

RÉSEAUX URBAINS

de France

N°25

MARS/AVRIL 99



TRANSBORD

SAINT ÉTIENNE

En images, la destruction des dernières PCC stéphanoises

ACTUALITÉS

Toutes les informations de ces deux derniers mois en France et chez nos voisins francophones : 60 JOURS A... et EURO

LOUVIERS

Le nouveau réseau Transbord :
un réseau 4 en 1 !

MATÉRIEL

Les dépôts de la RATP : Lagny
Nouvelles du métro parisien
Tour de France des Surbaissés et Parcs

€ 6.86 - FRF 45.00

BELGIQUE : BEF 290 - SUISSE : CHF 12 - UNITED KINGDOM : £ 5,00

ISSN : 1283-4459 - DÉPÔT LÉGAL : 03/99

UNE PUBLICATION
BIMESTRIELLE DE



France Passion des
Transports Urbains

LOUVIERS (Incarville - Dépôt Transbord) :

Il ne pleut pas toujours en Normandie. Il neige parfois aussi... comme sur ce pauvre R312 (TVBS n°20) assurant le service "Génération Bus" du nouveau réseau Transbord
© Bruno CANIVET - 02/02/99



PARIS XIX - Place Armand Carrel

Les Agora envahissent Paris ! Les nouvelles victimes de la contagion sont maintenant les lignes 39 et 60 (comme ici avec le n°2792)

© Christophe DECAUX - 20/02/99

RÉSEAUX URBAINS

de France

Directeur de la publication :

Jean-Michel BOUTILLET

Rédacteur en Chef :

Arnaud WADOUX

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

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

RÉSEAUX URBAINS

de France

est une publication bimestrielle de



France Passion des
Transports Urbain

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 désirant mettre en commun leurs informations et documentation par le biais, notamment, du présent magazine.

Président :

Jean-Michel BOUTILLET

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

Numéro 25 - Mars / Avril 1999

Transports Urbains

c/o Jean-Michel BOUTILLET

4/15, square Pierre et Marie Curie

78120 RAMBOUILLET

Tél. 01 34 83 98 12

Edito

Christophe DECAUX.....p. 12

A la Une

St Étienne a tourné une page...

Bernard PAPOUZOPOULOSp. 5

C'est comme ça !

Meli mélo à la francilienne

Arnaud WADOUXp. 11

60 Jours à...

L'actualité des réseaux français

Patrick KIRSTETTER et Arnaud WADOUXp. 12

Zoom

Louviers : un nouveau réseau 4 en 1

Bruno CANIVETp. 34

Euro

Dernières nouvelles de Belgique et de Suissep. 42

Matériel

Actualitésp. 44

Les dépôts de la RATP : 2- Lagny

Guy JONGERLYNCKp. 45

Nouvelles du métro parisienp. 47

Tour de France des surbaissés et états de parcp. 52

Forum

Informations FPTU et servicesp. 58

FPTU et RÉSEAUX URBAINS SUR INTERNET :

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



Une nouvelle année bien entamée !

Nous voici déjà au 25ème numéro de **RESEAUX URBAINS DE FRANCE**. Si votre magazine se porte bien, il en est de même pour notre association. Début mars, nous sommes déjà aussi nombreux que fin 1998, soit un peu plus de 120, et nous attendons encore quelques retardataires. Nous profitons de cet éditto pour souhaiter la bienvenue aux nouveaux adhérents qui ont découvert **FPTU** récemment et qui viennent de nous rejoindre.

Comme vous l'annonçait Arnaud WADOUX il y a deux mois, ce numéro 25 de **RESEAUX URBAINS DE FRANCE** est le premier réalisé à l'aide du nouvel équipement informatique, et nous espérons que vous y trouverez des améliorations. Tout n'est certainement pas encore parfait, mais nous continuerons d'y travailler.

De son côté, Olivier DELESTRADE attend jusqu'au 15 avril vos réponses au questionnaire préparatoire à l'Assemblée Générale 99, joint à votre précédent magazine.

En pages FORUM du précédent **RESEAUX URBAINS DE FRANCE**, nous vous présentions divers ouvrages publiés par dif-

férents éditeurs. Un accord a pu être passé avec les Éditions CMD, et nous avons le plaisir de vous proposer plusieurs de leurs productions. Retrouvez-les dans la boutique de **FPTU** qui se "francise" et s'étoffe ainsi un peu plus.

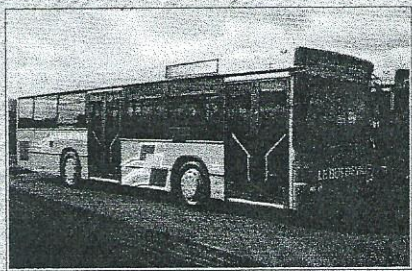
D'autre part, nous souhaitons organiser une visite du chantier EOLE, la future ligne E du RER.

Enfin, le 27 juin sera organisé près d'Epping, dans la banlieue londonienne, le North Weald Bus Rally. Cette manifestation regroupe chaque année près de deux cents bus et autres attractions. Si plusieurs membres de l'association étaient intéressés par un week-end à Londres, un déplacement pourrait y être organisé.

Rendez-vous en pages FORUM pour de plus amples précisions sur ces deux possibles visites.

Si 1998 s'est terminée "en beauté" pour **FPTU**, l'année 1999 semble également se présenter sous les meilleures auspices. Mais avant d'aller plus loin, il y a plus important : les pages qui suivent ne demandent qu'à être dévorées, alors "bon appétit" à tous !

Photo de couverture



Le nouveau réseau TRANBORD peut enfin compter sur ses nouveaux Mercedes O405NK, reçus il y a quelques jours
Photo : Bruni CANIVET

Rédaction :

Jean-Michel BOUTILLET
Bruno CANIVET
Christophe DECAUX
Claude DRUON
Guy JONGERLYNCK
Patrick KIRSTETTER
Bernard PAPOUZOPOULOS
Arnaud WADOUX

Ont aussi collaboré à ce numéro :

Frédéric BOLLE
Michel BOZZOLA
Lionel BREITMEYER
Olivier CARRE
Bernard CROCHET
Daniel CROSNIER
Olivier DELESTRADE

Claude DRUON
Jean-Pierre DUPONCHELLE
Didier FRUGIER
Michel GENEVOIX
Bernard GIBOIN
Jean-Marie GUETAT
Maxime JOLIVET
Jean-Paul LESCAT
Yves LE CHANU
Antony MEYRUEIS
Jean-Yves MIAILLE
Hans PENNORS
Jean-Pierre RIBOUST
Alain ROGER
Patrick ROSTOUCHER
Arnaud TISSERAND
Serge VAN DEN BROUCKE

SAINT-ÉTIENNE A TOURNÉ UNE PAGE DE L'HISTOIRE DE SES TRANSPORTS

TEXTE ET PHOTOS : BERNARD PAPOUZOPOULOS
ÉLÉMENTS TECHNIQUES D'APRÈS LES TRAVAUX DE L'AMTUIR

Le 5 août 1958, la première PCC arrive sur le sol stéphanois via la gare de Châteaureux. La mise en service a lieu en décembre de la même année. Les autres PCC furent livrées en 1958 et 1959, auxquelles il faut ajouter 5 PCC articulées qui arrivèrent quant à elles en 1968. En 1958, les transports stéphanois avaient alors tourné une première page de leur histoire, les rames PCC étant en effet révolutionnaires.

Une deuxième page vient d'être tournée avec, 40 ans plus tard, la destruction des ces rames ayant résisté valeureusement au mal français : l'abandon du tramway classique.

MAIS, AU FAIT, C'EST QUOI UNE PCC ?

Originaire des États-Unis, le concept PCC (PCC est l'abréviation de "Presidents Conference Comitee", qui était l'organe professionnel des dirigeants d'entreprises américaines de transports urbains et interurbains) est issu d'une étude lancée dans les années 30 auprès d'exploitants, de chercheurs et d'industriels.

De conception entièrement nouvelle, les rames PCC intègrent bon nombre d'innovations technologiques.

Les "accélérateurs" regroupent le rhéostat et le servo-moteur de commande avec des relais d'accélération réglables. Le conducteur dispose dès lors d'une pédale qui, selon son enfoncement, détermine la vitesse de rotation de l'accélérateur, donc l'accélération du tramway. Cet équipement électromécanique est resté au sommet de la technologie jusqu'à l'apparition des équipements électroniques de commande à partir des années 70/80.

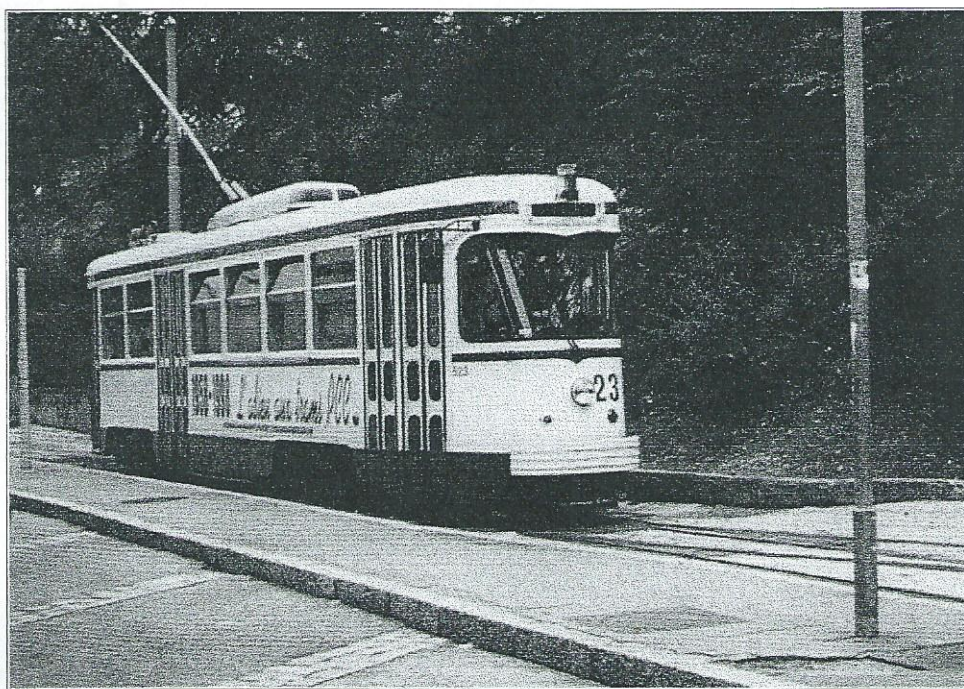
Le freinage par sabots sur les bandages est remplacé par des freins à tambours calés sur les arbres de transmission, tandis qu'est installé un frein électromagnétique sur rail alimenté par la batterie pour raison de sécurité. Le freinage rhéostatique et le freinage par freins à tambours sont commandés par une seule pédale, le frein à tambours intervenant pour relayer le freinage électrique à basse vitesse. D'abord commandé par air comprimé, le freinage par tambours est obtenu électriquement par solénoïdes. Lorsque les

équipements auxiliaires tels que la commande des portes seront électriques, les PCC n'utiliseront plus d'air comprimé, ce qui permettra de sensibles économies.

Innovations également, et c'est tout aussi nouveau, en terme de confort : la douceur de roulement et le "silence" sont obtenus par l'utilisation systématique de caoutchouc, aussi bien dans les organes de roulement (roues élastiques) que ceux de

transmission et de suspension. Enfin, la caisse autoporteuse de construction soudée, plus légère et plus solide que la construction classique rivée avec châssis, a fait l'objet de recherches particulières au niveau de l'esthétique et du confort du voyageur.

Des PCC ont été construites aux États-Unis jusqu'en 1951. De l'ordre de 5000 voitures sont sorties des usines américai-



La rame n°23 arbore sur son flanc la mention "1958-1998, l'adieu aux trams PCC"

nes en vingt ans. L'Europe assure le relais du développement de cette technologie. Bien que plusieurs constructeurs, tels les Ateliers de Strasbourg, en aient produit, les belges BN (Brugeoise et Nivelles) et ACEC (Ateliers de Constructions Électriques de Charleroi) s'en étaient fait une spécialité en faisant évoluer la technologie et en modernisant l'esthétique. Grâce à eux, les PCC ont conquis toute l'Europe : Belgique, Pays-Bas, Italie, Espagne, Suède, France. Mais c'est surtout en Europe de l'Est que le modèle PCC a fait fureur : outre quelques constructeurs polonais ou soviétiques, la firme tchèque TATRA, en a produit, sous licence américaine, quelques 17 000 !...et en a inondé toute l'Europe de l'Est.

Chez nous, aujourd'hui, seules celles de la ligne 68 du réseau RTM de Marseille

résistent à la modernité. On les trouvait encore récemment à Lille (rames acquises d'occasion remplacées par du matériel Breda) et donc à St Etienne.

Le renouvellement du parc stéphanois par des rames conçues par le duo Alstom / Vevey s'est étalé en deux phases : 1991 et 1998. Dans le même temps, le vénérable dépôt de Bellevue, au sud de la ville était supplanté par un équipement ultramoderne construit au nord : le Transpôle STAS regroupant les locaux administratifs de l'exploitant, le dépôt bus/tram et un bâtiment muséologique.

En août 1998, le renouvellement du parc étant achevé, une nouvelle page est tournée.

En même temps que le dépôt de Bellevue, 15 motrices de cette série emblématique sont démolies : les numéros 501, 504,

505, 508, 511, 512, 514, 517, 519, 520, 522, 524, 525, 527.

Les deux dernières rames à subir les assauts de la pelle mécanique ont été la 517 le 25 août et la 501 le 26 août 1998, cette dernière faisant l'objet du reportage photographique des pages suivantes.

Rappelons que la 502 est conservée au musée du Transpôle STAS et que la 503 est partie dans le nord, à l'AMITRAM. La 510, enfin, a été léguée à l'AMTUIR pour son Musée des Transports Urbains.

Les photos valant souvent mieux que de longs discours, les amateurs de rames PCC en général et des PCC stéphanoises en particulier parcourront avec émotion les pages suivantes.

Ce sont là les derniers moments d'une époque.

EN QUELQUES PHOTOS, LA FIN DES PCC STÉPHANOISES



Déjà bien abîmées, ces quelques rames vivent leurs derniers jours.

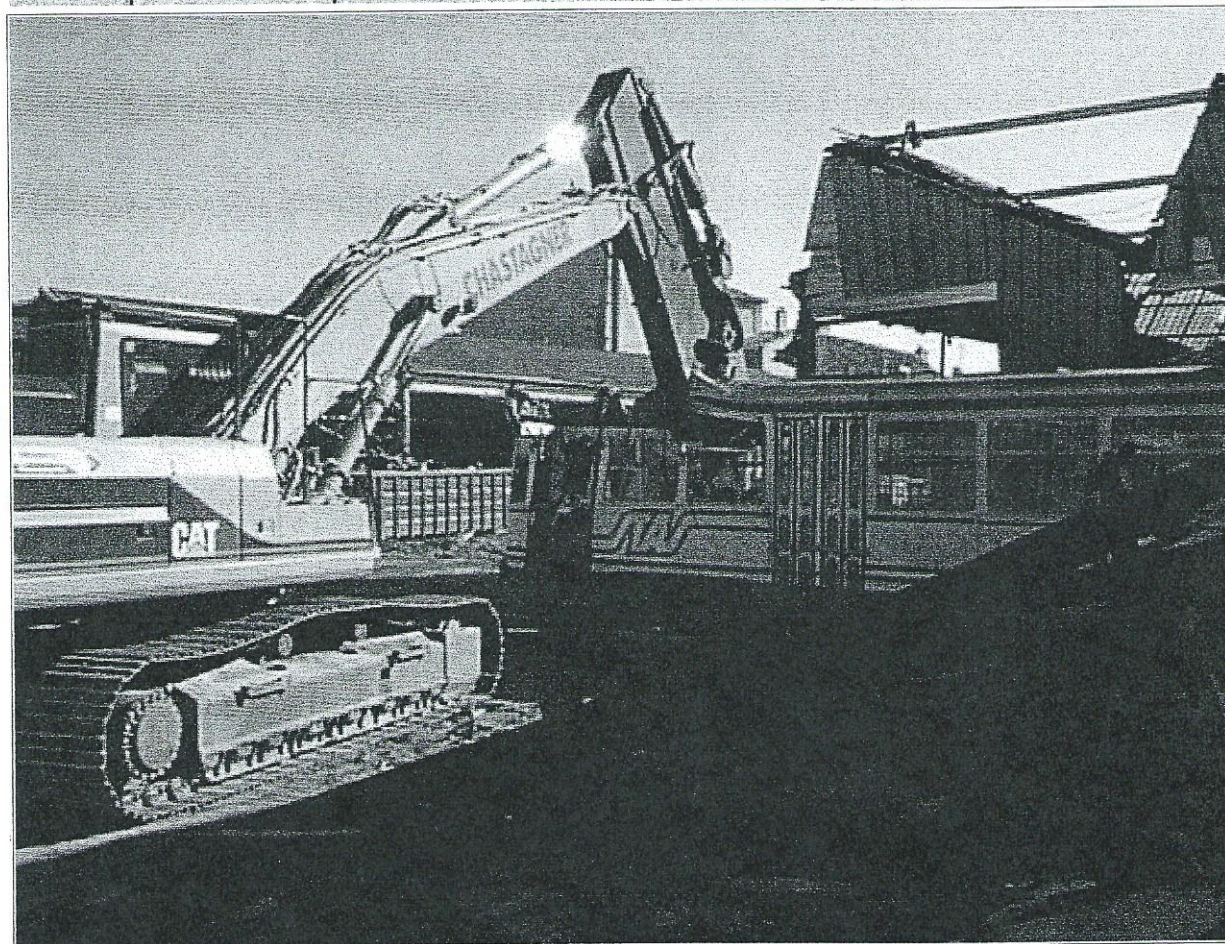


Des quelques rescapées ne reste plus que la 501, dont c'est la dernière sortie





Puis les pelles mécaniques entament leur besogne...





S'acharnent sur la carcasse, qui paraît n'offrir aucune résistance...





Enfin, c'est le coup de grâce...

C'EST COMME ÇA !

LE BILLET D'HUMEUR DE LA RÉDACTION

Arnaud WADOUX

Trois événements récents ou à venir, développés par ailleurs dans nos colonnes, viennent modifier le paysage des transports collectifs Franciliens et nous poussent à réfléchir sur l'extrême complexité de l'organisation des transports en Île de France.

MÉLI MÉLO À LA FRANCILIENNE



Le premier de ces événements est la naissance, déjà relatée, de plusieurs nouveaux réseaux "urbains" : Traverciel dans l'ouest parisien, Entre Seine et Forêt dans les secteurs Le Pecq - Marly le Roi ou encore de Valbus dans le secteur Massy - Bièvres.

Nous l'avions déjà affirmé ici, la création de réseaux locaux est en soi une chose positive... à la condition que cela aille dans le sens d'une simplification... Qu'en penser si l'on prend l'exemple de Garches, commune moyenne de l'ouest parisien aujourd'hui (mal) desservie par 3 réseaux différents (RATP - Traverciel - Phébus) chacun ayant son identité, sa documentation, ses poteaux d'arrêts, sa tarification. Que dire encore du Pecq, où s'entremêlent joyeusement RATP, CGEA, Entre Seine et Forêt et Bus en Seine, avec les mêmes inconvénients...

Le deuxième événement est l'intégration annoncée de la Région Île de France au sein du Syndicat des Transports Parisiens (STP), autorité organisatrice à l'échelle régionale.

L'autorité organisatrice, que tous s'accordent à décrier, s'apprête à accueillir en son sein des représentants du Conseil Régional. Ce n'est que justice puisque ce dernier jouait à la fois le rôle de spectateur et... de porte-monnaie. Mais a-t-on pensé un moment tout remettre à plat une bonne fois pour toutes et créer une véritable autorité indépendante ? Non. Le STP est un "machin" qui a bien du mal à faire passer l'intérêt général (les clients du transport francilien) devant l'intérêt particulier (pression des exploitants ou guérillas politiques). Plutôt que d'en simplifier fonctionnement et prérogatives, on préfère y inclure un acteur de plus.

Le troisième événement, enfin, est la volonté affichée de la SNCF de reconquérir sa clientèle quotidienne du bassin parisien, avec un train de mesures dont deux ont plus particulièrement attiré notre attention : la création d'une "marque" pour le réseau Île de France et la mise en service de 18 lignes d'autobus de nuit pour la desserte de la grande banlieue.

La SNCF Île de France prend enfin, de son côté, la mesure de son retard en terme de qualité de service sur le réseau francilien. On doit s'en réjouir. Pour autant, coïncée entre son autorité de tutelle (les ministères du transport, de l'environnement et... des finances) et le fameux STP, aura-t-elle les moyens de ses ambitions ?

La création d'une nouvelle marque commerciale pour son réseau, en parallèle avec un label RER qui a eu du mal à s'imposer, ne créera-t-elle pas une confusion supplémentaire ?

La mise en place d'un réseau nocturne de bus se fera-t-elle en harmonie avec le réseau Noctambus de la RATP (horaires, points de correspondances, etc.) ?

Quel point commun entre ces trois événements, direz-vous ? Simplement une lecture encore plus compliquée de l'organisation des transports dans la région capitale !

Bref, ne va-t-on pas un jour regarder de plus près ce qui se fait ailleurs ?

Le STP pourrait-il enfin être une organisation à l'image de London Regional Transport ?

Londres en effet, à taille et offre à peu près équivalente, est une véritable autorité d'ensemble.

La multiplicité des opérateurs (secteur privé oblige) n'empêche nullement, bien au contraire, une unité d'image, de tarification et de politique commerciale.

Les lignes de tous les opérateurs sont reprises sur un plan unique. En Île de France, chaque réseau a son plan sans indication des lignes du concurrent qui pourrait desservir la même zone, certains poussant même le vice jusqu'à cloner, sans en respecter la charte graphique les plans du voisin.

Les indices de lignes sont harmonisés. En Île de France, il n'est pas rare de voir se côtoyer deux lignes d'indice identique mais d'opérateurs différents...

Les services d'information et leurs support sont communs à tous les opérateurs. Avez-vous essayé de réunir toute la documentation nécessaire à l'utilisation des différents réseaux franciliens ? La grande halle de la gare St Lazare ne suffirait pas à la stocker !

Bref, tout n'est sûrement pas parfait à Londres (la qualité des infrastructures n'était pas le sujet de ce billet d'humeur !), mais au moins c'est simple.

Unique, l'exemple Londonien ? Non ! Allez à Berlin, New York ou Tokyo ! Plus les opérateurs se multiplient, plus l'image de marque est unifiée. 3 opérateurs se partagent l'exploitation du métro New Yorkais. Demandez à un américain de citer ne serait-ce que l'un de ces opérateurs...



60 JOURS À...

L'actualité des réseaux urbains français

Patrick KIRSTETTER et Arnaud WADOUX

FRANCE



TVR : LES MASQUES TOMBENT !

Portes uniquement du côté gauche, perches d'alimentation, guidage sur environ la moitié du parcours... le TVR, "tram sur pneus" choisi par la Communauté Urbaine de Nancy pour régénérer son réseau trolleybus, ressemble donc définitivement à... un trolleybus !

Mais par contre, le prix des "rames" est bien celui d'un tramway ! 11MF l'unité, à comparer aux 11,75 MF des nouvelles rames AdTranz de Nantes. Et encore, pour ce prix, il n'y aura pas de climatisation. C'est trop cher.

Le concept de "tram sur pneus" a donc du "plomb dans l'aile".

Le projet TVR de Caen est toujours au point mort. Il n'est même plus vraiment question du TVR dans le projet de Plan de Déplacements Urbains actuellement en discussion qui évoque pudiquement un axe lourd.

Le projet de Clermont-Ferrand est dans les limbes et celui du Mans abandonné au profit d'un tram sur rail (à moins, dicit les élus, que le concept ait fait ses preuves

d'ici à la définition finale du projet à l'horizon 2002).

RVI n'a, semble-t-il pas plus de succès avec le Cavis dont on attend toujours le prototype sur le Trans Val de Marne en Ile de France. Et, là aussi, la firme de Vénissieux n'a pu le commercialiser (à Lyon) que sous une forme dérivée, c'est à dire un trolleybus !

Reste enfin le troisième acteur, le Translohr. Mais on ne l'a pas encore vraiment vu !

Bref, comme nous cessons de l'écrire dans ces colonnes, ce concept que l'on voudrait faire passer pour un nouveau tram et bel et bien un nouveau... trolleybus. Les constructeurs devraient entériner ce fait.

Si nous rechignons définitivement à soutenir un "tram sur pneu", nous applaudissons en revanche des deux mains l'arrivée d'une nouvelle génération de trolleybus !

Voilà en tout cas une "mutation" technologique qui devrait ravir certains de nos lecteurs suisses qui souhaiteraient voir la planète débarrassée de tous ses trams et envahie de beaux trolleybus tout neufs ! Le TVR a de ce point de vue un bel avenir !

PALMARÈS

Après le palmarès annuel de la Vie du Rail, le magazine "Ça m'intéresse" propose à son tour un classement des réseaux dans son numéro 216 de février 99.

Avec moins de critères, plus de villes (outre-mer compris) et une pondération des résultats qui nous semble plus logique, le classement final diffère quelque peu de celui de l'hebdomadaire spécialisé.

Ainsi, les trois premières places sont détenues par Lyon, Besançon et Reims, suivies de Grenoble, Dijon, Marseille, Strasbourg, Nantes, Caen et Rennes.

Les 5 lanternes rouges sont Aix en Provence, Nîmes, Perpignan, St Denis de la Réunion et Ajaccio.

Malgré quelques informations erronées, ce nouveau classement nous semble au final plus conforme à l'impression que nous avons de l'organisation des transports dans ces villes.

INTERNET ET LES RÉSEAUX URBAINS

Voici le point des sites Internet officiels des réseaux français :

- Bourges - CTB
www.avaric.com/ctb/ctb0.htm
- Grasse-Antibes - STGA
www.stga-transport.fr
- Lille - Transpole
www.transpole.fr
- Lyon - TCL
www.tcl.fr
- Marseille - RTM
www.lepilote.com
- Mulhouse - Tram
www.tram.fr
- Paris - RATP
www.ratp.fr
- Versailles - Phébus
www.phebus.tm.fr



ALSACE



...COLMAR

**Articulé au gaz**

Annoncé dans cette même rubrique depuis mars 98 (RU19), le premier articulé de France fonctionnant au gaz vient d'être livré au réseau alsacien. Il s'agit, rappelons-le, d'un Agora-L-GNV. Il viendra renforcer les 6 Agora standards-GNV déjà en service depuis mars et septembre 98 (dont les 141 à 143)

...MULHOUSE

**Consensus**

Incontestablement, le projet de tram-train emporte l'adhésion. Son principe adopté à l'unanimité par le syndicat d'agglomération le 29 mai 98 (RU21), voici qu'il bénéficie du soutien financier du conseil régional, faveur que ce dernier n'avait pas dispensé en son temps à la réalisation du premier tronçon du tramway strasbourgeois ! Constant Goerg, président du Conseil général, précise quant à lui : *"Le tram-train correspond à cette définition, tant du point de vue de l'environnement et du cadre de vie que pour l'économie locale"*. Vous avez dit consensus ?

Préparatifs

Toujours au sujet du tram-train, il semble que la SNCF commence dès maintenant à préparer l'infrastructure de la ligne Mulhouse-Thann-Kruth à la venue des futures rames. Déjà en 1997, la voie et son assise avaient été totalement renouvelées entre Lutterbach et Thann. Maintenant c'est au tour de la gare de Thann de connaître d'importants travaux où le tracé des voies sera revu pour permettre des entrées et des sorties à 60 km/h. Ces opérations ont pour but d'améliorer l'offre avec, à court terme, la mise en service de nouveaux autorails, mais aussi de préparer la venue du tram-train.

...SÉLESTAT

D'abord, les tarifs !

Si la future ligne urbaine n'existe pas encore, les tarifs ont d'ores et déjà été fixés.

Ils s'aligneront sur la tarification en vigueur sur les lignes interurbaines du Bas-Rhin. Le billet plein tarif, par exemple, coûtera 8,00 F à l'usager, quel que soit le trajet retenu, un aller-retour en 24h00 coûtera 12,00 F et un abonnement hebdomadaire 7 jours, 64,00 F.

...STRASBOURG

**Record battu**

La CTS a franchi pour 1998 le cap des 60 millions de voyageurs, soit une hausse de près de 6%. D'après la CTS, *"c'est le chiffre de trafic le plus important depuis l'après-guerre"*.

Saint-Sylvestre

Pour la troisième année consécutive, la CTS a proposé un service spécial au départ de "l'Homme de Fer" pour ramener les fêtards dans 18 communes autour de Strasbourg et ceci pour la modique somme de 10,00 F. Ce service était assuré jusqu'à 04H30 le 1er janvier par une vingtaine de conducteurs et une quarantaine de jeunes de l'association "Pulsar".

Travaux

Comme nous vous le relations dans notre précédent numéro, l'axe est-ouest du centre ville a été libéré de toute circulation depuis le 11 janvier. Cette ellipse, allant de la place Broglie au pont National en empruntant les rues de la Mésange, de la Haute-Montée, et du Vieux-Marché-aux-Vins, a été livrée aux travaux. La pose des rails dans cette partie devrait débuter en juillet entre le pont du Théâtre et la place Broglie. En août, la même opération devrait démarrer rue du Vieux-Marché-aux-Vins, la jonction des voies étant prévue place de l'Homme-de-Fer. Les travaux devraient être terminés en novembre. Les travaux de terrassement de la plate-forme ont, par ailleurs, débuté dans le Faubourg-National. Toutefois, la reconstruction du pont National est actuellement au point mort suite aux inondations des berges de l'Ill. Du côté de l'Elsau, les habitants ont vu apparaître la voirie définitive dans la rue Schongauer. Les premières voies posées depuis novembre (RU 24) vont pouvoir continuer en mars leur progression vers les rues de

la Montagne-Verte et de Schirmeck, le nouveau pont au dessus de l'Ill au niveau de la ferme du Brulig étant achevé. A l'Est, du côté de l'Esplanade, la pose des voies a démarré avenue du Général-de-Gaulle. Signalons au passage que les travaux des lignes B et C du tramway nécessitent aussi le renforcement du pont du Théâtre ainsi que la reconstruction du pont National et celui de l'Aar (au Wacken).

Le calendrier étant dans l'ensemble respecté, la mise en service est toujours prévue pour fin 2000. Nous vous proposerons dans un prochain numéro un plan détaillé de l'avancement des travaux.

Tram-train

La SNCF a, le 5 janvier, signé son premier contrat dans le périurbain. Il s'agit d'un accord de partenariat industriel passé avec la CTS et le groupe Transdev pour développer l'intermodalité et pour mettre en complémentarité les réseaux de chacun. Une société commune va être créée (SNCF 50%, CTS 25%, Transdev 25%) avec comme projets immédiats, des études relatives à la mise en place d'une tarification de type "carte orange", et une meilleure organisation des correspondances et des pôles d'échanges. Le projet-phare de ce partenariat est l'idée d'un tram d'interconnexion circulant à partir du quartier universitaire de l'Esplanade sur les voies de la ligne C jusqu'à la gare SNCF, pour ensuite emprunter les voies RFF en direction de Molsheim en desservant au passage l'aéroport.

Déviations bus

Suite à la neutralisation des rues de l'axe est-ouest, les autobus des lignes 2, 3, 4, 6, 7, 15, 23, 71 et 72 ont, comme prévu, pris leur nouvel itinéraire par les quais du fossé du Faux-Rempart, cette mesure étant concomitante avec un nouveau plan de circulation, le deuxième depuis celui de 1992, et destiné lui aussi à limiter le trafic automobile.

Les autobus sembleraient avoir quelques difficultés à se mouvoir sur les quais assez étroits, plus particulièrement dans le virage du pont de la fonderie, devant l'école Schoepflin.

La CTS envisagerait le remplacement des articulés par des standards sur les tronçons difficiles.

Poteries

L'aménagement du Parc des Poteries à Hautepierre-Sud tirant à sa fin, la desserte par autobus a été notablement améliorée puisque 3 lignes y circulent désormais. En plus du 51 qui longeait déjà le parc, le 4 et le 30 passent maintenant au cœur de

ce quartier qui comptera à terme 2800 logements.

Bischheim

La ligne de bus 30 venant de Neudorf (Wattwiller) via le centre-ville sera prolongée du lycée Marc Bloch dans Bisch-

heim suivant un axe est-ouest pour assurer la jonction avec le tram, rue du Marais. Les travaux ont débuté en février, rue du Général Leclerc pour y permettre le croisement des bus. D'autres chantiers seront lancés ultérieurement.

AQUITAINE**...BORDEAUX****Tram**

Il est prévu pour

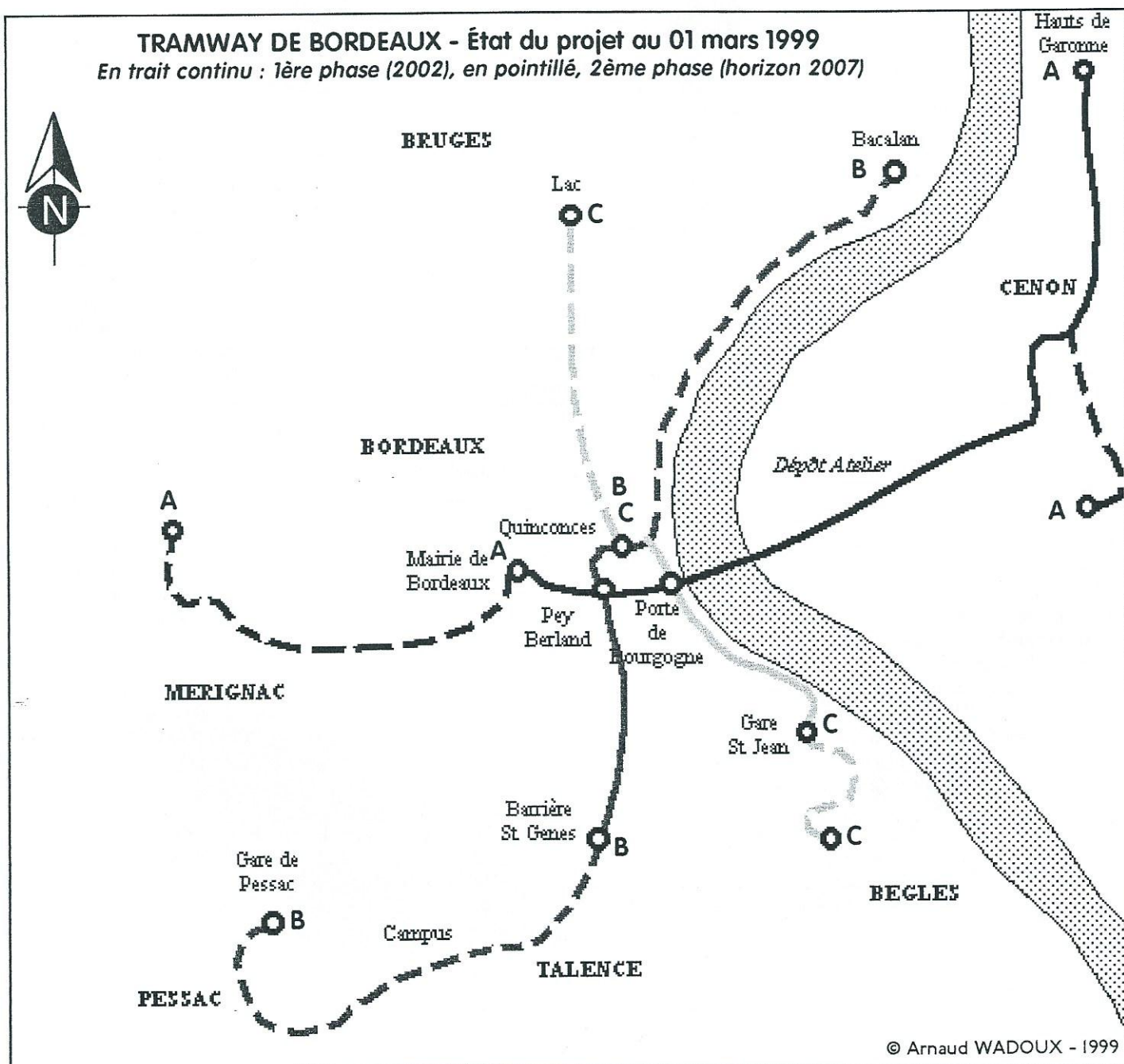
2002, comptera 3 lignes indicées A, B et C et est très attendu dans la capitale aquitaine. C'est bien entendu le tramway.

Même si le matériel n'a pas encore été

choisi, le choix du design des futures rames de tramway a été entériné. Les lauréats sont deux jeunes architectes bordelais associés au cabinet parisien *Absolut*

TRAMWAY DE BORDEAUX - État du projet au 01 mars 1999

En trait continu : 1ère phase (2002), en pointillé, 2ème phase (horizon 2007)



© Arnaud WADOUX - 1999

Design. L'avant des motrices se caractérise par un profil oblong, de grandes surfaces vitrées et le retour du phare "Cyclope" évoquant d'après les concepteurs "la lanterne des anciens tramways".

Rappelons que la tranche ferme liée à la première phase porte sur la fourniture de

38 rames et l'équipement de 22 km de voies doubles. Il est encore trop tôt pour savoir si l'infrastructure électrique sera avec ou sans caténaires, ou bien en solution mixte, la municipalité ayant fait savoir qu'elle préférerait, au moins au centre ville, une alimentation au sol.

Ci-contre, page précédente, retrouvez le plan simplifié du futur réseau bordelais dont la première phase doit ouvrir fin 2002, étant entendu que quelques recours ont été déposés pour quelques parties du tracé.

BRETAGNE

...BREST



Réseau 99

Le nouveau réseau 99 évolue. Depuis le 4 janvier, la ligne 17 est prolongée de Villeneuve à Guelmeur en reprenant le "fer à cheval" de la ligne 18 dans le quartier St Marc, cette dernière étant désormais limitée à la place de Strasbourg. Par ailleurs, la quasi-totalité des lignes urbaines du réseau voient leurs horaires retouchés. Cette évolution du réseau s'est accompagnée, comme toujours chez Bibus, par l'édition d'une abondante documentation. Un exemple à suivre...

Site propre

Une étude est actuellement diligentée en vue de créer un site propre-bus traversant la ville du nord au sud.

Actuellement, le trafic principal des bus se situe sur un axe est-ouest et le projet d'en créer un, perpendiculaire, consiste, précise le directeur du réseau, "à raccrocher au centre-ville la ZUP de Bellevue, construite au nord dans les années soixante-dix, et à privilégier ainsi un axe de développement".

Cet axe d'environ 8,5km de long ne devrait comporter que 20% d'itinéraires en site propre. Les travaux pourraient commencer en 2000 pour une mise en service l'année suivante. Cette nouvelle infrastructure devrait intéresser les lignes 5, 8, 10 et 23.

...DINAN



Nouveau !

La cité historique costarmoricaine est dotée depuis le début de l'année d'un nouveau réseau de 4 lignes, exploité du lundi au samedi. Deux lignes (1- Fontaine des Eaux / Duguesclin et 2- Duguesclin / Hôpital) sont parcourues alternativement par un unique midibus surbaissé, les deux autres (3 -

Place Duclos / Ste Anne et 4 - Place Duclos - Le Port) sont assurées par taxis. Des détails dans notre prochain numéro.

...RENNES



Axes lourds

Rennes s'équipe, en complément du Val, d'un long axe bus est-ouest. Les travaux ont débuté avec les premières déviations de réseaux à Cesson-Sévigné à l'est.

Val : J-1000

Le tunnelier du VAL a creusé la moitié du parcours à la fin 1998 et le secteur République devait être atteint fin février.

L'enveloppe initiale est respectée tout comme le planning indique Jean NORMAND président de la SEMTCAR.

Les bâtiments du dépôt atelier vont être

livrés au mois de février et MATRA va pouvoir s'y installer.

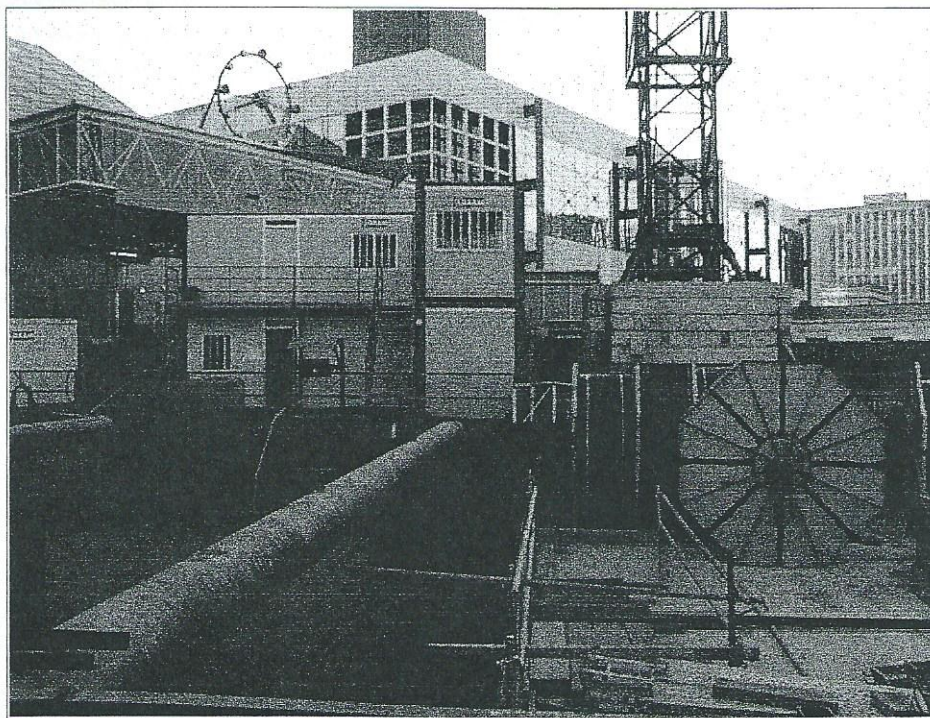
La saga des affaissements de terrains causés par le tunnelier, certes mineurs mais bien réels, a poussé les ingénieurs à décider d'un approfondissement de 4 mètres de la section "Ste Anne" du tunnel, ce qui entraînera également un approfondissement de la station du même nom.

Un point complet sur l'avancement des travaux est disponible en temps réel sur le site Internet de la SEMTCAR, accompagné de dizaines de photos d'archive.

<http://val.insa-rennes.fr>

VIA GTI reprend la main

La STUR (groupe VIA GTI) qui était opérateur de fait du réseau sous l'égide de la SEMTCAR (Groupe Transdev) a officiellement été désigné comme gestionnaire.



RENNES - Place de la Gare

La construction de la station "Gare" touche à sa fin

Photo : SEMTCAR - Novembre 1998

re du réseau Bus - Val. La SEMTCAR se recentrant sur son activité de constructeur du Val.

Agora

Après de nombreuses années de fidélité au constructeur VanHool, la STAR revient faire ses emplettes en France. Plusieurs Agora standards commencent à circuler dans les rues de Rennes, dont un porte le

n° 103. Cette numérotation semble se substituer à celle des SC10.

Unipass

C'est le nom du titre de transport multimodal qui sera enfin testé dès ce mois de mars sur le secteur Rennes - Montreuil sur Ille.

Pas moins de 10 ans auront été nécessaires aux différents acteurs (collectivités et

exploitants) pour concrétiser ce titre baptisé Unipass. Abonnement ou carnet de 10 tickets, il sera valable sur les Bus de la STAR, sur les autocars 35 et sur les trains de la ligne SNCF.

A terme, si l'expérience est concluante, cette tarification devrait être étendue à l'ensemble du bassin urbain de Rennes et, pourquoi pas, à d'autres agglomérations bretonnes.

CENTRE - VAL DE LOIRE



...BOURGES



Matériel

Un nouveau standard surbaissé aurait été acquis par le réseau et aperçu par Alain Roger sur la ligne 3. Il s'agirait d'un Heuliez GX217-2p (n°145).

Le parc CTB comporterait donc actuellement 7 surbaissés de modèles très variés : 5 GX317 à 2 et 3 portes, 1 GX217-2p, et 1 Agora-3p.

Par ailleurs le SIVOTU et la CTB, en collaboration avec Gaz de France ont mis à disposition des berruyers un Heuliez GX317 fonctionnant au GNV jusqu'au 3 janvier. Après avoir testé en septembre dernier l'aquazole, la CTB testera à la fin de l'année un bus fonctionnant au GPL. Il lui restera à faire son choix, déterminé principalement en fonction du coût de chaque solution.

Ceinture !

Un essai de ligne ceinturant l'agglomération pourrait être effectué si l'on en croit les déclarations du Maire de Bourges.

...ORLÉANS

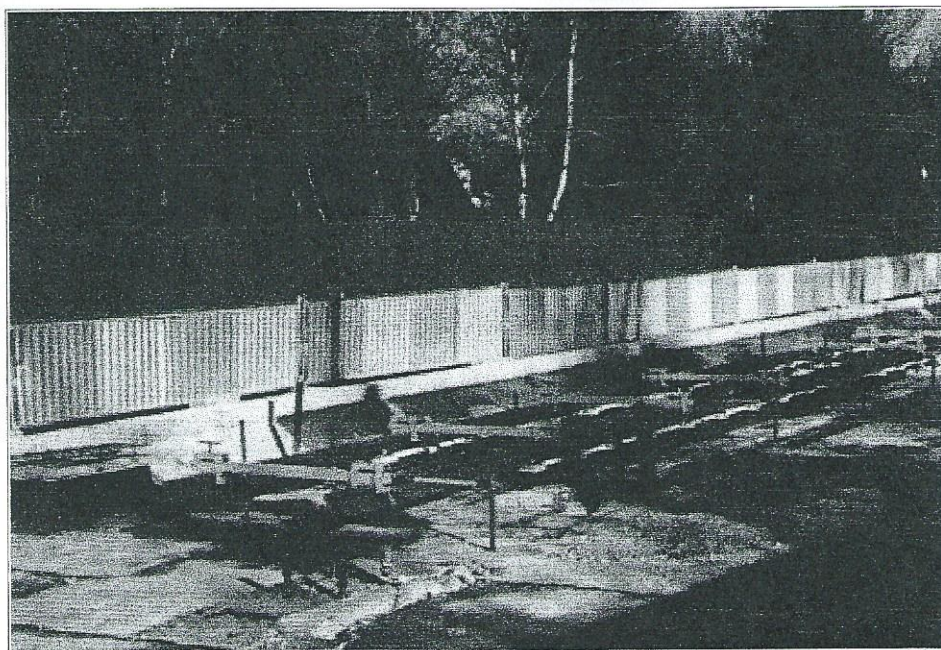


Rails

Les premiers rails du futur tram d'Orléans ont été posés rue Ambroise Paré à la Source.

Ces rails, de type 35GP (rail à gorge profonde permettant le franchissement des appareils de voie SNCF) sont stockés sur un site choisi à la limite entre Ingré et Ormes au Nord Ouest de l'agglomération Orléanaise pour son embranchement fer et la superficie importante qui permet le stockage

Outre le stockage, COGIFER, fournisseur



ORLÉANS LA SOURCE - Rue Ambroise Paré

Les premiers rails du tramway d'Orléans ont été posés !

Photo : Yves LE CHANU

des rails et des appareils de voies, a installé dans un entrepôt une unité mobile de cintrage qui permet d'obtenir un rail courbe avec une précision de courbure impressionnante.

Plusieurs types de rails seront utilisés : anti-usure ou encore anti-crissements (avec un acier beaucoup plus dur).

Décoration des stations

Retrouvez dans le tableau de la page suivante la liste des thèmes retenus pour la décoration des abris de stations du Tram.

Centre Bus

Les travaux du Centre Bus provisoire qui doit ouvrir place Gambetta ont commencé mi-février.

Il doit être mis en service en juin pour laisser la place aux travaux du tram à l'intérieur du Centre Bus Albert 1er qui

sera alors rebaptisé "Gares d'Orléans". Son accès se fera par les boulevards de ceinture. Ainsi, la rue de la République sera définitivement abandonnée par les bus le 1er avril prochain, le trafic étant détourné sur une voie à contre-sens dans la rue Bannier.

Gares

Justement, les gares des Aubrais et d'Orléans sont un enjeu majeur de l'accompagnement urbanistique du tram.

L'esplanade de celle des Aubrais sera rendue plus "urbaine" et paysagère, avec vraisemblablement la construction d'un parking-silo remplaçant le "champ de voitures" actuel.

Celle d'Orléans va s'ouvrir sur la ville grâce à une nouvelle façade ayant pignon sur l'avenue de Paris, cet accès extérieur (on peut en effet accéder à la gare directe-

ment par le centre commercial Place d'Arc) se substituant à la ruelle actuelle séparant le bâtiment voyageur dudit centre commercial.

Omnicity

Un Omnicity de Scania a été testé pendant 15 jours sur les lignes FA et FB.

Parcs-Relais

Ces deux parcs implantés au nord et au sud de l'agglomération, et dont nous vous relations la création dans notre précédent numéro, ont connu un départ un peu difficile.

Néanmoins, il semblerait que la montée en charge se fasse petit à petit. A suivre...

Repos forcé

Le petit train touristique qui a transporté plus de 7.500 personnes en 98, ne circulera pas en 99 à cause des travaux du tramway. Il reprendra du service en 2000 avec un nouveau circuit.

...TOURS



Site propre

Les travaux du site propre de la rue Nationale et des aménagements urbains concomitants avan-

cent à grand pas et l'échéance de novembre 1999 pour la réception des travaux semble raisonnable.

Les travaux d'élargissement des trottoirs étant quasiment achevés, les entreprises de construction s'attellent maintenant à la construction des quais centraux. Le premier vient tout juste d'apparaître au nord de la rue.

Quant à la place Jean Jaurès, les travaux d'aménagement sont là aussi en voie d'achèvement. La dépose des actuels arrêts de bus du point central, préalables à la reconfiguration de la "gare bus" vont pouvoir commencer.

Décoration des stations du tramway d'Orléans	
STATION	THÈME
Hôpital de la Source	La médecine depuis Ambroise Paré
Bolière	Géologie - Minéralogie
Chèques Postaux	L'Espace
Université - L'Indien	La Technopole
Université - Parc Floral	Le Parc Floral et la source du Loiret
Université - Château	L'Université
Lorette	Les moulins du Loiret
Les Aulnaies	Maurice Genevoix
Victor Hugo	Victor Hugo
Zénith - Parc des Expositions	La culture au XXème siècle
Mouillère	L'horticulture
Croix St Marceau	Paul Gauguin
Tourelles Dauphine	La marine de Loire
Royale Châtelet	
De Gaulle	Jeanne d'Arc
République	L'architecture Belle Époque
Gares d'Orléans	L'ancienne gare et les mails
Antigna	L'art Gaulois
Coligny	Charles Péguy
Libération	Max Jacob
Gare des Aubrais	Le chemin de fer
Bustièrre	Les vinaigreries
Lamballe	L'ancien château
Jules Verne	Jules Verne

Monétique

Moneo est le futur porte-monnaie électronique qui entrera en phase de test prochainement à Tours.

Destiné dans un premier temps aux horodateurs, il sera également utilisable pour les parkings, l'achat des titres Fil Bleu et de toute autre menue dépense.

Doté au maximum de 600,00 F, Moneo sera disponible sous une forme autonome (type carte de crédit) ou "hébergé" dans la puce des cartes bancaires classiques.

Feux

Le SITCAT, autorité organisatrice des transports, a mis en place un système d'aide permettant aux communes qui le souhaitent de développer l'équipement des feux tricolores du système "Appel Bus", permettant un déclenchement du "vert" à l'approche des bus.

La ville de Chambray (banlieue sud de Tours, desservie par les lignes 6, 11 et 21) a répondu favorablement à l'appel en décidant d'équiper 12 carrefours.

CHAMPAGNE - ARDENNE



...REIMS



Agora

Le réseau rémois vient de recevoir 4 nouveaux Agora standards. Retrouvez-les dans le "Tour de France des

Surbaissés" en pages "Matériel".

Anti-pub

Pendant que certains réseaux couvrent leur bus de multiples publicités plus ou moins intégrales, le réseau TUR à eu l'idée d'un nouvel habillage des emplacements publi-

citaires du flanc de ses bus.

Point de lessives, radios ou autres automobiles, mais un florilège d'interpellations littéraires et humoristiques devant se faire interroger les passants !

Les publivores jugeront !

ÎLE DE FRANCE



RÉFORME AU STP



Le STP est l'unique autorité organisatrice des transports en région Île de France, placée sous l'autorité du Préfet de Région. A ses côtés, 12 représentants de l'Etat, 5 élus de la Ville de Paris et

1 représentant de chaque département siègent au Conseil d'Administration du STP. Bien qu'important pourvoyeur de fonds (jusqu'à 70% des financements), la région Île de France n'a aucun représentant dans cette institution.

Un projet de Loi devrait donc remédier à ce fait et la région devrait être représentée au sein du STP dès 2000 par un nombre d'élus identique à celui de la Ville de Paris.

Cette loi devrait également modifier le mode de fonctionnement financier de l'exploitation des transports collectifs. Jusqu'alors bénéficiaires d'une indemnité compensatrice pour couvrir leur déficit d'exploitation, les exploitants se verront soumis à une clause de partage des risques. Les élus se sont toutefois déclarés prêts à couvrir financièrement ces risques grâce au budget transport du Conseil Régional, à la condition que des ressources nouvelles (à l'image des subventions aux conseils régionaux de province dans le cadre des réseaux TER) soient perçues.

MASSY : 6 ANNÉES DE TRAVAUX

Le pôle multimodal de Massy (gare TGV, lignes B et C du RER, bus, autocars) va entrer dans une ère de grandes restructurations. Les quais RER des lignes B et C seront déplacés d'une centaine de mètres vers Paris afin de les rapprocher de la gare TGV et seront reliés par une nouvelle passerelle accessible aux personnes à mobilité réduite. L'aménagement prévoit la possibilité de raccorder une liaison en site propre ultérieure à définir. Les gares routières, situées de part et d'autre du faisceau ferroviaire seront également réhabilitées et rendues plus accessibles. Voitures et vélos trouveront également de nouveaux emplacements de stationnement. Cette vaste opération, chiffrée à 45 millions d'euros, est exemplaire quant à la concertation entre les différents partenaires : SNCF, RATP, RFF (Réseau Ferré de France, exploitant des infrastructures ferroviaires) et Mairie de Massy.

ROISSY : LES MALHEURS DU RELAYEUR

Aussi absurde que cela puisse paraître, le Relayeur, dont nous avons publié une photo dans notre numéro 23 prouvant que les essais étaient bel et bien en cours, pourrait ne jamais être ouvert au public...

L'histoire de ces deux lignes conçues par Soulé, l'une pour relier la gare TGV à l'aérogare 1, l'autre pour relier les différents modules de l'aérogare 2 entre eux, n'est en effet pas à son premier rebondissement.

D'abord concédé au constructeur, l'exploitation de ce système SK (navettes de petite taille tracté par câble et fonctionnant en circuit continu) a été transférée à une filiale commune de la RATP (via Urbest) et d'ADP, Aéroports de Paris, suite à de problèmes d'ordres financiers découlant de la lourdeur de l'investissement, semble-t-il mal apprécié.

Puis ce sont des problèmes techniques qui n'ont cessé de retarder

la mise en service (à Roissy-CDG, le cahier des charges impose une vitesse de 36 km/h -contre 20 à Villepinte- sur une première ligne de 3,5 km présentant des courbes et des dénivélés importants, ce qui rend très difficile sur le plan technique l'adaptation du concept à l'aéroport) ajoutées à des problèmes de vibrations ressenties lors du passage sous l'hôtel Sheraton.

Les mises à niveau techniques ne sont toujours pas satisfaisantes et, dans une dépêche AFP du 11 février, on apprend que le ministère de l'Équipement et des Transports "va décider dans les semaines à venir si le système de transport de navettes par câble, SK, doit être mis en exploitation ou non". Le Ministre devra décider s'il faut lancer l'exploitation de ce système en l'améliorant, ou utiliser l'infrastructure existante avec un mode de transport différent. Dans un cas comme dans l'autre, d'importantes sommes devront être réinjectées...

Rappelons tout de même qu'un tel système donne entière satisfaction au Parc des Expositions de Villepinte (il est vrai sur une distance bien plus courte). Mais après la déconvenue de Noisy le Grand où un SK construit à grand frais n'a jamais fonctionné puisqu'il devait relier le RER à un complexe immobilier qui n'est jamais sorti de terre, l'image de ce système pourtant jugé révolutionnaire est bien ternie.

IMAGINE'R, UNE FORMULE À SUCCÈS

Créé le 18 juin 98, le nouvel abonnement réservé aux scolaires et aux étudiants a, après quelques débuts difficiles dus à des délais de mise en place très rapide, atteint le nombre de 363.000 titres début 99. C'est devenu le 3e titre de transport après le coupon mensuel de Carte Orange (50,5%) et les billets (26%). Il dépasse le coupon hebdomadaire de Carte Orange (6%) et la Carte Intégrale (4,2%). Il est estimé que 240.000 jeunes utilisateurs de la Carte Orange et 60.000 anciens utilisateurs de billet à l'unité ont basculés sur "Imagine'R". Et 16.000 seraient d'anciens fraudeurs.

PASSE FRANCILE

L'expérimentation du nouveau passe sans contact francilien se poursuit. Après le secteur "Ouest-Montparnasse" piloté par la SNCF dont les premiers résultats, sur environ mille utilisateurs, sont plutôt positifs, le boîtier est maintenant testé sur le secteur "sud-est" sous l'égide de la RATP.

Sont concernées 50 stations de métro, les stations du RER A situées à l'est de la Défense, quelques stations du RER D, quelques stations du sud de la ligne B du RER et les bus de 4 opérateurs : RATP (lignes 108, 110 et 308), PEP'S/AMV (ligne 4), Situs (ligne 4) et Sénart Bus (ligne 3).

1400 "cobayes" ont été recrutés sur la base du volontariat et utilisent 3 types de "cartes" : le "Passe Écran Francile" composé d'un boîtier doté d'un écran à cristaux liquides et d'une carte chargée avec un abonnement et une réserve d'argent, la "Carte Francile Verte" chargée avec abonnement et/ou réserve d'argent. Ces deux systèmes seront testés par les volontaires ayant fait savoir que leurs déplacements effectués hors zone d'abonnement habituel étaient fréquents. Enfin, la "Carte Francile Orange" chargée uniquement avec un abonnement est testée par ceux qui s'en contentent habituellement.



Tramway

✓ T1 - Noisy-le-Sec

Ce prolongement tant attendu, en correspondance avec Eole, vital pour la poursuite de la rocade de l'Est parisien, vient d'être reporté aux calendes grecques suite au blocage de l'opposition régionale soutenant une poignée de riverains et commerçants opposé au passage du tram avenue Galliéni. Un tracé alternatif est proposé par l'association mais est considéré comme moins direct et surtout escamotant le projet de rénovation urbaine. Le projet initial, qui a l'aval du STP, est pourtant approuvé par la commission d'enquête.

La majorité régionale n'étant que relative, l'opposition a voté le 21 janvier contre l'attribution d'une première enveloppe de 56 millions de francs. Face à cette impasse, un nouveau tracé devra être présenté, nécessitant l'approbation du STP, de la RATP, des élus locaux et régionaux, des riverains et de la commission d'enquête publique, ce qui nécessite en moyenne trois ans de gestation.

Dernièrement, le PDG de la RATP a tenu à souligner devant le Conseil d'administration qu'à terme, cela était *"de nature à remettre en cause les ambitions de la RATP"* en matière de développement des transports en site-propre. *"Un message éminemment politique"*, fait remarquer la publication interne *"Repères"* (RATP-BUS), *"au moment où, dans les Hauts-de-Seine, les élus (toutes tendances confondues) demandent la création rapide d'une ligne de tramway entre Vélizy et Châtillon-Montrouge... Au moment où la Région et la RATP discutent du projet de réseau principal banlieue"*.

✓ T1 - Livrée

C'est à compter de juin 99 que les rames de la ligne T1 (St Denis - Bobigny) adopteront la livrée blanc/vert jade adoptée pour leurs consœurs de l'ouest parisien. 3 jours par rame se-

ront nécessaires pour le dépelliculage, repelliculage et divers raccords peints.

✓ T1 - Accidents

Petite série noire que l'on souhaite aujourd'hui achevée pour le T1 qui a subi au mois de février deux accidents. Le deuxième aurait fait tout de même 17 blessés heureusement légers. Les circonstances de ces accidents ne nous ont pas été communiquées.



Autobus

✓ EXPLOITATION

☛ Ligne 39

Cette ligne reliant la Gare de l'Est au terminus du T2 à Issy-Val de Seine est désormais équipée d'Agora. Voir les détails plus bas.

☛ Ligne 60

La déviation consécutive aux travaux sur le pont de l'Ourcq a pris fin le lundi 15 février. Comme nous vous l'avions annoncé dans *RU23*, la déviation, à partir de l'arrêt "Crimée-Curial" et dans le sens "Porte de Montmartre", par la

rue de l'Evangile est devenu définitive. Par la même occasion, la ligne est équipée ce même jour en Agora (*voir plus bas et en pages couleur*).

☛ Ligne 89

Nous avons évoqué dans notre dernier numéro le prolongement de cette ligne sur la commune de Vanves intervenu le 11 janvier. Nous vous présentons cette fois-ci, une vue du nouveau terminus avec son poste de régulation (PCL).

☛ Ligne 94

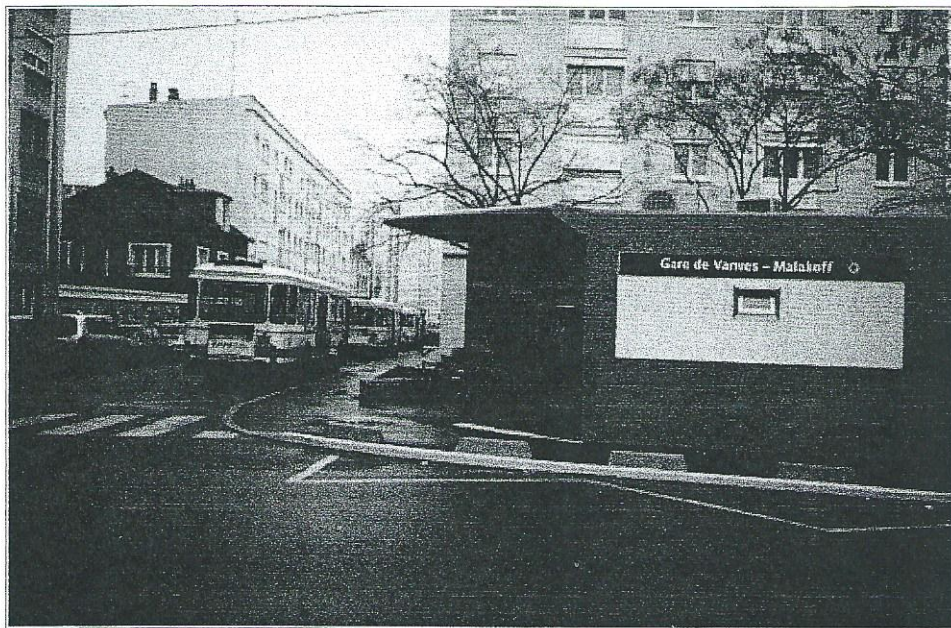
Après le métro, les bus ! Le terminus de la ligne 94 "Levallois-Eiffel" s'est transformé, très discrètement en "Levallois-Louison Bobet", sans doute pour ne pas confondre son emplacement avec celui de la tour du même nom. Jusqu'où ira donc la RATP dans la chasse aux doublons !

☛ Ligne 102

La nouvelle ligne issue de la fusion entre les ex-102 et 229 a enregistré 3,5% d'augmentation de voyages entre octobre 97 (102 + 229) et octobre 98 (nouveau 102).

☛ Ligne 138

Cette ligne de la banlieue nord-ouest et exploitée par le centre-bus de Pleyel reprendra l'exploitation du 538 (desserte du port de Gennevilliers) à partir du 1er mai 99.



GARE DE VANVES MALAKOFF

Le nouveau terminus de la ligne 89 avec, à droite, le nouveau PCL de la ligne

Photo : Patrick KIRSTETTER - 01/02/99

PREVISIONS D'ÉQUIPEMENTS POUR L'ANNÉE 1999

Période	Matériel	Lignes	Nb	Observations
03/99	Agora	88	15	Desserte de l'hôpital G. Pompidou
05/99	Agora	360	12	Desserte de l'hôpital de Garches
06/99	Agora	92	24	
10/99	Agora-L	PC	93	
	Agora-L	352	16	"Roissy-Bus" non accessibles pour raisons techniques
Fin 99	Agora-L	27	29	
	Agora-L	80	25	
	Agora-GNV	24, 217,393	53	
	GX317-GPL	30, 139, 170, 302	57	
	Midibus électriques	18	10	"Montmartrobus" non accessibles pour raisons techniques
TOTAL VÉHICULES			334	

☛ Ligne 267

Cette nouvelle ligne, exploitée par le centre de Charlebourg, et reprenant l'itinéraire du 567 prolongé à Argenteuil (De Gaulle) n'a pas encore été mise en service comme nous l'affirmions dans notre précédent numéro. En effet, des travaux de voirie sont nécessaires pour sortir de la ZAC des Hautes-Pâtures vers le Pont de Bezons. Toujours est-il, 4 R312 ont été affectés pour cette (future) ligne (5534 à 5537). Le roulement du 267 sera associé à celui du 161. Parallèlement, TVO a mis en place une liaison entre la gare d'Argenteuil et celle de Nanterre-Préfecture (voir rubrique *APT/R / Adatrif*).

☛ Ligne 333

Suite à la rupture de partenariat entre la RATP et les CIF (relire nos informations dans *RU22*), la desserte du quartier des Doucettes à Garges-les-Gonnesse a été repris par la nouvelle ligne 333 du centre de Flandre en remplacement d'une partie de l'itinéraire de l'ex-331. L'exploitation de l'autre partie a été reprise par une ligne CIF. L'exploitation du 333 est assurée avec les Agora de l'ex-331, toujours en livrée blanche.

☛ Ligne 545

Le nouveau service urbain de Noisy-le-Sec (*La Navette*), mis en service le 1er septembre dernier pour relier le centre-

ville au quartier excentré de la Boissière (*RU23*), semble connaître un début prometteur. En effet, le bus transporte déjà quotidiennement 800 voyageurs. Une enquête a été réalisée du 11 au 17 janvier par l'institut Sofres dans le but de mieux caler le service.

☛ Ligne PC

Un Agora-L (sans passagers) de la ligne 91 a été aperçu plusieurs fois sur le tronçon sud du PC avec plusieurs agents à l'avant. La formation des chauffeurs sur cette ligne avec ce matériel aurait-elle déjà commencé?

Autre articulé, avec passagers cette-fois: le PR 180.2 n°4725 a assuré un service du PC au départ de la Porte d'Italie mais cette fois pour une bonne raison: le renfort du service dû aux salons de Paris Expos.

✓ MATÉRIELS ET DÉPÔTS

☛ Accessibilité

La Régie vient de décider que tous les autobus à compter de la commande 1999 seront livrés avec des équipements nécessaires à une accessibilité totale: agenouillement à plat, palette rétractable à la porte centrale, et emplacement pour les UFR. L'affectation de ces matériels commenceront par les nouveaux Agora-S promis au 88 (les

Agora actuels étant mutés à Thiais pour équiper le 319). Il est à noter que l'agenouillement ne sera plus unilatéral (à l'instar des véhicules de la ligne 20) mais à plat, ce qui permet de conserver l'assiette initiale du véhicule qu'il soit abaissé ou non, de limiter l'inclinaison, et par là même de limiter les relèvements de trottoirs aux points d'arrêt.

Retrouvez dans le tableau ci-dessus le planning prévisionnel d'équipement en véhicules "accessibles".

Il convient de noter que la ligne 252 qui devait être équipée en GPL ne le sera pas. Certaines contraintes réglementaires interdisent l'emprunt de ces véhicules dans les tunnels de plus de 25m, et le 252 emprunte, au départ de son terminus de Porte de La Chapelle, l'autoroute A1 qui est maintenant couverte. Cette ligne sera remplacée en équipement GPL par le 139 et le 302, eux aussi du dépôt d'Aubervilliers.

☛ Mouvements

Suite à la mise en service des Agora sur le 39, les 20 SC10R qui l'équipaient ont été mutés à Nanterre sur le 157 (3823 à 3825) et à Lebrun (3826 à 3842) sur la ligne 84.

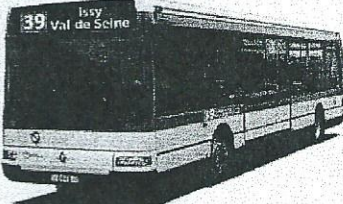
Ce fait mérite d'être signalé étant donné que ces voitures (3823 à 3842) sont les seules, mis à part certains véhicules spéciaux Bus-info, Cyclo-bus, etc...) à avoir été repeintes à la nouvelle

ÉQUIPEMENT EN AGORA-V2 de décembre 98 à mars 99

N° de parc	Ligne	Dépôt	Nombre
2735 à 2752	128	Malakoff	18
2753 à 2782	68	Malakoff	30
2783, 2788 à 2808	60	Belliard	22
2809 à 2826	39	Croix-Nivert	18
TOTAL VÉHICULES			88

39
BUS
39

**Le nouveau bus
"AGORA" ...**



**...il arrive
aussi sur le 39 !**


LA MEILLEURE FAÇON D'AVANCER

identité visuelle.

Cette mesure, que nous relations dans le n°3 de notre magazine (...déjà !), avait été prise lors du congrès de l'UITP, le 39 desservant encore le Parc des Expositions de la Porte de Versailles. Signalons enfin, que les 3 exemplaires affectés au 157 chassent les 3 R312 (5803 à 5805) arrivés récemment dans la flotte des 12 voitures.

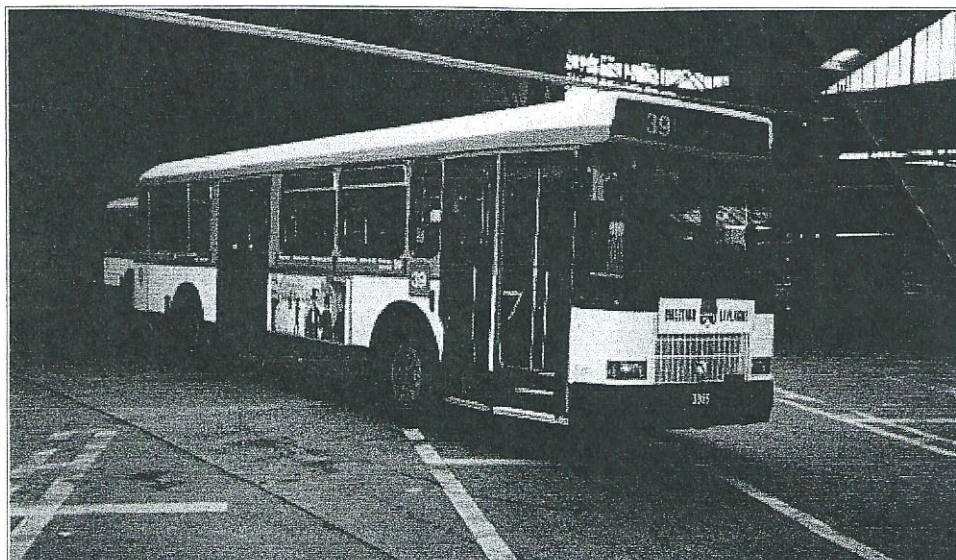
☛ Réformes

75 SC10R sont radiés: les 3020, 9720 à 9722, 9724, 9739, 9742 à 9744, 9746 à 9749, 9796, 9834, 9836, 9837, 9839, 9852, 9860, 9873, 9876, 9877, 9879, 9881 à 9883, 9887 à 9892, 9894, 9895, 9898 à 9900, 9912, 9914 à 9931, 9938, 9939, 9942, 9944 à 9947, 9949 à 9951, 9967, 9970, 9980 à 9982, 9993, 9999. Notons que notre recordman en kilométrage (9860) fait partie du lot des disgraciés.

☛ Dépôt-annexe

C'est donc le site de la zone industrielle de Torcy qui a finalement été retenu comme emplacement pour le dépôt-annexe de Maltournée.

Le terrain proposé par la municipalité



PARIS - Dépôt de Croix Nivert

L'un des 20 SC10R (ici le n°3826) repeint à la nouvelle livrée RATP à l'occasion du salon de l'UITP en 1995

Photo : Patrick KIRSTETTER - 18/11/94

de Champs-sur-Marne était pourtant facile d'accès (près de la gare RER de Noisy-Champs) et limitait considérablement les hauts-le-pied. Des capacités foncières limitées en cas de volonté d'extension, et une situation sur les emprises d'une hypothétique autoroute maintes fois repoussée mais toujours pas définitivement abandonnée, ont eu raison du projet campésien.

Le SAN (Syndicat d'Agglomération Nouvelle) est d'autant plus dépité qu'il ne touchera pas la taxe professionnelle. En effet, bien que située dans la zone industrielle de Torcy, la parcelle convoitée dépend de la commune de Bussy-Saint-Martin qui n'est pas desservie par le réseau des bus RATP ! Le futur dépôt (relais-bus) devrait accueillir début 2001, 80 autobus sur un terrain de 10.000m2 racheté à France-Télécom.



Métro & Orlyval

✓ Ligne 1

La 28ème rame MP89 vient d'arriver sur la ligne.

Pour les amateurs, sa composition est la suivante :

89S 055 - 89N1 055 - 89N2 055 - 89N2 056 - 89N1 056 - 89S 056.

✓ Ligne 9

Depuis le 14 décembre, la troisième phase des travaux de RVB a été engagée entre "Trocadéro" et "Pont de Sèvres".

Un service de remplacement par autobus est mis en place sur ce tronçon.

✓ Ligne 13

Nous vous avons informé en exclusivité, dans notre numéro de mai-juin 96 (n°8), de la prochaine réalisation d'un atelier de proximité à Châtillon pour les rames de cette ligne.

Nous vous avons même présenté (page 23) le schéma du plan des voies. Cet atelier de maintenance est maintenant une réalité, son inauguration ayant eu lieu le 7 octobre dernier.

C'est en moyenne quinze trains dépannés chaque jour (entretien curatif) et un train révisé pour un entretien préventif (visites de sécurité).

Ce nouvel établissement de proximité dispose d'un hall de maintenance équipé de deux voies montées sur pilotis, dispositif permettant d'intervenir sous le matériel à partir de n'importe quel endroit.

Cet atelier remplace celui installé dans les tunnels d'"Invalides" et soulage l'atelier principal de la ligne de Pleyel (St Denis).

Rappelons que les grandes révisions sont effectuées dans l'atelier spécialisé pour le matériel MF77 situé à St Ouen.

✓ **Ligne 14**

Météor confirme ses premiers succès : il a fêté le 8 février son dix-millionième voyageur. Parallèlement, la Régie déclare avoir atteint avec un an d'avance son objectif de fréquentation qui est actuellement de 120.000 passagers quotidiens. Il semblerait d'autre part, que la nouvelle ligne dope la fréquentation des autres, la fréquentation des stations alentour étant en hausse. Autre observation à verser à l'actif de Météor : la nouvelle station du quartier de Bercy, "Cour-Saint-Emilion", accueille beaucoup plus de monde que prévu grâce notamment aux nombreux logements construits récemment et au tout nouveau multiplexe de cinéma "Ciné-Cité-Bercy".

Malgré tout, l'objectif de 90 millions de voyageurs par an à court terme semble encore très optimiste puisqu'il faut encore doubler la fréquentation actuelle.

D'autre part, il est à noter que les tests continuent sur le site de la poterne des peupliers à l'aide de rames dont la composition n'est pas homogène. C'est ainsi qu'on peut observer en ligne la 15ème rame (numérotation 1029 et 1030) avec la motrice de la 17ème (numérotation 1033). Nous ignorons en revanche si l'inverse est vrai !

✓ **MF 67**

L'ensemble des unités de maintenance du matériel fer MF67 a obtenu, le 11 décembre, la certification ISO 9002. Elle concerne l'atelier de Choisy, atelier directeur de ce matériel, les ateliers de maintenance des lignes équipées : Charonne (2), Saint-Fargeau (3 & 3 bis), Bobigny (5), Boulogne (9), Auteuil (10), Vaugirard (12), et 7 centres de dépannage.

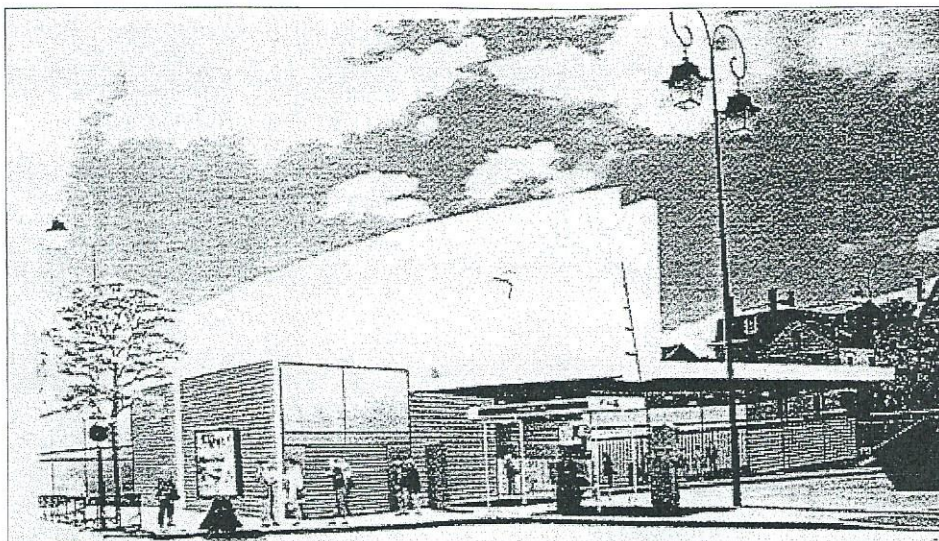
Voir aussi en pages "Matériel" quelques nouvelles du métro parisien.



RER (exploitation RATP)

✓ **Ligne A**

La création d'une nouvelle gare, 2 km avant le terminus de Chessy (Seine-et-Marne), a été approuvée par le STP le



ANTONY - Gare RER ligne B

Vue d'artiste de la future gare, dont la construction débutera en novembre prochain

Document : Bulletin municipal de la Ville d'Antony

4 février.

La gare de "Serris-Montévrain-Val d'Europe" sera à cheval sur la limite du domaine d'Euro-disney, au confluent des communes de Chessy, Serris et Montévrain. Elle devrait ouvrir fin janvier 2001 et accueillir 8.000 voyageurs par jour en 2005, et 20.000 en 2015.

C'est la décision d'implanter un pôle de développement urbain qui est à l'origine de ce projet.

Connaissant la surcharge de cette ligne et l'impossibilité à moyen terme d'augmenter l'offre, nous sommes en droit de nous demander par quel miracle les voyageurs en aval de la ligne vont pouvoir monter dans les rames ! Est-ce vraiment très rationnel de développer des pôles "urbains" toujours plus loin et nécessitant de coûteuses infrastructures de liaison perdant leur efficacité à mesure que l'on s'éloigne du maillage central ?

✓ **Ligne B**

La gare d'Antony sera totalement reconstruite, les travaux devant commencer en novembre 99.

En 2001, les 20.000 voyageurs quotidiens pourront découvrir un pôle multimodal (terminal-bus, Orlyval) restructuré. Ils seront accueillis à leur arrivée en RER par trois accès différents : un accès principal depuis la place René-Cassin, un accès sur la gare routière, côté départ, et un accès côté arrivée des bus.

La gare, créée en 1854 à l'occasion du

prolongement de la "ligne de Sceaux" à Orsay, est plusieurs fois modifiée et agrandie.

Les voies, à l'origine au niveau du sol, sont mises en tranchée en 1933 ; un nouveau bâtiment-voyageurs est construit au-dessus de celles-ci en 1960, et la couverture des voies avec création d'un parvis est réalisée en 1980. "Orlyval" est mis en service en 1991.

SNCF

Réseau Ile-de-France

✓ **Grand projets**

L'Ile de France sera au centre des préoccupations de la SNCF en 1999, c'est dit, c'est promis !

Au nombre des mesures décidées : revitalisation de plus de 100 gares (présence de personnel jusqu'au dernier train, remise à niveau des installations), présence dans certains trains après 21h00, généralisation de l'équipement en barrières de contrôle, renforcement de l'information en temps réel (système Infogare), renouvellement d'une partie du matériel notamment sur la ligne C du RER, nettoyage des rames pendant le parcours, mise en service de la ligne E (voir plus bas), renforcement des dessertes en heures creuses, création de lignes de bus de nuit pour la grande banlieue en association avec

Cariane et VIA-GTI et adoption d'une "marque" pour ce réseau spécifique qu'est le réseau francilien.

✓ Eole

L'heure de l'ouverture commerciale approche pour la ligne E du RER et une rame MI2N a enfin pu parcourir, pour la toute première fois, la section Magenta - Haussmann dans la nuit du 26 au 27 janvier dernier.

En effet, le 19 janvier à 06h00 a eu lieu la mise sous tension du tronçon en souterrain compris entre le faisceau des voies de Paris-Est et la gare Haussmann-Saint-Lazare. C'est la première fois qu'une ligne souterraine urbaine est alimentée par du 25.000 volts alternatif. Les techniciens craignaient, lors de cette mise sous tension, des perturbations sur le système de signalisation du métro urbain, les tunnels de certaines de ses lignes frôlant celui d'Eole.

Rappelons que les lignes RER exploitées par la RATP (A & B) sont en 1.500 V continu, ainsi que les traversées intra-muros des lignes SNCF (C & D). Le 25.000 volts est présent sur la ligne A à partir de Nanterre vers Cergy et Poissy, et sur les lignes B et D au-delà de la Gare du Nord.

Si la rame spécialisée "Vulcain" a testé l'électrification du tronçon pendant les nuits du 19 au 20 janvier, c'est le 26 janvier que la première rame MI2N (éléments n°30 & 27) a parcouru la ligne jusqu'à "Haussmann-Saint Lazare". La veille, une autre rame s'était aventurée jusqu'à "Magenta".

D'autre part, dans une déclaration du 26 février, le Maire de Paris a demandé officiellement aux pouvoirs publics de ne pas oublier la gare "Évangile", prévue dans schéma directeur et qui doit être construite sur la ligne E en lisière des 18 et 19èmes arrondissements.

Nous reviendrons en détail dans notre prochain numéro sur le projet Eole qui sera alors sur le point de devenir une réalité.

Nous espérons également organiser une visite du chantier, presque achevé. Tous les détails en rubrique "Forum".

✓ Grande Ceinture

C'est en 2001 que devrait être rouverte aux voyageurs la section abandonnée

depuis 60 ans entre St Germain Grande Ceinture et Noisy le Roi. Cinq gares, Noisy le Roi, St Nom la Bretèche, Mareil Marly, St Germain Bel Air et St Germain GC seront desservies par des navettes en correspondance à St Nom la Bretèche avec le réseau de Paris St Lazare.

Dans une seconde étape, un raccordement à St Nom doit permettre la mise en place de trains directs St Lazare / Noisy et St Lazare / St Germain.

Enfin, à terme et dans le cadre des tangentielles, cette liaison doit être prolongée au nord vers Achères et au sud vers Massy grâce à une amélioration des infrastructures existantes.

✓ Sud

Le Conseil Général de l'Essonne a fait part de son soutien au projet de tangentielle sud Massy / Evry (dont quelques maillons sont à créer) et son projet complémentaire de tram entre Evry et Athis-Mons

ADATRIF

ADATRIF

...ARGENTEUIL

R **Nouveau !**

Depuis le 18 janvier, une nouvelle ligne relie sans arrêt intermédiaire la gare d'Argenteuil à celle du RER de Nanterre-Préfecture.

A raison de 3 départs le matin et 3 le soir, la nouvelle ligne 92 assure la liaison en direct de ces deux pôles en une demi-heure.

...BOUSSY SAINT ANTOINE

STRAV **Histoire de pont**

Le vieux pont de Boussy, vénérable ouvrage, avait l'été dernier mis en sens unique et ses trottoirs avaient été élargis pour le grand bonheur des piétons. C'était oublier un peu vite les lignes C1 et C2 de la STRAV dont les SETRA S219 articulés... ne pouvait plus passer. Aussi, le contribuable est-il prié de participer aux travaux de re-rétrécissement des trottoirs qui ont eu lieu cet hiver. Une belle concertation et une facture de 110.000 F.

...BRIE COMTE ROBERT

SETRA **Agression**

Acte isolé mais néanmoins révélateur est l'agression le 24 janvier dernier d'un chauffeur de la ligne SETRA 4023 Brie-Créteil, à Perrigny, secteur réputé plutôt calme. Cette agression révèle en tout cas l'impossibilité des chauffeurs, faute de matériel embarqué, à communiquer avec l'extérieur, puisque, l'exemple de Perrigny le montre, on ne peut décidément pas compter sur les voyageurs qui témoins, préfèrent prendre la fuite...

D'après les conducteurs, qui ont cessé le travail une journée en signe de protestation, la demande d'équipement a été faite depuis déjà trois ans, la direction rétorquant que le principe de l'équipement des véhicules en moyen de liaison est en cours.

Rappelons que la SETRA exploite des lignes de la grande banlieue sud-est autour de Brie-Comte-Robert ainsi que le réseau SITUS du bassin de Sucy-en-Brie en pool avec CEAT (centre d'exploitation d'Ormesson).

...CHEVREUSE (Vallée de)

SAVAC

Permis de construire

35 associations de défense et de protection de l'environnement épaulées par une filiale du groupe Nestlé-Perrier demandent l'annulation du permis de construire accordé à la SAVAC pour édifier son nouveau dépôt sur 4 ha dans le hameau de Trottigny dépendant de la commune de Chevreuse.

...MANTES LE JOLIE

TRANSUDUM **Électricité**

////

7 autobus à gabarit réduit à propulsion électrique seront mis en service à la fin de cette année sur le réseau.

Si nous savons qu'ils seront surbaissés, nous ignorons actuellement quel modèle a été choisi.

En attendant, 7 midibus surbaissés viennent d'être mis en service et assureront le service des heures creuses.

Plusieurs adaptations horaires et renforcements de dessertes ont par ailleurs concernés les lignes A, B, C, D, M, R et Z.

...MELUN

**Citaro**

Fin décembre 98, a roulé en essai sur le réseau un Mercedes Citaro prêté par la firme. C'était le véhicule exposé au salon en marge du congrès de l'UTP à Orléans (immatriculation : 438 CCZ 95). Ce véhicule est maintenant reparti. Par ailleurs, un Mercedes Citaro neuf était visible mi-janvier, sur les pistes du dépôt TRAM (CGEA, centre d'exploitation de Vaux-le-Pénil). La découpe du bas de caisse était identique aux autres véhicules ; par contre, le pavillon et les rétroviseurs étaient peints avec une couleur "jaune-moutarde clair".

...RAMBOUILLET

Errata

Quelques rectifications concernant le "Zoom" de notre numéro 24 sur le réseau de Rambouillet : Dans le tableau de parc, les S105RX sont bien entendu des Renault. Le ticket jeunes a été introduit plus pour inciter les adolescents, notamment ceux du quartier de la clairière, à utiliser le bus que pour vaincre la fraude juvénile, relativement marginale à Rambouillet. Enfin, le remplaçant provisoire du Mercedes O305G n'était pas un PR100.2 mais un PR180.2.

Compléments

Depuis la présentation du réseau R'BUS dans notre précédent numéro, le logo de l'exploitant rambolitaïn a été modifié. La couleur dominante est le vert et le R est rempli d'un dégradé bleu-gris. Les codes couleurs des lignes ont également légèrement évolué et sont accompagnés désormais systématiquement, comme l'indique la fiche horaire de la page suivante, du numéro de la ligne, autrefois réservé à l'exploitation. Nous espérons qu'un plan de réseau reprenant toutes ces nouvelles couleurs introduites le 25 février fera bien-

tôt son apparition. En attendant, un nouveau jeu de fiches horaires reprenant cette nouvelle image est disponible. Elles offrent un schéma de ligne et un plan de la gare routière.

Retrouvez dans le tableau ci-dessous la concordance entre anciennes et nouvelles couleurs.

Tarification

D'autre part, nous avons omis de préciser, dans cette présentation, quels étaient les tarifs pratiqués par ce réseau francilien. Situé en Île de France, les coupons hebdomadaires et mensuels Carte Orange ainsi que les divers titres franciliens (Mobilis, Carte Paris Visite, Carte Intégrale) comprenant la zone 6 sont acceptés. A titre d'exemple, pour un coupon 5-6 il en coûtera 74,00 F par semaine ou 254,00 F par mois.

Le réseau R'Bus propose également les tickets à l'unité (9,00 F), en carnet (64,00 F), le ticket jeunes (25,00 F les 10 ou 2,50 F à l'unité vendu uniquement à la MJC) et un coupon hebdomadaire de travail permettant 6 allers-retours du lundi au samedi (43,00 F).

Le ticket Jeunes quant à lui arbore pour la troisième fois depuis sa création un nouveau visuel.

Agora-L

Le nouveau venu (voir n°24) arbore une livrée uniforme gris métallisé, en attente, vraisemblablement, de recevoir les logos nouvelle version.

...SENART Ville Nouvelle

Sénart Bus Sécurité

Une soixantaine d'autobus du réseau "Sénart-bus" dessert les dix communes constituant l'agglomération nouvelle de Melun-Sénart. Ils sont exploités en pool par la CGEA (Centre d'exploitation de Moissy-Cramayel) et par la STRAV à partir de son annexe de Combs-la-Ville. Contrairement à leurs homologues de la SETRA, les au-

tobus de la CGEA sont équipés d'un système d'urgence qui les relie directement avec les commissariats de police de Moissy et de Melun ainsi qu'à l'antenne de Savigny. Cela a été rendu possible grâce à l'installation d'un nouveau relais-radio situé à Boissénart.

Surbaissés

Deux nouveaux GX317 ont été réceptionnés pour le réseau par la CGEA. Numérotés E 511 et E 512, ils viennent se rajouter aux cinq véhicules du même type déjà en service et présentés dans **RU21** (page 57).

Du côté de la STRAV, c'est un Agora-L (n° 354) qui a été récemment mis en service sur le réseau.

Retrouvez plus en détail les nouveaux venus en rubrique "Matériel".

Tramway ?

L'établissement public d'aménagement de Sénart étudie actuellement une liaison par tramway entre Evry et la gare SNCF de Lieusaint-Moissy en desservant au passage la commune de Saint-Pierre-du-Perray. L'EPA envisage aussi une éventuelle interconnection sur le réseau SNCF pour desservir les différentes communes composant l'agglomération de Melun-Sénart.

...VAL DE SEINE

**Alternis et Combinis**

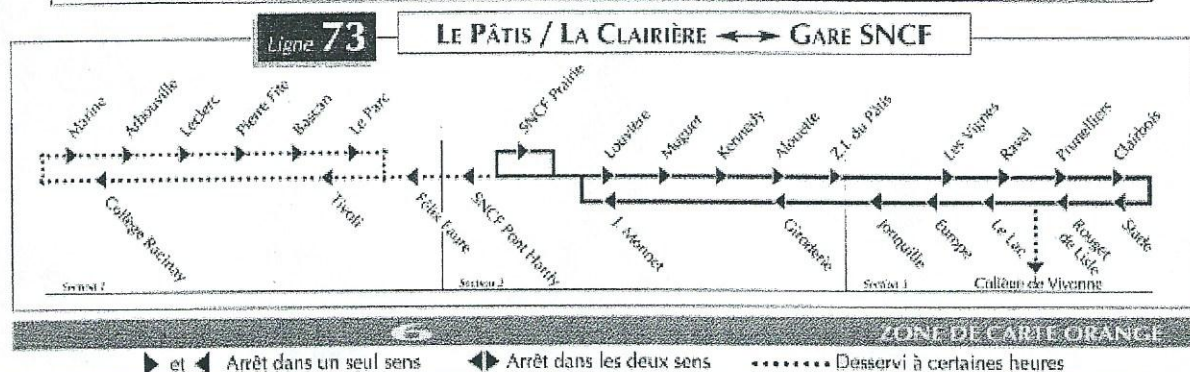
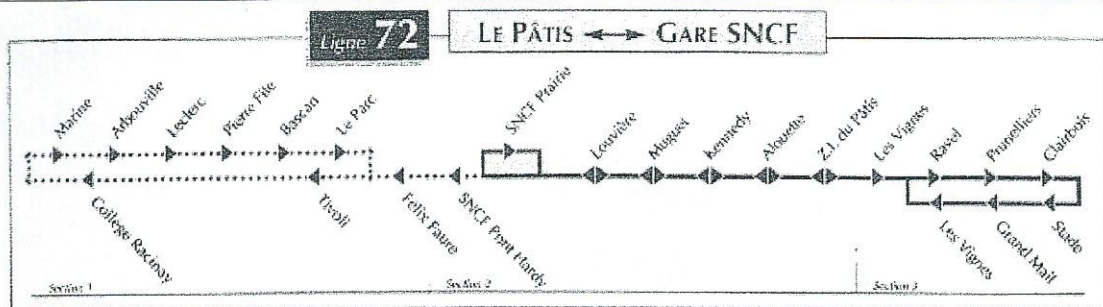
Après Cergy Pontoise et St Quentin en Yvelines, le Syndicat Intercommunal du Val de Seine, qui gère les transports urbains du secteur des Mureaux (Yvelines) vient d'introduire, après accord du STP, la billetterie multimodale Alternis et Combinis sur son secteur de compétence.

Rappelons (voir aussi nos précédentes éditions) que cette gamme de titre permet d'utiliser en correspondance ou alternativement avec un seul titre les différents modes de transports offerts sur le secteur défini

Ligne	Desserte	Ancienne couleur	Nouvelle couleur
71	Gare SNCF - Clairière - Gare SNCF	Verte	Verte
72	Gare SNCF - Pâtis - Gare SNCF	Rouge (tronçon sud)	Rouge
73	Gare SNCF - Pâtis - Clairière - Gare SNCF	Rouge / Verte	Violette
74	Gare SNCF - Groussay - Gare SNCF	Rouge (tronçon nord)	Rose
75	Gare SNCF - Grenonvillers	Bleue (tronçon est)	Bleue ciel
76	Gare SNCF - Bel Air	Bleue (tronçon ouest)	Bleue Marine
78	Gare SNCF - Racinay - Arbouville - Gare SNCF	Orange	Orange



Nouvelles couleurs des lignes du réseau R'Bus de Rambouillet



RAMBOUILLET - R'BUS

Les nouvelles fiches horaire reprennent le numéro d'indice de ligne, autrefois réservé à l'exploitation

...VERSAILLES

Agora

La SVTU a acquis au moins 9

Agora standards supplémentaires numérotés de 200 à 208. Toutefois, les n° 204 et 206 n'ont pas été vus. Ils ont été mis en service sur les lignes B, C, H et T.

Ces véhicules viennent s'ajouter aux 6 autres (n° 194 à 199) déjà mentionnés dans RU22.

L'étonnement vient de l'hétérogénéité du par d'Agora standards qui comporte aussi bien des 3 portes que des 2 portes en version V0 ou V2.

Le détail des surbaissés versaillais, dont l'accessibilité est vantée par l'illustration ci-dessous (extraite du site internet www.phébus.tm.fr) vous sera livré dans notre prochain numéro.

Mystère...E

Le nouveau plan Phébus, avec quelques semaines de retard, fait enfin le point sur les nouveautés du réseau survenues ces derniers mois... et est peut-être en avance. En effet, une ligne E, reliant "Picardie" au centre de Versailles apparaît sur ce plan alors qu'elle n'est manifestement pas en service !

Une future ligne, une ligne saisonnière ou

bien encore une ligne qui n'aurait jamais vu le jour ?

Nous enquêtons !

...VIRY CHÂTILLON

Daniel MEYER Pass'partout

Depuis le 4 janvier, cette commune de la grande banlieue sud est desservie par une ligne inter-quartiers baptisée le "Pass'partout". Cette nouvelle ligne fonctionne du lundi au vendredi et est exploitée à l'aide de deux autobus de la société "Daniel Meyer" de Monthléry.



© SVTU



LANGUEDOC - ROUSSILLON



...MONTPELLIER



Tram

Les travaux de construction de la première ligne avance selon le calendrier prévu.

Au premier trimestre 99, 90% des travaux de déviation de réseau étaient effectués, 50% des rails, au rythme de 300 mètres par semaine, étaient posés et 30% des ouvrages d'art lourds dont le pont Vincent Badie et la trémie du Corum étaient achevés.

Le bâtiment d'exploitation, situé dans le quartier de la Mosson, a été livré en décembre.

Ci-contre, vue aérienne de travaux de ce site quelques jours avant sa livraison à la SMTU (Document : SMTU Communication Tramway)



LORRAINE



...EPINAL



Vite fait !

Claude Druon nous avait rapidement présenté le réseau spinalien dans cette même rubrique du **RU 23**. Malheureusement, l'état du parc complet n'était pas au rendez-vous en rubrique "Matériel" et nous nous en excusons.

Vous pouvez le découvrir cette fois-ci ci-contre sous forme simplifiée, et en rubrique "Matériel" de manière complète.

...METZ



PDU

Le projet a été adopté à l'unanimité le 14 décembre par le Conseil de district. Concernant les transports en commun, la solution tramway a été écartée, jugée trop onéreuse. Il a été préféré la réalisation de sites-propres pour autobus sur plusieurs axes essentiels, le principal allant du Nord (St-Eloy) vers l'Est (Borny / Technopôle / Grange-aux-bois) en passant par le Saulcy, République, Roi-George, la Gare et le Sablon-Nord.

PARC SIMPLIFIÉ SITAS Epinal - Situation au 06 juin 1998

Modèles	Nb	Numéros de parc
Standards		
Heuliez GX107	2	722,742
Renault PR100-2	2	914,916
S215SL	6	743, 760, 778, 809, 815, ???
Setra S315NF	14	847 à 860
Total véhicules	24	

Ligne 6

Cette nouvelle liaison entre La Maxe (au nord de l'agglomération) et la gare SNCF de Metz a été inaugurée le 4 janvier. Elle dessert au passage le dépôt TCRM, l'université, et la place de la République (point central du réseau).

Il est à noter, que l'exploitation n'a été confiée aux TCRM qu'à titre provisoire jusqu'au 31 août 99.

Ligne 16

6 rotations supplémentaires ont été ajoutées à la pointe du soir, portant la fréquence aux 10mn.

D'autre part, les circulations dominicales ont été étendues à la matinée.

Marly

La gare de cette localité n'est plus desservie par le 16, mais par la navette qui relie

Marly à Cuvry dont les A/R sont portés à 13 dans la journée.

Réceptions

Huit nouveaux véhicules ont été réceptionnés par le réseau le 11 janvier.

Il s'agit de 5 Agora standards (9901 à 9905) et de 3 Agora-L (9941 à 9943). Retrouvez-en le détail en rubrique "Matériel".

Pour la première fois, ces autobus sont équipés d'une girouette latérale électronique. La décision d'en généraliser les autres véhicules aurait été prise.

Réformes

Du fait de ces arrivées, 7 véhicules sont radiés soit 5 PR100 et 2 PR180. Les PR100MI n° 8028 et 8131 devraient partir en République Démocratique du Congo, les 8224, 8225 et 8226, rénovés en 92 à

l'occasion du lancement de la ligne U, aurait été racheté par le réseau SEMITUL de Longwy. Concernant le PR180R n° 8441 et le PR180-2 n°8543, un des deux devrait rejoindre le réseau Forbus-Intercity de Forbach, l'autre, la... République Démocratique du Congo (ex-Zaïre).

Matériels futurs

Dans le cadre de la mise en place des axes en site-propre (voir plus haut), les TCRM envisage d'acquérir des matériels munis de guidage automatique par caméra pour l'accostage aux arrêts et pour se croiser dans les passages étroits.

...NANCY



Remous autour du TVR

Au goût de certains, la décision si rapidement favorable du commissaire enquêteur ne serait pas... naturelle.

Aussi plusieurs recours ont été déposés. A suivre...

Détails

Le "tramway", donc les trolleybus TVR, doivent à terme équiper 3 lignes.

La première, Nancy - Brabois doit entrer en service fin 2000.

La deuxième, Laxou - Gare en 2003.

La troisième, Champ du Boeuf / Haut du Lièvre en 2006.

Pour autant, la Communauté Urbaine souhaite ne pas interrompre l'exploitation par trolleybus "classiques". A cet effet, 7 trolleybus à plancher bas dessiné par Pininfarina ont été commandé à Ansaldo pour un montant de... 34,2 millions de francs.

Ce modèle avait été au départ présenté aux TCL de Lyon qui ont préféré RVI et la version trolleybus (décidément !) du Civis.

Ces nouveaux trolleybus sont destinés à la future ligne 3 avant l'arrivée du TVR.

Quant aux autres axes électrifiés non remplacés par le TVR, ils useront les actuels trolleybus jusqu'à la corde et seront remplacés par des bus au gaz.

Après l'arrivée du TVR, un certain nombre de trolleybus, dont les 7 petits nouveaux, devraient toutefois être encore aptes au service.



NANCY

Le Trolleybus ERI80 n°632 de la CGFTE sur la ligne 4 vers Brabois, futur 1ère ligne du TVR

Photo : Claude DRUON - 25/06/98

On songe donc à électrifier de nouveaux axes tel l'avenue de Boufflers.

Tout cela vous semble compliqué ?

Rassurez-vous, ça l'est !

Ligne 41

Depuis le 9 janvier et pour 6 mois à l'es-sai, cette ligne reliant Nancy à Fléville a été prolongée, à raison de 9 courses par jour jusqu'à Ludres.

Elle remplace le service scolaire 63

Gaz

Après le test en octobre d'un Agora-L au GNV, le Grand Nancy a lancé un appel d'offres pour 21 articulés au gaz.

Les test ne sont toutefois pas terminés puisqu'un Heuliez (GX 217 ?) a encore été essayé fin janvier, de même qu'un Agora standard début février.

...POMPEY

Nouveau réseau

Comme nous vous l'annoncions dans le Telex joint au numéro 24, cette communauté de communes de la banlieue nord de Nancy a franchi le pas en créant son propre réseau.

Virtuellement pour l'heure puisque l'exploitant n'est pas encore désigné et que le mobilier afférent n'est pas encore en place.

6 lignes, en correspondance avec plusieurs gares SNCF viendront donc compléter la ligne 10 du réseau "SUB" vers Nancy :

Ligne A :
Liverdun / Frouard

Ligne B :
Champigneulles / Bouxières

Ligne C :
Champigneulles / Custines

Ligne D :
Pompey / Liverdun / Saizerais / Marbache

Ligne E :
Pompey / Faulx

Ligne F :
Champigneulles / Frouard Bellevue

Le lancement officiel du réseau, qui n'a pas encore de nom, est prévu pour septembre 1999.

NORD - PAS DE CALAIS



...LILLE

Reporté !

Transpole Officiellement prévue pour le 21 juin 99, la mise en service de l'extension de la ligne 2 du métro de la station "Fort de Mons" à celle de "Tourcoing-centre" est reportée de deux mois.

Ce contretemps a été confirmé par le président de la Communauté Urbaine, Pierre Mauroy, qui en a imputé les causes aux "manoeuvres et changements de stratégie des constructeurs".

Rappelons que le marché du matériel roulant avait été attribué pour moitié, après une bataille épique entre les deux constructeurs, au groupement Fives-Cail-Babcock (FCB)-Vevey et, pour l'autre, à GEC-Alsthom. Mais ce dernier a été écarté, FCB-Vevey racheté par Bombardier, et Matra-Transport-International (MTI) repris à 95% par Siemens concurrent direct de Bombardier.

L'usine lilloise de FCB qui devait fabriquer les rames se voit limitée aux caisses, l'assemblage final étant assuré par l'usine viennoise de Siemens comme nous vous l'expliquions dans **RU22** (page 28). Toujours est-il que tous ces chambardements économique-financiers expliquent aisément le retard de livraison en question. Cette ligne (Saint-Philibert / Fort de Mons) est actuellement prolongée sur 12,4 km à travers les communes de

Villeneuve-d'Asq (2 stations), Wasquehal (2 stations), Croix (2 stations), Roubaix (6 stations) et Tourcoing (4 stations).

Un nouveau prolongement de "Tourcoing Centre" à "Hôpital Dron" (à la frontière belge) est prévu pour 2000/2001.

Affichés !

Des afficheurs à cristaux liquides de type "Visionor" de Matra-Transport, ont fait leur apparition sur les quais des stations de la ligne 2 depuis la mi-novembre. Ils sont prêts à fonctionner depuis janvier.

Enfin !

Une rame VAL 208 de pré-série est enfin arrivée au dépôt-atelier de Villeneuve-d'Asq, fin décembre. Dénommée D2 (avec un D comme doublette), elle a été livrée par Vevey-Technologies à Matra-Transport au sein des ateliers de l'exploitant lillois, pour montage des matériels de tractions et pour essais. Elle sera ensuite réceptionnée par le Syndicat Mixte, puis remise officiellement à l'exploitant. La rame prototype du VAL 208, dont la photo était à la une de **RU21** (mais aussi du n°8), sera finalement ferrailée, les modifications à apporter étant jugées beaucoup trop importantes. On aurait préféré qu'elle soit léguée à un musée...

Moins deux !

Suite à la collision le 6 décembre des

deux motrices n°6 et 17 (relire **RU24**, page 25), les frais se monteraient à plusieurs millions de francs.

Il n'a pas été possible de remettre au moins une rame en service du fait que ce sont les mêmes postes de conduite qui ont été touchés.

Précisons, car certains lecteurs ont trouvé le texte de notre précédent numéro peu clair, que cette collision est survenue après que deux rames circulant en sens contraire se soient retrouvées sur la même voie, suite à une manœuvre de l'une d'elles.

Essais

Les deux autobus de démonstration fonctionnant au GNV des firmes Heuliez et Mercedes sont revenus sur le réseau pour une nouvelle période d'essais d'un mois. La dernière campagne avait été écourtée par une grève du personnel de Transpole.

Verglas, or not verglas ?

Suite aux chutes de pluies verglaçantes dans la nuit du 24 au 25 novembre dernier, la circulation des autobus a été perturbée et plus particulièrement pour ceux du dépôt Faidherbe de Villeneuve-d'Asq. En effet, ceux-ci n'ont pu sortir du dépôt avant 8h30 pour une prise de service prévue à 05h00.

Le plus étrange est qu'officiellement, la direction de Transpole n'ai pas eu connaissance de ces perturbations... !

NORMANDIE (HAUTE ET BASSE)



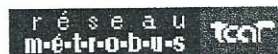
...CAEN



GX417

Le réseau bas-normand s'équipe d'articulés Heuliez GX417. 3 exemplaires ont été reçus début mars.

...ROUEN



Lutte contre la fraude

Victime d'un taux de fraude relativement important, le

réseau TCAR frappe un grand coup. Une campagne de communication "musclée" accompagne la mise en place d'un nouvel arsenal humain et législatif : 105 personnes sont désormais dévolues à la lutte anti-fraude.

PAYS DE LA LOIRE



...CHATEAU GONTIER



Réorganisation

Une restructuration du réseau de cette petite cité, sous-préfec-

ture de la Mayenne, a été opérée en février par la STAO (Groupe Verney).

Une opération "bus gratuits" a été organisée le samedi 13 février pour faire connaître les nouveaux services desservant le

district : Château-Gontier, Bazouges, Saint-Fort et Azé soit au total 15.000 habitants.

Le nouveau "Furet", exploité de 08h45 à 17h00 du lundi au samedi est composé de

trois lignes en boucle : la 1 relie le centre-ville à Azé sur la rive gauche de la Mayenne vers l'ouest, la 2 le centre-ville à Bazouges vers le nord-est et la 3 le centre-ville à St Fort vers le sud-est.

Un service scolaire, aux horaires plus matinaux ou tardifs, complète ce réseau.

Les fréquences sur les trois lignes principales restent néanmoins faibles, quoique suffisantes, puisque chaque circuit n'est opéré que 3 à 5 fois par jour.

La tarification est simple : le ticket à l'unité est vendu 5,30 F et le carnet 42,00 F. Il n'existe pas d'abonnement, excepté pour les scolaires qui bénéficient d'un aller-retour par jour pour 79,00 F par mois.

Tous renseignements peuvent être obtenus à l'agence STAO - Tourisme Verney, 21bis rue de Razilly.

...FONTENAY LE COMTE



Succès

Et de trois ! Deux ans et demi après sa création, le service urbain de cette petite

localité de Vendée semble définitivement adopté.

D'ailleurs, pour satisfaire la demande des usagers, une troisième ligne (C) sera mise en service à l'essai en mars prochain et ce jusqu'à fin 99.

Au départ de "Gros-Noyer" au sud-ouest, elle traversera le centre-ville avant de desservir "Croix-Bonnelle" au nord-est. Elle fonctionnera uniquement les mercredis et samedis.

Par ailleurs, la ligne B ("Charzais" / "Chamiraud") sera prolongée les mercredis et samedis de "Chamiraud" à "La Folie".

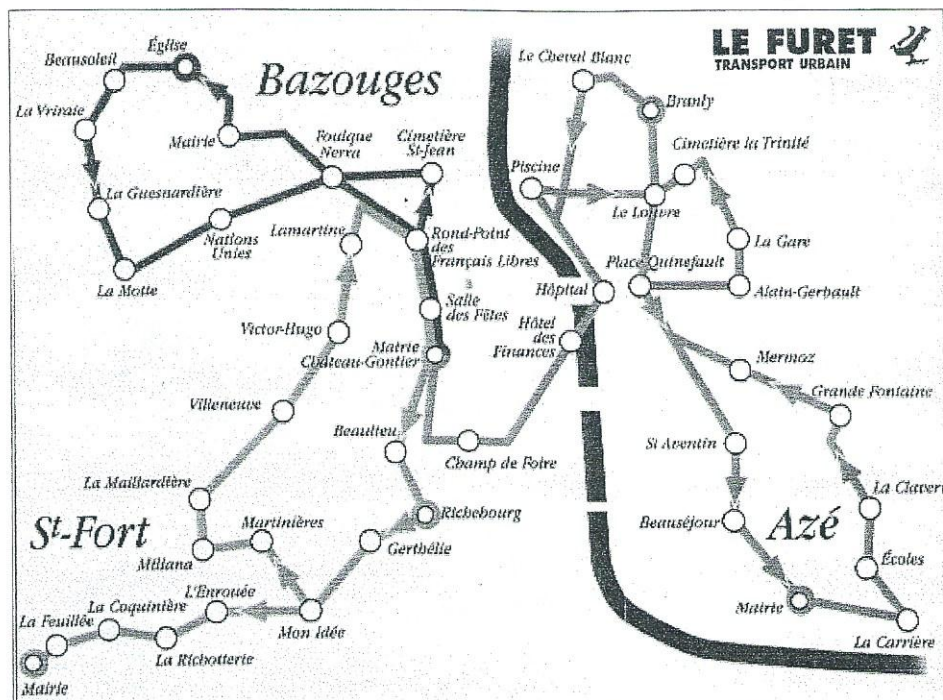
Cette expérience prouve, s'il en était encore besoin, que les services urbains sont tout à fait viables dans des petites communes, à condition qu'ils soient bien conçus !

...MANS (Le)



Tram

Le Conseil de la Communauté Urbaine du Mans (C.U.M.) a donc voté le 9 février dernier le choix d'un tramway sur rail pour l'agglomération mancelle. La décision finale sera néanmoins entérinée en 2001 après une vaste consultation de la population.



L'abandon du TVR s'explique pour deux raisons : la méfiance vis à vis d'un mode n'ayant pas été éprouvé et la faible subvention des pouvoirs publics pour lesquels le "tramway sur pneu" n'est pas considéré comme un tramway sur rail et donc subventionné de manière moins importante pour un coût de revient presque identique dans la cadre d'une véritable mise en site propre. La C.U.M. n'exclut donc pas totalement de revenir sur son choix si les pouvoirs publics changeaient de point de vue.

En attendant le tram...

Une mise en service à l'horizon 2005 ne doit pas empêcher le réseau bus d'évoluer d'ici là. La C.U.M. souhaite donc qu'une réflexion soit lancée sur des dessertes péri-urbaines à tarification intégrée.

Mais ce sont surtout des études pour le lancement de sites propres bus qui attirent l'attention. La C.U.M. souhaiterait voir ce type d'aménagement sur les axes suivants : avenues Rubillard, Louis Cordelet, Félix Geneslay, Georges Durand, Dr Jean Mac et boulevards de la Gare et Winston Churchill.

...NANTES



Le tram avance

Les premières soudures de rail sur le tracé de la future ligne 3 (Commerce - Beauséjour) ont été effectuées fin janvier. Le calendrier

des travaux est scrupuleusement respecté et cette ligne 3 devrait accueillir ses premiers voyageurs en septembre 2000.

Cet événement devrait se reproduire en ce mois de mars un peu plus à l'est, sur la déviation de la ligne 1 vers Bellevue à partir de Croix-Bonneau. Rappelons que si le terminus Bellevue est aujourd'hui atteint par le nord, le prolongement vers St Herblain nécessite une arrivée à Bellevue par le sud. En avril 2000 (date à laquelle les nouvelles rames fournies par AdTranz doivent faire leur apparition), les trams devraient abandonner l'itinéraire actuel et rejoindre Bellevue par cette déviation. C'est en septembre 2000, là encore, que devrait avoir lieu l'ouverture du prolongement Bellevue - St Herblain.

Le RER avance

Le projet de RER nantais (la dénomination n'est pas arrêtée) prend peu à peu tournure. On s'achemine à terme vers trois grandes liaisons transversales : une le long de la Loire, une deuxième entre Sucé sur Erdre et l'aéroport de Nantes Atlantique et une troisième vers Clisson. En attendant une élaboration définitive du projet, les partenariats entre le département, le District et la SNCF ont abouti à la création pour septembre 2000 (date décidément incontournable) de deux nouveaux points d'arrêt sur la commune de St Sébastien desservis par la ligne TER Nantes - Clisson. L'année suivante, une navette ferroviaire type RER devrait être lancée sur cet axe entre Nantes et Vertou.

PICARDIE



...ABBEVILLE

**Multimodal**

Un jumelage des abonnements SNCF /

BAAG permet aux titulaires d'abonnements SNCF hebdomadaires ou mensuels de bénéficier d'une réduction s'ils désirent utiliser le bus après le train. Cette mesure est valable pour les voya-

geurs au départ des gares d'Abbeville, Noyelles, Rue, Flixecourt, et Longpré.

PROVENCE - ALPES - COTE D'AZUR ET CORSE



...GRASSE - ANTIBES

**PDU**

Le PDU de Grasse (qui devrait être mis en place à partir du 19 avril 1999) prévoit la création de Pôles d'échange à la périphérie de la ville, avec navette gratuite (toute les 5 mn) faisant le "tour de la ville" (transformée en "grand giratoire").

4 navettes de 20 places seront nécessaires pour cette mise en place.

C'est d'ailleurs le seul point véritablement positif à nos yeux.

En effet, excepté les lignes interurbaines, aucune ligne ne pénétrera plus au centre-ville, ce qui créera, à n'en point douter, des ruptures de charge systématiques. De plus, il n'est prévu aucun couloir de bus, ni de priorités aux carrefours.

Un suivi des navettes par système à base de GPS pour assurer un minimum de correspondance est toutefois prévu...

Le cabinet Transorco est chargé de la finalisation de ce projet, vivement contesté par les associations locales d'usagers. Elles considèrent en effet que ce PDU favorise avant tout les déplacements automobiles.

En raison de ces contestations, un retard de mise en place ne fait aucun doute.

...MARSEILLE

**Image**

La nouvelle image de la RTM a été choisie et commence à s'imposer. Elle se veut plus humaine et moins technologique que l'ancien logo RTM

...NICE

**En avant... tram**

La concertation préalable à la construction du futur réseau tram a débuté. La population est invitée à donner son opinion sur le projet dont le schéma de principe est repris page suivante.

Une première phase de travaux doit débuter en 2001 et concerne une ligne de tramway (ligne 1) en U reliant St Charles à Las Planas via Masséna, en correspondances avec les Gares SNCF et CP (Chemins de Fer de Provence : Nice / Digne).

En complément, un site propre bus (ligne 2) est envisagé sur 11,6 km d'est en ouest entre le Centre Administratif et le Port et un pôle multimodal doit sortir de terre à St Augustin, face à l'aéroport.

Ce pôle, en liaison directe avec les deux aéroports offrira un arrêt TER (ligne Nice / Marseille), un parc relais de 500 places et une halte routière commune aux réseaux urbains Sunbus et BusVarMer ainsi qu'au réseau interurbain TAM.

Enfin, un centre d'échange bus sera aménagé à St Jean d'Angély et les trains des CP seront cadencés, vraisemblablement à la demie-heure sur le tronçon urbain de la ligne.

Une deuxième phase doit voir la transformation du site propre bus (ligne 2) en tramway et son prolongement sur 5 km jusqu'au centre de Cagnes sur Mer, un site propre bus étant aménagé en prolongement de Cagnes à Villeneuve Loubet. La ligne 1 du tram devrait dans le même temps être prolongée de St Charles à la Trinité.

En parallèle, les trains des CP verront leur cadencement porté à 15 mn.

Une troisième phase enfin doit voir la transformation du site propre bus en tram entre Cagnes et Villeneuve Loubet et la création d'une ligne 3 de tram le long du Var entre le pôle multimodal de St Augustin et Lingostière en correspondance avec la ligne des CP.

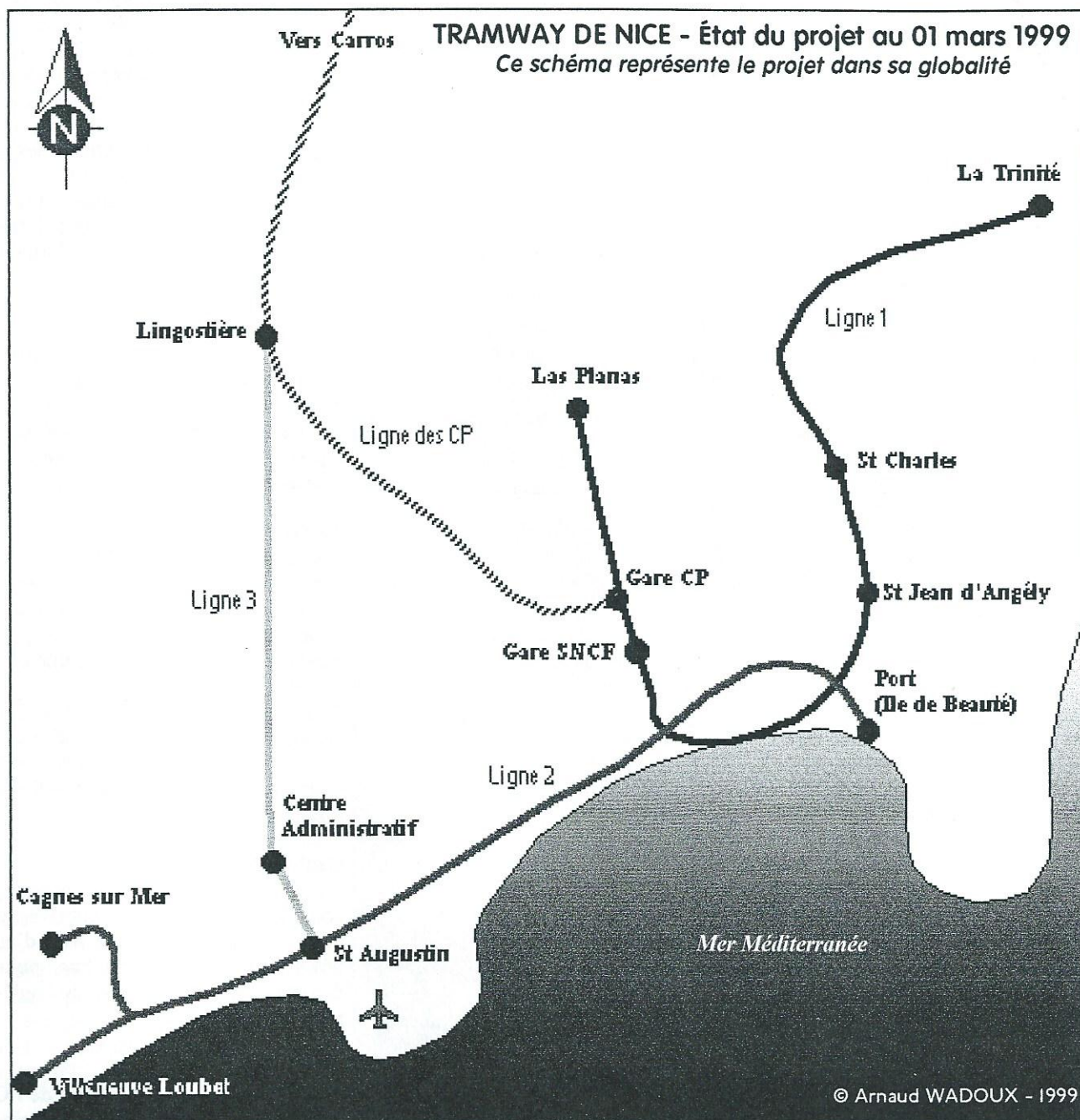
Ces trois phases reprennent peu ou prou les divers éléments qui vous avaient été donnés dans de précédentes éditions de notre magazine

PTU

Ce grand projet doit être accompagné par une vaste redéfinition des autorités organisatrices de l'agglomération niçoise, très morcelées.

A terme, quatre Périmètres de Transports Urbains (Nice, La Trinité, Cagnes sur Mer et Bus Var Mer ce dernier étant actuellement le seul PTU intercommunal de l'agglomération) et plusieurs communes hors PTU devraient fusionner en une Autorité Organisatrice unique groupant alors 21 communes et plus de 500.000 habitants.

Cette autorité organisatrice unique, que nous avons d'ailleurs appelé de nos vœux récemment, devrait grandement faciliter la vie des résidents de cette partie de la Côte d'Azur puisque parallèlement, la création d'un titre intermodal transports urbains / TER est évoqué.



RHÔNE - ALPES

...ANNECY



GNV
Un Agora-GNV
(numéro de parc

35) a été réceptionné par le réseau et est en service depuis le 21 décembre dernier. La SIBRA a fixé un délai maximal de douze mois pour étudier les potentialités du véhicule, tant du point de vue des perfor-

mances économiques que des investissements nécessaires à sa maintenance.

...GRENOBLE



Ligne B

Le prolongement de la ligne jusqu'à la gare de "Grenoble-Universités-Gières" a été voté

le 29 juin 98 par le SMTG et a obtenu en septembre l'accord du ministre des transports pour l'obtention des crédits, ainsi que pour la construction du deuxième dépôt de tramway situé à Gières.

Ligne 1...première !

Cette ligne mérite bien de porter ce numéro. Depuis les différents aménagements dis-

pensés sur son itinéraire et la modernisation de l'offre, la qualité du service offert est, d'après nos amis grenoblois de l'ADTC, remarquable.

Les résultats des premiers mois d'exploitation confirment ces affirmations. "Grâce à un gain de temps de 6 à 7 minutes, le nombre de courses par jour ouvrable est passé de 230 à 260, la vitesse commerciale qui était une des plus lentes du réseau avec 15,7 km/h, atteint aujourd'hui 19,3 km/h, largement au-dessus de la moyenne nationale qui est de 18,1 km/h. Avec 1000 voyages-jour de plus, nous dépasserons les 3 millions de Voyages annuels" annoncent-ils dans leur bulletin d'information.

Ils rappellent les importants travaux qui ont été nécessaires à cette réalisation : "priorités pour les bus aux 63 carrefours aménagés, près de 16 km de couloirs tracés en sites-propres contre 3 km auparavant, 54 stations-bus avec l'ensemble de leur environnement totalement accessible aux personnes à mobilité réduite... et enfin 22 bus articulés surbaissés ultra-modernes ont été acquis".

Noctibus

Les 4 lignes nocturnes lancées le 3 décembre (RU24) dernier semble bien démarrer. En trois semaines, plus de 2.000 clients ont déjà emprunté ce service.

VFD

Évoqué dans RU18, le transfert de 70 au-

tocars interurbains du dépôt de St Martin-d'Hères vers un nouvel établissement situé près de la gare routière de Grenoble est abandonné suite aux plaintes des riverains concernant l'implantation de ce futur dépôt.

Ce non-transfert représente 100.000 km annuels en plus.

Incendie

Une flambée de violence dans le quartier Teisseire le 7 février dernier s'est soldée par l'incendie d'un bus articulé de la SEMITAG par un engin incendiaire.

Les quatre adolescents auteurs de cette attaque en règle ont été arrêtés et incarcérés 15 jours après les faits.

...LYON



Ballades

Les Agora de la RATP continuent leurs promenades dans l'agglomération lyonnaise avant leur livraison.

Ont été vus, en livrée vert jade l'Agora 2835 (provisoirement immatriculé 1424 W 42) et un Agora articulé GNV (immatriculé 1118 W 69)

Tramway

Plus rien ne s'oppose à l'avancée des travaux du tram puisque les derniers recours examinés par le Tribunal de Lyon ont été rejetés.

Les travaux de déviation des réseaux poursuivent donc leur avancée aussi bien à Lyon qu'à Villeurbanne où ils viennent de débuter dans le quartier du Tonkin.

Errata

Deux rectifications concernant les parcs lyonnais publiés dans notre n°24 : l'Agora-L n°1007 est immatriculé 5110 TX 69 et les Agora de la série 2400 disposent de 4 sièges sur la plate-forme arrière.

Incendie (bis)

Comme à Grenoble (voir ci-dessus), un SC10R de la ligne 93 a été attaqué à coup de cocktail Molotov... En réaction, un mouvement des agents du dépôt Audibert a perturbé la sortie des véhicules le 8 février dernier.

Tarifs 99/2000

Les élèves de moins de 13 ans bénéficieront à la prochaine rentrée scolaire d'un abonnement "Junior Espace" à 120 F/mois et un nouvel abonnement pour les moins de 21 ans sera commercialisé 200,00 F.

À la même époque, les couples de personnes âgées bénéficieront d'une offre groupée pour l'achat de 2 abonnements "Âge d'Or" : 300,00 F au lieu de 400,00 F à l'unité.

Oullins

Pour ne pas être traités de parisiens, nous vous proposons de retrouver en rubrique "Matériel" l'état de parc d'un dépôt lyonnais, celui d'Oullins, point de départ des dessertes du sud de l'agglomération lyonnaise.

Tram-train

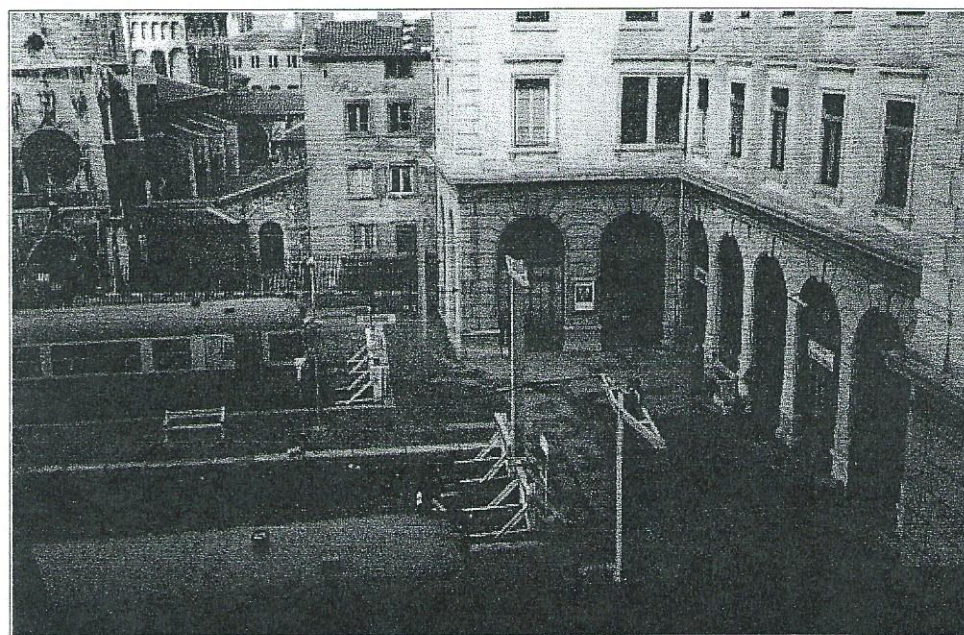
L'avenir de la ligne ferroviaire de l'Ouest Lyonnais (St Paul / Brognais / Sain Bel) est au cœur des préoccupations de la SNCF et du Grand Lyon. Déjà évoqué, le tram-train pourrait être une des clés du développement de cet axe porteur, hypothèse d'autant plus sérieuse que l'actuelle ligne trolleybus n°1, qui dessert la gare St Paul, a toutes les chances d'être transformée en axe tramway dans le cadre du PDU.

...SAINT ETIENNE



Tramway

La dernière motrice est arrivée le 22 janvier. Après les essais d'usage, et la mise en place du pantographe, la voilà opération-



LYON 5ème

La Gare St Paul, terminus des trains de l'Ouest Lyonnais. Une interconnexion avec le fur réseau tramway est de plus en plus envisagée

Photo : Arnaud WADOUX

nelle. Cette mise en service met un terme définitif à la circulation des rames PCC articulées, même si certaines continuent à être utilisées à l'occasion d'essais. D'autre part, 25 traversées doivent être équipés de dispositifs de priorité aux carrefours.

Jean Moulin

Quelques changements sont prévus dans le cadre du réaménagement de cette place. Les deux arrêts seront regroupés en un seul sur la longueur totale de la place. Il faut savoir que cet arrêt sera desservi par les lignes 3, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 16 et 37 vers Dorian.

Bellevue

D'une superficie de 4700 m² à l'origine, le pôle d'échange a vu sa surface revue à la baisse et diminuer de 25 à 30%. De plus, le nombre de quais passerait à 7 ou 8 contre 11 à l'origine.

Dorian

Toujours dans le grand programme actuel de rénovation des places de la ville, les chaussées Est et Sud de la place de l'Hôtel de ville et de la place Dorian seront réaménagées.

Le couloir actuel de l'Est de la place de l'Hôtel de ville, et le couloir de circulation seront remplacés par des aires de livraison, un arrêt STAS (lignes 9, 12, 16 et 38), et des arrêts-minute. Sur la chaussée Sud, un deuxième quai sera aménagé pour la ligne 10 vers "Cotonne" dont l'arrêt sera déplacé de "Dorian" à "Hôtel-de-Ville".

Les trottoirs seront élargis afin d'améliorer le transit des piétons dans ce secteur qui est le cœur des transports en commun stéphanois. La fin des travaux est prévue pour fin mai 99.

Ligne 63

3 monospaces sont affectés à la desserte des services Taxi-Bus vers Condamine et saint-Victor, qui proposent donc une des-



SAINT ETIENNE

Nouveau poteau d'arrêt

Photo : Bernard PAPOUZOPOULOS

serte plus étoffée de cette enclave de Saint-Etienne.

Sur la partie Roche / Condamine, il y a en semaine 12 A/R par bus, et 2 allers et

3 retours par taxi. Le samedi, on a 6 A/R par bus, et 4 allers et 5 retours par taxi. Sur la partie Roche / Saint-Victor, il y a en semaine, et le samedi, 3 A/R en bus, et 5 allers et 9 retours en taxi.

Un service de taxi pourrait également être mis en service pour desservir Rochetaillée, commune associée qui ne connaît aucune desserte à l'heure actuelle.

Poteaux

Depuis décembre, au hasard des renouvellements, la STAS installe de nouveaux poteaux offrant la particularité d'être illustrés sur la têtère, non pas par le logo du réseau, repris plus bas, mais par un dessin montrant des personnes de tous âges attendant sereinement leur bus !

...VIENNE



Nouveau !

Le 21 décembre a été inauguré le nouveau réseau restructuré desservant

Vienne et Pont-Evêque. Tous les autobus des lignes régulières convergent dorénavant en même temps vers la gare SNCF située en centre-ville, ce qui permet de bonnes correspondances avec les trains. La gare devient ainsi le centre nerveux du réseau et un véritable pôle multimodal. La fréquence à ce point est de 40mn aux heures creuses et de 20mn à la pointe. Quatre lignes ont été soit prolongées soit modifiées. L'une d'elle bénéficie maintenant d'un site-propre dont l'accès est fermé par des bornes s'escamotant à distance par le conducteur du bus. Par rapport à l'ancien réseau, l'offre kilométrique a été augmentée de 15%, soit 580.000km/an.

Le nouveau réseau, géré par le groupe Cariane et exploité à l'aide d'un parc d'une vingtaine de bus, a profité de cette restructuration pour lancer une nouvelle identité visuelle et un nouveau logo.

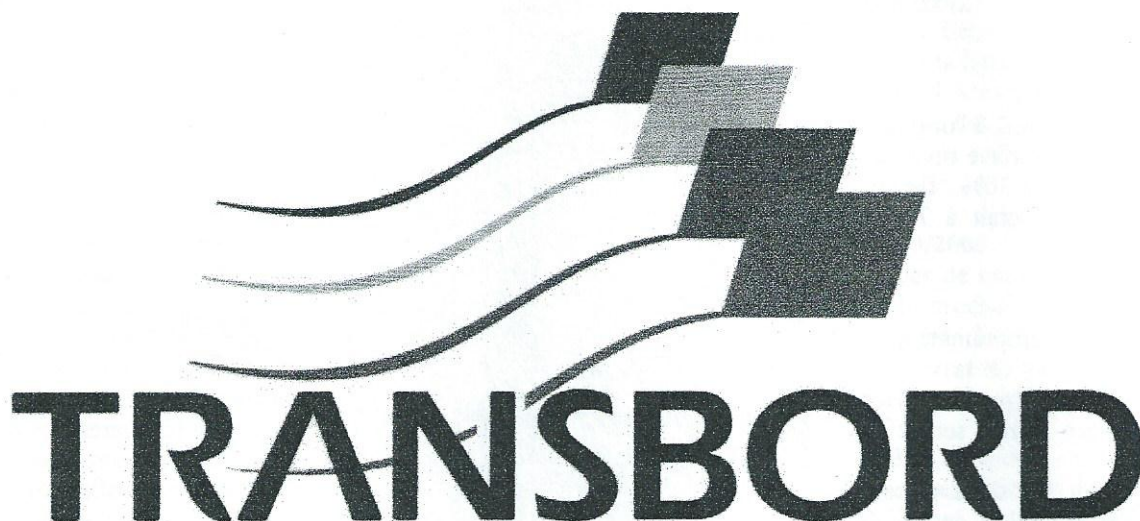


Franca Passion des
Transports Urbains

LOUVIERS - VAL DE REUIL

Nouveau réseau 4 en 1

Bruno CANIVET



Agglomération atypique, Louviers Val de Reuil se compose d'une ville-centre ancienne, Louviers, d'une agglomération neuve, Val de Reuil, conçue autour d'une gare et issue du projet de ville nouvelle du Vaudreuil, point d'équilibre attendu entre Rouen et Paris et considérée comme un semi-échec, et enfin d'un chapelet de communes encore rurales lovées entre forêt de Louviers à l'ouest et une large boucle de la Seine à l'est.

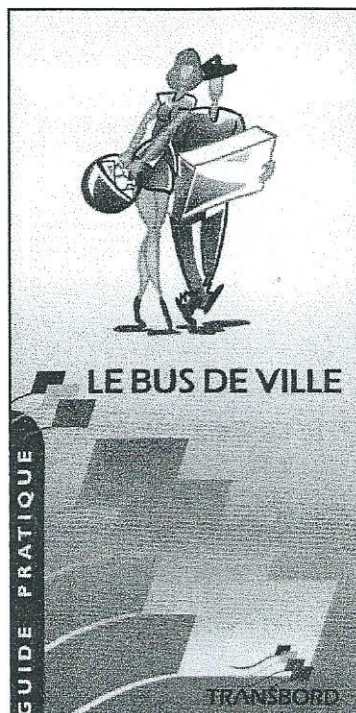
Ces 9 communes, regroupant un peu moins de 50.000 habitants, sont regroupées au sein du SITULV (Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Louviers Val de Reuil) et desservie depuis plusieurs années par le réseau Transbord, dont l'exploitant principal est TVBS (Groupe Cariane).

Ce réseau, construit au fil des ans par superposition de nouveautés par toujours cohérentes, ne répondait que moyennement aux besoins des habitants de l'agglomération. Le SITULV a donc décidé de remettre à plat la desserte.

Après validation des études effectuées par le SITULV et Cariane en 1998, un nouveau réseau Transbord a été défini. Prévu à l'origine pour le 4 janvier 1999, son lancement a eu lieu le 1er février en raison de retards dans les travaux d'aménagement et d'équipement du point "Le Rendez-Vous Bus" de Louviers et de problèmes internes à l'usine Evobus de Ligny en Barrois entraînant des retards dans la livraison des tout nouveaux Mercedes O405NK, pierre angulaire d'un des nouveaux produits, "Le Bus de Ville".

Le nouveau réseau comporte 4 sous-réseaux différents correspondant à 4 besoins différents. Chacun de ces 4 produits est identifié par une couleur clé. Cette couleur est reprise sur les bus (accompagné du nom générique du produit), sur les guides (un par produit), sur les poteaux d'arrêt ou encore les bonnettes des taxis.

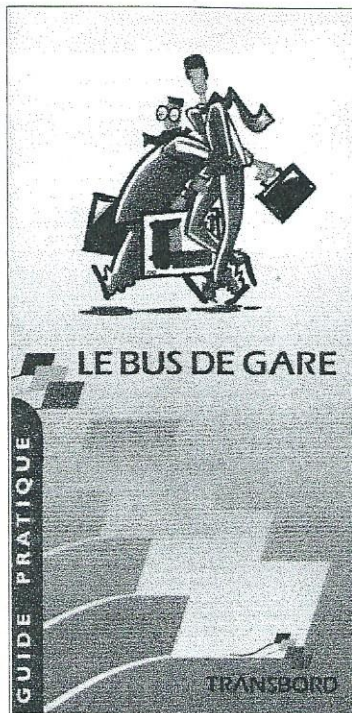
4 besoins, 4 réseaux, 4 produits

**LE BUS DE VILLE
(Bleu)**

Ligne A :
Louviers (Clos Morlet)
Val de Reuil (Boucle interne)
Grande ligne transversale du réseau, dessert également Incarville et, aux heures creuses, la gare SNCF de Val de Reuil en prolongement.

Ligne B :
Louviers (Maison Rouge)
Louviers (Acacias)
Desserte fine nord/sud-ouest de Louviers

Ligne C :
Louviers (Maison Rouge)
Louviers (Maupassant)
Desserte fine ouest/sud-ouest de Louviers

**LE BUS DE GARE
(Rouge)**

Ligne 1 :
Val de Reuil (Gare SNCF)
Louviers (Châtel)
Transversale directe en correspondance avec les bus de ville. Dessert Incarville (Pasteur)

Ligne 2 :
Val de Reuil (Gare SNCF)
Val de Reuil (Sanglier)
Desserte interne à Val de Reuil

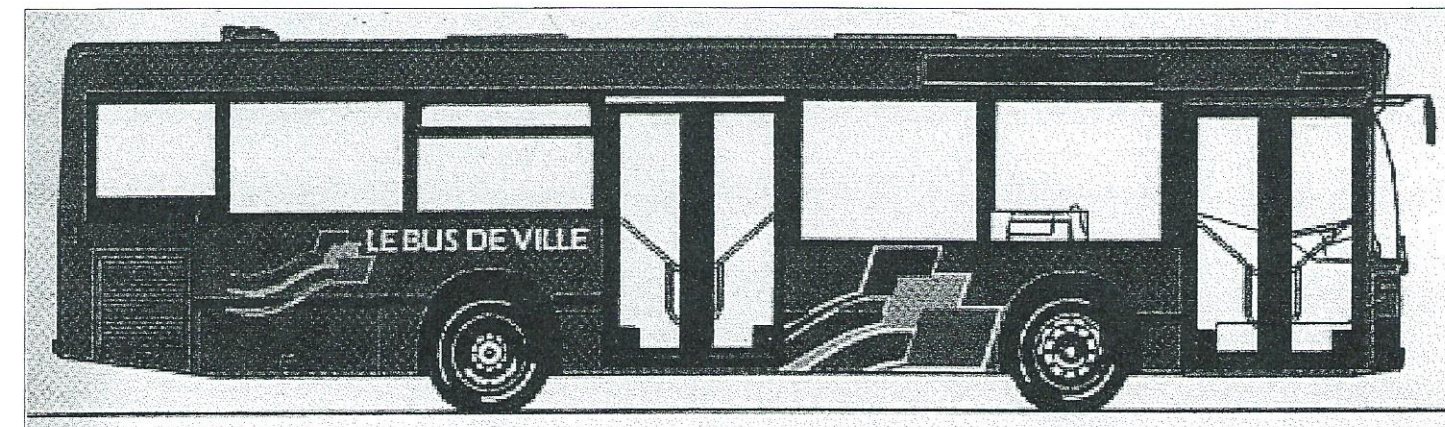
L'agglomération Louviers-Val de Reuil est desservie par la seule gare SNCF Val de Reuil, sur la ligne Paris - Rouen - Le Havre. Quelque peu isolée des zones construites, elle nécessite donc une desserte spécifique vers le centre de Val de Reuil et surtout vers Louviers, adaptée

aux horaires des trains, de nombreux voyages pendulaires ayant lieu vers les deux métropoles encadrantes.

La ligne 1 est une ligne "interurbaine", fonctionnant 7 jours sur 7, conventionnée sous la double tutelle du Conseil Général et du SITULV. Elle a été rendue plus directe par abandon de la desserte du Vaudreuil, commune non-adhérente au SITULV, reprise par des taxis à la demande exploités par EFIA Voyageurs (ex-SCETA). Elle offre une double tarification Transbord et SNCF puisqu'elle est exploitée par les Autocars Beneult pour le compte de EFIA Voyageurs (groupe SNCF). Elle est desservie en semaine par un Setra S315UL aux couleurs Transbord "Le Bus de Gare" spécialement équipé : rack à bagages, espace entre les sièges, distributeur de café. Les samedi et dimanche, elle est renforcée par un autocar FR1E-340ch au standard TER, exploité par Cariane Eure.

La ligne 2 est essentiellement desservie en heures de pointes par taxis, vers la gare le matin et depuis la gare le soir. Toutefois, compte tenu de l'affluence, deux services du matin en correspondance avec les trains vers Paris, sont effectués par le FR1 de Cariane Eure (voir ci-dessus). La ligne 2 est purement urbaine et donc sous l'unique tutelle du SITULV. Elle est donc accessible avec la seule tarification Transbord.

Les trois lignes qui composent ce sous-réseau fonctionnent de 06h00 à 20h00 environ du lundi au samedi. Elles sont cadencées aux trente minutes tout au long du service excepté le samedi après-midi sur la boucle terminale de Val de Reuil et sur la ligne B en totalité (1 bus par heure). Par décalage d'horaire entre certaines d'entre elles, plusieurs quartiers, comme Maison Rouge ou Acacias à Louviers, sont desservis de fait toutes les 15 minutes.





© Bruno CANIVET

Ci-dessus : Dépôt d'Incarville - 2 des 3 Mercedes O405NK de TVBS reçus le 26 février 99, affectés au service "Le Bus de Ville". Ils ne sont pas encore immatriculés
Ci-dessous : Gare de Val de Reuil - Le Setra S315UL des autocars Beneult affecté au service "Le Bus de Gare"



© Bruno CANIVET

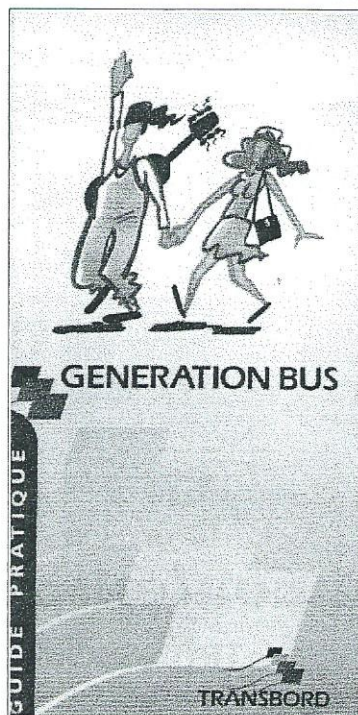


© Bruno CANIVET

Ci-dessus : Dépôt d'Incarville - Le R312 n°20 de TVBS, affectés au service "Génération Bus"
 Ci-dessous : Louviers, "Le Rendez-Vous Bus" - Un taxi Peugeot Boxer assurant un service "Le Flexibus"



© Bruno CANIVET



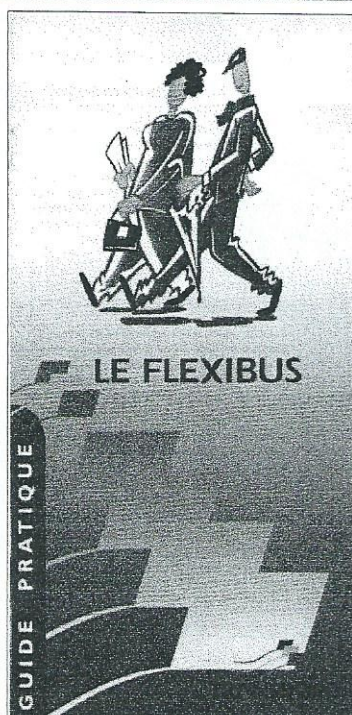
GÉNÉRATION BUS (Jaune)

- Ligne S1 :**
Louviers - Lycée des Fontenelles / Incarville / Val de Reuil / Tournedos / Poses
- Ligne S2 :**
Louviers - Collège du Hamelet / Incarville
- Ligne S3 :**
Louviers - Lycée des Fontenelles / Pinterville
- Ligne S4 :**
Louviers - Lycée des Fontenelles / Vironvay / Heudebouville
- Ligne S5 :**
Val de Reuil - Collèges et Lycée / Tournedos / Poses
- Ligne P1 :**
Val de Reuil - École Léon Blum / Val de Reuil - La Pommeraie
- Ligne P2 :**
Poses - École / Tournedos

L'ancien réseau Transbord intégrait déjà un réseau scolaire. Celui-ci est amélioré sous l'appellation "Génération Bus" composé de 7 lignes indicées S pour les collèges et lycées et P pour les écoles primaires.

La ligne P2 est exploitée par taxi, les autres dessertes sont effectuées par 2 bus de TVBS (GX107 et R312), 4 autocars Cariane Eure (S53R et RX) et 1 autocar CNA (S53 reprofilé RX). Ces lignes à vocation scolaire sont néanmoins accessibles à tous les voyageurs, la tarification Transbord s'appliquant.

Les véhicules arborent donc une livrée jaune rappelant les School Bus nord-américains et sont régulièrement visités par des agents d'ambiance.



Le FLEXIBUS (Vert)

Le réseau principal (Le Bus de Ville et Le Bus de Gare) ne dessert que les trois principaux pôles de l'agglomération : Louviers, Val de Reuil et Incarville.

Les lignes "Génération Bus" peuvent compléter la desserte des 6 autres communes adhérentes au SITULV mais aux heures intéressant les scolaires uniquement.

Il fallait donc envisager un 4ème produit, souple, pour desservir les communes de **Poses, Tournedos, Vironvay, Heudebouville, Pinterville et la Haye le Comte** ou certains quartiers de Louviers, Incarville et Val de Reuil où la demande existe mais reste marginale.

Il s'agit du "Flexibus", à la demande.

Sur réservation préalable à un numéro vert, les voyageurs sont transportés de leur domicile à un point de correspondance du réseau régulier.

Ce sont des artisans-taxis, offrant des véhicules de taille variable selon la demande et repérable à leur bonnette verte, qui effectueront ces courses.

La tarification Transbord est utilisable pour ce nouveau service.

En complément de "Flexibus", les lignes interurbaines CNA 37 (Rouen / Elbeuf sur Seine / Evreux) et Jacquemard 53 (Vernon / Elbeuf) restent conventionnées avec tarification Transbord sur le territoire du SITULV

L'aménagement du centre-ville de Louviers

L'aménagement majeur est le point "Le Rendez-Vous Bus", point de correspondance réservé aux dessertes "Le Bus de Ville" et "Le Flexibus".

Il est situé rue Bertinot à Louviers, entre la place de la Halle et la place Jean Jaurès.

Les gros travaux d'aménagement ont été effectués par la SCREG et d'autres entreprises locales se sont chargées de divers travaux tels que pavage, éclairage, etc.

La rue Bertinot est désormais réservée aux autobus, avec circulation dans les deux sens mais à gauche, le point "Le Rendez-Vous Bus" consistant en un quai central pour faciliter les correspondances bus à bus.

Ce quai est partiellement couvert par deux auvents CERVA éclairés et est équipé par SINEU-GRAAF de sièges et poubelles.

Il dispose de cadres d'information et de toilettes pour le personnel fournis par MDO.

Parallèlement, un couloir bus à double sens a été aménagé rue de la Laiterie qui relie la place de la Halle à la rue Foch.

Diverses mesures d'accompagnement ont en outre été mises en place pour assurer la fluidité du trafic nécessaire au bon accomplissement des correspondances : priorité bus à certains carrefours, nouveaux stationnements pour les livraisons et les automobiles, etc.

Dans le même esprit, le terminus de la ligne de gare n°1 a été installé à l'arrêt Châtel, à quelques dizaines de mètres du "Point Rendez-Vous Bus", afin de ne pas gêner la fluidité du trafic par des stationnements prolongés.

© Bruno CANIVET



Louviers, rue Bertinot : "Le Rendez-vous Bus", point central du nouveau réseau Transbord
Le nouveau réseau Transbord a été lancé avec le matériel existant dans l'attente des nouveaux Mercedes O405NK.
Ci-dessous, un VanHool A508 et deux Heuliez GX77 et GX107 assurent le nouveau service "Le Bus de Ville".
Remarquer la configuration des nouvelles installations qui, grâce à une circulation à contresens permet le passage d'un bus à l'autre sur le même quai.



© Bruno CANIVET

L'accompagnement commercial et la tarification

La mise en place de ce nouveau réseau bouleverse les habitudes. Des réunions de quartier ont été organisées au quatrième trimestre 98 et des bus Infos ont circulé dans les quartiers.

Une couverture media (presse, télévision régionale) a été suscitée. Une documentation commerciale conséquente a donc été conçue et distribuée à la clientèle.

Outre le petit journal "Voyagez en Couleurs" largement distribué dans les boîtes aux lettres et reprenant les grandes lignes du nouveau réseau, la clientèle a à sa disposition un guide pratique du réseau et un guide par "produit" : "Bus de Ville", "Bus de Gare", "Génération Bus" et "Flexibus".

Ces guides sont disponibles à bord des bus, chez les revendeurs agréés, au bureau d'information Transbord (11 rue Pierre Mendès France à Louviers) ainsi qu'au dépôt d'Incarville.

Toute la documentation affichée aux points d'arrêt a bien entendu été revue.

Enfin, de nombreux produits dérivés, ballons, stylos ou porte-clés ont été fabriqués pour l'occasion.



Dans l'attente de la définition par la Région Haute-Normandie d'une tarification multimodale régionale qui devrait concerner le réseau Transbord, il a été décidé de ne pas modifier les principes tarifaires en vigueur depuis plusieurs années, à l'exception d'un léger ajustement.

Ainsi, la tarification reste zonale et les titres suivants sont proposés :

• Ticket Unité	- 1 zone :	5,00 F
	- 2 zones :	8,00 F
• Passeport 10 voyages	- 1 zone :	34,00 F
	- 2 zones :	55,00 F
• Passeport Liberté Mensuel	- 1 zone :	129,00 F
	- 2 zones :	170,00 F
• Passeport Liberté Annuel	- 1 zone :	1355,00 F
	- 2 zones :	1785,00 F
• Passeport Jeune Mensuel	- 1 zone :	65,00 F
	- 2 zones :	87,00 F
• Passeport Jeune Annuel	- 1 zone :	650,00 F
	- 2 zones :	870,00 F
• Passeport Scolaire Mensuel	- 1 zone :	55,00 F
• Passeport Scolaire Annuel	- 1 zone :	550,00 F
• Passeport Plus (3ème âge)	- 2 zone :	77,00 F

Le matériel

Les véhicules du groupe Cariane (en l'occurrence les O405NK de TVBS) reçoivent désormais un numéro de parc de groupe et non plus local.

Matériel	N° de parc	Immatriculation	Mise en service	Affectation	Observations
TVBS					
Mercedes O405NK	99902	9683 WN 27	1999	Le Bus de Ville	n° série : VF961240010300206
	99903	9687 WN 27	1999	Le Bus de Ville	n° série : VF961240010300205
	99904	9689 WN 27	1999	Le Bus de Ville	n° série : VF961240010300208
	99905	9690 WN 27	1999	Le Bus de Ville	n° série : VF961240010300203
	99906	9692 WN 27	1999	Le Bus de Ville	n° série : VF961240010300207
	99907	9693 WN 27	1999	Le Bus de Ville	n° série : VF961240010300204
Heuliez GX107	16	1992 VX 27	1988	Génération Bus	
Renault R312	20	9190 WD 27	1989	Génération Bus	
Setra S215SL			1988	Réserve active	En attente de livraison
Non défini			1983		Réserve inactive
CARIANE EURE - SEUGÉ-SUZANNE					
S53R	408	4833 MG 62		Génération Bus	Ex Cariane Littoral
	409	3155 WE 27	1986	Génération Bus	Ex TVBS n°21
S53RX	397	7994 QW 59	1988	Génération Bus	Ex Cariane Nord
	403	8680 RN 18	1991	Génération Bus	Ex Cariane Centre
Renault FR1E	402	3973 XY 67	1993	Le Bus de Gare	Renfort, service samedi dimanche
AUTOCARS BENEULT					
Setra S315UL			1999	Bus de Gare	En attente de livraison
CNA					
S53R reprofilé RX	3837	1850 MZ 76	1986	Génération Bus	

Les véhicules neufs (Mercedes) seront équipés de sièges Compin, fabriqués dans l'Eure à Brionne.



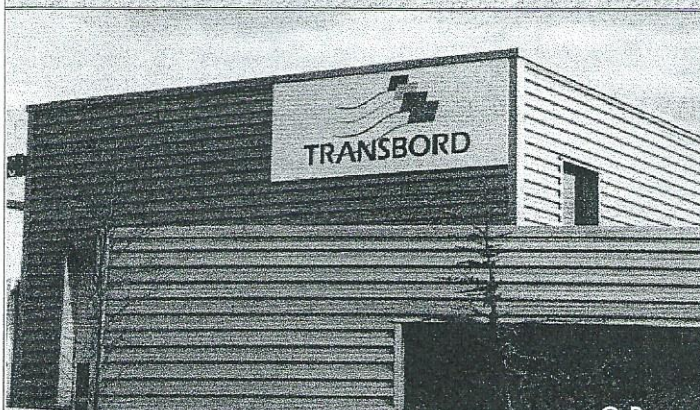
© Bruno CANIVET

Incarville, Dépôt TRANSBORD

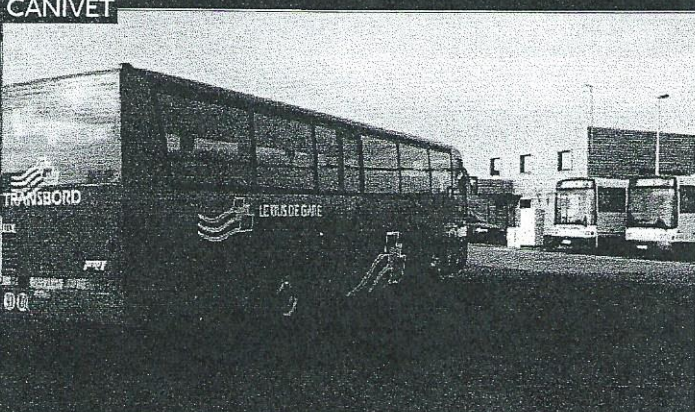
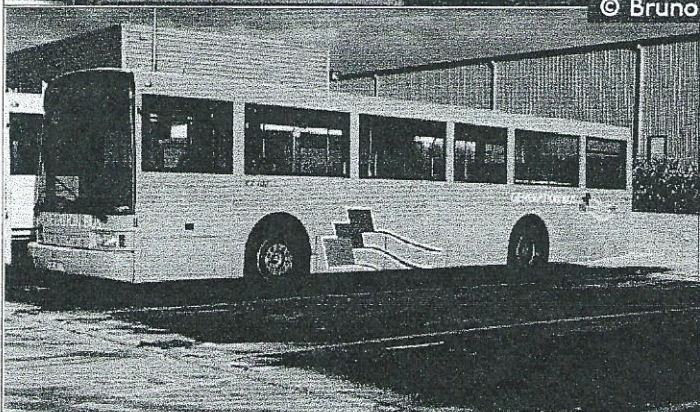
Avant l'arrivée des Mercedes O405NK, le parc TVBS était pour le moins hétéroclite.

Ci-dessus, on peut voir côte à côte : un GXI07, un R312, un MG36 (parti à Vitré), un SCI0, un PRI00 et un SCI0R !

Ci dessous, diverses vues du dépôt d'Incarville avec une Renault Clio de service (3362 VW 27), le GXI07 n°16 de TVBS et le Renault FRIE de Cariane Eure



© Bruno CANIVET

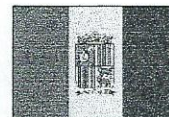




Nouvelles de nos voisins francophones

Patrick KIRSTETTER et Arnaud WADOUX

ANDORRE



ANDORRE LA VIEILLE

✓ Sécurité

En marge de la région française, la

Principauté d'Andorre, congestionnée par le tourisme "hors taxes" a lancé l'étude de faisabilité d'un métro aérien reliant les différents pôles du chef-lieu,

Andorre la Vieille.

3 constructeurs, dont le français POMA ont déjà fait des propositions techniques.

BELGIQUE



BRUXELLES BRUSSEL



✓ Sécurité

Après l'affaire des contrôleurs, le réseau métro de la STIB est confronté à un regain de violence dont le point d'orgue a été le passage à tabac d'un conducteur de métro à la station Clemenceau, dans le quartier sensible de Cureghem à Anderlecht le 1er février dernier.

La STIB, après une grève symbolique et spontanée des agents du métro, a décidé de prendre le problème de la sécurité à bras le corps. Un train de mesures devrait prochainement être rendu public.

Le Ministre bruxellois des Transports à d'ores et déjà proposé d'accroître les patrouilles de gendarmerie et la mise en place de personnel d'accueil et de sécurité supplémentaires.

✓ Déraillement

Le 17 février dernier, un tram a déraillé à 06h40 à l'extrémité du tunnel de la rue du progrès, sur l'axe souterrain nord/sud.

Des travaux de voie en cours, réputés terminés, ne l'étaient pas... sans que

l'entrepreneur n'ait jugé bon d'en avertir l'exploitant !

✓ Amputation

C'est donc dans la nuit du 11 au 12 janvier, que la motrice 7756 a relié pour la dernière fois l'hôpital Erasme, terminus de la ligne de tramway 56.

La ligne est depuis limitée à l'arrêt "Saint-Nicolas", 1,8 km en amont, un service d'autobus-navette prenant le relais, épaulé par le prolongement concomitant de la ligne de bus 74.

Rappelons que cette suppression, d'une infrastructure mise en service il y a seulement 17 ans est justifiée par l'engagement des travaux de prolongement de la ligne 1B (RU22) du métro à Erasme. (T2000)

✓ Internet

Le site Internet de la STIB est ouvert depuis début mars.

Pour le consulter en français :

<http://www.stib.be>

Pour le consulter en néerlandais :

<http://www.mivb.be>

Dans les deux cas, plus direct :

<http://www.stib.irisnet.be>

CHARLEROI



✓ Bouclage

Les projets de bouclage du métro léger (relire RU18) sont devenus, d'après nos collègues de TRAM 2000, assez concrets, des études étant menées pour une jonction entre les stations "Parc" et "Gare du Sud". (T2000)

MONS



✓ Gratuit

Pour contrer le nombre croissant des automobiles envahissant le centre-ville, les responsables de cette cité du Hainaut se sont inspirés de l'idée de leurs homologues flamands d'Hasselt (relire RU20).

En effet, un service gratuit de minibus sillonnera la ville toutes les 3 à 6 minutes au printemps prochain. Des couloirs leur seront réservés et protégés par des bornes automatiques commandées par les conducteurs.

La ville finance l'ensemble du projet, et l'entité TEC-Hainaut mettra en service 10 minibus neufs Denolf & Depla "Procity" sur chassis Peugeot. (T2000)

SUISSE



GENÈVE



✓ Trop vite

Le Volvo 7000 annoncé en essais dans notre n°24 n'arrivera finalement qu'en mai prochain sur le réseau genevois, "le véhicule de démonstration n'étant pas venu aux dates proposées" d'après les TPG. D'autres véhicules devraient par ailleurs être testés, selon une formule de plus en plus courante, après Pâques.

✓ Renault !

Nous nous réjouissons de voir un autobus Renault, en l'occurrence un Agora, franchir enfin les frontières françaises et tenter de s'exporter.

Eh bien ! Sachez qu'une Renault Kangoo a été acquise par les TPG comme véhicule de service. C'est déjà ça !

✓ Communauté

C'est en association avec les TL de Lausanne que les TPG ont lancé un

appel d'offre pour une centaine de véhicules à plancher bas, dont un nombre important d'articulés à 4 portes. Leur livraison est souhaitée dès cette année. Ces véhicules rouleront donc dans les deux cités romandes, principalement en remplacement des FBW.

✓ Pub

Après la publicité discrète puis la publicité intégrale, voici la publicité "j'en mets un peu partout" ! Voir le résultat sur la photographie ci-dessous



Genève

Une publicité nouvelle formule avec un grand autocollant sur chacune des 4 faces.

Photo : Lionel BREITMEYER



France Passion des
Transports Urbains



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

ACTUALITÉS

Patrick KIRSTTETER et Arnaud WADOUX

BUS ÉLECTRIQUES

Le GART, l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie), EDF et l'UTP (Union des Transports Publics) ont lancé un appel à projet pour la mise en œuvre de bus électriques.

La date limite du dépôt des projets était fixée au 25 janvier 99, date à l'issue de laquelle 5 sites pilotes devaient être sélectionnés pour exploiter le matériel projeté. Les autorités organisatrices "élues" bénéficieront d'un soutien financier.

AQUAZOLE

Le Conseil régional d'Ile-de-France et le STP (Syndicat des Transports Parisiens) ont signé une convention permettant le lancement opérationnel de l'expérimentation de l'aquazole dans la région.

Cette expérimentation qui dure un an, porte sur 250 véhicules : 125 autobus RATP (dépôt de la Maltournée) et 125 autobus d'exploitants privés.

Pour ces derniers, elle concerne le réseau *R-Bus* d'Argenteuil (TVO), *Citébus* d'Athis-Mons (Athis-Cars), *Transdum* de Mantes-la-Jolie (TVM), *Pep's* de Marne-la-Vallée (AMV), *SQY-BUS* de Saint-Quentin-en-Yvelines (Cars Perrier), et celui de Saint-Germain-en-Laye (CGEA, centre de Montesson).

LES BUS EN FRANCE

Voici quelques éléments retenus de l'excellent article de "Transport Public" n° 978. L'enquête concerne l'année 98 sur la base de 93 réseaux.

Près de 19000 bus circulent sur le territoire français et première constatation, le marché français reste très conservateur puisque 88% proviennent des usines RVI (68%) et Heuliez (20%) les autres constructeurs devant se contenter de quelques miettes.

Dans la catégorie "Standards", la star incontesté des réseaux français reste le R312. Le modèle de RVI est présent sur 63 réseaux et compte pas moins de 3290 représentants (dont près de la moitié à la RATP).

Deux vétérans suivent : le SC10 est encore présent à 2158 exemplaires et 1650 PR100, toutes déclinaisons confondues, circulent encore. Enfin, 1351 GX107 hantent 43 réseaux et l'Agora réussit sa percée avec 857 représentants dans 25 villes (près des deux tiers pour la seule RATP). Les surbaissés s'imposent peu à peu puisque Heuliez a déjà commercialisé 448 GX317 dans 36 villes. Le premier modèle étranger est le VanHool A500, 195 exemplaires dans 17 villes, à égalité avec le O305 commercialisé par Heu-

liez mais dans 9 villes seulement.

Dans la catégorie des "Articulés", le PR180 tient la corde. Avec son confrère PR180.2, ce modèle est encore présent à 1080 exemplaires (l'Agora-L est encore trop récent pour entrer dans l'étude). Loin derrière, on trouve le GX187 (425 véhicules sur 34 réseaux) et le premier étranger, le VanHool AG700 (147 exemplaires dans 9 villes seulement).

Dans la catégorie "Midibus", le GX77 est incontournable : 114 exemplaires dans 19 villes.

Enfin, dans la catégorie "Minibus", c'est le Master qui s'impose avec 156 exemplaires circulant sur 40 réseaux.

Le nombre important de nouveaux matériel devrait certainement bouleverser ce "classement" l'an prochain

VANHOOL

3ème constructeur sur le marché français, le néerlandais a commercialisé 605 A300 en Europe. Son plus grand marché reste la Belgique avec 315 véhicules soit plus de 50%. Voici le détail des réseaux français sur lesquels vous pourrez voir ces A300 :

LES VANHOOL A300 EN FRANCE au 1er mars 99	
Aéroports de Paris	22
Besançon - CTB	4
Blois - TUB	2
Boulogne sur Mer - TCRB	4
Colmar - Trace	4
Diion - STRD	21
Epernav - Sparnabus	2
Lorient - CTRL	3
Monaco - CAM	7
Nancy - CGFTE	12
Quimper - OUB	3
Rennes - STAR	10
St Brieuc - TUB	2
Total	96

RVI-IVÉCO

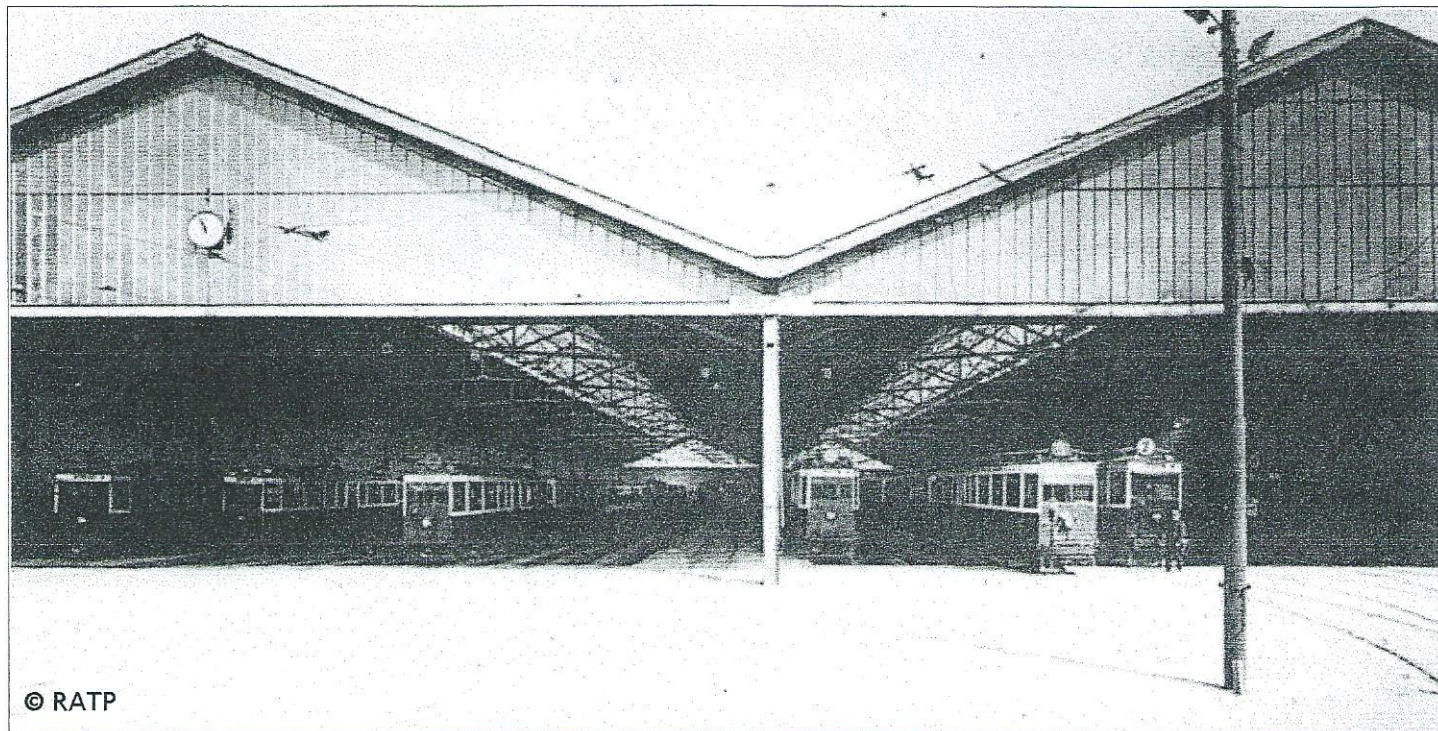
C'est finalement la création d'une filiale commune plutôt que la fusion pure et simple qu'ont choisi les deux constructeurs en présentant IRIS BUS.

Les missions exactes de cette nouvelle entité, basée à Madrid, n'ont toutefois pas encore été clairement énoncées.

LES DÉPÔTS DE LA RATP

Guy JONGERLYNCK
assisté de Bernard GIBOIN

2 - LAGNY



© RATP

Centre Bus de Lagny
À l'époque des tramways...

Parmi les 23 dépôts parisiens actuels, 12 sont d'anciens dépôts ayant abrité le tramway. Lagny est de ceux-là.

Situé au 18 rue des Pyrénées à Paris 20^{ème} (à proximité de la rue de Lagny et non à Lagny en Seine et Marne !), sa construction remonte à 1877 et les premiers véhicules entreposés furent des tramways à traction animale.

Ce centre attribué à la Compagnie Générale des Omnibus (CGO) commença son exploitation avec un réseau de 6 lignes représentant au total 39,650 km, lignes rétrocédées par le département de la Seine.

C'étaient les lignes :

- 1 : Cimetière de St Ouen / Bastille
- 2 : Louvre / Pont de Charenton
- 3 : La Chapelle / Square Monge
- 4 : Gare de l'Est / Montrouge
- 5 : Avenue de Villiers / Les Halles
- 6 : Louvre / La Muette

C'est en 1900 qu'apparaîtront les véhicules à traction électrique par accumulateur, différentes expériences ayant été menées pour tenter de remplacer la traction animale, peu productive et très coûteuse. 13 ans plus tard démarrait la traction électrique par caniveau ou fil aérien.

En 1921, à la création de la STCRP (voir n°24), Lagny abritait 161 voitures de tramway exploitées sur 6 lignes héritées d'anciennes compagnies :

- 6 : Louvre / Porte de Vincennes (ex-TF)
- 7 : Place Blanche / Nation (ex-TE)
- 14 : Bastille / Champs de Mars (ex-TL)
- 19 : Gare de Lyon / Henri Martin (ex-TM en partie)
- 20 : Pte de Vincennes / Champ de Mars (ex-TM en partie)
- 26 : Crs de Vincennes / Saint Augustin (ex-TAD)

Après diverses modifications d'itinéraires durant les années suivantes, le tram disparaîtra peu à peu de ces lignes à compter de 1931 et jusqu'en 1935.

Lagny deviendra garage d'autobus et l'on peut considérer que le dépôt vivra dès lors trois périodes successives : de la fin du tram à la deuxième guerre mondiale, l'occupation et la période contemporaine.

Nous passerons sur les deux premières, synonymes, comme partout ailleurs de grosses difficultés pour nous intéresser à l'évolution du dépôt depuis 1948, date à laquelle l'exploitation des transports parisiens redevint à peu près normale sous l'égide de la toute nouvelle RATP.

Au début des années 50, la remise en service des anciennes lignes est enfin effective et de nouvelles lignes apparaissent.

Par ailleurs, tout le matériel d'avant-guerre (TN6A et C, TN4B, F et HF, etc.)



© RATP

Centre Bus de Lagny
Au temps des TN...

disparaît au profit de véhicules moderne : OP5, APU53, APVU, PGR puis, la star, le SC10U.

Outre les lignes exploitées directement par Lagny, le dépôt a pu compter, entre 1966 et 1971, sur une remise annexe, St Mandé, où étaient garés les véhicules exploitant les lignes 86, 103, 111, 181, 203, 307 et 325. L'exploitation de ces lignes a été transférée en 1971 dans d'autres "centre bus" (103, 107, 181 et 203 à Créteil, 111 à St Maur, 325 à Ivry) tandis que les lignes 86 et 307 étaient récupérées par Lagny.

Le dépôt de St Mandé, désaffecté, a été alors prêté à l'AMTUIR jusqu'à la fermeture de l'actuel Musée des Transports le 22 novembre 1998. Les collections du Musée doivent maintenant être transférées vers Colombes.

CENTRE BUS DE LAGNY - AFFECTATION DES VEHICULES au 28/02/99

Ligne (s)	Matériel	N° de parc
26	Renault R312-3p	5072, 5091 à 5123
29	Renault SC10RA	3958 à 3977
46	Renault Agora	2569 à 2571, 2576, 2600 à 2602, 2672 à 2675, 2679 à 2686
56	SC10R et RA	3822, 3948 à 3957, 3978 à 3981
62	Renault Agora	2412, 2413, 2603 à 2611, 2632, 2676 à 2678, 2687, 2688
86	Renault Agora	2612 à 2631

Certaines lignes du dépôt "père" ont également connues des transferts. Par ordre chronologique : le 69 (Les Lilas 1960), le 118 (Les Lilas 1962), le 52 (Hainaut 1969), le 107 (1969 Créteil), le 124 (Les Lilas 1973) et le 63 (Lebrun 1983).

Aujourd'hui, le dépôt de Lagny est dirigé par M. J.-P. RAVIOT, secondé par M. J.-C. HAUCK, responsable de la Maintenance, et gère un parc de 125 véhicules :

34 SC10RA, 1 SC10R, 34 R312 et 56 Agora reçus récemment.

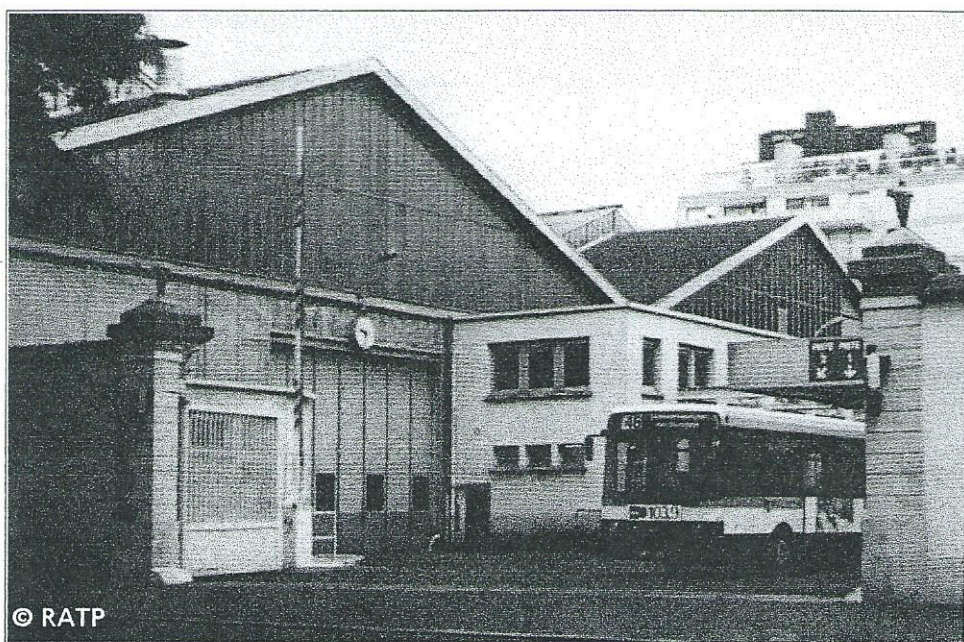
Ces voitures assurent le service de 6 lignes de jour et d'une ligne Noctambus :

- ligne 26 : Cours de Vincennes / Gare St Lazare
- ligne 29 : Porte de Montempoivre / Gare St Lazare
- ligne 46 : Gare du Nord / St Mandé (Château de Vincennes en été)
- ligne 56 : Porte de Clignancourt / Château de Vincennes
- ligne 62 : Cours de Vincennes / Porte de St Cloud
- ligne 86 : St Germain des Prés / St Mandé Demi-Lune
- ligne NG : Châtelet / Noisy le Grand Mont d'Est

Il convient de noter que le 62 n'est que partiellement exploité par les Agora de Lagny, 24 véhicules complémentaires étant remisés au centre bus Croix Nivert (2567, 2568 et 2578 à 2599).

Tous les véhicules de Lagny roulent à l'aquazole et que le dépôt accueille le dernier SC10 (n°3981) sorti des usines Renault.

Enfin, les bus affectés aux lignes 26 et 29 sont équipés du SAEIV "Alexis"



© RATP

Centre Bus de Lagny
Aujourd'hui

NOUVELLES DU MÉTRO PARISIEN

Christophe DECAUX et Jean-Michel BOUTILLET

Une fois n'est malheureusement pas coutume, l'actualité métropolitaine était dense pour les passionnés en ce mois de janvier. Le samedi 16, l'atelier MRF de Fontenay-sous-Bois ouvrait les portes de ses bâtiments tout neufs, tandis que les vendredi 29 et samedi 30, c'était au tour de la ligne 11 de fêter comme il se doit le départ de son MP55.

Nous vous proposons une petite visite guidée, ainsi qu'un point sur le matériel des lignes 1 et 11.

L'ATELIER DE FONTENAY SOUS BOIS

L'atelier, situé rue Jean-Jacques Rousseau, a été construit en 1934 et servait à l'époque à l'entretien du matériel Sprague.

Il a été modernisé une première fois en 1963 pour l'arrivée du matériel pneu MP59, puis une seconde fois en 1980.

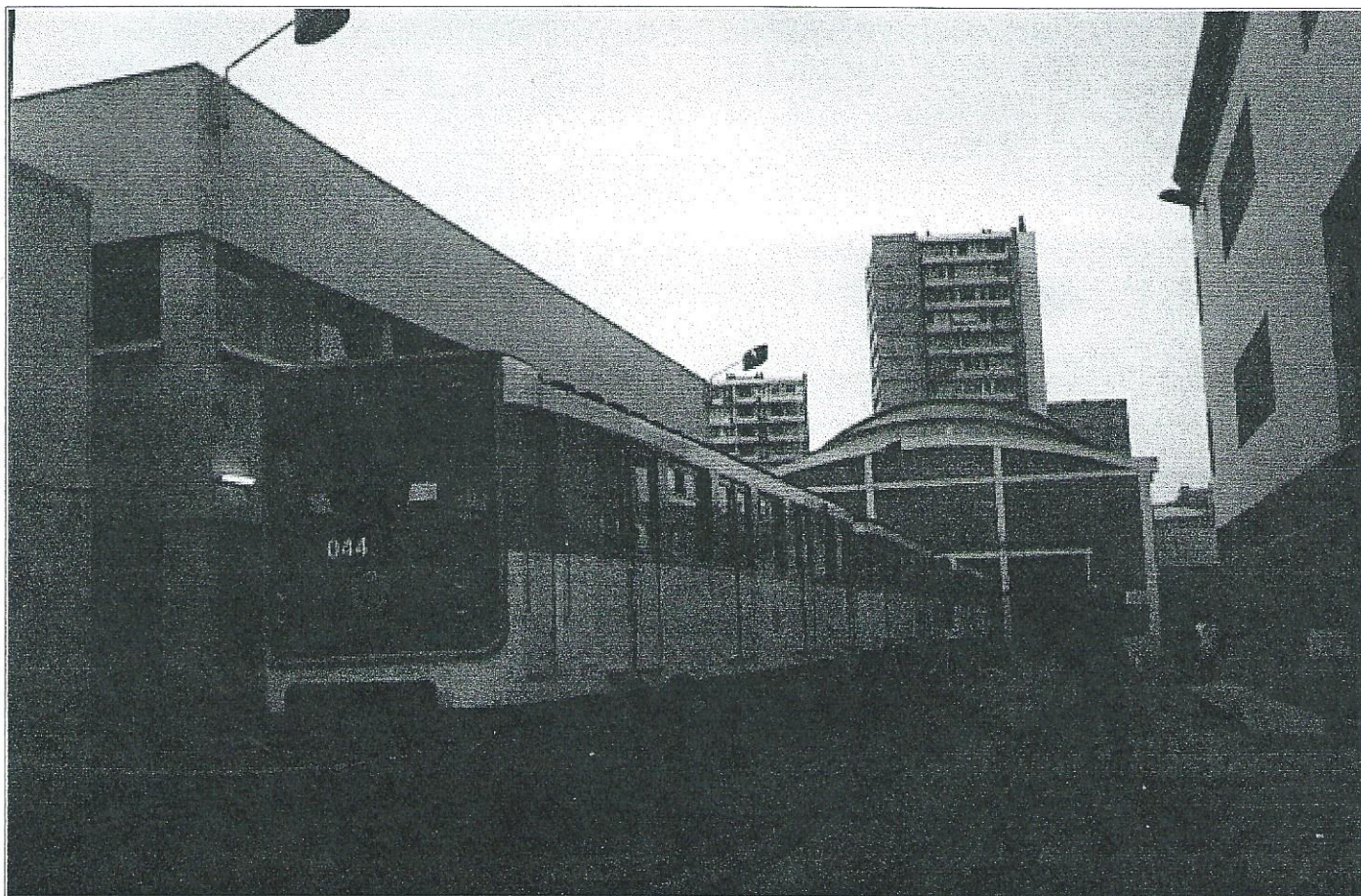
Entre 1994 et 1998, il a été reconstruit complètement pour accueillir le tout nouveau MP89 de la ligne 1, afin d'offrir des infrastructures adaptées, de meilleures conditions de sécurité et des postes de travail se voulant plus ergonomiques.

Le nouvel atelier est divisé en deux halls principaux comportant chacun trois voies décaissées sur pilotis.

Le hall B, mis en service en 1996, est réservé à la maintenance de proximité des trains, pour des opérations qui ne nécessitent que des interventions rapides (visites de sécurité) et de courtes immobilisations.

Le hall A assure quant à lui la maintenance renforcée. Les interventions y sont plus importantes (travaux complexes) et immobilisent les trains plus longuement.

La voie 1 est équipée d'un vérin en fosse qui permet l'échange des bogies sans désaccouplement des voitures (bien pratique avec les intercirculations du MP89 !). Ce second hall a été terminé en août 1998.



ATELIERS DE FONTENAY

Les voitures MP59 n° M3012, A6019 et M3216 sur le faisceau de manœuvre

Photo : Christophe DECAUX 16/01/99

L'atelier dispose encore de nombreux autres équipements :

- des ponts roulants assurant la desserte de l'ensemble de l'atelier pour déplacer tous les éléments lourds (portes, intercircularisations, pare-brise, moteurs...);
- des vérins mobiles qui, disposés par groupe de quatre, permettent de lever les caisses des voitures;
- le manipulateur pneumatique mobile qui permet la pose, la dépose et la manipulation des demi-barres d'attelage. Equipé d'un bras muni d'une pince de préhension, il dispense de lever la caisse et ne nécessite qu'un seul opérateur pour manipuler des éléments pesant 180 kg;
- des passerelles escamotables de type "pont-levis" pour intervenir sur les faces avant des trains;
- des nacelles élévatrices qui amènent à hauteur les agents effectuant des opérations sur les faces latérales des trains;
- les bancs de traitement des huiles assurant à la fois la vidange et le remplissage des ponts moteurs, et la filtration des huiles. De plus, des analyses sont effectuées sur des prélèvements afin de détecter toute usure anormale.
- le stockeur rotatif, qui renferme les petits outillages, consommables courants et les principales pièces de rechange. D'une

capacité importante ($L = 2,50 \text{ m}$; $l = 1,90 \text{ m}$; $h = 9,50 \text{ m}$), il fonctionne grâce à un système informatique qui assure également la gestion des stocks.

Le faisceau de manœuvre provenant du raccordement vers "Château de Vincennes" a été remanié afin de desservir les nouvelles voies des halls A et B. Outre l'atelier de maintenance des trains, le site de Fontenay-sous-Bois comporte également un atelier de grande révision qui n'était pas ouvert lors de cette journée. C'est là que sont démontées les voitures de tous les trains à roulement pneumatique du métro parisien : MP59 et MP89 de la ligne 1, MP59 des lignes 4 et 11, MP73 de la ligne 6 et également le MP89 (version automatique) de la ligne 14, dont les différents organes sont entretenus ou restaurés. L'atelier de révision comporte aussi une cabine de peinture, divers ateliers pour l'entretien des ponts et des arbres de roues, des bogies, des moteurs, des batteries, et un atelier "organes" qui assure la réfection des pièces d'ajustage et des éléments électriques.

L'atelier de maintenance emploie 79 agents (19 cadres et maîtres et 60 techniciens et opérateurs) et l'atelier de révision 237 (55 cadres et maîtres et 182 techniciens et opérateurs).

LIGNE 11 : L'ADIEU AUX MP55

En 1945, le métro avait accueilli plus de 1 500 millions de voyageurs. La nécessité d'accroître la capacité des lignes aux heures de pointe se faisait alors plus qu'évidente.

La solution d'un roulement pneumatique autorisant de meilleurs accélérations et freinages fut étudiée, permettant un gain de temps substantiel entre chaque station.

Une motrice prototype, le MP51, fut construite et testée sur la voie "navette" entre "Porte des Lilas" et "Pré-Saint-Gervais" à partir d'avril 1952. Les résultats furent plus que concluants, mais il fallait encore valider le roulement sur pneumatiques sur une ligne "grandeur nature".

La ligne 11 fut retenue : de longueur "modeste" (6,287 km), présentant des rampes importantes (jusqu'à 40 %) et de nombreuses courbes, elle était la candidate idéale pour mettre à l'épreuve la nouvelle technologie. La voie fut adaptée de nuit à partir de 1954 et l'atelier des Lilas de septembre 1955 à octobre 1956 pendant

que le matériel, baptisé MP55, était en construction.

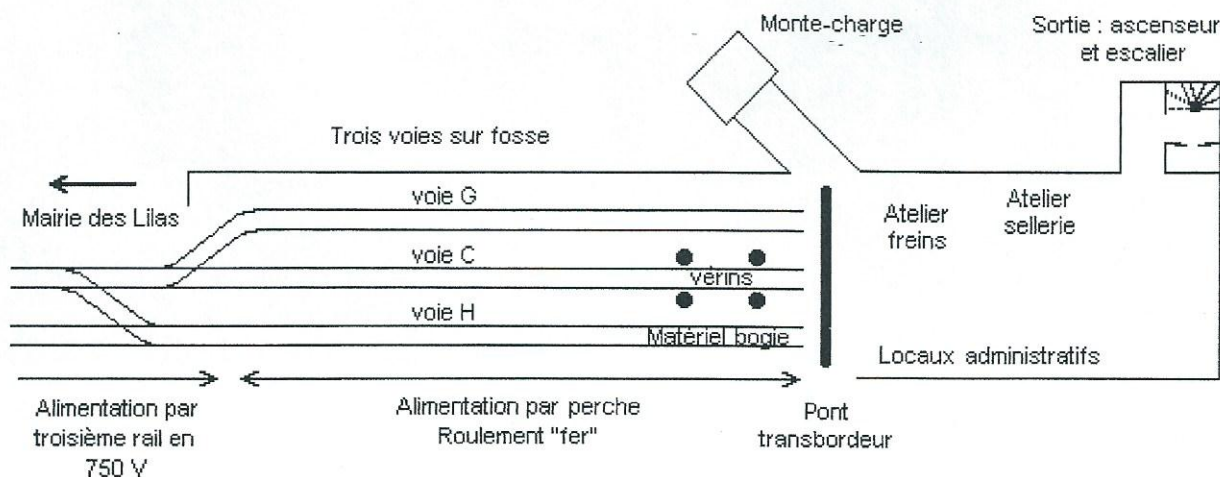
Un matériel révolutionnaire pour cette époque d'après-guerre : la toute jeune RATP allait mettre en service le premier métro sur pneus au monde !

Dix-sept rames de quatre voitures (M-N-AB-M) plus 3 motrices de réserve furent commandées, soit un total de 71 voitures réparties comme suit (caisses, équipement des caisses et montage) :

	Régie RENAULT	BRISSENEAU et LOTZ
Motrices avec loge	M3001 à M3020	M3021 à M3036
Motrices sans loge *	N3501 à N3510 *	N3511 à N3518 *
Remorques mixtes 1cl/2cl	AB5501 à AB5510	AB5511 à AB5517

* les motrices sans loge sont rebaptisées N4001 à 18 en 1962.

Schéma de voies de l'Atelier des Lilas (ligne 11)



Les bogies étaient fournis par RENAULT et ALSTHOM, les pneumatiques par MICHELIN, les moteurs de traction par la Compagnie ELECTRO-MECANIQUE (CEM) et ALSTHOM, et l'équipement de contrôle de traction par la CEM et les Forges et Ateliers de Construction Electrique de JEUMONT.

Le premier train fut livré le 1er octobre 1956 et entama rapidement ses premiers essais de nuit avant l'inauguration officielle le 8 novembre 1956. Les voyageurs purent l'emprunter dès le 13 novembre et apprécier la transition avec le Sprague.

Le MP55 a fait toute sa carrière sur la ligne 11. Il fut le premier matériel à être équipé du pilotage automatique dès 1965. En janvier 1976, quelques rames MP73 vinrent en renfort, et le MP55 fut modernisé en 1977.

Après plus de quarante années de bons et loyaux services, l'heure de la retraite a sonné. Depuis mai 1995, les rames MP59 rénovées de la ligne 4 viennent remplacer les rames MP55.

En ce week-end de festivités, la dernière rame en circulation avait la composition suivante : M3001 - N4009 - AB5503 - M3032

Quelques voitures seront conservées au titre du Patrimoine : la motrice M3001 par RENAULT, la motrice M3011 et la remorque AB5517 par la RATP. On pourra regretter qu'une rame complète ne soit pas préservée...

La plaquette RATP consacrée au départ du MP55 donne quelques chiffres assez évocateurs : 2,5 millions de km, soit 6 fois la distance de la Terre à la Lune, 62 fois le tour de la Terre ou encore 200000 aller-retours Châtelet - Mairie des Lilas... et un milliard de voyageurs transportés... Quelle voiture pourrait en dire autant ? Les animations organisées lors des deux journées proposaient un "regard sur les années 50" : mini-studios de coiffure pour des coupes très fifties, cours de rock, concerts et chansons d'époque, exposition place de la République de DS de collection, du SOMUA OP-5 de coquille 796 (préservé par l'AM-TUIR) et de la motrice M3011. Egalement exposé, le programme de rénovation sur trois ans (1999 à 2001) des édifices Guimard, dont il reste à ce jour deux édifices ("Porte Dauphine" et "Abbesses"), 61 entourages principaux et 24 sorties supplémentaires. Enfin, pour les plus patients (surtout le samedi après-midi), l'atelier des Lilas ouvrait ses portes. Deux TN de la RATP assuraient la navette depuis Mairie des Lilas.

Après une longue descente (l'atelier est implanté à une vingtaine de mètres sous le boulevard du Général Leclerc), une dernière porte débouche dans le fond de l'atelier, où se trouvent tous les locaux. L'autre partie de l'atelier, vers les positions de garage et Mairie des Lilas, est réservée aux trois voies sur fosse pouvant chacune accueillir un train complet (voir schéma page précédente).

Casque et blouse sont de rigueur pour suivre la visite en fosse sous une rame MP59. Le guide décortique tous les éléments qui défilent au fur et à mesure de l'avancée : bogies moteurs, non moteurs, compresseurs, connecteurs... Après le dessous, l'intérieur. Une rame entière s'ouvre à nous d'une cabine à l'autre, et dans les voitures les panneaux sont ouverts et laissent découvrir quantité de circuits, le mécanisme des portes... Un bogie moteur en attente termine l'exposé. Avec quelques surprises : une simple goupille le fixe à l'axe de la caisse, qui repose sur les suspensions, et les sabots de frein sont... en bois ! Du hêtre, originaire de la région des Ardennes, qui est façonné, trempé dans un bain d'huile d'arachide puis dans une solution saline d'ignifugeants. Le métro de Marseille les chausse également !

11
M
11

POUR LA 1^{re} FOIS AU MONDE

LE METRO

ROULE SUR

pneumatiques !

REGARD SUR LES ANNEES 50 !

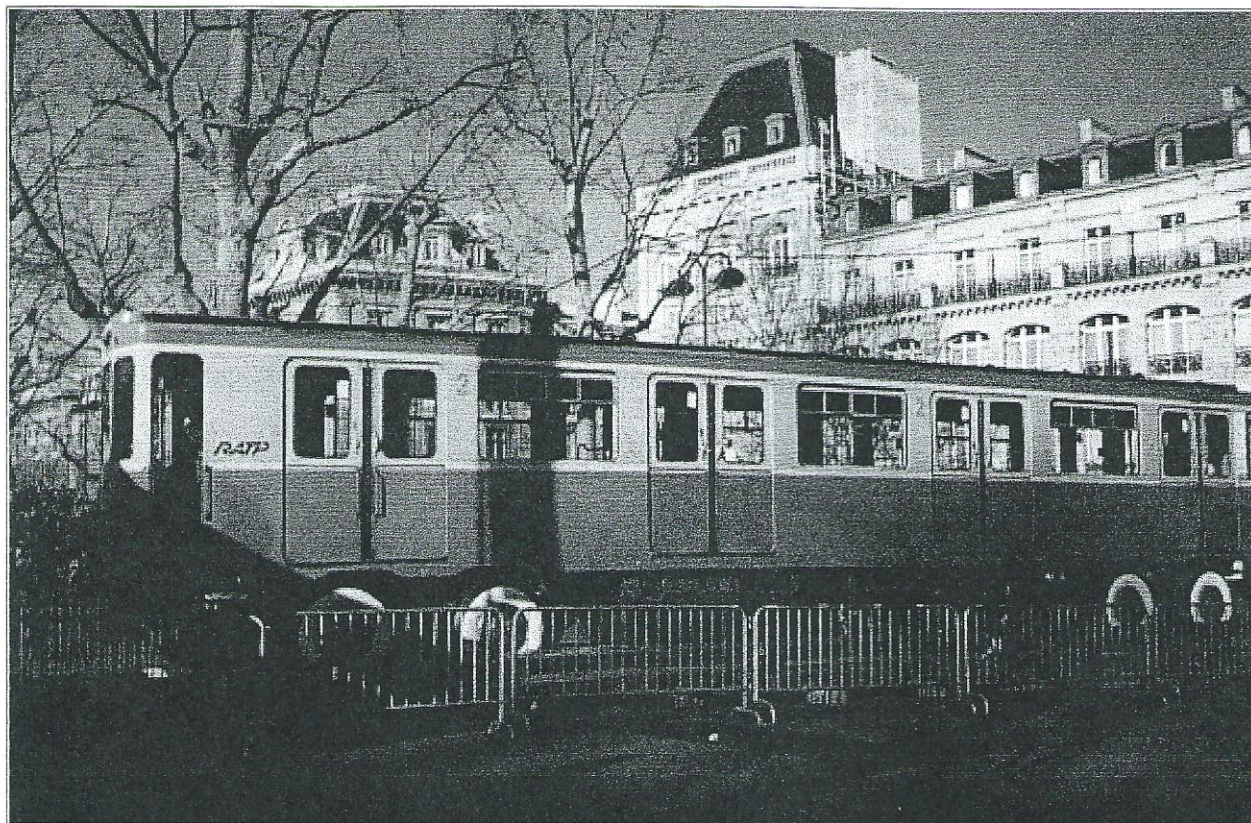


A L'OCCASION DU DÉPART DU DERNIER
 TRAIN SUR PNEUS MP55, LA LIGNE 11
 VOUS INVITE A REDECOUVRIR
 LES ANNEES 50, LES 29 ET 30 JANVIER.

Cours de rock, coiffeurs, expos d'objets des fifties à la station République, au square H. Christine et aux ateliers de Mairie des Lilas (navette gratuite par bus anciens).



La ligne 11 n'a de connexion qu'avec la ligne 3 (de "Rambuteau" vers "Réaumur Sébastopol"). Pour rejoindre l'atelier de Fontenay-sous-Bois lors des révisions, les matériels "pneu" ne pouvant circuler sur des voies "fer", les trains de la ligne 11 doivent se séparer de leurs bogies "pneu" pour des bogies spéciaux afin de pouvoir partir en convoi. L'atelier dispose d'un monte-charge jusqu'à la surface pour le transfert des bogies "pneu" qui sont acheminés par voie routière, à l'aide d'un camion spécialement aménagé.



PARIS Place de la République

Exposée place de la République, la motrice MP55 n° M3011 ira rejoindre le "Patrimoine" de la RATP

Photo : Christophe DECAUX 30/01/99

PARIS Dépôt de Bastille

Camion Renault G230 porte essieux-métro (453 LRZ 75). Il arbore depuis la livrée vert jade

Photo : Patrick KIRSTETTER - 26/06/96



Le point sur le matériel des lignes 1 et 11

Voici ci-dessous l'état des parcs des lignes 1 et 11 tels qu'ils ont pu être mis à jour courant février 1999. Histoire de faire le point avec les états fournis dans le "Paris Metro Handbook" de Brian Hardy qui fait référence en la matière mais dont la dernière édition date de 1994.

L'arrivée du MP89 sur la ligne 1 entraîne le transfert des rames MP59 renouvelées vers la ligne 4. Vingt rames MP59 de la ligne 4 ont été partiellement renouvelées à leur tour (quatre voitures sur six) et transférées sur la ligne 11. Ces mouvements ont permis la réforme du MP55. La ligne 11 a compté également sept rames MP73 venues en renfort aux côtés du MP55, dont les deux motrices MP86 M3599 et M3600, prototypes du métro de Marseille. Il ne reste que deux rames à ce jour, qui doivent rejoindre les autres sur la ligne 6.

Les bogies des motrices MP86 devraient être envoyés à Mexico, alors que les caisses partiront à la casse... Avis aux amateurs...

LIGNE 1

MP59	M	N	A	B	N	M
004	3131	4071	6004	5559	4108	3042
005	3111	4027	6005	5522	4046	3078
006	3065	4055	6006	5534	4022	3090
007	3081	4045	6007	5518	4020	3054
009	3057	4103	6009	5556	4116	3048
010	3063	4047	6010	5549	4054	3044
011	3047	4083	6011	5536	4082	3098
013	3105	4101	6013	5525	4088	3046
016	3089	4089	6016	5542	4076	3130
017	3107	4033	6017	5551	4094	3040
018	3099	4019	6018	5523	4040	3108
021	3119	4067	6021	5538	4028	3128
022	3069	4107	6022	5560	4048	3082
023			6023			(non revue)
026	3091	4037	6026	5528	4092	3056
027	3067	4029	6027	5550	4080	3114
028	3093	4079	6028	5558	4090	3118
029	3113	4025	6029	5530	4030	3060
030	3097	4099	6030	5537	4100	3112
032	3087	4065	6032	5540	4038	3050
036	3133	4035	6036	5527	4042	3062
037	3103	4021	6037	5554	4104	3064
038	3125	4115	6038	5541	4044	3134
039	3127	4087	6039	5553	4084	3058
040			6040			(non revue)
041	3051	4063	6041	5544	4106	3100
042	3079	4093	6042	5539	4114	3120
044	3059	4113	6044	5520	4184	3203
045	3101	4041	6045	5526	4112	3074
047	3123	4057	6047	5545	4032	3072
059	3201	4183	6059	5576		3202 (non revue)
071	3175	4157	6071	5533	4158	3176

MP89	89S	89N1	89N2	89N2	89N1	89S
01	001	001	001	002	002	002
02	003	003	003	004	004	004
03	005	005	005	006	006	006
04	007	007	007	008	008	008
05	009	009	009	010	010	010
06	011	011	011	012	012	012
07	013	013	013	014	014	014
08	015	015	015	016	016	016
09	017	017	017	018	018	018
10	019	019	019	020	020	020
11	021	021	021	022	022	022
12	023	023	023	024	024	024
13	025	025	025	026	026	026
14	027	027	027	028	028	028
15	029	029	029	030	030	030
16	031	031	031	032	032	032
17	033	033	033	034	034	034
18	035	035	035	036	036	036
19	037	037	037	038	038	038
20	039	039	039	040	040	040
21	041	041	041	042	042	042
22	043	043	043	044	044	044
23	045	045	045	046	046	046
24	047	047	047	048	048	048
25	049	049	049	050	050	050
26	051	051	051	052	052	052
27	053	053	053	054	054	054
28	055	055	055	056	056	056

LIGNE 11

MP59	M	N	A	M
6050	3187	4175	6050	3188
6068	3211	4169	6068	3212
6069	3155	4137	6069	3156
6070	3139	4121	6070	3140
6072	3189	4171	6072	3190
6073	3179	4161	6073	3180
6075	3219	4201	6075	3220
6076	3164	4195	6076	3138
6077	3209	4191	6077	3210
6078	3217	4155	6078	3218
6079	3193	4199	6079	3194
6080	3216	4145	6080	3214
6081	3199	4181	6081	3200
6083	3141	4123	6083	3142
6085	3151	4133	6085	3152
6086	3143	4193	6086	3144
6087	3173	4125	6087	3174
6088	3169	4151	6088	3170
6089	3149	4131	6089	3150
6090	3183	4165	6090	3184

MP73	M	N	A	M
6548	3514	4507	6548	3513

MP86	M	B	B	M
7006	3600	7050	7006	3599

TOUR DE FRANCE DES SURBAISSÉS

Sauf erreurs ou omissions, au regard des informations parvenues à la rédaction au 1er mars 1999. 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.

BÉTHUNE CTA

Tableau établi par Jean-Pierre DUPONCHELLE

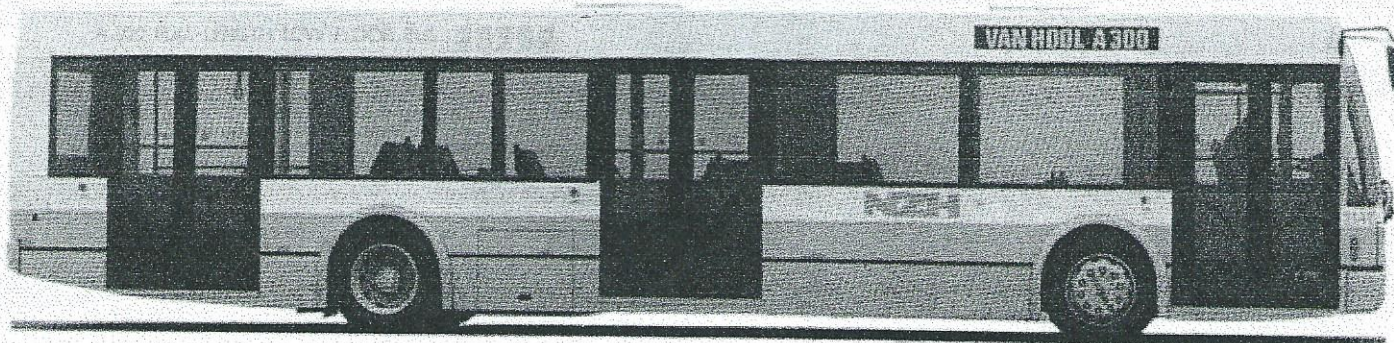
Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Standards				
Ivéco CityClass-3p	21	 SF 62		11/98
	22	1593 SF 62		11/98
	23	 SF 62		11/98

BOULOGNE SUR MER

TORB

Tableau établi par Jean-Pierre DUPONCHELLE

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Standards				
VanHool A300 - 3p	301	4662 SH 62	28719	02/99
	302	4665 SH 62	28720	02/99
	303	8055 SH 62		02/99
	304	8047 SH 62		02/99



© VanHool

Matériel

METZ



Tableau établi par Patrick ROSTOUCHER

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Standards				
Renault Agora - 3p	9901	442 AET 57	12138	
	9902	445 AET 57	12139	
	9903	447 AET 57	12140	
	9904	448 AET 57	12166	
	9905	444 AET 57	12167	
Articulés				
Renault Agora -L	9941	439 AET 57	198	
	9942	449 AET 57	199	
	9943	443 AET 57	200	

REIMS



Tableau établi par Jean-Pierre DUPONCHELLE

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Standards				
Renault Agora - 3p	216	8775 YX 51	12123	08/01/99
	217	8772 YX 51	12124	08/01/99
	218	8767 YX 51	12125	08/01/99
	219	8764 YX 51	12126	08/01/99

SÉNART VILLE NOUVELLE
Sénart  *Bus*

CGEA - Centre de Moissy-Cramayel

Tableau établi par Jean-Yves MIAILLE

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Standards				
Heuliez GX317 3p	E 511	993 BWB 77		
	E 512	991 BWB 77		

STRAV - Annexe de Combs la Ville

tableau établi par Michel GENEVOIX

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Articulés				
Renault Agora -L	354	461 CHD 91		

ÉTATS DE PARC COMPLETS

ÉPINAL (Vosges)



tableau établi par Claude DRUON

Situation au 06 juin 1998

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Standards				
Heuliez GX107	722	4722 RM		
	742	4742 RQ		
Renault PR100-2 2p	914	2914 SQ		(ex-Verdun)
	916	2916 SQ		(ex-Verdun)
Setra S215SL	743	743 RR		
	760	1760 RV		
	778	2778 RY		
	809	6809 SB		
	815	8815 SE		
	???	???		
Setra S315NF	847	8847 SQ		1996
	848	8848 SQ		1996
	849	8849 SQ		1996
	850	8850 SQ		1996
	851	8851 SQ		1996
	852	8852 SQ		1996
	853	8853 SQ		1996
	854	8854 SQ		1996
	855	8855 SQ		1996
	856	8856 SQ		1996
	857	8857 SQ		1996
	858	8858 SQ		1996
	859	8859 SQ		1996
	860	8860 SQ		1996

LYON - Dépôt d'Oullins

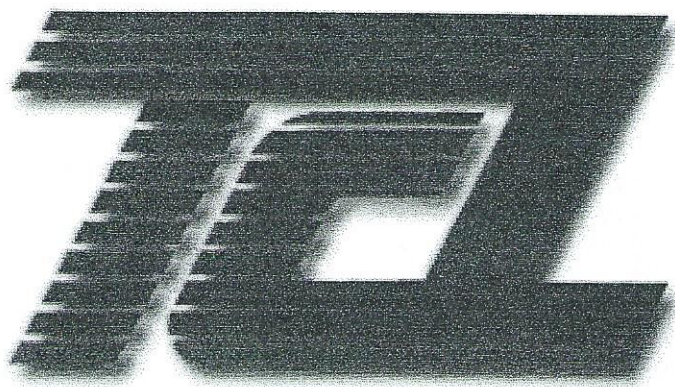


tableau établi par Maxime JOLIVET

Situation au 28 février 1999

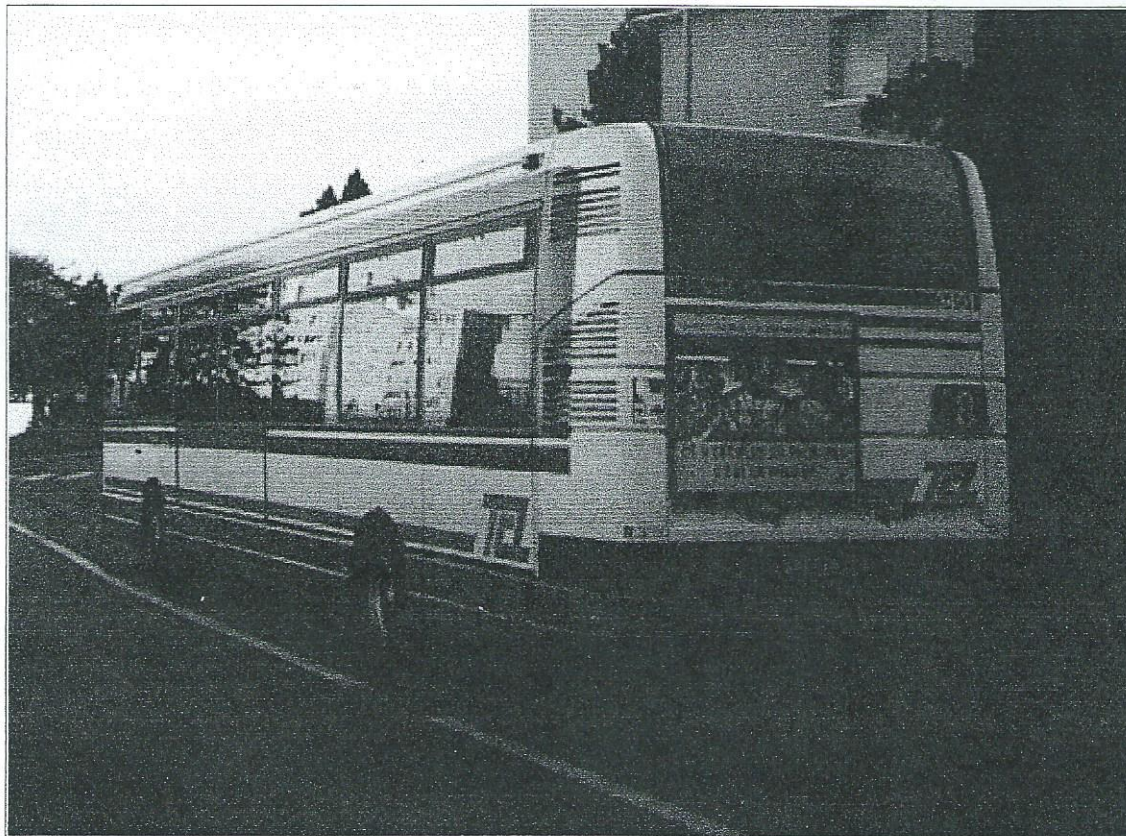
Modèle	N° de parc	Immatriculation	Ligne	Mise en service	Observations
Standards					
Renault SC10R	1401	648 KC 69	Junior Direct	1983	
	1402	649 KC 69	Junior Direct	1983	
	1403	650 KC 69	Junior Direct	1983	
	1404	651 KC 69		1983	Hors Service
	1405	652 KC 69	8	1983	
	1406	653 KC 69	8	1983	
	1407	654 KC 69	8	1983	
	1408	655 KC 69	8	1983	
	1409	656 KC 69	8	1983	
	1435	4810 KX 69	8	1984	
	1436	4813 KX 69	8	1984	
	1437	4816 KX 69	8	1984	
	1438	4818 KX 69	8	1984	
	1439	4820 KX 69	8	1984	
	1440	4824 KX 69	8	1984	
	1441	4811 KX 69	8	1984	
	1442	8669 KY 69	8	1984	
	1443	4814 KX 69	8	1984	
	1601	6378 LT 69	17		
	1602	6383 LT 69	17		
	1603	6386 LT 69	17		
	1604	6390 LT 69	17		
	1605	6392 LT 69	17		
	1606	6395 LT 69	17		
	1607	6399 LT 69	17		
	1608	6401 LT 69	17		
	1609	6407 LT 69	17		

suite...

...LYON - Dépôt d'Oullins (suite)

Modèle	N° de parc	Immatriculation	Ligne	Mise en service	Observations
Standards (suite)					
Renault R312 - 3p	3181	5437 PE 69	15		Rénové / Climatisé
	3301	1440 PY 69	88		Rénové / Climatisé
	3303	9190 PY 69	88		Rénové / Climatisé
	3304	9196 PY 69	88		Rénové / Climatisé
	3305	9199 PY 69	15		Rénové / Climatisé
	3306	9201 PY 69	15		Rénové / Climatisé
	3307	9203 PY 69	15		Rénové / Climatisé
	3308	9204 PY 69	15		Rénové / Climatisé
	3309	9206 PY 69	15		Rénové / Climatisé
	3310	9209 PY 69	15		Rénové / Climatisé
	3311	9205 PY 69	15		Rénové / Climatisé
	3312	9207 PY 69	15		Rénové / Climatisé
	3313	9208 PY 69	15		Rénové / Climatisé
	3314	2460 PZ 69	15		Rénové / Climatisé
	3315	2466 PZ 69	15		Rénové / Climatisé
	3339	8224 QD 69	15		
	3379	7814 QL 69	15	01/92	
	3380	7817 QL 69	15	01/92	
	3381	7821 QL 69	63	01/92	

suite...



LYON

Le R312 n°3401 (I359 SJ 69) du dépôt d'Oullins, en service sur la ligne 8

Photo : Maxime JOLIVET

...LYON - Dépôt d'Oullins (suite)

Modèle	N° de parc	Immatriculation	Ligne	Mise en service	Observations
Standards (suite)					
Renault R312 - 3p	3381	7821 QL 69	63	01/92	
	3382	7825 QL 69	63	01/92	
	3383	7828 QL 69	63	01/92	
	3384	7832 QL 69	63	01/92	
	3385	7839 QL 69	63	01/92	
	3386	7843 QL 69	63	01/92	
	3387	7846 QL 69	63	01/92	Cabine anti-agression
	3388	7850 QL 69	63	01/92	
	3389	7853 QL 69	63	01/92	
	3390	7856 QL 69	63	01/92	
	3401	1359 SJ 69	14	1995	
	3402	1391 SJ 69	14	1995	
	3403	1360 SJ 69	14	1995	
	3404	1364 SJ 69	14	1995	
	3405	1367 SJ 69	14	1995	
	3406	1370 SJ 69	14	1995	
	3407	1374 SJ 69	14	1995	
Agora - 3p	2412	3621 VB 69	10	23/04/98	
	2413	3625 VB 69	10	23/04/98	
	2414	3632 VB 69	10	23/04/98	
	2415	7312 VB 69	10	05/05/98	
	2416	7318 VB 69	10	06/05/98	
	2417	7361 VB 69	10	06/05/98	
	2418	7391 VB 69	10	06/05/98	
	2419	7394 VB 69	10	06/05/98	
	2420	7406 VB 69	10	13/05/98	
	2421	7410 VB 69	10	13/05/98	
	2428	2045 VB 69	10	06/1998	
Articulés					
Renault PR118 - 3p	2312	5032 RX 69	15	1994	
Renault Agora-L - 4p	1006	5106 TX 69	10	30/01/98	
	1007	5110 TX 69	10	19/01/98	
	1008	5115 TX 69	10	26/01/98	

PROJETS DE VISITES

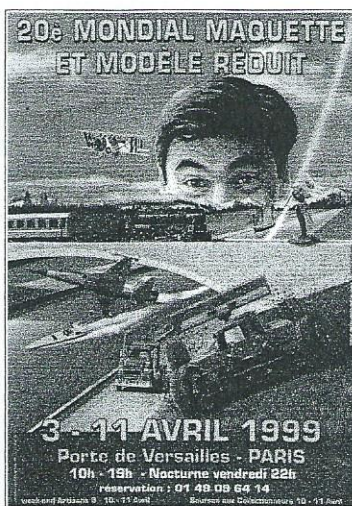
Salon du Modélisme, Paris-Expo

Grand rendez-vous annuel de nombreux passionnés, le 20ème Salon Mondial "Maquette et du Modèle réduit" se déroulera cette année du 03 au 11 avril 1999.

Nous proposons à ceux qui le souhaitent de visiter avec nous ce salon le dimanche 11 avril, puisqu'en plus du Salon auront lieu à cette date des Bourses aux Collectionneurs.

Rendez-vous à 13h30, Porte de Versailles devant le Palais des Sports, à l'arrêt de bus des lignes 39, 49 et 80 !

Les retardataires pourront nous retrouver à l'intérieur du Hall !



pidement. Nous recontacterons et fixerons rendez-vous aux personnes intéressées dès qu'une date "consensuelle" aura été définie et confirmée par le chantier Eole.

ATTENTION ! Nous insistons sur le fait que cette visite ne pourra avoir lieu que si les dates proposées sont acceptées par les services de la SNCF...

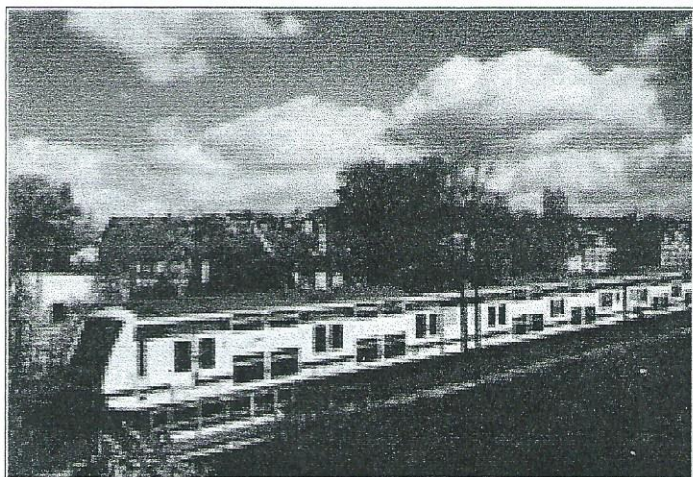
North Weald Bus Rally, Royaume-Uni

Nous vous vantons régulièrement l'enthousiasme de nos amis britanniques pour ce qui concerne les choses du transport ! Pourquoi ne pas aller voir sur place ce qu'il en est exactement ?

Le dimanche 27 juin prochain aura lieu près d'Epping (banlieue nord-est de Londres) le North Weald Bus Rally, l'une des plus grandes manifestations en la matière : plus de 200 bus exposés (britanniques en grande majorité), des centaines de passionnés, des stands (librairies, objets de collection, etc.) et... le soleil assuré, promettent les organisateurs !

Si l'aventure vous tente, nous nous tenons à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

Chantier ÉOLE

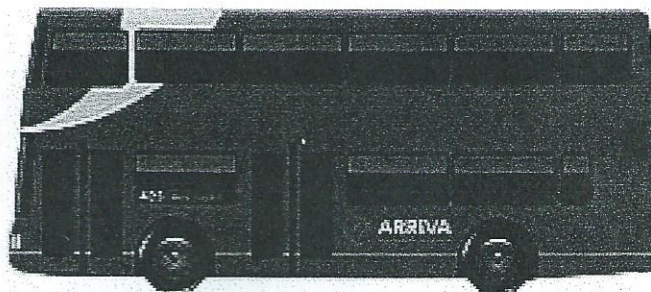


Quelques semaines avant son ouverture, nous vous proposons de visiter le chantier de la future ligne E du RER.

Vous trouverez sur le bulletin "Visites" joint à ce magazine un choix de dates. Nous vous demandons, si vous êtes intéressé par cette visite, d'en choisir 3.

En effet, les contraintes de la SNCF font que ces visites ne sont proposées que du lundi au vendredi, en journée pour un groupe de 10 à 15 personnes.

Aussi, afin de savoir si une visite en semaine est envisageable, compte tenu des obligations de chacun, nous avons préféré vous consulter sur les dates possibles. Merci de nous répondre très ra-



Mais nous nous disons également, que si plusieurs d'entre vous étaient intéressés, nous pourrions facilement, grâce aux compétences des anglophiles de FPTU (!) organiser un week-end londonien.

Le samedi 26 juin serait consacré à une visite (trop rapide) de Londres, ses monuments et ses transports (dont l'incontournable London Transport Museum), et le dimanche 27 juin à la visite du Rally.

L'occasion aussi, pour les passionnés des bus... et des trains, de découvrir Eurostar le Magnifique et... de traverser le tunnel sous la Manche !

Londres est une ville chère en matière d'hébergement et de restauration, un budget tout compris d'environ 1500,00 F est donc à prévoir pour un tel week-end.

Là aussi, faites-nous connaître rapidement, à l'aide du bulletin "visites" joint à votre magazine, votre intérêt pour ce projet

PETITE ANNONCE

Recherche photos bus et cars SGTD/VIA GTI, réseaux indifférents et photos bus et cars CHAUSSON tous types

Frais de retraitage et d'envoi à ma charge.

Raymond STREIT
41 rue François Simon
57070 ST JULIEN LES METZ
03 87 75 66 63 après 19h00

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@cybercable.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

ASSOCIATIONS

A l'heure où le tram de Montpellier prend sérieusement tournure, l'association GEFTRAM (Groupe d'Etudes pour le Tramway de Montpellier), créée en mai 1989 ne baisse pas les bras et milite pour que le tramway montpellierain soit une nouvelle dynamique pour le développement des transports collectifs non seulement dans l'agglomération mais aussi à l'échelle du département.

Contact :
GEFTRAM - Michel BOZZOLA - 04 67 41 16 11



France Passion des
Transports Urbains

LA BOUTIQUE DE FPTU

La boutique de FPTU s'agrandit ! Outre nos anciens numéros, nos publications hors-séries et notre sélection d'ouvrages britanniques, vous trouverez à compter de ce numéro une sélection d'ouvrages français. Dans un premiers temps ce sont différents volumes de la collection "Mémoire d'une Ville" (Editions CMD) qui vous sont désormais proposés.

ANCIENS NUMÉROS DE RÉSEAUX URBAINS DE FRANCE

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.

N°1 - MARS 95

Tramway de Strasbourg
Sète, Valence, St Etienne
Actualités

N°2 - MAI 95

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

N°3 - JUILLET 95

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

N°4 - SEPTEMBRE 95

Salon, Annemasse, Thonon
Le CBM 220
La FNAUT

N°5 - NOVEMBRE 95

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

N°6 - JANVIER 96

Le réseau de Dijon
L'autobus SC10
Les tramways sauvagés

N°7 - MARS 96

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

N°8 - MAI 96

Réseaux : Dunkerque, Nice,
Roanne, Lannion
Bataille autour du VAL de Lille

N°9 - JUILLET 96

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

N°10 - SEPTEMBRE 96

Les réseaux de Strasbourg et
Mulhouse
Les bonnes idées des réseaux

N°11 - NOVEMBRE 96

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

N°12 - JANVIER 97

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

N°13 - MARS 97

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

N°14 - MAI / JUIN 97

Le réseau de Toulon
LeGX417
Vie des associations

N°15 - JUILLET 97

Réseaux : Cannes
L'autobus SETRA S315NF
Le tramway de GEC ALSTHOM

N°16 - SEPTEMBRE 97

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

N°17 - NOVEMBRE 97

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

N°18 - JANVIER 98

Le TVR
Le réseau de Saint Etienne
Les trolleybus de Lyon

N°19 - MARS 98

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

N°20 - MAI 98

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

N°21 - JUILLET 98

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

N°22 - SEPTEMBRE 98

Météor
Le Mondial à Saint Etienne
Les surbaissés en France

N°23 - NOVEMBRE 98

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

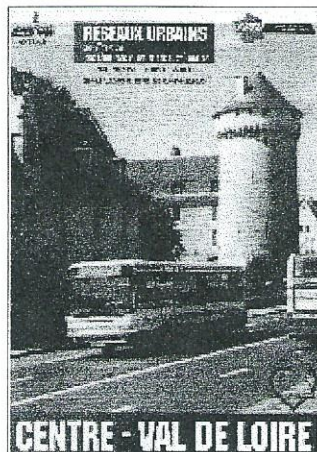
N°24 - JANVIER 99

Le Tram d'Orléans
Concarneau, Rambouillet, St Di-
zier, Verdun Parc d'Annecy

ANCIENS NUMÉROS	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 25 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	-	-

Les prix indiqués s'entendent frais d'envoi compris (participation aux frais réduite pour les adhérents). Pour commander, 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 et bénéficier des offres spéciales !

PUBLICATIONS HORS-SÉRIE



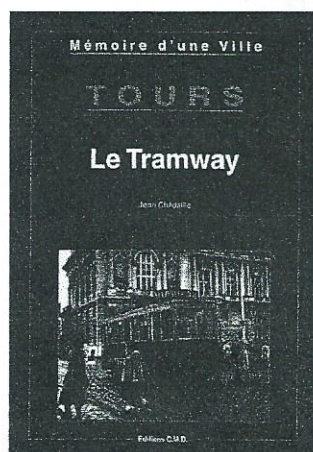
Quelques exemplaires du hors-série Centre-Val de Loire édité par FPTU et ASTUCE sont toujours disponibles.

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

Présentation géographique et historique de la région et des 15 villes étudiées, éléments historiques sur l'évolution des transports de chaque ville, présentation du réseau, nomenclature des lignes, plans, états de parc, billetterie, informations pratiques, tableaux comparatifs,...

PUBLICATIONS HORS-SÉRIE	Adhérents		Non adhérents	
	FRF	€	FRF	€
CENTRE VAL DE LOIRE	65,00	9,91	70,00	10,67

COLLECTION "MÉMOIRE D'UNE VILLE" - ÉDITIONS CMD



Cette 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 traités.

OFFRE SPÉCIALE RÉSERVÉE AUX ADHÉRENTS DE FPTU
POUR FÊTER L'ARRIVÉE DE CETTE COLLECTION DANS NOTRE BOUTIQUE :
LES FRAIS DE PORT SONT GRATUITS
POUR TOUTE COMMANDE RECUE AVANT LE 15 AVRIL 99 !

Après cette date, ces ouvrages seront vendus 160,00 F , frais de port compris

MÉMOIRE D'UNE VILLE - CMD Éditions	Adhérents		Non adhérents	
	FRF	€	FRF	€
BORDEAUX, LE TRAMWAY - Christophe Dabitch	149,00	22,71	170,00	25,92
NANTES, LE TRAIN - Jean Bernard et Jacques Sigot	149,00	22,71	170,00	25,92
NANTES, LE TRAMWAY - Jean-Pierre Rault	149,00	22,71	170,00	25,92
TOURS, LE TRAIN - Jean Chédaille	149,00	22,71	170,00	25,92
TOURS, LE TRAMWAY - Jean Chédaille	149,00	22,71	170,00	25,92

Les prix indiqués s'entendent frais d'envoi compris (participation aux frais réduite pour les adhérents).
Pour commander, 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 et bénéficier des offres spéciales !

PUBLICATIONS BRITANNIQUES

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.

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
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
MOSCOW RAILWAY MAP - Carte des voies ferrées de Moscou	40,00	6,10	45,00	6,86

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, en construction ou en projet.

LIGHT RAIL REVIEW	Adhérents		Normal	
	FRF	€	FRF	€
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	130,00	19,82
9 - A paraître au 2ème trimestre 99	130,00	19,82	140,00	21,34

Les prix indiqués s'entendent frais d'envoi compris (participation aux frais réduite pour les adhérents). Pour commander, 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 et bénéficier des offres spéciales !

ROSNY SOUS BOIS - Gare SNCF :

Le réseau TITUS de Rosny - Fontenay est désormais exploité par la RATP. Ce sont toutefois toujours les R212 des Autobus du Fort qui sont en ligne (ici les 8301 et 8302)

© Christophe DECAUX - 13/02/99



MASSY - Terminus de Massy Palaiseau

Le réseau VALBUS (pool RATP/Bridet) est une réalité ! Ici l'Agora-2p n°582 des Cars Bridet sur la ligne 496. Remarquez l'abondance des décalcomanies : Conseil Régional, Transessonne, etc. ! Le logo Valbus est quant à lui fort discret !

© Christophe DECAUX - 13/02/99



Clap de fin

Hommage aux PCC stéphanoises



© Bernard PAPOUZOPOULOS



Fédération des
Transports Urbains