M.

Photo : Christophe DECAUX - 20/09/97

ainsi que le prolongement de la ligne P vers Châtelet via la Porte de la Chapelle pour alléger le E. Le nombre de voyages annuels dépassent les 200.000 pour les lignes A et R, les 150.000 pour les C, D, E et J, et les 100.000 pour les F, G et H. Ces excellents résultats montrent à quel point la desserte de nuit répond à une demande de plus en plus forte

#### ☛ Incidents

Pour l'année 1997, le réseau d'autobus a recensé 925 agressions sur le personnel dont 642 ont donné suite à une déclaration d'accident de travail, 1024 actes de dégradations d'autobus dont 743 uniquement par jet de projectiles, 2233 actes délictueux répertoriés, sans compter la triste liste des crachats, insultes et autres "incivilités" qui ne sont même plus comptabilisés.

## ✓ MATÉRIELS ET DÉPÔTS

#### ☛ Dépollution

Le Conseil de Paris a débloqué une aide de 60 millions de francs qui sera versée à la RATP pour lui permettre d'équiper sur trois ans, un millier de bus de filtres catalytiques.

#### ☛ Aquazole

Depuis le dimanche 20 décembre, l'ensemble des autobus du dépôt de Lagny roule enfin au mélange gasoil + eau. Le dépôt de la Maltournée devrait être le prochain établissement à voir son parc rouler à l'aquazole.

#### ☛ Coquilles

Dans notre précédent numéro, nous nous faisons l'écho d'une rumeur tendant à penser que la numérotation des Agora-S se terminerait à 2887 pour reprendre à 7001. Nous savons maintenant que se seront les Agora-GNV qui seront enregistrés à partir de 7001, les coquilles des GX317-GPL démarrant quant à elles à 8001.

Cette numérotation assez surprenante aurait été souhaitée par les sapeurs-pompiers pour distinguer immédiatement les véhicules au gaz et le type de gaz (cette exigence venant appuyer la demande déjà ancienne d'inscription des coquilles en haut de pavillon pour en accroître leur lisibilité !).

Ces choix de numérotation font qu'il ne restera plus de série de libre, la série 9000 n'étant pas encore libérée.

## ÉQUIPEMENT EN AGORA-V2 d'octobre à décembre 98

N° de parc	Ligne	Dépôt	Nombre
2672 à 2688	46	Lagny	17
2689 à 2700	104	Créteil	12
2701 à 2718	176	Charlebourg	18
2719 à 2734	192	Thiais	16
2784 à 2787	Valbus	Montrouge	4
<b>TOTAL VEHICULES</b>			<b>67</b>

☛ **Agora V2**

63 Agora-S ont été mis en service dans cette période. Retrouvez-en le détail dans le tableau ci-dessus.

Les 4 Agora prévus initialement pour le réseau Valbus (2572 à 2575) n'ont toujours pas été affectés. Les 2574 et 2575 étaient toujours visibles en livrée blanche, dans la cour du dépôt de Fontenay, le 30 décembre dernier.

D'autre part, deux Agora aux couleurs de la RATP (dont le n°2773) ont pu être vus dans les rues de La Mulatière (69), dans l'agglomération lyonnaise. Ceux-ci n'étant pas encore affectés au parc de la Régie, il est probable qu'ils servent de "cobayes" à RVI.

☛ **Mutations**

Les R312 libérés permettent d'équiper deux nouvelles lignes de Pavillons, le 145 avec 9 R312-2p (6221, 6257, 6301, 6307, 6331, 6351, 6374, 6375 & 6493), et le 346 avec 10 R312-3p (5675 & 5791 à 5799), ainsi que la nouvelle ligne de Charlebourg (*voir plus haut*), le 267 avec 2 R312-3p (5534 & 5537).

Le MG36 n°411 prêté aux Lilas pour démarrer l'exploitation du service intercommunal de Rosny / Fontenay "Titus" (*RU23*, page 24) retourne à Asnières et est affecté à la ligne communale 574 (interne Clichy). Les 4 MG36 se retrouvent donc tous dans ce dépôt de la banlieue nord-ouest.

☛ **Réformes**

52 nouveaux SC10R sont radiés: les 3037 à 3040, 3042, 3046, 3076, 9669 à 9672, 9674, 9675, 9688, 9725, 9769, 9781, 9789, 9790, 9806, 9807, 9809 à 9813, 9835, 9838, 9875, 9884, 9903, 9904, 9906, 9910, 9911, 9952 à 9957, 9959 à 9963, 9965, 99969, 9971 à 9973.

☛ **Kilométrages**

Concernant les véhicules actuellement en exploitation, c'est le SC10R n°9860, du dépôt Belliard, qui totalise le plus grand kilométrage avec 831.568 km au 22 décembre 98. Il est normalement affecté à la ligne 60 et épisodi-

quement sur le 48.

☛ **Permutations**

Suite à la suppression de la ligne 49 prévue pour le 28 juin à la mise en service de la ligne E du RER (Eole), le dépôt de Croix-Nivert étudie plusieurs scénarios pour combler la place devenue vacante, un luxe ! Sont ainsi étudiées la mutation du 42, du 69, du 84, du 88, du 96, du 169, ou le regroupement du 62.

D'autre part, suite à son équipement en articulés, le 352 "Roissybus" sera remis à Belliard à la place du 31 qui partira à Aubervilliers comme nous vous l'expliquions précédemment. Pour que l'opération soit totalement bouclée, le 48 quittera Belliard pour Flandre.

☛ **Dépôt de Massy**

Cette annexe du dépôt de Montrouge est en cours de réalisation. Le futur établissement se situe le long de la RN20, sur un terrain de 33.000 m<sup>2</sup>. Après les travaux d'assainissement et de clôture du terrain, la construction des locaux devrait débuter au printemps 99 pour une mise en service au printemps 2000. Quoiqu'il en soit, la signalisation routière est déjà en place sur la RN20 en venant de Paris, et les panneaux annonçant fièrement le "centre-bus RATP" nous guide vers un magnifique terrain vague !

☛ **Etat du matériel**

Notre dernier point annuel sur le parc des autobus de la régie concernait celui du 30 novembre 97, publié dans *RU 18*. Nous vous livrons dans ce numéro, en pages "Matériel", l'état de ce parc au 9 décembre 98. Nous constatons, en comparant les deux états, que l'arrivée des matériels Agora, tant standards qu'articulés, a poussé vers la réforme un nombre important de SC10R mais aussi de PR180-2. A noter aussi la disparition des deux derniers exemplaires de SC10U (UMCR & UO). Fait important : la moyenne d'âge continue de diminuer (6 ans et 11 mois au lieu de 7 ans et 7 mois).



**Métro & Orlyval**

✓ **Ligne 4**

Le projet de prolongement de cette ligne depuis la porte d'Orléans vers Bagneux, connaît une nouvelle phase de travaux. De nouveaux sondages géologiques ont été opérés en fin d'année pendant plus d'un mois.

✓ **Ligne 14**

D'après la Régie, la nouvelle ligne a permis de soulager la ligne A du RER de 5000 voyageurs par sens à l'heure de pointe sur le tronçon Gare de Lyon-Auber. Elle souligne que "50.000 des 80.000 voyageurs quotidiens proviennent d'autres lignes, dont une part non négligeable de la ligne A".

On peut observer un regain de fréquentation de cette ligne jusqu'ici par trop "touristique" grâce à l'ouverture d'un nouveau complexe cinématographique à proximité de la station "Cour Saint Emilion".

Par ailleurs, la ligne a connu sa véritable première interruption notable de la circulation, plus de 1h30, en novembre.



**RER (exploitation RATP)**

✓ **RER-B**

La gare de Massy-Palaiseau connaît un fort trafic, de l'ordre de 32.000 voyageurs par jour. Le quai 1 posant de gros problèmes de sécurité en raison d'une largeur insuffisante (4m90) et desservi par un escalier trop étroit (2m00), d'importants travaux ont eu lieu pour modifier le tracé de la voie 1 et dégager la surface nécessaire à l'agrandissement du quai et de son es-

calier. Le nouvel ouvrage a été mis en service le 30 août dernier.

### ✓ Multimodalité

Le premier "Vélo-port" devrait être implanté à la gare du RER-A de Neuilly-Plaisance cette année. Suivant les exemples allemand ou danois, ces installations devraient accueillir, outre un garage gardienné, plusieurs services pour les cyclistes tels que la location de vélos, la maintenance de premier niveau (crevaisons...), et la vente de produits dérivés.

Après 6 mois d'expérimentation, deux autres sites devraient voir le jour : Antony (RER-B) et Créteil (Métro ligne 8).



### Réseau Ile-de-France

### ✓ Provocation ?

Alors qu'on sait que la partie ouest du projet Eole (interconnexion avec le réseau de Paris St Lazare) est repoussé aux calendes grecques, les voyageurs de la ligne Paris St Lazare - Maisons-Laffitte peuvent goûter depuis le 30 novembre et jusqu'à la mi 99 aux joies des rames MI2N... Eole, testées sur cette liaison par comparaison aux rames Z2N.

Des enquêtes sont régulièrement effectuées auprès des voyageurs.

Qu'ils en profitent bien car, passé l'été, ils ne sont pas prêt de revoir ces rames présentées comme étant le nec plus ultra du genre !

### ✓ Eole

La ligne E justement se profile à l'horizon.

Le 14 décembre dernier, la nouvelle sous-station électrique de Noisy le Sec a été mise en service. Elle permettra de faire face à l'augmentation des circulations.

Le 17 janvier 1999 sonne la mise en service du "Poste 1" de Château-Landon, à quelques encablures de la gare de l'Est. C'est de ce poste que seront gérées les circulations entre Haussmann St Lazare, Bondy et Val de Fontenay.

Le 19 janvier 1999, à 6 heures précises, est la date retenue pour la mise sous tension de la nouvelle ligne entre Paris La Villette et Haussmann St Lazare.

Ce sera donc le véritable coup d'envoi de la ligne qui sera alors pleinement opérationnelle. Notons qu'un système de balises restreint l'accès de la ligne aux seules MI2N "Eole".

Quant aux travaux des stations, ils devraient être pleinement achevés en mars ou avril 1999.

La mise en service, rappelons-le, est prévue pour le 26 juin 99 pour la branche vers Chelles et le 30 août 99 pour la branche Villiers sur Marne. 33 rames ont d'ors et déjà été livrées, 20 devrait l'être à l'échéance de l'ouverture de la deuxième branche à la fin de l'été.

8,1 milliards de francs auront été dépensés pour ce projet : 4,7 milliards pour les 2 gares nouvelles (Haussmann St Lazare et Magenta), "seulement" 3,4 milliards pour les tunnels et nouveaux équipements et enfin 1 milliard de francs pour la remise à niveau des équipements existants (voies, gares, quais, etc.).

D'ici l'inauguration, nous vous donnerons régulièrement d'autres informations sur la 5ème ligne du RER parisien.



### ...ARGENTEUIL

**R** **B** **Aquazole**  
**U**  
**S**

Le centre d'exploitation TVO d'Argenteuil, qui exploite le réseau du bassin de communes formé par Argenteuil, Bezons et Sartrouville, a décidé lui aussi de tester l'aquazole sur une partie de sa flotte.

Les véhicules en service sur les lignes 8, 9 et 514 roulent donc depuis le 1er décembre avec ce mélange.

### ...ATHIS MONS



### Méforme ?

Il semblerait que cette entreprise de 122 salariés et appartenant au groupe Cariane rencontre actuellement quelques difficultés.

Après la perte de certains marchés, Athis-Cars envisagerait de fermer son secteur tourisme et voyages.

Athis-Cars est présent dans les transports urbains du nord-Essonne avec le réseau intercommunal Citébus et plusieurs lignes

affrétés par le RATP dans ce secteur.

Athis-Cars possède plusieurs véhicules surbaissés, que vous retrouverez en pages "Matériel".

### ...BIEVRES

#### Bienvenue

Ce nouveau réseau qui devrait avoir été mis en service le 4 janvier 99, est la résultante de la ligne 2 des cars Bridet, de la ligne 4 des TIPS, et d'une branche du 119 de la RATP.

Il comporte deux lignes : Le 495 (piloté par Bridet), reliant Massy-Palaiseau-RER à Vélizy 2 par Igny et la gare SNCF de Bièvres avec 6 Agora-S en service de 05h55 à 20h35 à la fréquence de 30 mn aux heures de pointe et une heure en période creuse et le 496 (piloté par la RATP) reliant Massy-Palaiseau-RER à Vauhallan par Igny à l'aide de 3 Agora-S en service de 06h00 à 21h00 avec des fréquences identiques.

#### Livrée

Les véhicules des deux entreprises comportent sur fond blanc, les couleurs et logo du réseau "Transessonne" sur les flancs, et une bande jade-RATP sur les hauts-de-pavillon. Si le logo "Valbus" est présent sur la porte avant et sur le flanc arrière-gauche des véhicules, la marque "Bridet" n'est visible que sur la lunette arrière des Agora de ce transporteur, ceux de la Régie (2784 à 2787) ayant leur logo sur les quatre faces. A noter, sur les matériels "Bridet", la présence du logo de la Région Ile-de-France.

### ...MARLY LE ROI / LE PECQ

*Entre Seine et Forêt* 

#### Bienvenue

Après Traverciel, un nouveau réseau, fait son apparition dans le même secteur. Le centre d'exploitation CGEA de Montesson, en association avec les communes concernées vient en effet de formaliser "Entre Seine et Forêt" pour desservir les villes du Pecq et de Marly-le-Roi.

Le réseau actuel est constitué de 3 lignes : 9 (Desserte interne à Marly le Roi avec indice A, B, D ou G selon les variantes)

10 (RER Le Vésinet Le Pecq / RER St Germain en Laye)

21 (RER Le Vésinet-Le Pecq / Marly le Roi Gare SNCF).

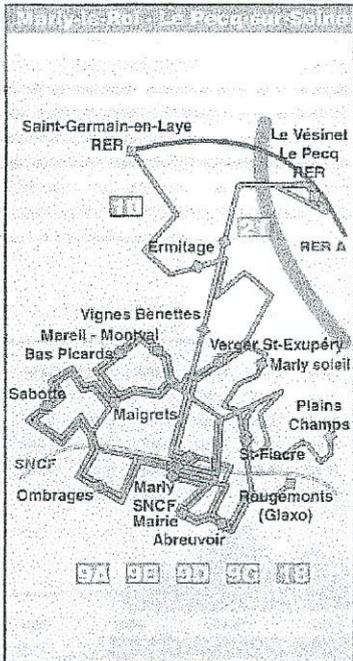
Notons tout de même que si la création d'une identité permet un repérage plus

Entre Seine et Forêt

10

Saint-Germain-en-Laye RER  
Marly-le-Roi SNCF - Mairie

Horaires 98/99



Carte Orange Zone 4

Horaires valables  
à compter du 31 août 98

simple des dessertes, l'utilisation de numéro de lignes desservant déjà le secteur ajoute à la confusion. Ainsi, nous vous annonçons l'intégration de la ligne CGEA 21M dans ce nouveau réseau (Télex 23), il n'en est rien et cette ligne desservant pourtant le Pecq n'a aucun rapport avec la ligne 21 pure "Entre Seine et Forêt" décrite ci-dessus...

#### Parc

Ce nouveau réseau est exploité par 14 véhicules arborant une découpe spécifique (liseré bleu et deux feuilles de chêne sur fond blanc) dont 11 GX317.

Ces derniers, en complément du numéro de parc ont été baptisé d'un nom d'arbre, ce qui est original pour un... parc.

Pierre COLIN a déjà repéré pour nous : Marronnier, Charme, Orme, Aulne, Chêne, Sorbier et Tremble. Il en reste 4, la chasse est ouverte ! Nous traquons actuellement également les plaques minéralogiques !

Sachez enfin que 20 conducteurs ont été détachés par la CGEA pour ce réseau qui devraient parcourir un peu moins de 500.000 km par an et transporter près de 2.000.000 de voyageurs annuels.

### ...MARNE LA VALLEE Est



#### Mersetra ou Setrades ?

Pour illustrer la nouvelle livrée adoptée pour les véhicules d'AMV pour leur réseau PEP'S, nous vous proposons en deuxième de couverture de notre précédent numéro une photo de l'autocar n°4037. Présenté comme un S315UL, ce Sétra avait néanmoins toutes les caractéristiques d'un ... Mercedes !

D'autre part, nous ignorons encore par quel miracle le S315NF immatriculé 667 BQA 77 a pu recevoir (tableau page 57) le numéro de parc 9878 alors que fin novembre il en était encore dépourvu !

Conclusion : plus une erreur est grosse, plus elle a de chance de passer. Veuillez nous en excuser.

### ...MONTROUGE

#### A venir

Cette ville de la proche banlieue sud desservie par de nombreuses lignes RATP, devrait bientôt s'enrichir d'une navette communale.

L'itinéraire est actuellement à l'étude, mais on sait déjà que le service assuré par des minibus doit être offert du lundi au vendredi, de 07h30 à 12h00 et de 13h00 à 19h30, et le samedi de 09h00 à 13h00.

Si l'exploitant sera choisi par appel d'offre, la Municipalité souhaite que la tarification soit celle de la RATP.

### ...MUREAUX (Les)

#### Ver luisant

Depuis le 3 novembre dernier, un service tardif a été mis en place à titre expérimental par le Syndicat intercommunal du Val-de-Seine regroupant les communes des Mureaux, Aubergenville, Meulan, Ecquevilly, Bouafle et Chapet.

Les deux lignes "Luciole 37" et "Luciole 38" circulent du lundi au samedi de 21h00 à 23h00.

Deux autobus sont affectés à chacune des deux lignes.

### ...OUEST PARISIEN

#### Traverciel Inauguration tardive

Le nouveau réseau, mis en place le 2 juin dernier (RU 20 & 21), a été inauguré le 11 décembre à 11h30 (mieux vaut tard que jamais !) en présence du président du Conseil Général et, hasard ou nécessité, le millionième voyageur !

La fréquentation s'établit à 10.000 voyages par jour sur les sept lignes, avec un taux de 93% par rapport aux prévisions.

Cette année devrait voir la mise en place d'une billetterie magnétique ainsi que le renouvellement d'un tiers de la flotte par du matériel surbaissé, flotte actuellement constituée notamment d'au moins 5 vieux Renault S105, espèce en voie de disparition subsistant toutefois à Bastia, St Quentin en Yvelines, Evry, Thionville et quelques autres réseaux franciliens.

Rappelons que la quasi-totalité du matériel est fournie par le centre d'exploitation CGEA de Nanterre qui a déjà quelques articles surbaissés Heuliez GX417.

### ...RAMBOUILLET



#### Nouveau !

C'est le 1er décembre que sont survenues cette année les modifications du réseau R'BUS, exploité par la CGEA.

La ligne 74 (Rouge nord) emprunte désormais en centre-ville, vers Groussay, la rue d'Angivillers et dessert trois nouveaux arrêts : Passage Fleuri, Roi de Rome et Bon Vieux Temps.

Ce nouvel itinéraire est en fait une déviation ponctuelle rendue définitive consécutive aux travaux de réaménagement de la rue Charles de Gaulle, principale artère commerçante de Rambouillet.

Sur la ligne 72 (Rouge sud), l'arrêt IUT devient ZI du Pâtis.

Information essentielle pour les matériophiles puisque cet arrêts dessert... le dépôt CGEA !

Quelques adaptations d'horaire ont eu lieu et notamment la création de 2 services supplémentaires sur la ligne 76 (Bleue) portant l'amplitude de 05h29 à 21h21.

Enfin, un Agora-L vient d'arriver sur le réseau rambolitain, alors qu'un GX417 était attendu.

*Retrouvez une présentation rapide du réseau R'BUS ainsi que l'état de parc en pages "Zoom"*

### ...ST GERMAIN EN LAYE



#### Gaz

Essai, sur ce réseau exploité par la CGEA, d'un A300 fonctionnant au GPL, du 1er au 4 décembre dernier. Selon des sources municipales, il est question d'équiper le réseau de 10 véhicules au GPL en remplacement des vieux PR100 et amenés à circuler uniquement sur les lignes purement urbaines.

**Blancs**

Par ailleurs, 2 Setra S215SL et un Agora (immatriculés ??? BAZ 78), tout de blanc vêtus, circulent depuis quelques semaines

sur le réseau de la ville royale. Serait-ce le prélude à une nouvelle livrée et d'une nouvelle offensive commerciale, dans la dynamique de reconquête instituée par la

CGEA après les créations de Traverciel et Entre Seine et Forêt ?



**SAINT GERMAIN EN LAYE**

Ce GX107 n°E34I (949 AJT 78) sera bientôt rejoint par 10 véhicules au GPL.

D'autre part, il est probable que la livrée CGEA fasse place prochainement à une nouvelle décoration.

Photo : Christophe DECAUX - 05/04/97



France Passion des  
Transports Urbains

## LANGUEDOC - ROUSSILLON



## ...MONTPELLIER



## Travaux

En décembre 98, 75% des travaux du tramway étaient achevés et près de 7 km de voie posés. Tout cela est de bon augure pour tenir les délais de juin 2000 pour l'ouverture commerciale de la pre-

mière ligne.

D'autre part, la première rame du futur tramway devrait être livrée dans le courant du mois de juin prochain, pour de premiers essais pendant l'été.

## Communication

Bien qu'il existe le périodique "J moins ??? - Vive le tramway" (cf. *RUdF* n° 23

p. 32), certains usagers de la SMTU se plaignent d'une information insuffisante sur le tramway, ou en tout cas d'une information qui n'est pas à la hauteur de l'événement. Un courrier a été adressé au maire de la ville pour que la communication concernant le futur tramway se fasse plus convaincante... et surtout plus convaincue !

## LORRAINE



## ...NANCY



## Vite fait !

Si nous évoquons le caractère discret de l'appel d'offres de trolleybus guidés dans *RU19*, la rapidité avec laquelle la commission d'enquête publi-

que a donné son accord nous laisse songeur (pour rappel : lancement de l'enquête le 8 septembre 98; acceptation le 27 novembre).

La commission qui s'était fait jusqu'à présent une spécialité de freiner certains projets (Strasbourg et Orléans), voire de les bloquer (Caen), est cette fois-ci d'une vélocité décoiffante !

Par ailleurs, alors que plusieurs agglomérations (Clermont-Ferrand, Le Mans ou Nice) semblent reconsidérer d'un peu plus près les soi-disants avantages de la technologie sur pneumatiques par rapport à celle sur rail, Nancy semble atteindre d'une certaine précipitation. Un nancéien, spécialiste des transports urbains, faisait observer dans une lettre au commissaire enquêteur que "le choix du tramway sur pneu n'a pas pris en compte l'évolution des coûts d'exploitation en cas de progression du trafic supérieure à celle estimée". Il ajoute que "si certains arguments avancés pour écarter le tramway

*sur fer sont réels (économie sur le dépôt, économies sur les déviations de réseaux), d'autres ne sont que partiellement vrais (le surcoût des infrastructures du tramway sur fer n'est pas aussi important qu'annoncé, surtout si l'on raisonne à long terme) et les éléments d'exploitation, ainsi que ceux concernant l'interconnexion avec le réseau ferré existant ont été complètement éludés. De plus, on ne connaît pas vraiment les conditions de vieillissement d'une chaussée pour tramway sur pneu et les surcoûts d'entretien que cela générera, ni celles d'un matériel qui sera appelé à circuler sur des chaussées de qualités différentes".* Obtenant le précieux feu vert pour son projet de transport semi-guidé, la Communauté Urbaine du Grand Nancy a confirmé la commande de 25 trolleybus guidés de type TVR à ANF-Industries. La fabrication devrait débuter en juin 99 pour une mise en service vers la fin de l'année 2000.

Quoiqu'il en soit et même si, comme nous l'avons toujours dit dans ces colonnes, le trolleybus guidé de type TVR nous semble être une solution intermédiaire se faisant passer pour ce qu'elle n'est pas (le tramway), la démarche de passer du trolleybus au TVR comme c'est le cas à Nancy, nous semble moins incongrue que la création ex-nihilo d'un réseau de soi-disant "tramways sur pneu" com-

me l'envisage toujours Caen. Le cas nancéien découle d'une certaine logique, logique mue par la sauvegarde de la traction électrique et de la réutilisation, au moins partielle, d'infrastructure existante. Mais s'il ne s'agit finalement que de moderniser le réseau trolleybus existant, pourquoi ne pas le présenter comme tel ?

## Grève

L'année 1998 s'est terminée sur le réseau CGFTE par 14 jours de grève. Ce très long conflit, débuté le 17 décembre, avait pour origine l'embauche de personnel, personnel dont l'effectif avait chuté depuis la reprise du réseau par le groupe CGEA. Les négociations ont pour le moins mal débuté, direction et grévistes se renvoyant la responsabilité d'absence de dialogue social. L'intervention de la justice pour mettre fin au blocage illégal des dépôts par des piquets de grève était nécessaire mais n'a bien évidemment pas calmé les esprits. Alors qu'une partie des bus recommençait à circuler, direction et représentant du personnel ont pu se mettre autour d'une table grâce à l'intervention d'un "médiateur". Ce n'est que le 31 décembre que les négociations ont abouti après que la Communauté Urbaine ait officiellement envisagé de recourir à la soustraction pour assurer au moins 70% du trafic pour la période des soldes.

## NORD - PAS DE CALAIS



## ...CALAIS



## Arrivée

Retrouvez les 4 nouveaux GX317-3p dans ce numéro, en pages "Matériel".

## ...LILLE



## Collision

Deux rames se sont percutées à Marcq-en-Baroeul le dimanche 6 décembre à 08h00,

faisant huit blessés très légers. Le franchissement d'un feu rouge pourrait être à l'origine de cet accident plutôt rarissime puisque les deux trams circulaient sur la même voie.

## ...VALENCIENNES



## Choix

Dans le cadre de l'appel d'offre lancé par le Syndicat Intercommunal (SITURV)

pour son futur réseau tram-bus "Transvilles", ce dernier vient de choisir les deux constructeurs locaux, Alstom à Petite-Forêt et ANF à Crespin pour la construction de 17 rames de tramway (Citadis), avec 4 en option.

Ce marché ne sera toutefois effectif qu'à la signature de la Déclaration d'Utilité Publique, à l'issue de l'enquête qui doit démarrer début 99.

## NORMANDIE (HAUTE ET BASSE)



## ...HAVRE (Le)



## Réception

Arrivé sur le réseau de deux nouveaux articulés surbaissés

Heuliez GX417-3p numérotés 608 & 609. Par ailleurs, nous vous informions dans **RU22** (page 28) de l'arrivée de 10 GX317-

3p supplémentaires. Jean-Pierre Duponchelle nous précise que le lot comportait en fait 11 véhicules numérotés 21 à 31.

métropole rouennaise vient de lancer une expérimentation de transport de vélos sur une ligne de bus.

Pour cela, quelques sièges de l'arrière des véhicules ont été déposés et remplacés par des appareils bloquant les engins.

L'expérience est prévue pour trois mois, au terme de laquelle un bilan sera fait.

## ...ROUEN



## VéloBus

Le réseau de la

## PAYS DE LA LOIRE



## ...MANS (Le)



## Rectificatif

Boris Deshayes, un de nos lecteurs mancaux, nous demande de rectifier le tableau du matériel de la

SETRAM publié dans notre dernier numéro qui comportait plusieurs erreurs ou inexactitudes.

Tout d'abord, et à l'inverse d'une information reçue, le réseau mancau ne possède pas de GX317. D'autre part, certains véhicules ont été entre-temps réformés tels le SC10 n°168 et le PR180MI n°312. Enfin, si les matricules des Agora-S étaient bons dans le tableau, une bizarrerie les a transformés en série 800 dans le texte.

Les conditions de stress intense qui ont entourées la rédaction du **RU23**, expliquent en partie ce genre d'aneries. Nous nous en excusons auprès de tous nos lecteurs et nous permettons donc de republier ce tableau, accompagné d'un cliché du R312 n°401.

## Mouvements

Onze véhicules au gaz devraient être réceptionnés cette année, soit 5 Agora-S et 6 Agora-L.

Les derniers SC10UO devraient par contre être réformés ainsi que 3 CBM TDU11.

## Le Mans - Boulevard Levasseur

R312-3p n°401 (679 SQ 72) de la SETRAM en service sur la ligne 3 vers Oasis

Photo J-Pierre DUPONCHELLE - 04/07/89

PARC SIMPLIFIÉ SETRAM		
Modèles	Nb	Numéros de parc
<b>Standards</b>		
Renault SC10UO	2	170 & 171
Renault SC10R	9	172 à 180
CBM TDU11SR	12	249 à 260
Heuliez GX107	15	501 à 515
Renault R312-3p	52	401 à 452
Renault Agora-3p	10	601 à 610
<b>Articulés</b>		
Renault PR180MI	11	311, 313 à 322
Renault PR180R	6	323 à 328
Renault PR180-2	15	329 à 343
Heuliez GX187	12	551 à 562
Renault Agora-L	5	701 à 705
<b>Total véhicules</b>	<b>149</b>	



**TCSP**

Tramway traditionnel ou trolleybus guidé de type TVR, rien n'est encore arrêté sur le choix de la technologie du futur TCSP. Si celle sur pneumatiques avait été tout d'abord évoquée, les avatars de Caen et Clermont mais surtout un différentiel de coût moins important que celui avancé par les promoteurs du TVR, font que les res-

ponsables de la Communauté Urbaine sont maintenant beaucoup plus prudents.

**...NANTES****Acquisition**

Après une première série de 20 GX317-3p numé-

rotés de 1 à 20 (listing page 48 de *RU17*), 13 nouveaux surbaissés GX317, cette fois-ci en configuration 2 portes, ont été réceptionnés par le réseau et numérotés 101 à 113. Retrouvez les en rubrique "Matériel".

Quant au GX217-GNV n°180, il a été affecté au dépôt de St Herblain et mis en ligne sur la 21

**PICARDIE****...AMIENS****Arrivée**

Le SEMTA vient de recevoir 3 nouveaux surbaissés GX317-3p (57 à 59). Retrouvez les en rubrique "Matériel".

**PROVENCE - ALPES - COTE D'AZUR ET CORSE****...GRASSE - ANTIBES****Abribus... suite**

Nous vous avons conté l'étrange disparition de nombreux abribus du réseau STGA, rendant pour le moins délicat l'accès aux bus. Des précisions de Jean-Paul LES-CAT nous laisse entendre que le syndicat intercommunal ne serait pas à l'origine de ces problèmes. En effet, sur le territoire dudit syndicat, ce sont les communes elles-mêmes qui gèrent le mobilier urbain. Et ce sont elles qui sont en litige avec le constructeur...

**Internet**

Malgré ces péripéties matérielles, le réseau azuréen se lance sur Internet. La présence du parc technologique Sophia Antipolis sur le périmètre de desserte de la STGA imposait l'arrivée de cette nouvelle technologie.

La multiplicité des exploitants et une information parfois lacunaire rend souvent l'utilisation de ce réseau délicate. Le site internet <http://stga-transport.fr/> est conçu pour remédier à ces inconvénients.

**...MARSEILLE****La Navette**

Une nouvelle ligne a été inaugurée le 3 décembre.

Il s'agit de la ligne 67 reliant Blancarde à Saint-Barnabé en correspondance avec le tramway 68 d'où le choix dudit numéro. Le service est assuré

à l'aide d'un minibus Renault-Master n°934 (988 VV 13). L'appellation commerciale de cette nouvelle liaison est "La Navette" et c'est elle qui est déclinée sur le véhicule et les points d'arrêts. A l'essai pour six mois, elle fonctionne du lundi au samedi de 06h45 à 19h00 avec un départ toutes les demi-heures. Si l'affluence est au rendez-vous, le 67 pourrait être équipé de matériels de plus grande capacité.

**Surbaissés**

Le réseau marseillais ne possède, dans cette catégorie de matériel, que des Mercedes standards O405N (en version N & N2). Pour compléter les informations de notre tableau général des surbaissés paru dans *RU22* et comptabilisant 121 véhicules pour la RTM, nous publions le détail de cette flotte de 125 unités.

701 à 710 : livrés en 93 (ligne 42).

711 à 737 en configuration N2

(lignes 7, 8, 83, et en partie la 70).

738 à 823 : livrés en 98

(lignes 18, 19, 21, 31 & 41).

61 & 62 livrés en 98 (ligne 40).

Les véhicules livrés en 98 sont tous climatisés et arborent la nouvelle livrée.

**3e rail**

Nous évoquions en rubrique "Matériel" de notre précédent numéro, le nouveau concept de captation électrique au sol développé par la firme Ansaldo (procédé "Stream"). La firme SGTE développe elle aussi un concept similaire de captation par 3e rail. Elle devrait tester ce système sur une portion de 350 m de la ligne 68 près de la Blancarde.

Pour cela, une des motrices PCC sera équipée d'un pantographe sous sa caisse.

**...NICE****TCSP**

Comme un certain nombre de leurs confrères d'autres agglomérations (Clermont, Le Mans...), les responsables des déplacements de l'agglomération niçoise commencent à douter de la pertinence de la solution "tram sur pneu". Si un consensus semble trouvé sur l'opportunité d'un tramway, le choix de la technologie sur pneu, certaine il y a encore peu, serait remise en question. "Nous avons trois ans devant nous pour nous déterminer et étudier les avantages et inconvénients de l'une ou l'autre des deux options. Rien n'est fixé et si ma préférence, c'est vrai, allait au début de notre réflexion vers le pneumatique, la découverte sur un site expérimental de l'option rail m'a également convaincu..." déclarait le Maire de Nice lors d'une réunion publique de présentation du projet. Parallèlement à ces réunions publiques, l'agence d'urbanisme de la ville avait invité deux intervenants spécialisés dont le paysagiste en charge du tramway strasbourgeois. Celui-ci expliqua entre-autre que "l'intérêt du tramway est d'obliger à repenser la rue", mais il insista surtout sur le fait qu'il est "vrai qu'un tram sur pneu coûte moins cher qu'un tram sur rail, estimé à 100-150 MF du km ; cela étant, en terme d'aménagement, c'est sans

intérêt. C'est une voie de bus, ni plus ni moins..."

#### Gaz

Si le 42e GX217-GNV a été dignement inauguré le 15 octobre 98, la SEMIACS prévoit d'ici 2000, l'acquisition de 40

nouveaux bus fonctionnant au GNV.

#### Ligne pilote

Nous évoquions dans notre dernier numéro, la mise en place sur les matériels les plus récents de la télébilletique. Une autre nouveauté est le lancement prochain

d'une ligne pilote (ligne 7), où de nombreux points d'arrêts offriront un quai avancé ou aménagé pour permettre l'accès des fauteuils roulants. Les véhicules circulant sur cette ligne seront équipés pour recevoir un à deux fauteuils.

## RHONE - ALPES

### ...ANNECY



#### Sites propres

Début décembre, les élus du district ont donné leur feu vert pour la réalisation de divers équipements qui permettront, d'ici 2002, de doter le réseau SIBRA d'axes en site-propre. Le principe en avait été approuvé un an plus tôt (RU19, page 30).

#### Parc

Retrouvez le parc complet du réseau annexé en pages "Matériel".

### ...ANNEMASSE



#### Nouveau dépôt

C'est le 10 octobre dernier que s'est déroulé l'inauguration du nouveau dépôt des 21 autobus des "Transports Annemassiens Collectifs".

### ...GRENOBLE



#### Noctibus

Depuis le jeudi 3 décembre 1998, mise en service d'un nouveau réseau de soirée accessible avec la tarification habituelle en complément des deux lignes de tram et de la navette du soir à Meylan.

Quatre lignes de bus d'indices N1 à N4 irriguent l'agglomération grenobloise depuis la place Victor Hugo en centre ville les jeudis, vendredis et samedis soir de 21 heures à minuit.

La ligne N1 reprend l'itinéraire de la ligne 1 jusqu'à Claix "Pont Rouge".

La ligne N2 combine les tracés des lignes 13, 5 et 51 pour rejoindre "Mas des Iles" à Seyssins.

La ligne N3 suit le parcours de la ligne 33 nord jusqu'à Saint-Egrève "Rochepleine". Enfin, la ligne N4 se faufile entre les lignes 33 sud, 11 et 31 pour finir à Eybens.

Les départs ont lieu toutes les demi-heures de "Victor Hugo". La montée par l'avant est rendue obligatoire, ce qui est une "première" à Grenoble, et le contrôle est effectué par le chauffeur accompagné de deux agents de prévention.

Le réseau Noctibus a rencontré un vif succès : plus de 1100 voyageurs l'ont utilisé lors de son premier week-end. Il est exploité par des AGORA-S et R312 du dépôt de Sassenage, un GX317 du dépôt d'Eybens pouvant également servir en renfort ou remplacement.

#### Offre spéciale

A l'occasion des fêtes de fin d'année, un ticket "Spécial Noël" à 10 F (libre circu-

lation la journée sur le réseau) était proposé du 19 au 25 décembre 1998.

#### Errata n° 23 (pages 46 et 47)

La ligne 5 a son terminus à "Universités - Biologie" depuis septembre 1997.

La ligne 32 n'a retrouvé ses trolleybus que le lundi 4 janvier 1999. Les ER 100 étaient remplacés par des GX 107 depuis six mois.

#### Bandes jaunes

Concernant ce marquage distinguant les lignes offrant une accessibilité totale aux voyageurs à faible mobilité (bus surbaissés et aménagements des arrêts), Jean-Marie Guétat nous prie de bien vouloir apporter les rectifications suivantes à notre article paru dans le précédent numéro.

Seuls les Agora-L de la ligne 1 sont marqués de la sorte. La ligne 11 (Echirolles-Comboire / St Martin d'Hères-Le Carina) ne comporte que 27 arrêts "100% accessibles", il en reste 9 à équiper. C'est pourquoi la bande jaune sur le côté des bus n'a finalement pu encore être apposée.

### ...LYON



#### Reconduction

Le groupe VIA-GTI, par le biais de sa filiale SLTC s'est vu confier la gestion du réseau TCL pour 6 nouvelles années. Le SYTRAL a apprécié les objectifs que s'est fixé VIA-GTI pour les années à venir : augmentation de 9% du nombre de voyageurs, accompagnement du PDU par une mise en place réussie des deux lignes de tram et des nouvelles liaisons trolleybus, certification ISO 9000 des activités du réseau, équipement de 150 véhicules de caméras vidéo, renforcement de la présence des AMIS (Agents d'ambiance, de Médiation, d'Information et de Sécurité). De son côté, le SYTRAL s'engage à poursuivre ses investissements : achat de 50 à 60 autobus par an, acquisition de nouveaux trolleybus (voir plus bas).

**Noctibus**

**Avec le Réseau de Soirée, vous avez la permission de minuit !**

**TCL** NOUS ALLONS OÙ VOUS ALLEZ

## Restructuration

Nous nous étonnions dans notre dernier numéro du peu de nouveautés sur le réseau TCL en cette rentrée 98/99, le réseau lyonnais nous ayant habitué à moins de stabilité ! C'était en fait reculer pour mieux sauter puisque c'est le 4 janvier 99 que le réseau TCL nouveau est arrivé.

Toutes les restructurations opérées sont en fait concomitantes aux travaux des deux lignes de tramways qui démarrent en fanfare, maintenant que les déviations de réseaux souterrains sont en voie d'achèvement. Et pour ne pas faire subir aux lyonnais de multiples mini-restructurations à chaque avancée de chantier, les déviations de lignes proposées aujourd'hui sont réputées définitives, au moins jusqu'à fin 2000 lors de l'inauguration des deux axes ferrés et du prolongement à Square Galtier de la ligne B du métro.

L'originalité du chantier, qui concerne les avenues Berthelot, Jean XXIII et Rockefeller pour la ligne vers Bron et le quai Claude Bernard, les rues de l'Université, de Marseille, Servient, Cours Lafayette et avenue Thiers pour la ligne vers la Doua, est de ne pas condamner la totalité de l'espace.

Ainsi, la règle générale consiste à ce qu'un seul des deux sens de circulation soit dévié par un itinéraire parallèle situé à quelques centaines de mètres.

Les lignes déviées sont :

- 9 - Cordeliers / 7 Chemins
- 12 Express - Bellecour / Minguettes
- 23 - Cordeliers / Parilly
- 24 - Grange Blanche / 7 Chemins
- 26 - Perrache / La Doua
- 32 - Perrache / Etats Unis
- 34 - Charpenne / Etats Unis
- 35 - Bellecour / Vénissieux
- 36 - Duchère / Minguettes
- 37 - Part Dieu / Décines
- 38 - Charpenne / Surville
- 39 - Perrache / Université Lumière
- 47 - Cité Internationale / Hôpital Lyon Sud
- 48 - Part-Dieu / Minguettes
- 53 - Perrache / St Priest
- 62 - Grange Blanche / Mions

Les fréquences seront renforcées sur toutes ces lignes afin de compenser les allongements de parcours pour certaines d'entre elles.

La ligne trolleybus 23, compte tenu des travaux concernant également les lignes aériennes est maintenant (et provisoirement ?) exploitée par autobus. Quant à la ligne trolleybus 11 (Laurent Bonneval / Perrache), elle est désormais limitée au tronçon Laurent Bonneval / Jean Macé afin de préserver son mode de traction électrique.

Un plan / dépliant a été édité pour accompagner cette mini-restructuration et toute la documentation clientèle a été revue à cette occasion : plan du réseau, plan des lignes de nuit, fiches horaires. Un nouveau guide complet du réseau est également disponible pour 20,00 F

L'accompagnement des travaux s'effectue à l'aide de panneaux bordés de jaune et noir, couleurs emblématiques des chantiers. Pour autant, la bataille fait rage pour trouver une sympathique mascotte pour ces travaux. Le Grand Lyon avait d'abord pensé à Bugs Bunny, mais le montant à acquitter pour les droits d'utilisation étaient exorbitants.

## Tramway

Malgré une opposition encore forte, y compris dans les rangs de la majorité municipale, la DUP du tramway lyonnais a bel et bien été signée et l'on est désormais en mesure de communiquer le tracé définitif des deux premières lignes. Les déviations de réseaux avaient débuté depuis plusieurs mois et les bus et trolleybus ayant dégagé la voie, les travaux lourds vont donc pouvoir débuter.

## Trolleybus

Si nous confirmons l'information (RU23) concernant l'appel d'offres pour l'acquisition de 67 nouveaux trolleybus, le quotidien économique "La Tribune" du 22 décembre 98 nous informe que le marché a été remporté par RVI pour un montant de 262 millions de francs. Le matériel devrait être dérivé du CIVIS, conçu conjointement par Matra et RVI.

L'appel d'offres comprenait deux tranches conditionnelles portant sur 60 véhicules supplémentaires. De son côté, notre confrère "Tram2000" précise, dans son numéro de décembre, que les 67 véhicules se répartiront en 55 standards et 12 articulés. Toujours d'après le mensuel belge, il semble acquis que les trolleybus articulés iront équiper prioritairement la ligne 1 bien que l'équipement des futures lignes décidées lors de l'élaboration du PDU soit aussi envisagé.

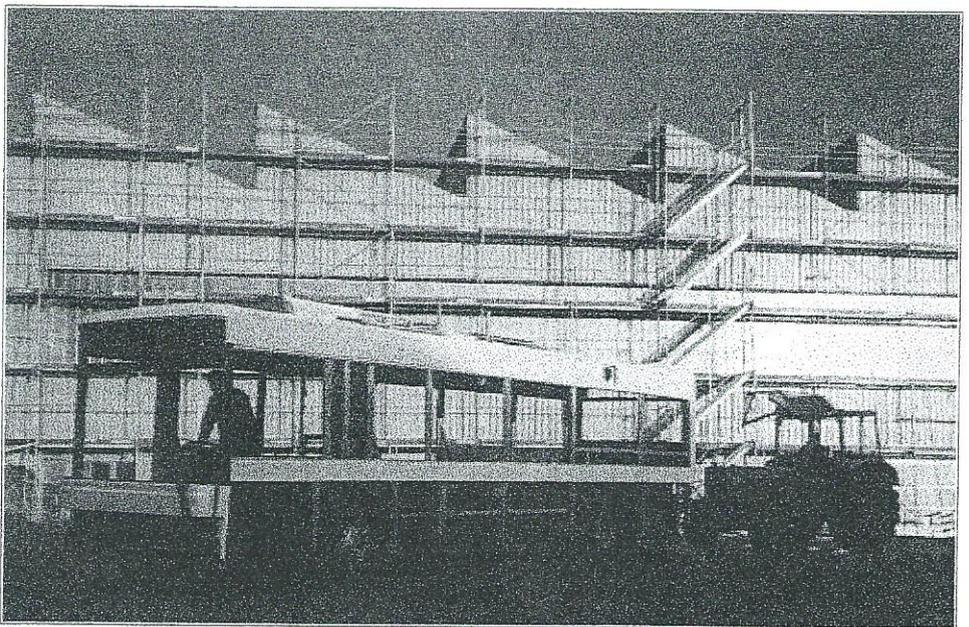
Par ailleurs, et s'il n'est pas encore tout à fait fin prêt, le trolleybus à gabarit réduit commandé à Man et Kiepe pour la célèbre ligne 6 existe. La preuve sur la photo ci-dessous aimablement cédée par Lionel BREITMEYER de l'AGTB (Genève) et prise lors d'une visite chez le carrossier HESS.

## R312

La révision générale de mi-vie des 113 premiers R312 vient de s'achever. Outre les interventions techniques et mécaniques, les autobus ressortent des ateliers flambant neufs ! Pose de girouettes électroniques, nouvelle livrée blanche à filet rouge apparue avec les Agora mais expérimentée sur le R312 n°3377 et rénovation intégrale de l'intérieur des véhicules.

## Navettes

Pour l'heure informel, le concept de navettes à fait son apparition officielle fin 98 grâce à la participation des collectivités locales concernées et à l'élaboration d'une tarification spécifique qui complète la tarification TCL en vigueur et qui vient à



Carrosserie HESS

Cette carcasse vide est bien le futur trolleybus lyonnais à gabarit réduit !  
Photo Lionel BREITMEYER (AGTB) - 26/11/98

nouveau de baisser. Un ticket navette à l'unité coûte maintenant 5,00 F et le carnet est vendu 50,00 F excepté pour la navette "Tourobus" de la Tour de Salvagny ou il est vendu 36,00 F. Si les tickets navettes ne permettent pas la correspondance avec les autres lignes du réseau, les titres classiques donnent bien entendu accès à ces navettes.

Ces navettes sont aujourd'hui au nombre de 8 :

- Navettes Presqu'île (91)
- Navette de Vaulx (N1)
- Tourobus (La Tour de Salvagny) (71)
- Navette de Rillieux (78)
- Fidibus (Ste Foy) (79)
- Navette d'Ecully (82)
- Navette St Rambert (76)
- Navette du 8ème (N8)

Une 9ème navette circule également à titre provisoire depuis le 9 novembre en raison des travaux qui condamnent la passerelle Saint-Georges. D'autres navettes pourraient bientôt voir le jour notamment sur les pentes de la Croix-Rousse, à Vénissieux, et pour le secteur sud de Vaux-en-Velin.

Certaines de ces navettes, comme celle de Rillieux, sont sous-traitées mais équipées de matériel aux normes et couleurs TCL.

Toutes ces navettes sont, dans un souci d'uniformité du service, équipées du tout nouvel OREOS 55 de Gépébus (n°3501 à 3521). Le moins que l'on puisse dire, c'est que ce véhicule ne fait pas l'unanimité, notamment sur la navette Presqu'île, très fréquentée : peu de place assises suite au choix fait de l'accessibilité aux fauteuils roulants, barres de maintien mal positionnées, et accès par la porte avant (un seul vantail) inconfortable. Face à ces doléances, le SYTRAL et Gépébus ont décidé de travailler en commun pour remédier à ces défauts de jeunesse.

### Métro

La première série de rénovation de rames MLP75 est achevée. La rame 617 est rentrée en atelier le 30 octobre 98 et correspond au début de traitement de la seconde tranche, soit le solde de 22 éléments. "Tram2000" nous communique le détail des 10 rames rénovées : 601 à 603, 606, 608 à 610, 612, 613 & 615.

### Crémaillère

Les 3 engins (MC1 à MC3), pionniers du métro lyonnais à leur mise en service sur ce qui devait devenir la ligne C et remplacés depuis 1984 par 5 rames MCL80, sont garés depuis aux ateliers SLTC de



En haut, le Ticket Liberté 24 h  
Au centre, le Ticket Liberté 2h  
En bas, le Ticket Spécial Navette

La Poudrette. La MC1 vient d'être vendu à Alstom pour son usine de Valenciennes en vue d'essais dans le cadre d'un contrat pour le métro de Singapour. Les 2 autres cherchent toujours preneur... (T2000)

### Handicapés

Les 6 Agora n°2422 à 2427 de la ligne 99 (Cordeliers / Montchat) sont équipés à titre expérimental de palettes UFR installés sur la porte centrale. Testé jusqu'à la mi-janvier, cet équipement sera maintenu et généralisé à tous les matériels surbaisés du réseau s'il donne satisfaction aux machinistes comme aux clients.

### Chômeurs

Après plusieurs mouvements de protestation, les demandeurs d'emploi lyonnais ont obtenu du SYTRAL que les amendes pour défaut de présentation de titre de transports soient ramenées pour eux à 10 francs symboliques.

### Liberté

La famille "Liberté" s'étoffe : après le ticket Liberté "24h00", puis le ticket Liberté "Famille", voici venu le ticket "Liberté-2 heures" qui permet pour 10F la libre circulation pendant 2 heures dans la tranche horaire 09h00 / 16h00. Enfin, plus éphémère, le ticket Liberté "Fêtes" a été vendu du 19 au 31 décembre permettant la libre circulation pendant une journée mais pour 20,00 F au lieu de 24 pour son homologue permanent.

Pour promouvoir la famille "Liberté" et la multimodalité SNCF / TCL, un titre 24h est remis gratuitement sous certaines conditions aux titulaires d'un billet de train valable sur le réseau TER Rhône-Alpes.

### Aquazole

L'expérimentation de l'aquazole sur les lignes 58, 59 et 41 sera prolongée, la durée prévue s'étant avérée trop courte pour donner des résultats exploitables.

### Vandalisme

En 1997, il a été dénombré sur le réseau 744 jets de pierres, dont 469 ont occasionné des bris de vitres, et un peu plus de 15.500 actes de vandalisme. 6481 sièges ont été endommagés dans le métro et 7949 dans les bus.

### Pub

L'offensive de France Rail Publicité, la régie publicitaire de la SNCF, sur les réseaux de transports urbains est lancée. Après de "petits" marchés (Aix les Bains, Chambéry ou Thonon les Bains), FRP vient de décrocher le marché lyonnais.

### ...OYONNAX



### Présentations

Ce petit réseau qui dessert 3 communes (Oyonnax, Bellignat et Arbest) regroupant 30.000 habitants comprend 3 lignes desservies par 9 véhicules. La présence de véhicules immatriculés dans le Doubs s'explique par la reprise de la gestion de ce réseau par le groupe URBEST qui gère également le réseau interurbain de Besançon. Voir tableau de parc ci-dessus

PARC SIMPLIFIÉ DUOBUS (Oyonnax)		
Modèles	Nb	Numéros de parc
<b>Minibus et Gabarits réduits</b>		
Peugeot-Boxer	1	49 WY 25
Van-Hool A508	6	6236, 6243, 6258, 6262, 6266 TQ 01, 1925 VD 25
<b>Standards</b>		
Renault PR100MI	1	6258 TQ 01
Mercedes O405N	1	110 TM 01
<b>Total véhicules</b>	<b>9</b>	

**...ROANNE****Agora**

Deux Agora supplémentaires, numérotés 68 et 69 sont arrivés à Roanne à la mi-novembre et ont été mis en ligne début décembre 1998.

**Adieu Amiot !**

L'Amiot qui avait été acquis il y a peu pour l'exploitation de la "Starlette", navette de centre-ville, a été revendu à RVI.

**Fuite de gaz !**

Les GPL et autre GNV titillaient les responsables de la STAR. La sensation ne devait être des plus agréables puisque ce projet d'équipement est reporté sine die.

**Mobibus**

Comme nous vous l'annoncions dans notre dernier numéro, la STAR a mis en place le 19 décembre dernier le service à la demande Mobibus sur les communes de Riorges et Mably. 50 points de prise en charge ont été matérialisés à l'aide de poteaux vert clair identiques à ceux de la ligne "Citadine" de centre-ville.

Sur appel la veille entre 13h00 et 17h00 au numéro vert mis en place pour l'occasion, l'utilisateur peut pour 6,10 F (autres titres STAR non valables) effectuer le trajet de son choix à l'intérieur des deux communes concernées (hors trajets pouvant être fait par les lignes régulières) du lundi au samedi entre 09h00 et 12h00 et entre 14h00 et 19h00.

Ce service est assuré par deux monospaces Peugeot 806 aux couleurs Mobibus fonctionnant au GPL.

**...SAINT ETIENNE****PCC**

Les 10 dernières motrices PCC simples évoquées dans **RU23** (509, 513, 515, 518, 521, 523, 526, 528 à 530), ont été cédées à une entreprise de négoce industriel de l'agglomération stéphanoise. ( T2000 )

Retrouvez dans notre prochain numéro un "A la Une" consacré à la démolition de certaines de ces rames PCC.

**Livrées spéciales**

La STAS reste fidèle à Disney. Après Hercule l'été dernier, c'est Mulan, héros

du nouveau film d'animation des célèbres studios, qui orne la rame de tramway 901. Quant à la 902, elle a porté les couleurs de Casino fin novembre / début décembre puis du parfumeur Marrionnaud depuis le 10 décembre.

Le PR100 à face avant Safra n°662 a lui été décoré sur le thème de Noël par les enfants de Villars, commune qu'il dessert grâce aux lignes 17 et 25.

Voir photos en "Clap de Fin"

**Trêve des confiseurs**

Pour permettre la bonne tenue de toutes les activités de Noël, les travaux de reconfiguration de la ligne de tram au centre-ville ont été interrompus du 8 décembre au début janvier. A leur achèvement à la fin de l'été 99, les stéphanois découvriront sur 1200 mètres un axe nord-sud entièrement repensé : la part de la voirie réservée au tram et aux piétons aura doublé et le tram circulera intégralement en site propre.

**Pack City**

C'est le nom de l'opération qui a associé la STAS, le SIOTAS (Syndicat des Transports), la Ville de St Etienne, les gestionnaires de parcs de stationnement et les commerçants. Deux formules (25,00F) étaient proposés les 28 novembre, 5, 12, 13, 19 et 20 décembre dans le cadre de cette opération : une journée de parking + pass journée tous les occupants (5 maxi) si le véhicule est garé en périphérie (Hôpital Nord, Clapier ou Geoffroy Guichard), 2 heures de parking + pass journée pour tous les occupants (5 maxi) si le véhicule est gare en centre ville (Marengo, Hôtel de Ville ou Ursules).

**Clapier**

La gare désaffectée du Clapier qui bénéficie depuis quelques mois de son parking gardé devrait retrouver les trains, à l'horizon 2000/2001 dans le cadre de la revitalisation de la ligne St Etienne - Firminy. Auparavant, les automobilistes se garant sur le site devraient bénéficier d'un billet combiné parking + ligne 5 et la ligne 10 qui dessert aussi le quartier pourrait être restructurée.

**Bellevue**

Le projet urbain Bellevue doit démarrer au premier trimestre 99. Un pôle multimodal tram / bus urbains / bus interurbains, complété par la gare SNCF toute proche

doit voir le jour. Ce pôle devant rendre la vie plus facile aux stéphanois n'est pas vu d'un très bon œil par les riverains qui craignent une augmentation des nuisances sonore et de la pollution. La concertation est toutefois en cours.

Quant au tramway, sa boucle de retournement sur la place devrait se transformer en un simple triangle de rebroussement, permettant toujours une exploitation partielle de la ligne en cas de circulations supplémentaires ou d'incident d'exploitation.

**Chronique judiciaire**

Une peine exemplaire a été prononcée contre l'auteur de l'agression d'un chauffeur de bus de la ligne 20, le 30 décembre dernier au Chambon Feugerolles. Il a écopé d'un an de prison ferme lors de sa comparution immédiate.

Ironie du sort : au moment où ce jugement été connu, on apprenait que le point STAS, place Dorian, était victime d'un braquage le 04 janvier à 08h10. Le butin s'élève à 30.000 F en liquide et 10.000 F sous forme de titres de transport.

**Tarifs**

Pour la période des fêtes, la STAS a proposé un pass Famille valable une journée pour 5 personnes maximum de la même famille et vendu 25,00 F. Ce pass éphémère permettait en outre de se voir offrir un dessert glacé sous certaines conditions dans une chaîne de restauration rapide américaine bien connue.

Deux autres tarifs, permanents ceux-là, ont fait leur apparition dans la gamme STAS fin 98 :

- le pass Jeans mensuel pour les jeunes de moins de 26 ans (sauf scolaires) utilisable avec un badge (carte d'identité) Jeans, Campus ou Starter est commercialisé 175,00 F.

- le Pass Tempo, à décompte d'unité, en remplacement des pass 80 et 160. Vendu 96,00 F, il compte 100 unités. 5 unités sont débitées en heures creuses, 7 en heures de pointe pour une heure de voyage.

**GPS**

Le réseau a décidé de se doter d'un SAEIV faisant appel à la technique GPS d'ici juin 2000. Toutes les stations de tramway et les principaux arrêts de correspondance seront équipés de système d'information dynamique. C'est la firme GTMH qui a été retenue pour la réalisation de cet équipement.



Dans ce numéro 24, nous poursuivons notre tour de France des réseaux des villes moyennes. Ces 4 "cartes d'identité" vous permettront de voyager en Bretagne, à Concarneau, en Ile de France, à Rambouillet, et dans le grand Est, à Saint Dizier et Verdun. Bon voyage !

## CONCARNEAU

### Avec le bus, la mer n'est jamais loin !

# busco

Liberté de manœuvre

Pierre COLIN et Arnaud WADOUX

Concarneau, port actif du sud Finistère et la commune voisine de Melgven ont procédé en 1993 à une refonte totale de leur réseau, de façon à le rendre plus dynamique, au service d'une région qui voit sa population de 21.000 habitants augmenter considérablement l'été.

Le réseau BUSCO pourrait bien voir sa fréquentation estivale augmenter grâce à la décision prise par la municipalité d'instituer le stationnement payant durant la haute saison d'été. Les tarifs sont suffisamment dissuasifs pour qu'un report vers le réseau de transports en commun existant puisse se produire. De plus, le service offert, toute l'année, est plus qu'honorable pour une agglomération de cette importance.

### Carte d'identité

La CTC, filiale du groupe VIA GTI exploite, du lundi au samedi, de 07h30 à 19h00 environ, un réseau de 3 lignes régulières et 2 itinéraires scolaires spécifiques, sous le nom commercial de BUSCO.



Concarneau - Place du marché  
Le SC10R n°18 (5406 XJ 29) en service sur la ligne BUSCO n°1  
Photo : Serge VAN DEN BROUCKE - 30/12/98

La ligne 1 (15,5 km) relie le centre commercial de Maison-Blanche au nord et le rond-point de Kerviniou au sud. De Maison-Blanche, la ligne est prolongée à certains horaires vers Beuzec Conq et La Haie. Cette ligne, qui dessert les principaux centres administratifs et commerciaux de la ville, est donc active toute l'année. La fréquence est d'environ 40 mn.

Plusieurs fois dans la journée, la ligne 1 est doublée dans sa partie nord par la ligne départementale du réseau Pen ar Bed vers Rosporden, accessible dans Concarneau avec la billetterie BUSCO, ce qui permet une desserte dominicale.

La ligne 2 (18,6 km) relie le centre commercial Maison-Blanche au nord, et le Parc de l'Océan via rond-point Kerviniou au sud. A certaines heures, elle est prolongée au nord vers Beuzec Conq et la Boissière, au sud vers le Cabellou. C'est la ligne des zones résidentielles, des infrastructures sportives et des plages. Elle connaît donc une activité plus soutenue en été. La fréquence, assez irrégulière, permet toutefois un passage au moins une fois par heure.

La ligne 3 (10 km) enfin, relie deux fois par jour le centre de Concarneau à la commune voisine de Melgven. Excepté le vendredi, jour du marché, cette ligne est sous-traitée aux Taxis Concarnois.

La place du marché (arrêt Jean Jaurès), face à la ville close, est le

point central du réseau. En période de vacances scolaires, où l'offre est quelque peu diminuée, des "rendez-vous correspondance" y sont organisés. Le reste de l'année, le délai d'attente pour passer d'un bus à l'autre est un peu plus long.

L'offre kilométrique est d'environ 285.000 km par an répartis en 180.000 km pour les services de base de l'horaire d'hiver, 48.000 km pour les services scolaires spécifiques, le solde soit 57.000 km constituant la desserte au titre de l'horaire estival.

La billetterie est classique :

- ticket unité (5,00 F)
- carnet de 10 (46,00 F),
- abonnement mensuel (137,00 F),
- abonnement scolaire mensuel (à partir de 112,00 F)
- abonnement scolaire trimestriel,
- abonnement "âge d'or" (88,00 F).

Certaines catégorie de personnes bénéficient d'autres réductions.

Une boutique BUSCO est ouverte aux halles (place du Marché) pour la délivrance des abonnements et 11 dépositaires délivrent le carnet de tickets.

Le réseau BUSCO dispose d'un dépôt très récent, implanté dans la zone industrielle nord de Kerampéru. 9 véhicules y sont exploités : 6 Renault SC10, 1 Renault PR100 et 2 PR100.2 équipés de girouettes électroniques, avec une découpe blanche égayée de motifs mêlant le bleu clair, le jaune et le vert.



Concarneau - Place du marché

Le PR100 n°20 (8754 TB 29) sur la ligne BUSCO n°2

Photo : Serge VAN DEN BROUCKE - 30/12/98

Ont pu être observés en ligne le 30 décembre 1998 :

• SC10 R	n° 18	5406 XJ 29
• PR100	n° 20	8754 TB 29
• PR100.2	n° 21	2149 VD 29
• PR100.2	n° 22	875 VD 29

Notons qu'hors réseau BUSCO, il existe depuis plusieurs dizaines d'années un passeur qui assure par bateau une liaison très utile entre le quartier du Passage et l'extrémité de la ville close.

Durant la saison estivale les autorités de la ville favorisent cette solution pour venir en ville puisqu'un parking important a été mis en place au terminus du bateau côté Le Passage.

## RAMBOUILLET

### Entre Ile de France et Province



**Jean-Michel BOUTILLETZ**

La sous-préfecture des Yvelines, un peu moins de 30.000 habitants est un centre actif, plus tout à fait en Ile de France mais pas encore en province. Desservie par la ligne SNCF Paris-Montparnasse / Chartres, sa gare est le point de rencontre de nombreuses lignes d'autocars interurbains. La ville elle-même est desservie par le réseau R'BUS, géré par CGEA.

#### Carte d'identité

Le centre CGEA de Rambouillet exploite un réseau interurbain avec quelques dessertes purement urbaines depuis plus de 20 ans.

Mais c'est le 29 juillet 1983 qu'est véritablement mis en place le réseau urbain de Rambouillet, baptisé R'BUS.

Les 3 lignes composant le réseau nouveau sont repérées par une couleur : bleu, rouge et vert.

Ce n'est que 10 années plus tard, en 1993, que le réseau connaîtra de nombreuses améliorations : en septembre, une quatrième ligne (orange) est créée et le 20 dé-

cembre sont mis en service les premiers surbaissés du réseau R'BUS. Il s'agit de 4 Setra S300NC équipés d'une palette. C'est en 1993 qu'apparaissent également les girouettes électroniques.

En septembre 1995, les véhicules sont équipés du SAE conçu par Magbus / Mo-

nétel et de valideurs introduisant la billetterie magnétique. 1996 est également une année faste pour R'BUS.

En janvier, 2 nouveaux S300NC sont mis en service.

En février, un ticket jeune vendu 2,50 F est créé pour limiter la fraude "juvénile".

En mai, le SAE évolue pour devenir SAEI.

Aujourd'hui, le réseau se compose toujours de 4 lignes desservant toutes la gare et les établissements scolaires. Outre leur couleur (appellation commerciale), elles ont reçu un numéro pour l'exploitation qui apparaît maintenant sur les girouettes électroniques.

Il faut savoir que les lignes rouge et bleue ont une exploitation en deux tronçons, les lignes rouge (sud) et verte fusionnent en une ligne rouge/verte aux heures creuses et que toutes les lignes effectuent aux heures utiles en renfort de la ligne orange une boucle dans le quartier du Racinay pour desservir les établissements scolaires. Enfin les lignes bleue (ouest) et orange effectuent à certaines heures des prolongements interurbains.

12 véhicules sont affectés spécifiquement au réseau R'BUS (état de parc ci-



Rambouillet - Place de la Gare

Le Setra S300NC n°E273 du réseau R BUS sur la ligne 76 "Bleue"

Photo : Jean-Michel BOUTILLEZ

dessous). Noter que le Mercedes articulé semble avoir disparu depuis quelques semaines du réseau rambolitaïn, ses courses étant effectuées provisoirement par un PR100.2 de la CGEA Nanterre.

Malgré des rumeurs de remplacement par

un GX417, c'est un Agora-L, immatriculé 117 BBS 78, qui est arrivé en ligne récemment.

D'autre part, on murmure sur le réseau que les Mercedes Citaro doivent arriver bientôt !

#### Nomenclature des lignes :

71	Verte	Gare SNCF - La Clairière - Gare SNCF
72	Rouge (sud)	Gare SNCF - Le Pâtis - Gare SNCF
73	Rouge/Verte	Gare SNCF - Le Pâtis - Clairière - Gare SNCF
74	Rouge (nord)	Gare SNCF - Groussay - Gare SNCF
75	Bleue (est)	Gare SNCF - Grenonvilliers
76	Bleue (ouest)	Gare SNCF - Bel Air (vers Orphin à certaines heures)
78	Orange	Gare SNCF - Racinay - Arbouville - Gare SNCF (vers Gazeran et la Boissière à certaines heures)

Matériel	N°de parc	Immatriculation	Mise en service
<b>Standards</b>			
Mercedes 0305 HLZ	9817	9692 QS 78	
	9819	9690 QS 78	
Setra S105RX444	E721	8940 WV 78	
	E722	8932 WV 78	
	E723	8939 WV 78	
Setra S300NC	E271	5165 YM 78	12/93
	E272	5161 YM 78	12/93
	E273	5159 YM 78	12/93
	E274	5154 YM 78	12/93
	E317	373 ZY 78	01/96
	E318	606 AAS 78	01/96
<b>Articulés</b>			
Mercedes O305G HLZ	9861	9687 QS 78	Réforme en cours
Renault Agora L		117 BBS 78	01/99

Le Mercedes articulé est promis à une réforme prochaine. Un GX417 devait le remplacer mais c'est finalement un Renault Agora-L qui est apparu sur le réseau (117 BBS 78)

# SAINT DIZIER (Haute Marne)

## Un petit réseau déjà majeur

# city bus

Claude DRUON

Sous-préfecture de la Haute Marne à l'écart des grandes agglomérations sur la route de Paris à Strasbourg, la ville de Saint-Dizier, 35.000 habitants, connaît les bus depuis plus de vingt ans. Pas si mal pour une ville de cette taille !

### Carte d'identité

Les premiers bus à sillonner les rues bragardes furent des Chausson APH.

Le réseau a compté également 3 SC10 avant l'arrivée des PR100.

L'un des tous premiers, le n°38 (5617 LR 52) circule toujours, mais sur le réseau voisin de Chaumont.

Exploité dès l'origine par SADAC - Bus Tourisme (Groupe Piot), le réseau des Transports Urbains Bragards (TUB) a connu une longue période de stabilité de la fin des années 80 à 1997 :

4 lignes avaient pour mission principale de relier l'important quartier de Vert Bois, au nord-est, au centre-ville et à la zone industrielle, les liaisons avec d'au-

NOMENCLATURE DES LIGNES CITY BUS		
Ligne	Desserte	Fréquence moyenne
1	Hôtel de Ville - Vert Bois - Hôtel de Ville via Les Montants	15 à 20 mn
	Hôtel de Ville - La Noue - Hôtel de Ville	60 mn
2	Hôtel de Ville - Vert Bois - Hôtel de Ville via Gare SNCF	30 mn
3	Hôtel de Ville - Vert Bois - Hôtel de Ville via Lycée	45 mn
4	Hôtel de Ville - Marnaval - Hôtel de Ville	45 mn
5	Express Gare Routière - Vert Bois - Gare Routière	30 à 60 mn
	Express Gare Routière - Marnaval - Gare Routière	60 mn
6	Vert Bois - Zone Industrielle - Vert Bois	5 courses / jour

tres quartiers restant marginales.

C'est sous le nom de City-Bus qu'il s'est restructuré à la rentrée 97. Sa zone de desserte reste toutefois limitée à St Dizier

intra muros soit environ 35.000 habitants. 1 tiers vivent au centre-ville, un tiers dans la ZUP de Vert Bois et le tiers restant est disséminé sur le reste de la commune.

Le nombre de lignes est passé à 6 et si la philosophie de départ reste la même (désenclavement de Vert Bois) la desserte d'autres quartiers, notamment Marnaval, est mieux prise en compte.

Le réseau fonctionne du lundi au samedi de 7h30 à 20h00 en moyenne.

Toutes les lignes sont exploitées en boucle. Les lignes 1 et 5 effectuant un trajet en "huit" lorsqu'elles parcourent leurs deux boucles. Dans le quartier du Vert Bois, la ligne 1 effectue la boucle dans un sens, toutes les autres lignes l'effectuent en sens inverse.

Un point information, la boutique City-Bus a été ouvert place Aristide Briand, à proximité de l'hôtel de ville. Il est relayé par un réseau de 17 dépositaires.

Le premier guide bus, édité en septembre 1997 est toujours en vigueur.

La billetterie, non magnétique, propose 4



Saint Dizier - Centre Ville

Le Renault PR100 n°47 (9502 MB 52) et le Mercedes O405 n°55 (5737 MP 52) du réseau City-Bus.

Photo : Claude DRUON

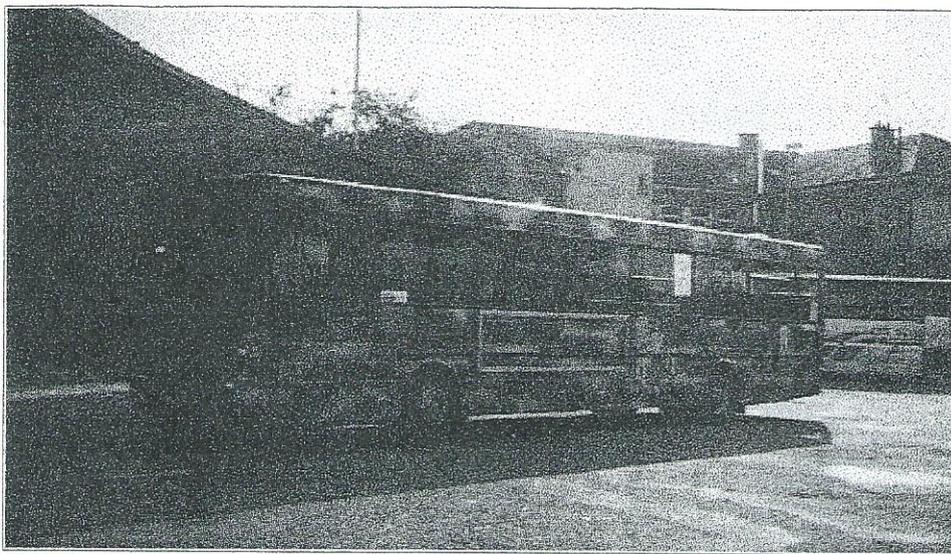
types de tickets (unité et carnet de 10 aux tarifs normal ou réduit) valable une heure avec correspondance possible mais aller-retour interdit et 4 types d'abonnements ("Liberté" pour les scolaires, "Actif" pour les salariés, "Age d'Or" pour les seniors et "CCAS" pour les catégories défavorisées).

Avis aux ésitériophiles : les abonnements ne sont accessibles qu'aux personnes résidentes à St Dizier.

Le réseau City-Bus est toujours exploité par SADAC dont le siège local est situé 20 rue du Maréchal de Lattre et le dépôt Zone Industrielle de La Fontaine.

Le parc (voir ci-dessous) est composé de 10 véhicules, Renault et Mercedes.

L'un de ces derniers, probablement attaché à St Dizier, est détaché au réseau de Chaumont, du même exploitant.



Saint Dizier - Dépôt

Le Mercedes O405 n°54 n'assure que la ligne 5 (express) et arbore une livrée spéciale

Photo : Claude DRUON 09/98

Matériel	N° de parc	Immatriculation	Mise en service	Observations
<b>Standards</b>				
Renault PR100	40	8513 LV 52	1985	
	41	1742 LX 52		
	44	2193 MB 52	1988	
	45	2194 MB 52	1988	
	47	9502 MB 52	1988	
Mercedes O405	54	5736 MP 52		Livrée spéciale ligne 5 express
	55	5737 MP 52		
Mercedes 4100 <i>Carrosserie Trouillet</i>	948	6662 MP 52		
	949	6663 MP 52		Circule sur le réseau de Chaumont
	950	6664 MP 52		

Nous ne pouvons vous communiquer que les numéros de châssis des PR100 n° 40 (VF6PS08AIPX100003) et PR100 n°44 (VF6PS08AIPX100604)

## VERDUN (Meuse)

### Un réseau en plein renouveau



**Claude DRUON**

La sous-préfecture de la Meuse, un peu moins de 20.000 habitants, est surtout célèbre pour les faits historiques du passé qu'elle souhaite faire oublier. La ville, comme le réseau, sont aujourd'hui en plein renouveau.

#### Carte d'identité

Le réseau du SIVOM de Verdun a été longtemps balbutiant sous l'égide des Rapides de la Meuse avant que la structure intercommunale en confie l'exploitation, le 2 janvier 1997, à une société

nouvelle créée pour l'occasion : Est Transports Automobiles. Filiale de la Société des Transports Automobiles des Hautes Vosges, dont le siège est à Epinal, ce grand groupe régional

exploite déjà les réseaux d'Epinal et de Remiremont.

Le réseau TIV (Transport Intercommunal Verdunois) dessert les communes de Verdun, Belleville sur Meuse et Thierville sur Meuse soit un peu plus de 20.000 habitants.

Il offre 4 lignes principales, toutes diamétrales, qui se donnent rendez-vous sur la boucle du centre-ville : toutes desservent Londres, Victoire, St Paul, Gare Routière et Poste centrale :

- 1 - Gare SNCF / Kennedy
- 2 - Thierville / Hôpital Désandrouins
- 3 - Sous Saint Barthélémy / Europ
- 4 - Belleville - Pré l'Evêque

Toutes fonctionnent du lundi au samedi de 07h00 à 19h30 et ont une fréquence cadencée à l'heure.

Le réseau principal est complété d'un réseau de 11 lignes à vocation scolaire (n° 10 à 20) aux horaires adaptés aux heures d'entrée et de sortie des classes.

En l'absence d'agence commerciale, informations et titres de transports peuvent être obtenus au siège de Est Transports Automobiles, rue du Port Sec dans la zone industrielle de



Chavannes, ou auprès des 8 commerçants dépositaires qui distribuent documents d'information et titres de transport.

La billetterie est mixte (tickets / cartes magnétiques) et se compose du ticket à l'unité, de la carte 10 voyages et de plusieurs "coupons transport" mensuels ou trimestriels devant être accompagné d'une carte d'ayant-droit.

Les tickets à l'unité ne donnent pas droit à la correspondance gratuite.

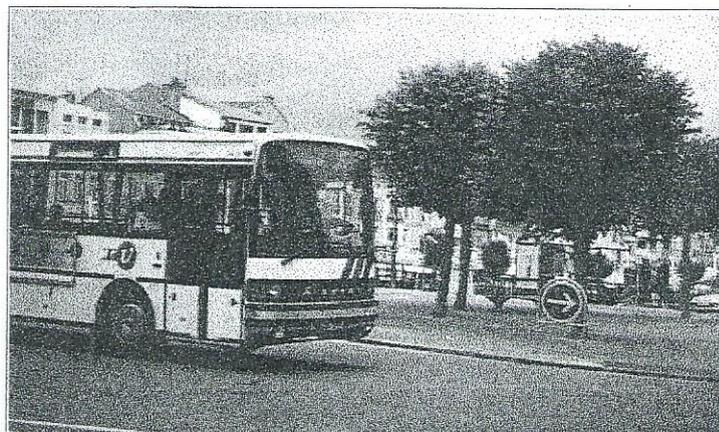
Est Transports Automobiles s'est construit, rue du Port Sec des locaux administratifs et techniques flambant neufs, inaugurés à l'automne 98.

La nouvelle société s'est débarrassée des PR100 récupérés de l'ancien exploitant.

Un de ceux-ci a été transformé en Cyberbus et sillonne la région promouvant la bonne parole d'Internet.

Deux autres ont été transféré sur le réseau d'Epinal.

Outre de nombreux autocars effectuant les liaisons interurbaines et scolaires et des voyages touristiques, E.T.A. dispose pour l'exploitation du réseau de Verdun de 7 Setra S215SL acquis neufs. Ils sont immatriculés 8864 à 8870 QY 55

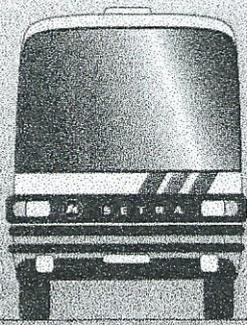


Verdun

En haut, le potelet d'arrêt "Hôtel de Ville. A gauche, le nouveau dépôt. A droite, un des 7 Setra S215SL du réseau TIV au centre ville.

Photos : Claude DRUON - 25/06/98

*Transport Intercommunal Verdunois*



**BONNE ANNÉE**

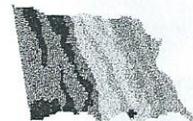
\*\*\*\*\*

**BON BUS**



Patrick KIRSTETTER et Arnaud WADOUX

### BELGIQUE



#### ANTWERPEN ANVERS



##### ✓ Tram

La première des 18 motrices surbaissées Siemens commandées (n°7201) devrait être réceptionnée au mois d'avril au dépôt Punt-aan-de-Lijn. (T2000)

#### BRUXELLES BRUSSEL



##### ✓ Midibus

Non content d'acquérir un nombre relativement conséquent de bus à gabarits réduits (30 A308), matériels jusque là peu usités dans les rues de la capitale belge (relire **RU23**), la STIB aurait, d'après notre confrère *Tram 2000*, passé commande pour 12 midibus Mercedes de type "Cito".

Ils devraient être numérotés 8031 à 8042 et affectés au dépôt de Haren.

##### ✓ Amiante

Après le symbolique Berlaymont, bâtiment hébergeant un certain nombre d'institutions européennes, c'est la STIB qui a du faire face à la campagne de désamiantage généralisée.

Fin 99, toute trace d'amiante aura disparu des bus, trams et autres rames de métro. Toutes les précautions ont bien évidemment été prises pour que

les voyageurs n'aient pas à craindre de contamination par les fibres libérées lors du défilage.

#### CHARLEROI



##### ✓ Gare

La nouvelle gare routière en tranchée ouverte de la place Saint-Lambert a été mise en service le 31 octobre dernier. D'une superficie de 1250 m<sup>2</sup>, elle comprend 3 quais que les bus peuvent atteindre au moyen de deux tunnels de 200 et 300 m.

Cet équipement reprend une partie des infrastructures établies dans les années 70 destinées à l'époque à la mise en place d'un métro automatique qui n'a jamais vu le jour. (T2000)

#### GENT GAND



##### ✓ Prolongements

Les travaux d'extension du réseau de tramway de la gare centrale (Sint-Pietersstation) vers Zwijnaarde au sud (Zwijnaardebrug) battent leur plein pour une mise en service en 2000 (prolongement des lignes **21** & **22**).

Le tracé de l'extension des lignes **1** & **10** vers Flanders Expo (au sud-ouest de l'agglomération) est quant à lui maintenant définitivement établi.

Une autre extension du réseau gantois est aussi envisagée dans la périphérie sud-est pour desservir un futur parking de dissuasion construit près de bretelles autoroutières.

##### ✓ Düwag

Nous ne vous compterons plus les péripéties de ces motrices articulées rachetées d'occasion au réseau allemand de Bochum.

La direction générale de De Lijn a décidé le 21.10.98 de mettre une fin définitive à tout investissement dans ces matériels, priorité étant donnée à la réception des 9 nouvelles rames surbaissées Siemens en 99, sur un lot initial de 14 véhicules (6301 à 6314). (T2000)

#### VLAANDEREN FLANDRES



##### ✓ Commandes

De Lijn, l'exploitant flamand a commandé en mai dernier 139 véhicules neufs soit : 21 articulés **AG500**, 18 standards surbaissés **A300** et 54 **A360**, 39 standards **A600** dont 6 "longue distance", 6 gabarits réduits surbaissés **A308**, et enfin un minibus Peugeot-Boxer **Procity** carrossé par Denolf & Depla.

Tous ces véhicules partiront équiper les différentes provinces desservies par De Lijn. (T2000)



### SUISSE

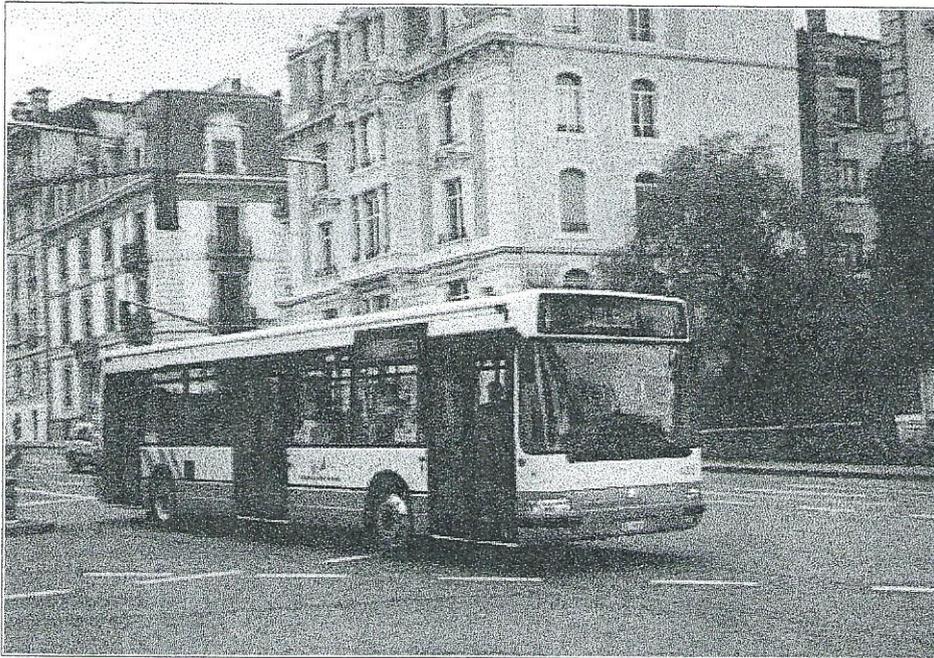


#### GENÈVE

##### ✓ Agora

Nous vous informions dans notre précédent numéro, de l'arrivée sur le ré-

seau d'un **Agora-S** (n°435) prêté par RVI pour essais (voir photo page suivante). Il devait être suivi par un



Genève

L'Agora n°435, prêté par RVI au réseau TPG, ici en service sur la ligne 1

Photo : Lionel BREITMEYER - 13/11/98

Agora-L. Cet effort commercial exceptionnel (dixit les TPG) sera-t-il suivi de commandes ?

Le réseau genevois semble en tout cas être très courtisé puisque durant l'automne 98, les TPG ont aussi procédé à l'essai d'un Volvo 7000.

#### ✓ Nouveau !

C'est avec un peu de retard que nous vous livrons les grandes nouveautés du réseau TPG.

Le Rhône Express Régional, le RER genevois s'enrichit d'une nouvelle station : Vernier-Meyrin. Cette nouvelle desserte (événement rare), permet à la ligne 6 d'éviter le détour par l'arrêt Vieux Bureau.

Mais ce n'est pas la seule modification concernant cette ligne 6, entièrement remodelée pour éviter les parcours en antenne.

L'extension de la zone tarifaire 10 (urbain) à une partie de la commune de Choulex provoque le changement d'indice de la ligne B (Genève Rive / Chevrier) qui prend l'indice urbain 33. La ligne 41 (Tours de Carouge / Choulex) est scindée en deux. Le tronçon Tours de Carouge / Veyrier

Ecoles garde l'indice 41, le tronçon Veyrier Tournettes / Choulex prend l'indice 34.

La ligne 42 (Bachet de Pesay / Lully) est désormais exploitée 7 jours / 7. La navette 42bis en correspondance à Lully vers Bernex prend l'indice 47.

D'autres modifications mineures d'horaire ou de parcours ont également eu lieu en cette rentrée.

#### ✓ Düwag

Parmi les motrices Düwag de Transpole aujourd'hui démolies, on apprend dans Endstation Ostring que 3 appartenaient jadis aux TPG. Elles portaient les numéros 795, 797 et 798 sur le réseau genevois.

### LAUSANNE



#### ✓ RER

La ligne de chemin de fer privé LEB, qui relie Lausanne à Bercher via Echallens a acquis au fil des années un statut de véritable ligne suburbaine et transporte pas moins de 2.000.000 de

voyageurs chaque année. C'est ce constat qui avait amené la direction du LEB et la municipalité Vaudoise à faire ressortir des cartons un très vieux projet en prolongeant la ligne au centre de Lausanne.

Une première étape, achevée en mars 1995 permit aux trains d'atteindre la nouvelle gare souterraine de Chauderon, au nord-est du centre historique.

Après de long travaux préparatoires, la deuxième phase de ce prolongement vient de débuter par la construction d'un tunnel entre Chauderon et la place du Flon, actuel terminus des "métros" lausannois : le LO (funiculaire Lausanne - Ouchy, le LG (funiculaire Lausanne - Gare CFF) et le TSOL, Tramway du Sud Ouest Lausannois.

C'est donc un véritable pôle multimodal que se dessine à l'horizon puisque la place du Flon devrait également être le point de départ du futur tramway du nord-est lausannois et est d'ors et déjà un point nodal important du réseau bus TL.

Rendez-vous en mai 2000.

#### ✓ Précisions

Les 6 "double-deckers" Néoplan N4026 (n°501 à 506) ont été mis en service sur les lignes 57, 62 et 65. La première course officielle a eu lieu le 20 juillet 98 avec le 501.

Ces nouveaux véhicules remplacent les convois autobus + remorques. Par ailleurs, le premier trolleybus articulé Néoplan N6121 (RU23) a été réceptionné par le réseau le 27 octobre dernier. (EO)

### NEUCHÂTEL

#### ✓ Hors de prix !

Nous l'avions déjà évoqué dans ces colonnes : Neuchâtel construit un funiculaire ultramoderne entre la gare CFF et l'Uni.

Mais, plus l'ouvrage se construit, plus le devis enfle : la facture finale devrait se monter à plus de 10 millions de CHF. Comme quoi, il n'y a pas qu'en France que les coûts dérapent ! (EO)



Certaines des informations de la rubrique Euro sont issues de "Tram 2000" pour la Belgique ou "Endstation Ostring" pour la Suisse.

Pour en savoir plus sur les réseaux de ces deux pays, n'hésitez pas à vous référer à ces deux publications !

**TRAM 2000**

# MATÉRIEL

L'actualité technique et technologique

## LES DEPÔTS DE LA RATP

Guy JONGERLYNCK

A compter de ce numéro 24 de Réseaux Urbains, Guy JONGERLYNCK nous fera vivre la saga des dépôts de la RATP, à raison d'un dépôt, ou Centre Bus pour les puristes, par numéro.

Notice historique, lignes desservies, matériel en exploitation et "coquilles" affectées formeront l'essentiel de ces fiches bimestrielles, parfois accompagnées d'un plan schématique des installations.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, il a semblé intéressant d'effectuer un rapide retour en arrière et dresser le portrait des dépôts de la STCRP, la Société des Transports en Commun de la Région de Paris en 1939, cette compagnie de bus fusionnant après la guerre de 39/45 avec la CMP, la Compagnie du Métro Parisien, pour donner naissance à la RATP, la Régie Autonome des Transports Parisiens.

### QUELQUES MOTS DE L'HISTOIRE DES TRANSPORTS PARISIENS

Si la CMP, créée avec le métro au début du siècle a connu une histoire plutôt calme, absorbant seulement son unique concurrente, la Compagnie du Nord Sud qui exploitait les actuelles lignes 12 et 13, la STCRP est le résultat d'une histoire plus agitée ou se sont succédées diverses fu-

sions avec notamment la célèbre CGO, la Compagnie Générale des Omnibus.

Suite au regroupement CMP / STCRP sous l'égide de la RATP, il était nécessaire, les deux anciennes compagnies se faisant concurrence, de réétudier le schéma des lignes de bus parisiennes qui faisaient

métro perdue dans l'organisation actuelle de la RATP puisque l'exploitation des bus est placée sous l'égide du département BUS tandis que le métro est géré par le département MTR. Les passerelles entre BUS et MTR sont toutefois aujourd'hui bien réelles.

L'exploitation purement parisienne devenant moindre et les dessertes de banlieue allant en se multipliant, la géographie des dépôts allait vite évoluer : 13 dépôts, pour la plupart situés intra-muros allaient peu à peu disparaître tandis que 10 nouveaux, pour la plupart en périphérie, allaient voir le jour à partir de la fin des années 60

Au final, la RATP de la fin du XXème siècle compte 3 dépôts de moins que la STCRP de 1939, tandis que parallèlement le nombre de véhicule augmentait d'un peu plus de 400 unités passant de 3495 en juillet 1939 à 3909 en décembre 1998, ce qui est finalement fort peu. Le nombre moyen de véhicules par dépôt ayant alors augmenté d'environ 35 unités.

L'histoire des Transports Parisiens ne se résume bien entendu pas à ces quelques lignes et nous ne saurions que trop vous conseiller la lecture de l'excellent "Du Madeleine Bastille à Météor - Histoire des Transports Parisiens" de Marc GAILLARD, publié aux éditions Martelles (aujourd'hui en voie d'épuisement) ou encore "Le Patrimoine de la RATP", ouvrage collectif publié aux éditions Flohic.

LES DEPOTS DE LA STCRP AU 01/07/39		LES DEPOTS DE LA RATP AU 31/12/98	
<i>En italique, les dépôts aujourd'hui disparus</i>		<b>En gras, les dépôts créés après 1960</b>	
ASNIERES	117 voitures	ASNIERES	93 voitures
<i>BAGNOLET</i>	67 voitures	<b>AUBERVILLIERS (1991)</b>	194 voitures
<i>BASTILLE</i>	140 voitures	<b>BELLIARD (1987)</b>	202 voitures
CHARLEBOURG	177 voitures	CHARLEBOURG	178 voitures
<i>CLICHY</i>	121 voitures	<b>CRETEIL (1971)</b>	163 voitures
CROIX NIVERT	176 voitures	CROIX NIVERT	143 voitures
FLANDRE	114 voitures	FLANDRE	180 voitures
<i>GONESSE</i>	89 voitures	<b>FONTENAY (1969)</b>	201 voitures
<i>HAINAUT</i>	186 voitures	IVRY	157 voitures
IVRY	190 voitures	LAGNY	125 voitures
LAGNY	193 voitures	LEBRUN	66 voitures
LEBRUN	82 voitures	LILAS	230 voitures
LILAS	110 voitures	MALAKOFF	196 voitures
<i>LEVALLOIS</i>	91 voitures	MALTOURNEE	226 voitures
MALAKOFF	180 voitures	MONTRouGE	174 voitures
<i>MALESHERBES</i>	107 voitures	<b>NANTERRE (1976)</b>	212 voitures
MALTOURNEE	114 voitures	<b>PAVILLONS (1972)</b>	187 voitures
<i>MICHELET</i>	114 voitures	<b>PLEYEL (1969)</b>	192 voitures
MONTRouGE	167 voitures	POINT DU JOUR	115 voitures
<i>MONTsourIS</i>	112 voitures	<b>ST DENIS (1965)</b>	214 voitures
<i>MOZART</i>	127 voitures	ST MAUR	90 voitures
POINT DU JOUR	214 voitures	<b>THIAIS (1969)</b>	197 voitures
<i>POISSONNIERS</i>	210 voitures	<b>VITRY (1997)</b>	174 voitures
<i>PUTEAUX</i>	81 voitures	<b>TOTAL</b>	<b>3909 voitures</b>
<i>ST MANDE</i>	96 voitures		
ST MAUR	120 voitures		
<b>TOTAL</b>	<b>3495 voitures</b>		

Le tableau STCRP ne mentionne pas deux remises : "Le Raincy", dépendante de "Hainaut" et remplacée plus tard par "Pavillons" et "Port-Marly", annexe de "Puteaux", qui donneront naissance à "Nanterre"

## 1 - SAINT DENIS

Anciennement dénommé dépôt de Gonesse, l'actuel établissement a été rebaptisé en 1996 Centre Bus de Saint-Denis, commune sur laquelle il se trouve. Construit en 1965, il fait partie des dépôts modernes édifiés après guerre. Il remplace un ensemble situé à proximité, l'ancien dépôt de Gonesse de la STCRP, devenu après reconstruction un bâtiment administratif abritant les services municipaux de la Ville de Saint Denis.

Pour mémoire, l'ancien dépôt avait connu l'âge d'or des tramways et, après disparition de ceux-ci, n'était plus équipés que de bus. On en comptait 89 en juillet 1939 : 41 TN4H, 12 TN6C1 et 36 TN6C2.

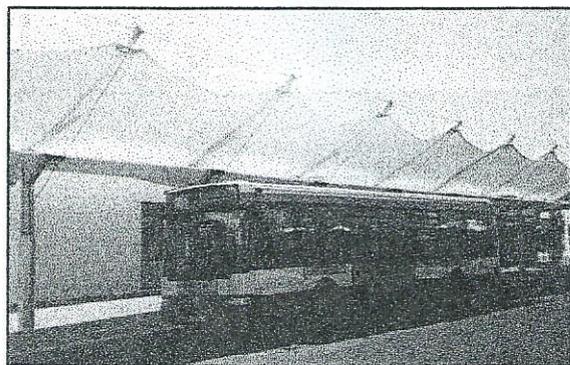
L'actuel Centre Bus est donc implanté sur la commune de St Denis sur un terrain délimité par les avenues de Stalingrad, Roger Sémat et Lénine. C'est par cette dernière artère que se font les entrées et sorties. M. André THOULE, son actuel Directeur, est secondé à l'atelier par M. Jean-P. LE BONTE, Responsable de la Maintenance. Plus de 500 machinistes sont rattachés à ce dépôt.

Saint Denis est le premier dépôt parisien à ne plus posséder de SC10R, la star du réseau RATP dont la série est en cours de réforme. L'autre particularité est l'unité du parc : sur les 214 véhicules qui le composent, seuls 2 ne sont pas des Renault Agora ! Il s'agit en l'occurrence de deux midibus Heuliez GX77H.

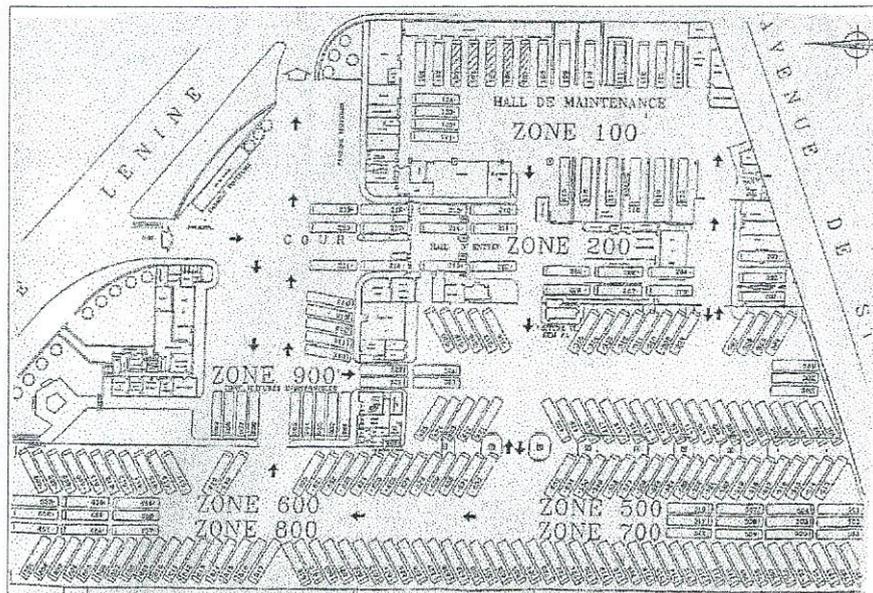
Le centre bus de Saint Denis a connu deux moments forts en 1998 : la coupe du monde de football dont il hébergeait une partie des véhicules de réserve et la restructuration, sous le vocable "Nouveau Nord", du réseau du nord parisien suite à l'inauguration du prolongement de la ligne 13 du métro de St Denis Basilique à St Denis Université, nouvelle station située à proximité. C'est au-dessus de cette station que s'est construite une nouvelle gare routière. La majeure partie des lignes de ce secteur ont été remodelées à cette occasion et quatre nouvelles lignes (156, 261, 356 et 361) ont vu le jour.

Au 1er janvier 1999, la nomenclature des lignes rattachées au dépôt de Saint Denis est la suivante :

- 153 PARIS Porte de la Chapelle / STAINS Moulin Neuf
- 154 Gare d'ENGHIEN LES BAINS / ST DENIS Porte de Paris
- 156 Gare d'EPINAY VILLETANEUSE / Gare de ST DENIS
- 168 GARGES SARCELLES (RER) / ST DENIS Porte de Paris
- 253 Mairie de STAINS / ST DENIS Porte de Paris
- 254 PIERREFITTE-STAINS (RER) / ST DENIS Porte de Paris
- 255 PARIS Porte de Clignancourt / STAINS Les Prévoyants
- 256 Gare d'ENGHIEN LES BAINS / LA COURNEUVE - AUBERVILLERS (RER)
- 261 Eglise de FRANCONVILLE / ST DENIS Université
- 268 ST DENIS Université / VILLIERS LE BEL (RER)
- 269 GARGES SARCELLES (RER) / ATTAINVILLE Hôtel de Ville
- 270 GARGES SARCELLES (RER) / VILLIERS LE BEL (RER)
- 354 EPINAY SUR SEINE (RER) / PIERREFITTE - STAINS (RER)
- 356 DEUIL LA BARRE Mortefontaines / ST DENIS Université
- 361 Gare d'ARGENTEUIL / ST DENIS Université
- 368 Circulaire de SARCELLES
- 370 VILLIERS LE BEL (RER) / ST BRICE Marché
- 556 Service communal de DEUIL LA BARRE : Les Aubépines / La Galathée
- 700 Services Spéciaux



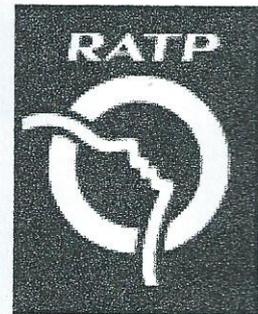
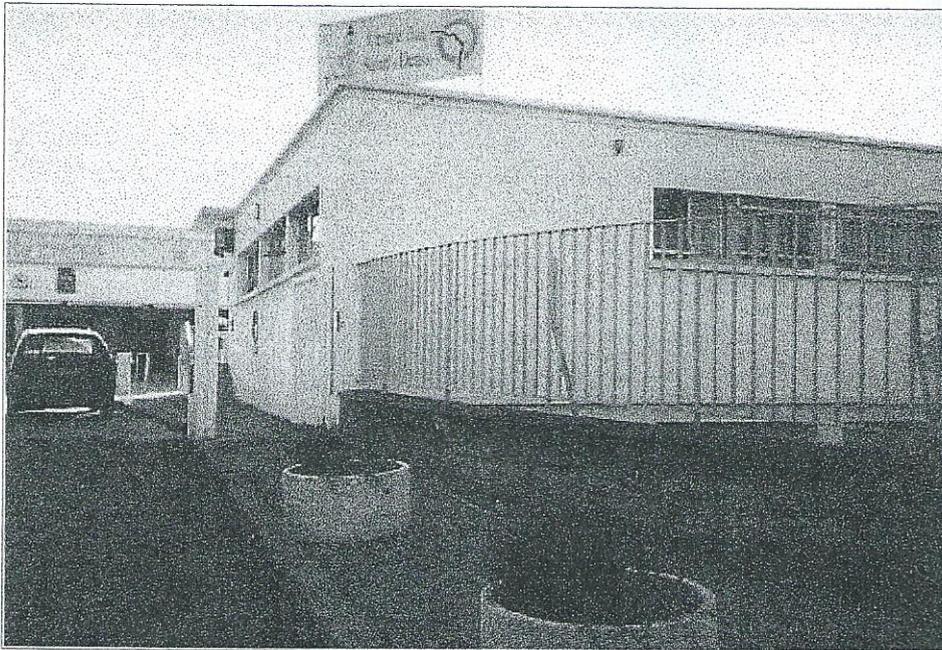
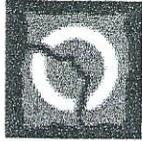
St Denis Université - Gare Routière  
L'Agora 2334 du Centre Bus de St Denis  
Photo : Christophe DECAUX - 23/05/98



Ci-contre  
Plan schématique du Centre Bus de St Denis  
Document RATP-MRB

Pour terminer, voici l'affectation des véhicules par ligne ou groupe de lignes et deux clichés montrant deux aspects de ce Centre Bus.

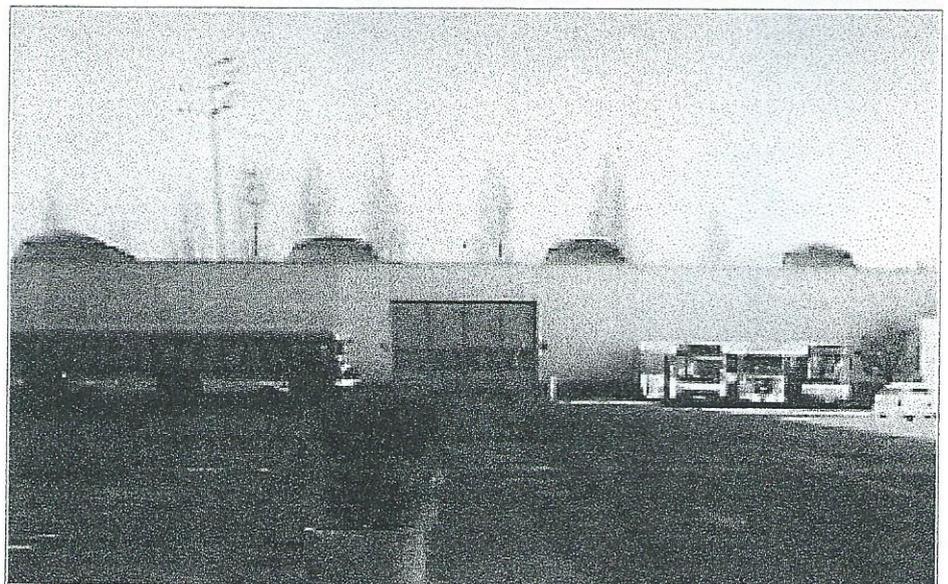
CENTRE BUS DE ST DENIS - AFFECTATION DES VEHICULES PAR LIGNE au 31/12/98		
Ligne (s)	Matériel	N° de parc
153	Renault Agora	2213 à 2232
154	Renault Agora	2301 à 2315
156 / 356	Renault Agora	2181 à 2183 et 2414 à 2423
168	Renault Agora	2339 à 2358 et 2394 à 2396
253	Renault Agora	2233 à 2240
254	Renault Agora	2241 à 2247
255	Renault Agora	2437 à 2439 et 2463 à 2484
256	Renault Agora	2281 à 2300
261	Renault Agora	2261 à 2263 et 2333 à 2338
268	Renault Agora	2316 à 2323 et 2326 à 2332
269/270/370	Renault Agora	2264 à 2280
354	Renault Agora	2248 à 2260
361	Renault Agora	2424 à 2426 et 2430 à 2436
368	Renault Agora	2397 à 2411
556	Heuliez GX77H	667 et 668
700	Renault Agora	2114 et 2115



**Centre Bus de Saint Denis**

Ci-dessus l'entrée du centre de bus, ci-dessous une des aires de parking extérieures.

Photos : Guy JONGERLYNCK - Janvier 1999



## TOUR DE FRANCE DES SURBAISSÉS

Sauf erreurs ou omissions, au regard des informations parvenues à la rédaction au 1er novembre 1998. Les tableaux du "Tour de France des Surbaissés" ne sont pas des états de parc complets. Ils reflètent les informations, parfois lacunaires, actuellement en notre possession concernant le(s) type(s) de matériel repris dans les tableaux.

## AMIENS



Tableau établi par Jean-Pierre DUPONCHELLE

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
<b>Standards</b>				
Heuliez GX317 3p	57	1634 VJ 80	11393	07/98
	58	1637 VJ 80	11448	07/98
	59	1638 VJ 80	11449	07/98

## ATHIS-MONS



tableau établi par Patrick KIRSTETTER

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
<b>Standards</b>				
Renault Agora		33 CEZ 91		
		35 CEZ 91		
		39 CEZ 91		
		42 CEZ 91		
		49 CEZ 91		
		54 CEZ 91		

Les véhicules Athis-Cars n'ont pas de numéro de parc

## CALAIS



Tableau établi par Jean-Pierre DUPONCHELLE

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
<b>Standards</b>				
Heuliez GX317 3p	68	70 SD 62		1998
	69	80 SD 62		1998
	70	85 SD 62		1998
	71	88 SD 62		1998

**CHARNY (77)**

**TVS**

*tableau établi par Hafid BOUANANI*

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
<b>Standards</b>				
Renault Agora - 3p	5872	336 BPB 77		
	5873	339 BPB 77		
	5874	337 BPB 77		
	6267	206 BTZ 77		
	6268	205 BTZ 77		
	6269	208 BTZ 77		



MEAUX - Gare routière

L'Agora S des TVS (n°5873 - 339 BPB 77) en gare de Meaux sur la ligne 08 vers L'Eglise de Pantin

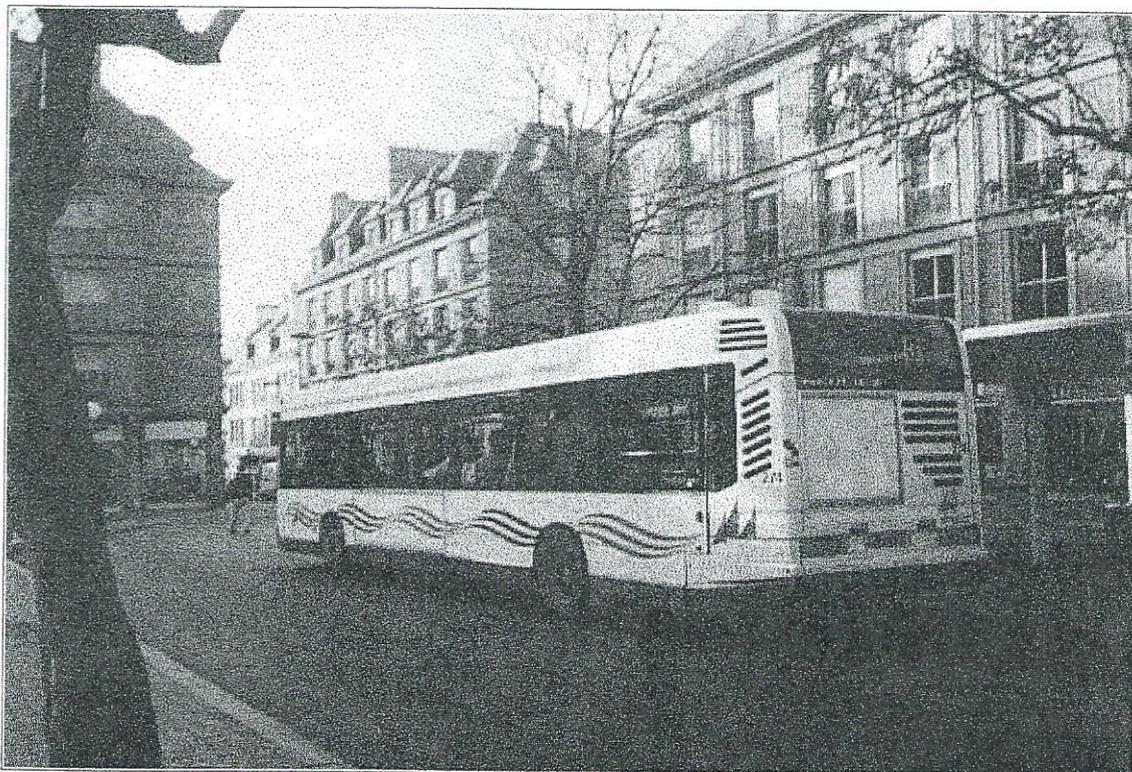
Photo : Hafid BOUANANI - 02/10/98

## LORIENT



Tableau établi par Christophe DECAUX

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
<b>Standards</b>				
Heuliez GX317	- 270	6758 VT 56		
	- 271	6759 VT 56		
	- 272	6760 VT 56		
	- 273	6761 VT 56		
	- 274	4016 WA 56		
	1 275	4020 WA 56		
	3 276	4018 WA 56		
	3 277	4017 WA 56		
	5 278	4015 WA 56		
	2 401	9203 VC 56		
	VanHool A300	2 301	1752 VL 56	
2 302		134 VL 56		
2 303		133 VL 56		
<b>Articulés</b>				
Heuliez GX417	2 320	9476 VP 56		
	2 321	259 VQ 56		
	2 322	5658 VQ 56		



LORIENT - Arrêt Alsace Lorraine

Le GX417 n°274 (4016 WA 56) en service sur la ligne BI de la CTRL

Photo : Christophe DECAUX - 23/12/98

**MANS (Le)**



Tableau établi par Jean-Pierre DUPONCHELLE

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
<b>Standards</b>				
Renault Agora 3p	601	5501 VF 72		02/01/97
	602	5502 VF 72		02/01/97
	603	5503 VF 72		02/01/97
	604	5504 VF 72		03/01/97
	605	5505 VF 72		03/01/97
	606	5506 VF 72		03/01/97
	607	5507 VF 72		03/01/97
	608	5508 VF 72		03/01/97
	609	9349 VK 72		14/01/98
	610	9350 VK 72		14/01/98



LE MANS  
L'Agora n° 601  
Document SETRAM

**MEAUX**



*tableau établi par Hafid Bouanani*

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
<b>Standards</b>				
Heuliez GX 317-3p		845 AXZ 77		
		769 BDL 77		
		772 BDL 77		
Renault Agora-3p		821 BGR 77		
		832 BMP 77		
		176 BMR 77		
		934 BNF 77		
Renault Agora-3p GNV		390 BRW 77		
		378 BRW 77		
		385 BRW 77		
<b>Articulés</b>				
Heuliez GX417		782 BMP 77		
		299 BPR 77		

Les véhicules Marne et Morin n'ont pas de numéro de parc



Meaux - Gare SNCF  
L'Agora GNV immatriculé 378 BRW 77  
Photo : Hafid BOUANANI - 24/09/98

## NANTES



Tableau établi par Jean-Pierre DUPONCHELLE

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
<b>Standards</b>				
Heuliez GX317 2p	101	760 ABH 44	11890	09/11/98
	102	756 ABH 44	11891	09/11/98
	103	754 ABH 44	11914	09/11/98
	104	752 ABH 44	11915	09/11/98
	105	751 ABH 44	11916	09/11/98
	106	743 ABH 44	11917	09/11/98
	107	739 ABH 44	11938	09/11/98
	108	719 ABH 44	11939	09/11/98
	109	718 ABH 44	11940	09/11/98
	110	712 ABH 44	11941	09/11/98
	111	976 ABN 44	11961	16/11/98
	112	982 ABN 44	11962	16/11/98
	113	989 ABN 44	11963	16/11/98



Le réseau TAN compte également 20 Heuliez GX317 - 3 portes reçus en 1996 et numérotés 001 à 020. Ici le 006 (I461 YZ 44) en service sur la ligne 56.

Document TAN

## QUIMPER



Tableau établi par Arnaud WADOUX, en complément du tableau paru dans le n°21

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
<b>Standards</b>				
Heuliez GX317 - 3p	321	5550 XT 29	000;602	04/08/97
	322	5551 XT 29	000;603	04/08/97
	323	5552 XT 29	000;604	04/08/97
	324	6303 YA 29		été 98
VanHool A300 - 3p	301	9438 XA 29	23363	05/12/94
	302	9439 XA 29	23362	05/12/94
	303	9441 XA 29	23361	05/12/94
<b>Articulés</b>				
VanHool AG300 - 3p	204	8487 XK 29	29964	02/05/96



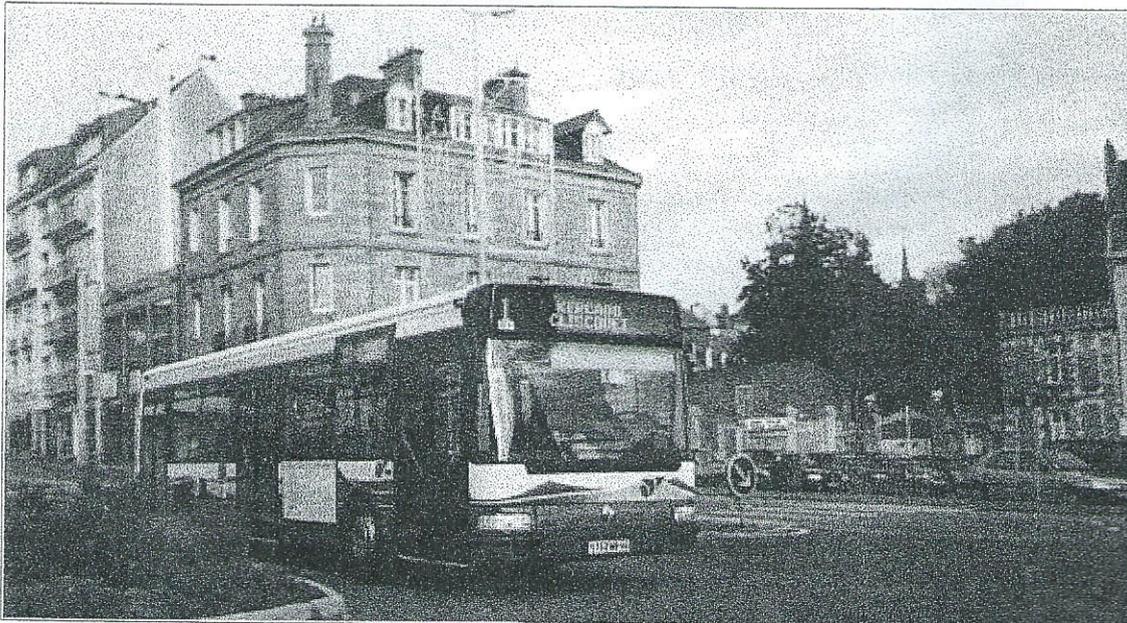
QUIMPER - Place de la Résistance  
L'AG 300 n°204 (8487 XK 29) en service sur la ligne 1  
Photo : Serge VAN DEN BROUCKE - 30/12/98

VANNES

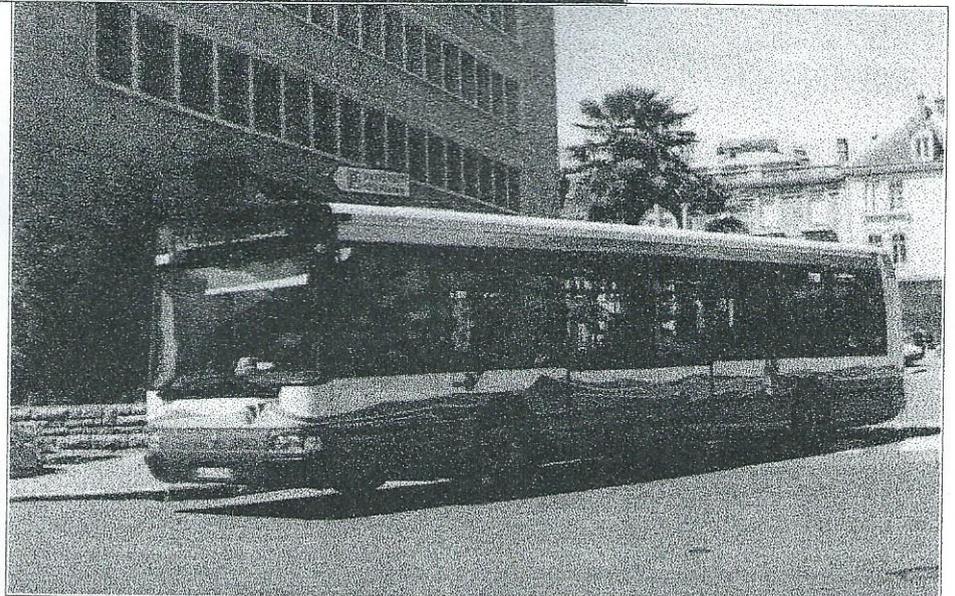


Tableau établi par Christophe DECAUX

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
<b>Standards</b>				
Mercedes O405N - 3p	120	8572 VC 56		
	121	8573 VC 56		
	122	1977 VJ 56		
	123	1974 VJ 56		
	124	2911 VN 56		
	125	2912 VN 56		
Renault Agora - 3p	126	2914 VN 56		
	127	4844 VX 56		
	128	4841 VX 56		
	129	1148 WB 56		
	130	1151 WB 56		
	131	1152 WB 56		



Vannes - Pl de la République  
Le tout dernier Agora des TPV portant le n°131, ici en service sur la ligne I  
Photo :  
Christophe DECAUX - 06/98



Vannes - Place de la République  
L'Agora n°128 des TPV sur la ligne I vers Mercado  
Photo : Serge VAN DEN BROUCKE - 06/98

## ÉTAT DE PARC COMPLET

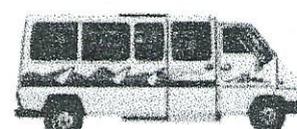
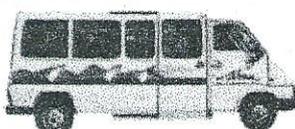
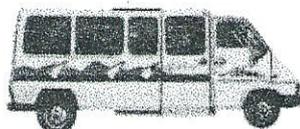
## ANNECY



Tableau établi par Pierre COLIN

Situation au 22/10/98

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service	Observations
<b>Minibus et gabarits réduits</b>					
Renault MASTER FB30A5384	58	23 VF 74	1.1004.877	10/06/94	
	59	26 VF 74	1.0839.298	10/06/94	
Renault MASTER FB30A5	61	5084 VF 74	1.1104.523	13/07/94	Rampe à coulisse
	62	5086 VF 74	1.1104.522	13/07/94	Rampe à coulisse
	63	5088 VF 74	1.1618.505	13/07/94	Rampe à coulisse
Renault MASTER FB30DG384	66	525 VL 74	1.3100.875	31/05/95	Rampe à coulisse
	67	527 VL 74	1.3100.872	31/05/95	Rampe à coulisse
	68	506 VL 74	1.3100.874	31/05/95	Rampe à coulisse
	69	576 VL 74	1.3100.881	31/05/95	
	70	570 VL 74	1.3100.883	31/05/95	
	71	536 VL 74	1.3100.885	31/05/95	
	72	555 VL 74	1.3100.884	31/05/95	
	73	573 VL 74	1.3100.882	31/05/95	
Renault MASTER FB30DG	74	3144 VS 74	1.4779.703	18/07/96	
	75	3145 VS 74	1.4779.702	18/07/96	
Renault MASTER FB30DG384	76	3558 VS 74	1.4779.701	22/07/96	Rampe à coulisse
	77	3556 VS 74	1.4779.700	22/07/96	Rampe à coulisse
Renault MASTER FB30DL384	78	8764 WA 74	1.6988.924	16/12/97	
	79	8768 WA 74	1.6988.925	16/12/97	
	80	8770 WA 74	1.6988.926	16/12/97	
	81	8769 WA 74	1.6988.927	16/12/97	
	82	8773 WA 74	1.6988.923	16/12/97	Rampe à coulisse

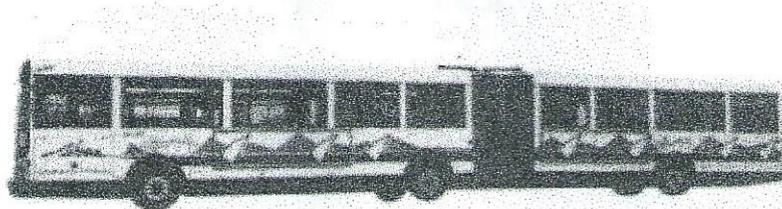
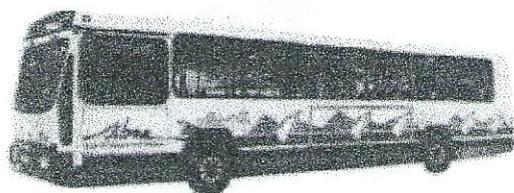


## ANNECY, suite

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service	Observations
<b>Standards</b>					
Renault PR112	1	52 VF 74	PX104.409	10/06/94	
	2	48 VF 74	PX104.410	11/09/94	
	3	45 VF 74	PX104.417	12/06/94	
	4	43 VF 74	PX104.418	13/06/94	
	5	40 VF 74	PX104.419	14/06/94	
	6	35 VF 74	PX104.420	15/06/94	
	7	38 VF 74	PX104.421	16/06/94	
	8	5056 VL 74	PX104.746	27/06/95	
	9	5053 VL 74	PX104.747	27/06/95	
	10	5046 VL 74	PX104.748	27/06/95	
	11	5043 VL 74	PX104.749	27/06/95	
	12	5041 VL 74	PX104.750	27/06/95	
	13	5037 VL 74	PX104.751	27/06/95	
	14	5028 VL 74	PX104.752	27/06/95	
Renault AGORA-S 2P	23	731 WA 74	B400010784	28/10/97	
	24	718 WA 74	B400010785	28/10/97	
	25	725 WA 74	B400010786	28/10/97	
	26	728 WA 74	B400010783	28/10/97	
Renault AGORA-S 3P	15	6702 VV 74	B400010250	11/12/96	
	16	6707 VV 74	B400010249	11/12/96	
	17	6708 VV 74	B400010248	11/12/96	
	18	6709 VV 74	B400010247	11/12/96	
	19	6710 VV 74	B400010241	11/12/96	
	20	6711 VV 74	B400010240	11/12/96	
	21	6712 VV 74	B400010239	11/12/96	
	22	6714 VV 74	B400010238	11/12/96	
Heuliez GX187	34	7387 WF 74	B400011887	22/10/98	
	109	2072 TR 74	PY101.259	12/12/91	
	110	2070 TR 74	PY101.260	12/12/91	
	111	2068 TR 74	PY101.266	12/12/91	
	112	2076 TR 74	PY101.267	12/12/91	
	113	2071 TR 74	PY101.268	12/12/91	
	114	2078 TR 74	PY101.269	12/12/91	
Renault PR100.2	107	8145 TL 74	PX103.214	28/02/91	
	108	8148 TL 74	PX103.213	28/02/91	
	115	8265 TV 74	PX103.630	24/06/92	
	116	8267 TV 74	PX103.628	24/06/92	
	117	8269 TV 74	PX103.629	24/06/92	
	118	8271 TV 74	PX103.631	24/06/92	
	119	2131 VA 74	PX104.055	25/05/93	
	120	2129 VA 74	PX104.056	25/05/93	
	121	2128 VA 74	PX104.064	25/05/93	
	122	2127 VA 74	PX104.065	25/05/93	
123	2126 VA 74	PX104.077	25/05/93		
124	2132 VA 74	PX104.078	25/05/93		

## ANNECY, suite

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service	Observations
<b>Articulés</b>					
Renault AGORA-L 4P	27	8951 WA 74	A100000077	17/12/97	
	28	8954 WA 74	A100000078	17/12/97	
Renault PR180.2	103	6701 TL 74	PY101.048	19/02/91	
	104	6702 TL 74	PY101.047	19/02/91	
	105	6703 TL 74	PY101.046	19/02/91	
	106	6704 TL 74	PY101.045	19/02/91	
	125	3433 VA 74	PY101.523	03/06/93	



Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service	Observations
<b>Véhicules de service</b>					
Peugeot 20AA92	PS205	6257 VY 74	25630869	17/07/97	
Peugeot 1SZAAOE	PVS01	5914 VZ 74	51480547	26/09/97	Electrique
Peugeot MPEOOOAAAL097	PVS03	5294 WD 74	80576273	12/06/98	
Renault FB30C1	VS9	3024 RY 74	F.000.012	28/08/84	
Renault FB30C5	31	2496 TJ 74	O.1314.562	24/09/90	
Renault FB30C5	33	2503 TJ 74	O.1314.560	24/09/90	
Berliet PCMU	Expobus	92 MP 74	9.E.330	13/07/71	

Les "petits bus" illustrant l'état de parc d'Annecy sont issus de la brochure



## SURBAISSES DE LYON



## Répartition par ligne et par dépôt

Tableau établi par Maxime Jolivet

Modèle	N° de parc	Dépôt	Ligne	Mise en service	Observations
<b>Standards</b>					
Heuliez GX317 - 3p	2501 à 2505	Vaise	55	09/95	
Renault Agora - 3p	2401 à 2411	Vaise	31	04/98	
	2412 à 2421 et 2428	Oullins	10	04-05/98	
	2422 à 2427	Les Pins	99	05/98	Palette UFR
	2429 à 2446	Audibert	12	05/98	
	2447 à 2456	La Soie	51	05/98	
	2506 à 2526	Les Pins	28	01/97	
	2527 à 2537	Perrache	29	01-02/97	
	2538 à 2544	Nord Alsace	41	02/97	
	2545 à 2555	Parmentier	47	02-03/97	
	2556 à 2561	Perrache	42	03/97	
	2701 à 2705	Perrache	42	05/97	
	2706 à 2715	Nord Alsace	27	05-06/97	
	2716 à 2732	Nord Alsace	26	06/97	
2733 à 2744	Les Pins	38	06/97		
<b>Articulés</b>					
Renault Agora-L - 4p	1001 à 1005	La Soie	67 / 95E	01/98	
	1006 à 1008	Oullins	10	01/98	
	1009 à 1012	Nord Alsace	N26	02/98	

Les Agora S reçus à partir de février 97 (n°2537 à 2744 et la série 2400) ont une livrée différente des précédents : la ligne rouge à l'avant du véhicule est plus longue.

La série 2400 a un aménagement différent des autres véhicules : un siège est placé au niveau de la 3ème porte.

Au 30/11/98, les TCL comptaient donc 5 GX317, 156 Agora-S et 12 Agora-L soit au total 173 véhicules surbaissés.

## Quelques numéros d'immatriculation :

### GX317

2503      7900 SH 69

### Agora-L

1006      5106 TX 69

1007      2110 TX 69

1008      5115 TX 69

### Agora-S

2401      2427 VB 69

2402      2430 VB 69

2409      3602 VB 69

2411      3617 VB 69

2423      7422 VB 69

2508      2120 TG 69

2509      2122 TG 69



LYON - Cordeliers

L'Agora n°2423 (7422 VB 69), équipé d'une palette rétractable

Photo : Serge VAN DEN BROUCKE - 26/12/98

## ETAT DU MATERIEL AUTOBUS



au 9 décembre 1998

Sources : RATP-MRB

Type	Modèle	Coquilles	Reçus	En service	Notas	Age Moyen
Articulés surbaissés	Renault Agora-L - 3p	4401 à 4461	61	61		10 mois
Articulés Plancher plat	Renault PR180-2 2ème série	4621 à 4937	326	243	Encours de réforme	9 ans 4 mois
Standards plancher plat	Renault SC10 R	3001 à 3947			En cours de réforme	13ans
		9351 à 9999	1596	1056		
	Renault SC10 RA	3948 à 3981	34	34		
	Renault R312 - 3p	5013 à 5948	940	937	5876 incendié	5 ans 6 mois
	Renault R312 - 2p	5949 à 6604	656	653		
Standards surbaissés	Heuliez GX317 - 3p	1001 à 1021	21	21		2 ans 7 mois
	Heuliez GX317-2p	1022 à 1124	103	103		
	Renault Agora V0 - 2p	2001 à 2115	115	115		1 an
	Renault Agora V2 - 2p	2116 à 2615	615	562	Livraison en cours	
Midibus	Renault R212	501 à 502	2	-	En attente	
	Heuliez GX77H	651 à 667	18	18		3 ans 7 mois
	VanHool A508	711 à 718	8	8		8 ans 9 mois
	Grau MG36	411 à 414	4	4		6 ans 5 mois
	Gépébus Electrobus	301 à 302	2	2		
Minibus	Gruau MG19	201 à 226	26	23		5 ans 9 mois
Ecoles	R312E	12 à 13	2	2	ex 5012 et 5013	
	SC10UE	90 à 100	11	7		
	SC10RE	104 à 122	19	19		

Age moyen du parc : 6 ans, 11 mois

## REPARTITION DU MATERIEL BUS RATP

Au 09 decembre 1998

Tableau établi par Patrick KIRSTETTER

CENTRE BUS	P A R C	STAN DARD										ARTI CULES			GABARIT REDUIT			MINI BUS
		SC10			R 312		PR	GX 317		AGORA			PR	A	GX	MG	R	MG
		U*	R	RA	3P	2P	100	3P	2P	V0	V2	L	180	508	77	36**	212	19
ASNIERES	93	-	18	-	23	46	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	2
AUBERVILLIERS	194	-	62	-	68	64	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BELLIARD	201	-	49	-	35	-	-	-	-	-	-	41	66	8	-	2	-	-
CHARLEBOURG	174	-	33	-	97	41	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
CRETEIL	163	-	22	-	65	-	1	-	-	-	48	-	25	-	2	-	-	-
CROIX NIVERT	142	-	36	-	36	-	-	-	-	-	70	-	-	-	-	-	-	-
FLANDRE	180	-	20	-	55	51	46	-	-	8	-	-	-	-	-	-	-	-
FONTENAY	200	-	36	-	112	1	-	-	40	2	7	-	-	-	2	-	-	-
IVRY	157	-	71	-	26	-	-	-	-	-	-	20	40	-	-	-	-	-
LAGNY	124	-	1	34	51	-	-	-	-	-	38	-	-	-	-	-	-	-
LEBRUN	66	-	43	-	-	-	-	21	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LILAS	221	-	118	-	-	25	-	-	-	-	76	-	-	-	-	-	-	2
MALAKOFF	195	-	118	-	15	28	-	-	30	-	-	-	-	-	4	-	-	-
MALTOURNEE	229	-	134	-	-	47	-	-	-	-	48	-	-	-	-	-	-	-
MONTRouGE	175	-	54	-	27	-	30	-	-	-	64	-	-	-	-	-	-	-
NANTERRE	211	-	9	-	63	50	-	-	-	55	-	-	26	-	-	-	-	8
PAVILLONS	188	-	39	-	23	98	2	-	-	-	1	-	25	-	-	-	-	-
PLEYEL	194	-	33	-	120	41	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
POINT DU JOUR	115	-	52	-	-	47	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	-	8
ST DENIS	214	-	-	-	-	-	-	-	-	2	210	-	-	-	2	-	-	-
ST MAUR	90	-	20	-	22	-	-	-	-	48	-	-	-	-	-	-	-	-
THIAIS	198	-	42	-	12	55	-	-	31	-	-	-	58	-	-	-	-	-
VITRY	171	-	46	-	67	58	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total en ligne</b>	<b>3895</b>	<b>0</b>	<b>1056</b>	<b>34</b>	<b>917</b>	<b>652</b>	<b>79</b>	<b>21</b>	<b>103</b>	<b>115</b>	<b>562</b>	<b>61</b>	<b>240</b>	<b>8</b>	<b>18</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>23</b>
Spéciaux	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Disponibles	18	-	-	-	14	1	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-
En attente	55	-	-	-	-	-	-	-	-	-	53	-	-	-	-	-	2	-
<b>Total Exploitation</b>	<b>3968</b>	<b>0</b>	<b>1056</b>	<b>34</b>	<b>931</b>	<b>653</b>	<b>79</b>	<b>21</b>	<b>103</b>	<b>115</b>	<b>615</b>	<b>61</b>	<b>243</b>	<b>8</b>	<b>18</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>23</b>
Etudes, essais	2	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Voitures Ecole	28	-	26	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Transformation	9	-	5	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>TOTAL PARC</b>	<b>4007</b>	<b>0</b>	<b>1087</b>	<b>34</b>	<b>939</b>	<b>653</b>	<b>79</b>	<b>21</b>	<b>103</b>	<b>115</b>	<b>615</b>	<b>61</b>	<b>243</b>	<b>8</b>	<b>18</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>23</b>
Rappel 12/97	3935	12	1459	34	939	653	89	21	103	115	149	1	305	8	18	6	0	24
Solde 98 sur 97	72	-12	-372	0	0	0	-10	0	0	0	466	60	-62	0	0	0	2	-1

Sources : RATP-MRB

7 des 26 voitures école sont des SC10UO - Les 2 MG36 du dépôt de Belliard sont des Electrobus Ponticelli FE150U

### COMPTES 1998

Comme nous nous y étions engagé à l'issue de l'Assemblée Générale 1998, vous trouverez ci-dessous le bilan comptable de l'Association pour l'année écoulée, les comptes étant arrêtés au 31 décembre 1998.

Notre association n'est pas riche, mais se porte plutôt bien. Un léger déficit de fonctionnement, largement couvert par les provisions des années précédentes est à signaler. Malgré des bénéfices quasi-inexistants sur ces postes, les activités parallèles de l'association (diffusion de librairie, publication d'un hors-série, vente d'anciens numéros) ont pu contenir ce déficit de fonctionnement à un niveau tout à fait acceptable. Pour 1999, l'augmentation de la cotisation, approuvée lors de l'Assemblée Générale, doit ramener l'équilibre et permettre, si tout va bien, de provisionner un éventuel bénéfice pour développer de nouvelles activités.

Retrouvez dans le tableau ci-dessous le détail des recettes et des dépenses.

RECETTES 1998		DEPENSES 1998	
Cotisations	28 408,50 F	Fabrication du magazine	30 025,01 F
Dons	240,00 F	Achats Librairie + Hors Série	7 044,40 F
Ventes anciens numéros	4 592,00 F	Frais postaux	5 784,90 F
Ventes Librairie et Hors Série	8 384,00 F	Achat fournitures	288,60 F
Participation aux frais AG 98	3 550,00 F	Frais bancaires	52,00 F
Insertions publicitaires	500,00 F	Frais AG 98	3 533,30 F
Opérations diverses	1 178,00 F	Insertion Journal Officiel	165,00 F
		Abonnement Internet	550,99 F
		Assurance	350,00 F
		Opérations diverses	1 607,97 F
<b>Total Recettes</b>	<b>46 852,50 F</b>	<b>Total Dépenses</b>	<b>49 402,17 F</b>
Report : Solde positif au 31/12/97	17 487,03 F	Provision : Solde positif au 31/12/98	14 937,36 F
<b>ACTIF</b>	<b>64 339,53 F</b>	<b>PASSIF</b>	<b>64 339,53 F</b>

#### Quelques précisions

Pour information, 363 opérations, dont 57 remises de chèques, ont été enregistrées sur le compte, reprises sur 40 relevés. 89 factures ou reçus ainsi qu'un mandat ont été émis.

Malgré des dépenses de fonctionnement légèrement supérieures aux recettes en 1998, le solde du compte postal de l'association reste largement positif. Cela s'explique notamment par le glissement de certaines recettes d'une année sur l'autre (cotisations 98 reçues fin 97, idem pour cette année).

Les opérations diverses reprennent des mouvements bancaires "transparents" tels que participations aux frais de virements

bancaires, remboursements de cotisations payées en double ou pour des adhésions refusées ainsi que le remboursement de menus frais avancés par certains membres.

Il convient de noter que de nombreux frais (et non des moindres) inhérents au fonctionnement de l'association sont néanmoins pris en charge par certains adhérents eux-mêmes. Nous espérons pouvoir à l'avenir, si la situation financière de l'association le permet, y contribuer de manière plus importante.

Une partie de plus en plus importante des sommes du compte courant est régulièrement déposée sur un compte épargne ouvert au nom de l'association. Ainsi, début janvier 99, la moitié environ des sommes mises au crédit de l'association "travaillait". Nous espérons pouvoir ain-

si récupérer jusqu'à 500,00 F d'intérêts annuels.

Il faut savoir également que le stock des publications actuellement disponibles à la vente (anciens numéros, exemplaires du hors-série) représente une immobilisation de 3 235,00 F.

Enfin, dans un souci de transparence et de tranquillité d'esprit, une démarche auprès du centre des impôts sera effectuée afin que FPTU y soit enregistré.

*Le Conseil d'Administration souhaite remercier Christophe DECAUX, notre trésorier, pour la rigueur de sa gestion. Celui-ci se tient d'ailleurs à la disposition de tout adhérent souhaitant obtenir des informations complémentaires.*



# ASSEMBLEE GENERALE 1999

A peine l'Assemblée Générale 98 est-elle achevée que nous vous invitons à celle de 1999.

Cela dit rien n'est encore prêt. Mais nous souhaitons, comme nous l'avons dit, organiser cette année une AG plus événementielle, qui aura lieu à St Etien-

ne, en région Rhône-Alpes, entre fin octobre et début décembre.

Pour mettre en place cette organisation, Olivier DELESTRADE, qui a bien voulu s'en charger, a besoin de savoir le plus rapidement possible quels sont vos souhaits par rapports aux grandes lignes déjà

définies.

Vous trouverez donc, joint à ce magazine, un questionnaire que nous vous remercions de renvoyer si possible avant le 15 mars.

Merci d'avance !

## CARNET D'ADRESSES

Vous souhaitez joindre l'équipe dirigeante de **FRANCE PASSION DES TRANSPORTS URBAINS**.

Tout le courrier concernant l'Association (problèmes administratifs, cotisations, 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 apporter votre contribution ou joindre les rédacteurs de **RÉSEAUX URBAINS**, adressez vos courriers à :

### 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  
22 route de Varizelle  
F- 42400 ST CHAMOND

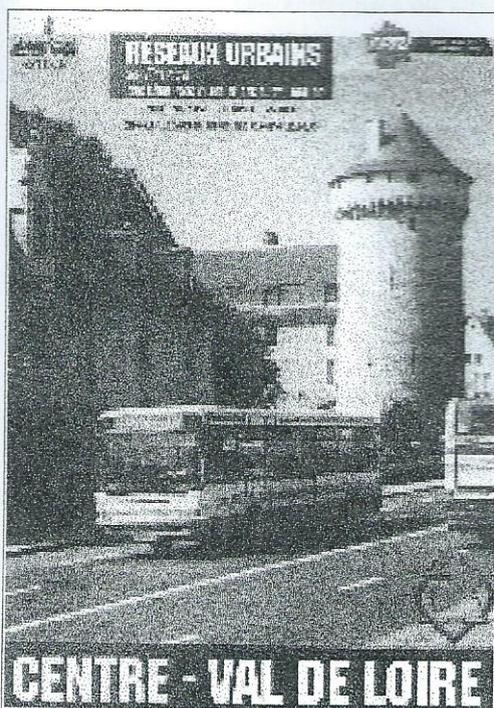
## HORS-SÉRIE

Quelques exemplaires du hors-série Centre Val de Loire édité par FPTU sont toujours disponibles.

Son prix ? FRF 65,00 (€ 9,91), frais de port inclus !

Alors, si vous souhaitez tout savoir ou presque sur les 15 réseaux urbains du "Cœur de France", n'hésitez plus !

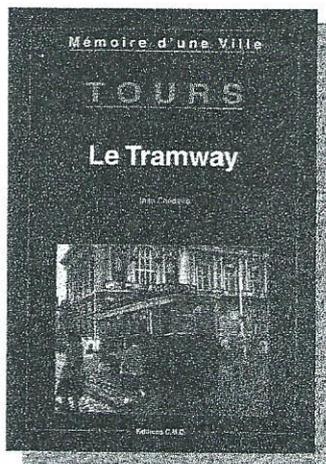
Merci d'utiliser le bon de commande joint à votre magazine.



France Passion des  
Transports Urbains

# LU POUR VOUS

Le dernier trimestre 1998 aura été fertile en nouveautés bien intéressante. Voici une sélection de ce que nous avons aimé. Nous espérons pouvoir vous proposer ces ouvrages très prochainement dans notre "boutique". D'ici là, n'hésitez pas à solliciter notre aide pour les obtenir mais sachez que la plupart de ces publications ne sont diffusées que localement... Dans le cadre de prochains déplacements à Tours, Nantes ou Bordeaux, nous pouvons toutefois en acquérir pour vous quelques exemplaires.



• **Dans la collection "Mémoires de Villes" - Editions CMD**

- Bordeaux, le tramway. *Christophe Dabitch*
- Nantes, le train. *Jean Bernard & Jacques Sigot*
- Nantes, le tramway. *Jean-Pierre Rault*
- Tours, le train. *Jean Chédaille*
- Tours le tramway. *Jean Chédaille*

Cette nouvelle collection d'ouvrage richement illustrés nous fait revivre l'époque de la vapeur ou celle des trams certes brinquebalants mais si pittoresques... Les auteurs, locaux, ont effectué un travail documentaire considérable. Cette collection, qui se développera sans nul doute, comble avec bonheur un manque : à notre connaissance, aucune publication sérieuse n'avait pour sujet les thèmes et villes déjà traitées.



• **Aux Presses de l'École Nationale des Ponts et Chaussées**

- Fulgence Bienvenüe et la construction du Métropolitain de Paris

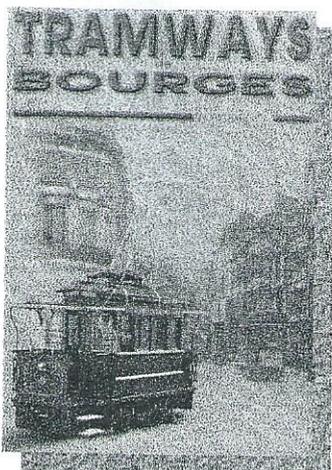
*Fulgence  
Bienvenüe  
et la  
construction  
du  
Métropolitain  
de Paris*

Ce vibrant hommage à l'ingénieur et père du métro parisien est, pour nous le prétexte de revivre la formidable épopée des premières heures du métro. Un ouvrage un peu cher (environ 400,00 F) mais... précieux.

• **Aux Presses de la Sorbonne**

- Guide des Sources de l'Histoire des Transports Publics Urbains à Paris et en Ile de France

Ce titre bien curieux cache en fait une véritable bible pour ceux qui s'intéressent aux transports parisiens. Destiné aux historiens et aux chercheurs, il ravira les passionnés : en 350 pages, outre plusieurs textes qui montrent l'importance des études sur les entreprises de transport, on trouve des dizaines de références de la documentation conservée dans les services d'archives et bibliothèques parisiennes. C'est un travail de fourmi, collectif, effectué notamment sur les fonds des la RATP et des compagnies l'ayant précédé. Il a en outre le mérite d'attirer l'attention des décideurs et gestionnaires de fonds documentaires sur l'importance d'une telle conservation.



• **Aux Editions du SIVOTU**

- Tramways de Bourges. *Alain Giraud*

Cet ouvrage, publié à l'initiative de l'auteur, aidé dans sa tâche par le Syndicat des Transports de Bourges, aurait sa place dans la collection mentionnée ci-dessus. Toute l'histoire du tramway de Bourges est retracé, illustrée de nombreux documents pour la plupart uniques.

# ANCIENS NUMÉROS

Les prix indiqués s'entendent **frais d'envoi compris**. Pour commander d'anciens numéros, merci d'utiliser le bon de commande joint à ce numéro. N'oubliez pas de reporter votre numéro d'adhérent (indiqué sur votre carte) pour obtenir le prix adhérent !

Les numéros 1 à 5 (année 1995), 6 à 11 (année 96) et 12 à 17 (année 97) sont épuisés. Ils peuvent toutefois être commandé sous forme de photocopies n&b, à l'unité ou par année complète, pour les adhérents désireux de compléter leur collection.

Pour la collection "Année 98" un tarif dégressif sera proposé à partir de 3 numéros originaux manquants.

	Adhérents		Non adhérents	
	FRF	€	FRF	€
Numéros 1 à 17 à l'unité - Photocopies n&b	30,00	4,57	35,00	5,34
Année 95 (numéros 1 à 5) - Photocopies n&b	150,00	22,87	-	-
Année 96 (numéros 6 à 11) - Photocopies n&b	180,00	27,44	-	-
Année 97 (numéros 12 à 17) - Photocopies n&b	180,00	27,44	-	-
Collection 95/97 (17 numéros) - Photocopies n&b	500,00	76,22	-	-
Numéros 18 à 24 à l'unité	50,00	7,62	55,00	8,38
Année 98 (numéros 18 à 23)	250,00	38,11	-	-
Collection complète (numéros 1 à 23)	750,00	114,34	-	-

**N°1 - MARS 95**

Tramway de Strasbourg  
Sète, Valence, St Etienne  
Actualités



**N°9 - JUILLET 96**

Le réseau de Monaco  
Le réseau de Saint Malo  
Les bonnes idées des réseaux



**N°17 - NOVEMBRE 97**

Le Métrobus de Rouen  
Montpellier et St-Chamond  
L'Agora articulé RVI



**N°2 - MAI 95**

LeGX77H  
Aubagne, La Ciotat, Aix en P.  
Parc de la STIB et des TEC



**N°10 - SEPTEMBRE 96**

Les réseaux de Strasbourg et N  
Les bonnes idées des réseaux  
Le point sur les surbaissés en France

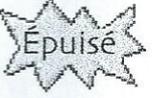


**N°18 - JANVIER 98**

Le TVR  
Le réseau de Saint Etienne  
Les trolleybus de Lyon

**N°3 - JUILLET 95**

St-Brieuc et Paris, métro 1  
Métro de Rouen et GX317  
L'UITP



**N°11 - NOVEMBRE 96**

Perpignan, Clermont, Quimper  
L'AGORA de RVI  
Listing des réseaux urbains de France



**N°19 - MARS 98**

Les funiculaires (1/2)  
Le réseau de Dijon  
Les trolleybus de la RATP

**N°4 - SEPTEMBRE 95**

Salon, Annemasse, Thonon  
Le CBM 220  
La FNAUT



**N°12 - JANVIER 97**

La vallée du Rhône  
Le réseau de Rennes  
Le congrès UTP de Rouen



**N°20 - MAI 98**

Les funiculaires (2/2)  
Le réseau de Pau  
Les bus propres

**N°5 - NOVEMBRE 95**

Etang de Berre et Louviers  
Le trolleybus VBH 85  
Le MP 89 de la RATP



**N°13 - MARS 97**

Réseaux : Avignon, Narbonne  
Histoire du tramway en France  
L'autobus HEULIÉZ GX217



**N°21 - JUILLET 98**

Le Val de Rennes  
Le réseau de Metz  
Le tram-train (fiche technique)

**N°6 - JANVIER 96**

Le réseau de Dijon  
L'autobus SC10  
Les tramways sauvagés



**N°14 - MAI / JUIN 97**

Le réseau de Toulon  
LeGX417  
Vie des associations



**N°22 - SEPTEMBRE 98**

Météor  
Le Mondial à Saint Etienne  
Les surbaissés en France

**N°7 - MARS 96**

Le réseau de Saint-Etienne  
Le réseau d'Arles  
Le réseau de Chambéry



**N°15 - JUILLET 97**

Réseaux : Cannes, Bourg-Saint  
L'autobus SETRA S315NF  
Le tramway de GEC ALSTHO...



**N°23 - NOVEMBRE 98**

Spécial Actualités de rentrée  
Le salon de l'UTP  
L'assemblée générale 1998

**N°8 - MAI 96**

Le réseau de Nice  
Réseaux : Dunkerque, Roanne  
Bataille autour du VAL de Lil.



**N°16 - SEPTEMBRE 97**

Le réseau d'Orléans  
Le point sur le réseau TCL  
L'Omnicity



**N°24 - JANVIER 99**

Le Tram d'Orléans  
Concarneau, Rambouillet, St Dizier, Verdun  
Parc d'Annecy

# LA BOUTIQUE ANGLAISE DE *FPTU*

Les ouvrages suivants sont issus d'une sélection des meilleures productions anglo-saxonnes. Ils sont proposés à prix éditeur au Royaume-Uni après application du **taux de change en vigueur lors de la publication de cette liste**, arrondi à la dizaine de francs supérieur. **Seuls les frais d'envoi au départ de Paris** restent à votre charge et **sont inclus dans les prix indiqués**.

Pour commander, merci d'utiliser le bon de commande joint à votre magazine. N'oubliez pas de reporter votre numéro d'adhérent pour bénéficier du tarif "adhérent". Les non-adhérents peuvent commander ces ouvrages au prix normal.

Il est possible que certains de ces titres soient provisoirement indisponibles ou définitivement épuisés. Nous faisons notre possible pour les obtenir au meilleur prix. Aussi, ne nous en veuillez pas si nous tardons à honorer votre commande ou si nous ne pouvons la satisfaire intégralement.

LIVRES ET ALBUMS	Adhérents		Normal	
	FRF	€	FRF	€
WORLD METRO SYSTEM - Le tour du monde des réseaux métro	140,00	21,34	145,00	22,11
LIGHT RAIL IN EUROPE - Tour d'Europe des trams et métros légers	130,00	19,82	135,00	20,58
PARIS METRO HANDBOOK - Tour d'horizon complet du métro parisien	110,00	16,77	115,00	17,53
LONDON BUS HANDBOOK - La bible des bus londoniens	200,00	30,49	210,00	32,01
LONDON TROLLEYBUS - Ouvrage de référence sur l'histoire des trolleybus	230,00	35,06	240,00	36,59
LONDON TRAMWAYS - Ouvrage de référence sur les tramways londoniens	230,00	35,06	240,00	36,59
UNDERGROUND OFFICIAL HANDBOOK - Tout sur le métro de Londres	110,00	16,77	115,00	17,53
UNDERGROUND ROLLING STOCK - Etat de parc complet du métro londonien	110,00	16,77	115,00	17,53
DLR OFFICIAL HANDBOOK - Tout sur le métro automatique des Docklands	110,00	16,77	115,00	17,53
IRELAND & ISLAND BUS HANDBOOK - Les bus d'Irlande	130,00	19,82	135,00	20,58
STAGECOACH BUS HANDBOOK - Tous les bus de 1ère cie de bus britannique	180,00	27,44	190,00	28,97
FIRSTGROUP BUS HANDBOOK - Tous les bus de la 2è cie de bus britannique	180,00	27,44	190,00	28,97
TRAM TO SUPERTRAM - La renaissance du tramway de Sheffield	70,00	10,67	75,00	11,43
CIRCLES UNDER THE CLYDE - Histoire du métro de Glasgow	190,00	28,97	200,00	30,49
MANCHESTER METROLINK - Le nouveau tram de Manchester	100,00	15,24	105,00	16,01
BERLIN U-BAHN - Tout sur le métro de Berlin	100,00	15,24	105,00	16,01
BERLIN S-BAHN - Tout sur le RER de Berlin	100,00	15,24	105,00	16,01
RAILWAYS & TRAMWAYS OF HONG KONG - Trains et tram de HK	120,00	18,29	125,00	19,06
WORLD GAZETTEER - North America	150,00	22,87	160,00	24,39

CARTES ET PLANS	Adhérents		Normal	
	FRF	€	FRF	€
LONDON TRANSPORT TRACK MAP - Plan des voies ferrées (train et métro)	30,00	4,57	35,00	5,34
BERLIN TRACK MAP - Plan des voies : métro, RER, trams	40,00	6,10	45,00	6,86
MOSCOW RAILWAY MAP - Carte des voie ferrées de Moscou	40,00	6,10	45,00	6,86

LIGHT RAIL REVIEW	Adhérents		Normal	
	FRF	€	FRF	€
4 - 03/93 - Birmingham, Nantes, France, Allemagne, Suisse, Roumanie, etc.	95,00	14,48	100,00	15,24
5 - 11/93 - Sheffield, Manchester, Saarbruck, Lille, tram à plancher bas, etc.	95,00	14,48	100,00	15,24
6 - 11/94 - Blackpool, Sheffield, Glasgow, Nantes, Strasbourg, etc.	95,00	14,48	100,00	15,24
7 - 06/96 - Japon, Birmingham, Manchester, Sheffield, France, etc.	110,00	16,77	115,00	17,53
8 - 07/98 - Birmingham, Croydon, nouvelles de France et d'Europe	120,00	18,29	125,00	19,06

Exclusivité en France : Light Rail Review, la luxueuse publication de référence des passionnés de tramways : format A4, 80 pages glacées, photos couleur. Articles de fond, présentations de réseaux et liste de tous les systèmes en service ou en construction.



▲ **CONCARNEAU - PI du Marché :**  
Le PR100.2 n°22 de BUSCO arrive au point central du réseau, Jean Jaurès. Au fond, la ville close.  
Serge VAN DEN BROUCKE - 12/98



**QUIMPER :**  
Le GX317 n°322 des QUB, en service sur la ligne 1, part de la place de la Résistance, point central du réseau quimpérois  
Serge VAN DEN BROUCKE - 12/98



# Clap de fin

Fin d'année colorée pour la STAS



SAINT ETIENNE - Rame Vevey 902

Après les hypermarchés SUR les trams, bientôt les trams DANS les hypermarchés ?

Photo : Bernard P APOUZOPOULOS Décembre 98



Fédération Française des  
Transports Urbains

SAINT ETIENNE - Terrasse

Quand les écoliers, pour Noël, décorent le bus qui les transporte chaque jour

Photo : Bernard PAPOUZOPOULOS - Décembre 98

