

RÉSEAUX URBAINS

de France

N°26

MAI / JUIN 99



LYON

La maquette est dévoilée et les premiers rails posés. Le tram de Lyon est "A la Une"

BERGERAC, SAINT DIÉ

Un musée vivant du midibus et le quatrième réseau de la STAHV

ACTUALITÉS

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

MATÉRIEL

Les dépôts de la RATP : Aubervilliers
Retour sur les Floirat de Mulhouse
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 : 05/99

UNE PUBLICATION
BIMESTRIELLE DE



France Passion des
Transports Urbains

BOULOGNE SUR MER (Place de France) :

La livrée pour le moins originale des TCRB prend toute sa mesure sur le VanHool A300 n° 302, 4665 SH 62, en service sur la ligne 19

© Jean-Pierre DUPONCHELLE - 03 mars 1999



Gare SNCF de MARLY LE ROI

Voici le butin d'une chasse aux GX317 sur le nouveau réseau "Entre Seine et Forêt". La très belle livrée du "Chêne" aurait toutefois pu se passer d'un panneau publicitaire fort malvenu...

© Christophe DECAUX - 21 avril 1999



RÉSEAUX URBAINS

de France

Directeur de la publication :

Jean-Michel BOUTILLETZ

Rédacteur en Chef :

Arnaud WADOUX

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

Les conditions d'envoi et de publication d'informations et d'articles dans ce magazine sont régies par la "Charte de Publication", disponible sur simple demande.

Le contenu des articles signés n'engage que la responsabilité de leur auteur.

RÉSEAUX URBAINS

de France

est une publication bimestrielle de



4/15 square Pierre et Marie Curie
78120 RAMBOUILLET

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

CCP 3863966D - La Source

Association Loi 1901, fondée le 06 janvier 1995 et déclarée en Sous-préfecture de Rambouillet sous le n° 2/05857.

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

Président :

Jean-Michel BOUTILLETZ

Trésorier :

Christophe DECAUX

Secrétaire :

Patrick KIRSTETTER

Conseil d'Administration :

Olivier DELESTRASSE

Guy JONGERLYNCK

Arnaud WADOUX

Adhésion et abonnement :

voir encart "Adhésion et commandes"

Reprographie et façonnage :

SPRINT COPY - PARIS 18ème

SOMMAIRE

Numéro 26 - Mai / Juin 1999

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

Edito

Patrick KIRSTETTER

A la Une

Lyon : le tram sur les rails

Arnaud WADOUX p. 5

60 Jours à...

L'actualité des réseaux français

Patrick KIRSTETTER et Arnaud WADOUX p. 12

Zoom

2 réseaux de villes moyennes : St Dié et Bergerac

Claude DRUON p. 40

Euro

Allemagne : quelques mots sur le métro de Wuppertal p. 45

Dernières nouvelles de Belgique et de Suisse p. 46

Matériel

Actualités p. 49

Les dépôts de la RATP : 3- Aubervilliers

Guy JONGERLYNCK p. 50

Mulhouse : retour sur les Floirat p. 52

Tour de France des surbaissés p. 53

Forum

Tribune Libre, Informations FPTU et Boutique p. 57

Jointes à ce numéro : Document PDU Ile de France

Infotram n° 2 et 3

Dépliant Balabus

Merci à la SNCF (Direction de Paris Rive-Gauche), au SYTRAL, à Maxime Jolivet et Pierre KHOU pour la mise à disposition en grand nombre de ces documents.

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



Un gros poisson pour un tour d'horizon !

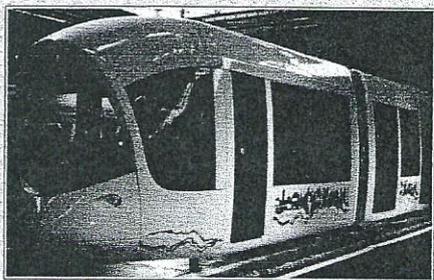
Assurément, le prototype du tramway lyonnais, vedette de la couverture de ce nouveau numéro, ne manque pas d'attirer sobriquets et autres noms d'oiseau... ou de poisson ! Après le lombric strasbourgeois et la libellule bordelaise, voici "La Chose" lyonnaise ! Difficile de discerner dans ce gros museau mastoque et globuleux la moindre expression de jovialité dont se flatte les créateurs. Mais l'esthétique discutable de ce prototype ne doit pas occulter la formidable dynamique qui se met en place dans le Grand Lyon pour donner aux transports en commun un rôle majeur, qui plus est, en favorisant le réseau de surface.

"A la Une", nous soulignons que Lyon est la première grande agglomération française à avoir étudié, voté et commencé de mettre en application son PDU ! Exemplaire, le réseau lyonnais rassemblait déjà métro, autobus, trolleybus et funiculaires. Il s'enrichit maintenant d'un véritable réseau de tramway.

Retrouvez dans "60 jours..." l'avancement d'autres infrastructures elles aussi en chantiers et bien sûr toute l'actualité des petits ou

grands réseaux. A ce sujet, j'aimerais remercier très chaleureusement tous nos correspondants qui permettent à cette importante rubrique d'exister. Même les informations les plus courtes sont intéressantes voire capitales. Chacun d'entre nous a sa spécialité, un goût plus marqué, soit pour les matériels roulants, soit l'exploitation, les entreprises publiques ou privées, les petits, les grands, ou les anciens réseaux. Ces spécificités sont pour notre association et notre magazine une richesse. Je ne saurais donc trop vous conseiller lors de vos envois, d'éviter de privilégier tel ou tel sujet. Notre revue doit rester éclectique et ouverte à chacun. Soyez toujours plus nombreux à nous communiquer les petites ou grandes nouvelles et n'hésitez pas à nous présenter plus en détail votre réseau préféré. Nous ne manquerons pas de lui faire les honneurs de notre rubrique "Zoom" ! Ce "privilège" est réservé cette fois-ci aux réseaux de Bergerac et de Saint-Dié... Mais vous découvrirez bien vous même le contenu de votre revue et je cesse donc séance tenante mon bavardage !

En couverture :



La maquette du futur tram de Lyon, exposée lors de la Foire Internationale, n'en finit pas de déchaîner les passions
Photo : Lionel BREITMEYER

Rédaction :

Christophe DECAUX
Claude DRUON
Guy JONGERLYNCK
Patrick KIRSTETTER
Arnaud WADOUX

Ont aussi collaboré à ce numéro :

Jean-Marc AUDIRAC
Frédéric BOLLE
Michel BOZZOLA
Lionel BREITMEYER
Bruno CANIVET
Olivier CARRÉ
Pierre COLIN
Bernard CROCHET
Daniel CROSNIER
Olivier DELESTRADE

Alain DUBOIS
Jean-Pierre DUPONCHELLE
Ronan GARNIER
Michel GENEVOIS
Bernard GIBOIN
Jean-Marie GUETAT
Maxime JOLIVET
Jean-Paul LESCAT
Yves LE CHANU
Antony MEYRUEIS
Jean-Yves MIAILLE
Patrick PILON
Jean-Pierre RIBOUST
Alain ROGER
Patrick ROSTOUCHER
Arnaud TISSERAND
Eric TOURNIQUET
Serge VAN DEN BROUCKE.

A LA UNE

L'ÉVÉNEMENT

A nos lecteurs :

Nous avions prévu de consacrer ce "A la Une" de mai / juin à Eole, la ligne E du RER parisien. Deux raisons nous ont poussé à reporter sa publication de deux mois.

La première est que FPTU visitera le chantier Eole le 20 mai prochain, soit quelques jours seulement après la parution du présent numéro. La deuxième est que la mise en service commerciale de la ligne a été repoussée de juin au 14 juillet prochain, date de sortie du numéro 27.

Nous avons donc pensé que la parution de cet article au moment même de l'inauguration serait plus appropriée. Toutes nos excuses pour ce petit changement de programme.

LYON : LE TRAM EST SUR LES RAILS

Arnaud WADOUX

Première ville de France à avoir voté son Plan de Déplacements Urbains (PDU), Lyon a assorti ce PDU d'une mesure spectaculaire : le retour en force du tramway dans des délais records. Avec le tramway, c'est un système complet, combinant tous les modes de transports modernes, qui s'offre aux lyonnais comme alternative à l'utilisation de l'automobile. Exploiter cinq modes de transport (autobus, trolleybus, tramway, funiculaire et métro) pourrait être vécu comme un véritable casse-tête. A Lyon, on considère au contraire que c'est le seul moyen pertinent d'adapter efficacement l'offre aux besoins.

► Petit retour en arrière...

La présence du tramway dans la capitale des Gaules n'est pas à proprement parler une nouveauté ! Si comme partout ailleurs, ou presque, le tram a été chassé des rues, c'est qu'il existait bel et bien.

Ainsi, Lyon a connu un vaste réseau urbain et suburbain.

Si l'idée germe depuis 1855, avec la création de la "Compagnie Lyonnaise d'Omnibus, voitures & voies ferrées", il fallut toutefois attendre 1880 pour que sous l'égide de la nouvelle OTL (Omnibus et Tramways de Lyon) un réseau de 10 lignes à traction animale couvrant plus de 43 km voie le jour.

C'est en 1900 que la traction animale sera abandonnée.

Nous passerons sur l'épopée des tramways tout au long de la première moitié du XXème siècle, mentionnant simplement que le réseau s'étendra sans cesse, y compris sur de très longues lignes suburbaines, telles la ligne de Lyon à Montluel, aux Grottes de la Balme (60 km !) ou celle de Neuville (le fameux "Train Bleu") qui sera la dernière à être électrifiée.

Au total, c'est près d'une quarantaine de lignes qui auront été construites, soit par l'OTL, soit par des compagnies privées locales, certaines ayant toutefois connu une existence bien éphémère.

Comme ailleurs en France, la deuxième guerre mondiale affaiblira de manière irréversible les capacités d'exploitation du réseau et un décret de 1947 impose le passage progressif au trolleybus puis à l'autobus.

Le dernier tram urbain (ligne 4) sera arrêté le 30 janvier 1956 (voir ci-contre illustration issue de l'ouvrage "Les transports à Lyon - Editions Jean Honoré") et le "Train Bleu" cessera son activité l'année suivante, en juin 1957.

Si Lyon a fait le choix de garder la traction électrique par le biais d'un réseau de trolleybus encore conséquent aujourd'hui et en voie de modernisation, il est certain que la construction du métro à grand gabarit demeure le fait le plus spectaculaire de l'évolution des transports urbains de la métropole rhônalpine.

Toutefois, entre un métro rapide et capable de drainer de grands flux mais onéreux à



développer et un réseau de surface (autobus / trolleybus) handicapé par sa coexistence plus ou moins pacifique avec l'automobile, il y avait un "chaînon manquant".

Près de 50 années et quelques exemples marquants d'un retour réussi ont été nécessaires pour redonner au tramway sa place de "mode intermédiaire" par excellence.

La dynamique du PDU

Il y a quelques années, le retour du tram à Lyon était un projet à peine évoqué et pour le moins original ou utopiste.

La prise de conscience des problèmes de pollution urbaine, de plus en plus préoccupants dans l'agglomération lyonnaise et la promulgation de la "Loi sur l'Air" de Corinne LEPAGE fin 1996 ont accéléré le phénomène.

Cette loi stipule en effet que toute agglomération de plus de 100.000 habitants doit se doter d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU). Voir "C'est comme ça" Ce PDU, conçu par les collectivités locales compétentes qui se doivent de l'appliquer, doit proposer un éventail de solutions visant à réduire la pollution atmosphérique consécutive au trafic automobile. S'il n'est pas restrictif quant

aux solutions à mettre en œuvre, il est évident que le développement des transports collectifs non polluants est une donnée essentielle à prendre en compte.

Lyon a été la première agglomération française, et la seule à ce jour, à avoir dans un temps record bouclé les études et voté ce PDU et ce dès janvier 1997. Plusieurs versions ont été proposées aux lyonnais, qui, consultés, ont choisi une solution dite "intermédiaire". Cette version définit un report de la circulation de transit sur des voies périphériques à construire, l'arrêt des prolongements du réseau métro, trop restrictif, compte tenu du coût, en matière de densité de population desservie et sur un développement sans précédent du réseau de transport en commun de surface

sur onze axes, la plupart étant aujourd'hui des lignes bus ou trolleybus parmi les plus chargées du réseau.

2 de ces onze axes ont été jugés prioritaires et correspondent aux actuelles lignes 26 et 39 du réseau bus, un troisième, l'actuelle ligne trolleybus 1, devant suivre prochainement.

Pour l'équipement des deux premiers axes et après concertation, c'est le tramway qui a été choisi à la mi-98, choix confirmé par la Déclaration d'Utilité Publique en septembre 1998. Depuis le tramway a également été choisi pour exploiter le troisième axes, les huit autres devant probablement être équipés d'une nouvelle génération de trolleybus, avec ou sans guidage, avec ou sans site(s) réservé(s).

Le choix des deux premières lignes

Ce qui surprend tout d'abord, c'est la rapidité avec laquelle les décisions ont été prises. Là où, dans de nombreuses villes, des années de discussion sont nécessaires, le Grand Lyon a réussi l'exploit "d'imposer" la construction des deux premières lignes en quelques mois.

Bien entendu, le fait que ce projet ait fait d'abord l'objet d'un vote favorable de la population dans le cadre du PDU a facilité sa mise en œuvre. L'existence d'un tramway dont l'efficacité n'est plus à démontrer dans deux métropoles voisines (St Etienne et Grenoble) très fréquentées par les lyonnais a certainement aussi joué en faveur de l'adhésion au projet. Enfin, un consensus politique rare a permis une mise en œuvre "administrative" sans blocage.

Bref, une situation idyllique que seuls quelques riverains, notamment rue de Marseille, ont (à peine) perturbé, imposant un petit détour à l'axe Perrache - La Doua.

Les deux premières lignes (voir *plan page suivante*) ont été choisies sur plusieurs critères : le flux, l'intérêt en matière d'aménagement urbain, et la pertinence en terme de service rendu.

La première des priorités du SYTRAL était l'amélioration de la liaison entre les deux grands pôles multimodaux de Part Dieu et Perrache. Le métro n'est guère pertinent en la matière : soit on passe par

Charpennes et l'on ne subit qu'une correspondance mais au prix d'un détour bien peu logique, soit on choisit un trajet plus "géographiquement correct" mais au prix cette fois de deux correspondances à Saxe-Gambetta puis Bellecour.

Aussi, la ligne 26 du réseau bus est-elle actuellement préférée au métro par les voyageurs mais son trajet implique un passage par des rues à la circulation dense. Aussi, la régularité comme les performances de la ligne sont peu satisfaisantes.

La deuxième priorité était la desserte des campus universitaires. Malgré la présence de pôles universitaires en centre-ville, le développement des 3 universités lyonnaises et des nombreuses grandes écoles n'a pu se faire que sur des campus installés en périphérie et principalement à la Doua (Villeurbanne) et Parilly (Bron / St Priest).

Les 100.000 étudiants de Lyon sont une clientèle captive à ne pas négliger et pour permettre un service satisfaisant, les TCL ont dû multiplier les dessertes spéciales, navettes et autres lignes "Campus Express" ce qui rend l'exploitation compliquée et pas toujours aussi efficace que les étudiants le souhaiteraient.

Une troisième priorité était la requalification d'un certain nombre d'avenues ou de boulevards devenus au fil des ans de véritables autoroutes urbaines avec les inconvénients que l'on sait : bruit, pollution,

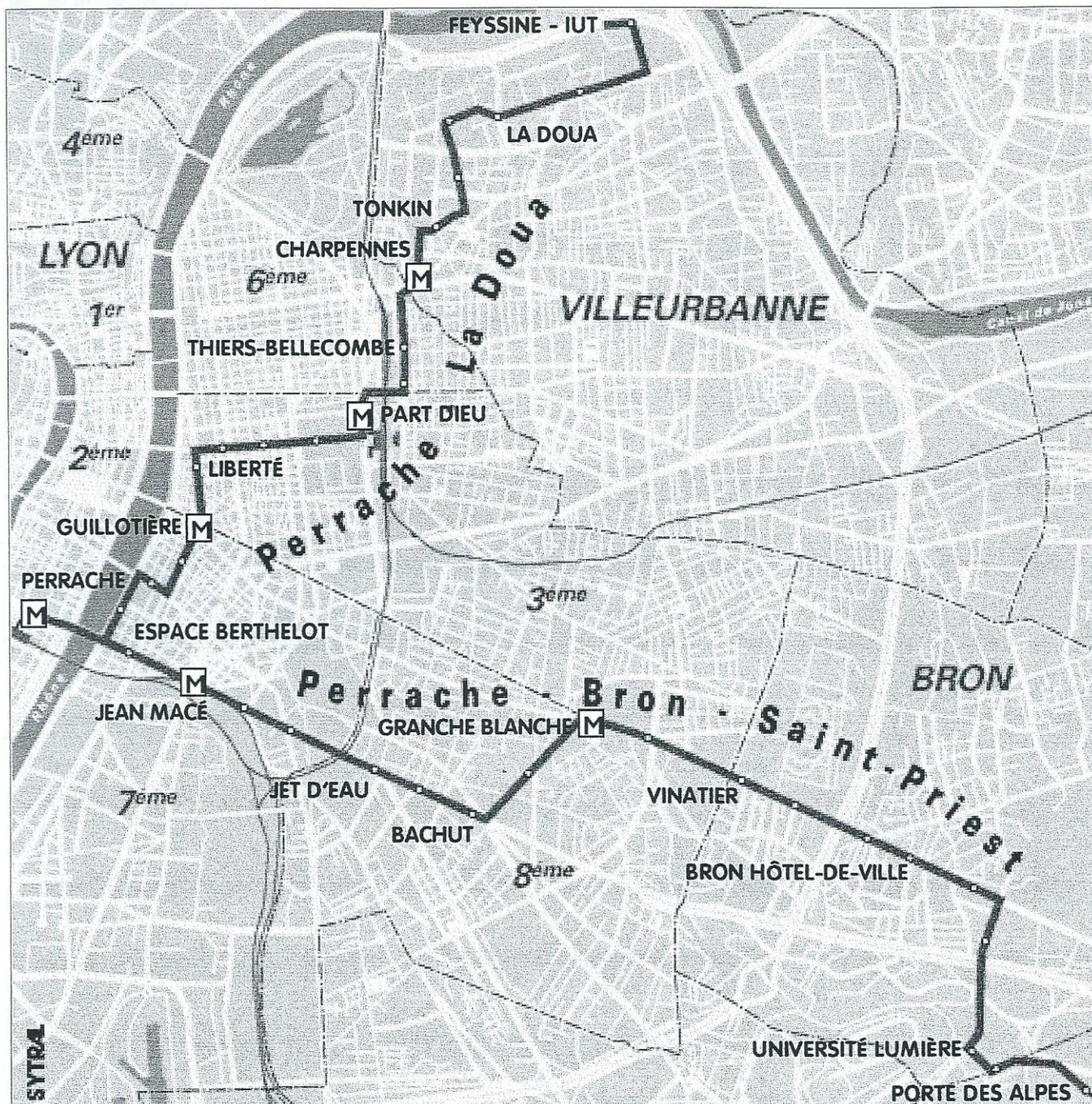
danger des cheminements piétons. Deux axes étaient particulièrement visés : l'avenue Berthelot et l'axe Gambetta / Albert Thomas / Rockefeller, deux grandes artères rectilignes longues de plusieurs kilomètres, partant du centre de Lyon vers l'est Lyonnais et les Alpes.

Les deux premières lignes, qui n'ont pas encore été baptisées, répondent donc en grande partie à ces trois priorités.

La première, "**Perrache - La Doua**" reliera la célèbre gare à l'Université Lyon 2 sur les quais de Rhône, via le quartier de la Guillotière, la Part Dieu, le quartier populaire du Tonkin à Villeurbanne et la totalité du Campus de la Doua.

La deuxième ligne, "**Perrache - St Priest**", desservira l'avenue Berthelot, les pôles hospitalo-universitaires de Grange Blanche (Edouard Herriot) et du Vinatier, frôlera le centre de Bron et rejoindra le campus de l'Université Lumière en lisière de St Priest, qu'elle atteindra ultérieurement. C'est aux abords de ce terminus provisoire que sera installé le centre de maintenance des rames.

Ces deux premières lignes, dont le coût total s'élève à 2,3 milliards de francs (350 millions d'euros), doivent ouvrir au public en décembre 2000 soit trois ans seulement après que le projet a été définitivement validé.



**Les deux premières lignes du tramway lyonnais
avec indication des principales stations et des correspondances métro**

Le nom des stations n'est pas définitif - Fond de carte : © SYTRAL

➔ **La ligne Perrache / La Doua**

Longue de 8,7 km, cette ligne desservira 19 stations. Ligne urbaine par excellence, elle s'insère dans les quartiers anciens et denses de la rive gauche du Rhône.

Véritable ligne de maillage, elle complète efficacement le réseau métro en centre-ville et permet un certain nombre de relations directes telles que Part-Dieu / Per-

rache tout en offrant des correspondances faciles avec les lignes A (Perrache et Charpennes), B (Charpennes et Part Dieu) et D (Guillotière). Les correspondances avec le réseau bus seront également très nombreuses et à terme, cette ligne croisera également la future troisième ligne de tram, l'actuelle ligne 1 de trolleybus.

Son insertion au sein même du campus de la Doua doit faciliter la vie des étudiants en offrant une desserte performante du site, très étendu, et des liaisons faciles, directes et rapides avec les deux principales gares du Grand Lyon.

En la matière, la ligne de tram se substitue au projet de prolongement de la ligne B du

métro de Charpenne à la Doua souvent évoqué.

Quartier très concerné par ce tracé : la Part Dieu. Conçu dans les années 70 sur le modèle des quartiers d'affaires type "La Défense" il s'est vu adjoindre la gare TGV en 1983. Il concentre aujourd'hui la plupart des centres décisionnels de l'agglomération lyonnaise et un nombre important de sièges sociaux et autres entreprises tertiaires autour de sa tour symbole : "le Crayon". La séparation des flux automobiles locaux, de transit et pié-

tons à grand renfort de cheminements, passerelles, souterrains etc. s'est avéré peu pertinent. Aussi, depuis plusieurs années, de grands travaux de réhabilitation visent à rendre sa mixité à la voirie et à ouvrir sur l'extérieur un quartier qui avait tendance à ressembler à une citadelle impenable. Le tramway permet de parachever cette redéfinition des espaces grâce notamment au pôle multimodal Vivier-Merle qui relie la gare et le centre commercial (métro) via la gare routière urbaine.

Cette redéfinition des espaces concernera

également la place Gabriel Péri (Guillotière) déjà "retouchée" lors de l'arrivée de ligne D du métro.

La ligne devait initialement desservir la totalité de la rue de Marseille mais les riverains, pour la plupart commerçants, ont imposé un léger détour par le quai Claude Bernard.

Ultérieurement, elle pourrait être prolongée au sud de Perrache vers Charlemagne dans le cadre du grand projet urbain "Lyon Confluence".

► La ligne Perrache / Saint Priest

Longue de 10 km et desservant 20 stations dans sa première phase, cette ligne est avant tout une ligne d'aménagement urbain. Plus que la première, elle bouleversera les paysages qu'elle traversera puisqu'elle doit transformer les autoroutes que sont devenues les avenues Berthelot et Rockefeller en avenues paysagères.

A cet effet, la circulation sera drastiquement réduite puisque 2 voies au lieu de 4 actuellement resteront dévolues à la circulation automobile.

La place du 8 mai 45 (Bachut) et le centre-ville de Bron feront l'objet d'une attention particulière en terme de requalification des espaces.

La construction de cette ligne permettra

aussi une redéfinition de la desserte des secteurs concernés : à l'écart du métro, ces quartiers populaires à l'urbanisation diffuse bénéficieront enfin de moyens de transport de qualité. C'est le cas du quartier du Bachut, de Bron et surtout de l'Université Lumière jusqu'alors bien isolée. Sa desserte, par la ligne 39 très longue et peu rapide ou par les navettes N39 de rabattement sur la ligne D du métro (Mermoz-Pinel ou Gare de Vénissieux) peu pratiques, était insatisfaisante compte tenu du nombre important d'étudiants présents sur le site.

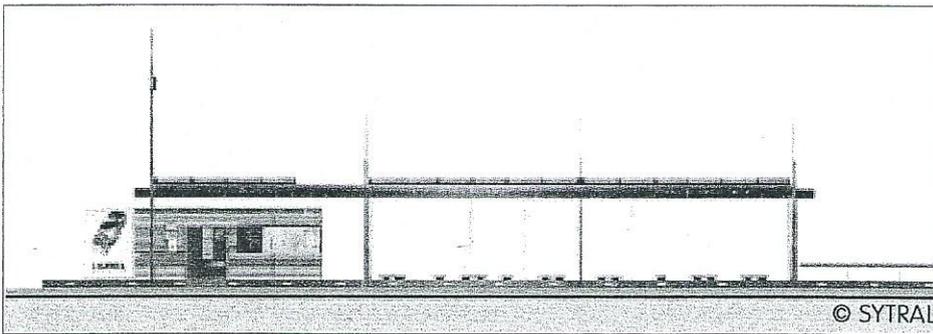
Enfin, St Priest, une des 5 plus importantes villes du Grand Lyon, bénéficiera elle aussi à brève échéance d'une desserte lour-

de puisque la ligne sera prolongée de Porte des Alpes (Université Lumière) à Bel Air au centre-ville.

Le tracé de la ligne renforcera également les liaisons avec le pôle universitaire et hospitalier Edouard Herriot / Vinatier et permettra les correspondances avec les lignes métro A (Perrache), B (Jean Macé) et D (Grange Blanche) et de nombreuses lignes de bus.

Enfin, une antenne, intégrée ou non à la ligne, est envisagée dans l'avenir sur le boulevard des Etats-Unis, autre quartier dense et relativement isolé malgré les lignes 32, 34, 36 et 48 qui le relie au centre de Lyon.

► L'aménagement des lignes

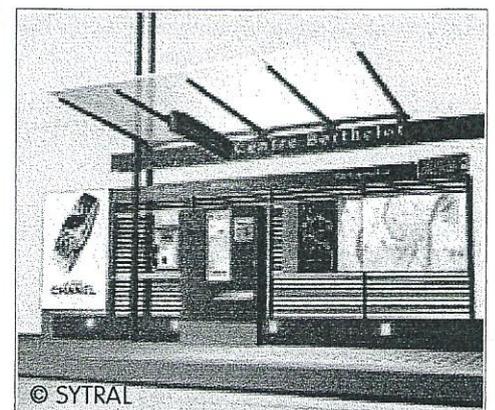


Outre les retombées en terme d'aménagement urbain global, un soin tout particulier sera porté aux aménagements locaux. Partout où le tramway passera, les trottoirs seront réaménagés et élargis. Recouverts d'asphalte grenailé, ils seront plus lumineux, équipés de dalles podotactiles pour la sécurité des personnes non-voyantes et seront dans tous les cas accessibles aux personnes à mobilité réduite.

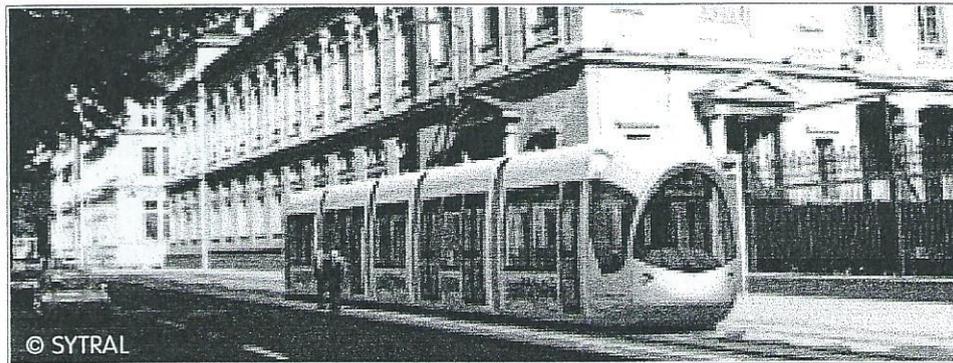
Les plateformes du tramway seront recouvertes d'un enrobé un peu plus clair afin d'attirer l'attention des passants. Sur certains sites, le gazon sera de mise et plusieurs centaines d'arbres seront plantés.

Le mobilier urbain découlera de celui mis en place pour la ligne D du métro mais affirmera par ses spécificités son appartenance au réseau tramway. Les quais, à hauteur du plancher des rames, seront équipés

de stations en partie couvertes par un auvent en fonte, acier et verre dont le plancher sera pour partie recouvert de bois antidérapant. Chaque station sera équipée d'un distributeur de titres, d'un panneau lumineux d'information dynamique, d'un circuit de vidéosurveillance et d'une borne d'appel d'urgence.



Le matériel roulant



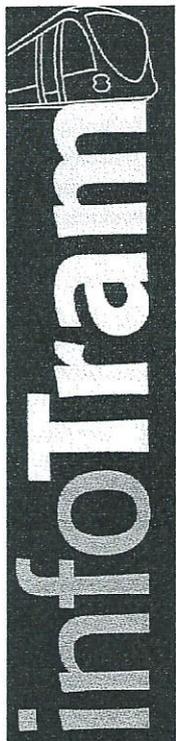
La surprise n'est pas venue du matériel choisi (le désormais classique Citadis d'Alstom, ici dans sa version TGA 302 à plancher intégralement bas et dont on trouvera les caractéristiques ci-contre) mais du design de la rame puisque les réseaux ont le choix de la livrée mais aussi de la forme du nez. Soyons honnêtes, la maquette présentée à la Foire de Lyon début avril, conforme aux images de synthèse déclinées ici et là ne nous a pas enthousiasmé... Si la livrée blanche, rehaussée en bas de caisse de trois lignes bleue, jaune et rouge évoquant un électrocardiogramme

et accompagnées d'une "fresque" stylisant quelques monuments lyonnais fait d'abord penser à un "tag" puis finalement passe assez bien (au moins, la rame est taguée une fois pour toutes !), le nez semble faire l'unanimité contre lui ! Le designer fait valoir la confortable largeur de la baie vitrée frontale et le "sourire" obtenu grâce aux courbes de l'ensemble. Pourquoi pas... Nous, nous voyons plutôt un gros poisson, ou mieux encore un beluga pacifique mais un beluga quand même ! Le SYTRAL a eu la bonne idée de de-

mander lors de la Foire leur avis aux lyonnais par le biais d'un questionnaire. Au vu des premiers résultats, on murmure déjà que le design pourrait-être légèrement revu... A suivre. L'aménagement intérieur sera plus classique, avec des sièges de couleur bleue et des barres d'appui de couleur jaune. Les rames seront équipées d'un afficheur lumineux et d'une caméra de vidéosurveillance. Enfin, un emplacement pour vélo est prévu.

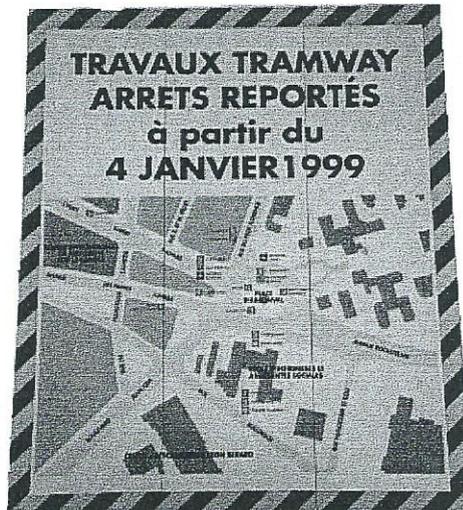
CITADIS - TGA 302 LYON	
Constructeur	ALSTOM
Longueur	32 m
Largeur	3,30 m
Hauteur plancher	32 cm
Masse à vide	37 t
Portes par face	6
Place assises	56
Capacité totale	201
Puissance	690 kW
Coût par rame	11 MF

Les travaux et l'accompagnement commercial



Tous les acteurs concernés ont fait un réel effort de communication pour que pendant toute la durée du chantier, les choses se passent en toute sérénité. Une signalétique faite de vastes panneaux au liseré jaune et noir informe en temps réel et sur site les piétons et automobilistes de l'avancement des travaux. Cette charte graphique est reprise par les TCL pour leur communication conjoncturelle consécutive au détournement ou interruption des lignes de bus. Outre diverses plaquettes, un journal bimestriel, InfoTram, est distribué dans les boîtes aux lettres. Il fait le point sur les travaux en

cours et donne des informations pratiques. Un numéro de téléphone "AlloTram" (04 72 84 58 13) a été mis en service et des espaces InfoTram, lieux d'échanges et d'expositions, ont été ou seront prochainement ouverts à la Part-Dieu, au Bachut, cours de la Liberté et à Bron.

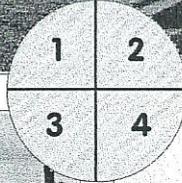


© Arnaud WADOUX

Enfin, et c'est une première, le SYTRAL a ouvert un site internet officiel, extrêmement bien conçu, exclusivement consacré au projet :

<http://www.infotram.com>

L'originalité de la construction du tramway de Lyon est le fait que les travaux sont entrepris pratiquement partout en même temps. A l'heure où cet article a été écrit (fin avril), les déviations de réseaux ont été entreprises sur 90% des emprises et les travaux de plateforme ont même débuté sur les secteurs La Doua, Marseille / Liberté, Grange Blanche et Bron (Porte des Alpes). Les secteurs les plus avancés restent toutefois l'Avenue Thiers (entre Part Dieu et Charpenne) et le Cours de la Liberté puisque les rails y sont en cours de pose depuis le 7 avril (voir photos page suivante) Nous vous tiendrons régulièrement informés de l'avancement de ces travaux, que vous pouvez suivre presque en temps réel sur le site infotram (voir ci-dessus).



Ci-dessus, évolution des travaux Avenue Thiers (Lyon 6ème) le 19 avril 1999 :

- 1- Travaux de terrassement
- 2- Pose des traverses
- 3- Pose des voies et de certains éléments de mobilier urbain
- 4- Coulage de la dalle de maintien



Ci-contre, l'état de la pose de la voie Cours de la Liberté (Lyon 3ème) le 19 avril 1999.

► Et l'avenir du réseau ?

La mise en service des ces deux premières lignes de tram est le point de départ d'une vaste action en faveur des transports urbains.

Côté métro, le dernier événement aura lieu début 2000 avec la mise en service du prolongement de la ligne B de Jean Macé à Gerland. Sauf revirement, c'en est maintenant fini du développement du réseau métro.

Côté tramway, le lancement de la troisième ligne entre St Paul et Laurent Bonneval (actuelle ligne 1 de trolleybus) devrait être annoncé sous peu. De plus est d'ores et déjà évoquée la connexion de cette future troisième ligne avec le réseau ferré de l'Ouest Lyonnais sous forme d'un tram-train encore à définir.

Certains des axes forts définis par le PDU pourraient également, bien que la probabilité soit moindre, être équipés à l'ave-

nir de tramways.

Côté trolleybus, et Réseaux Urbains s'en est déjà fait l'écho, c'est également le renouveau. Outre la pérennisation des lignes existantes, grâce au nouveau matériel dérivé du Cavis récemment commandé à Iris.Bus France (ex-RVI), un certain nombre des axes forts définis par le PDU doivent être électrifiés.

Côté autobus, les bouleversements du réseau lourd entraîneront bien entendu de profonds changements. Concernant le matériel, il n'y a pas encore eu de décision forte quant au carburant de l'avenir. On sait toutefois que l'expérimentation du gaz n'a pas semblé enthousiasmer les décideurs lyonnais qui lui préfère l'aquazole.

Enfin, en marge du transport purement urbain, il convient d'évoquer les transports ferroviaires. La région Rhône-Alpes, en

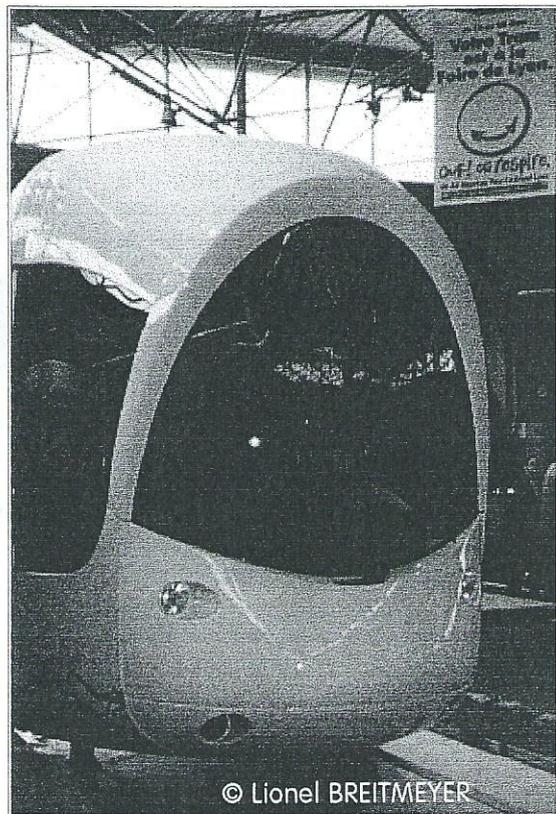
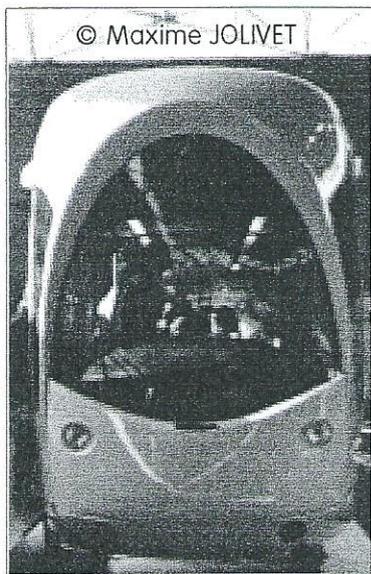
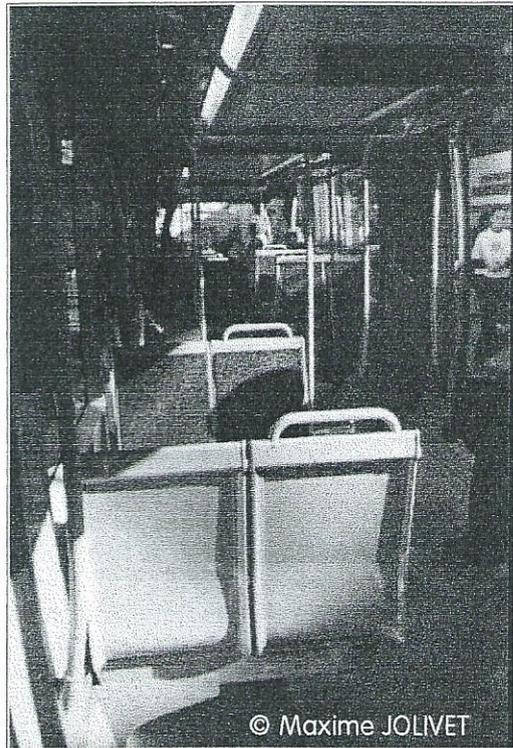
pointe dans le domaine de la régionalisation des transports ferrés, a plusieurs projets dans ses cartons.

La réouverture de la ligne de l'est lyonnais, vers Satolas, est un serpent de mer qui finira peut-être par poser un anneau sur la terre ferme.

Mais c'est surtout la constitution d'un réseau type RER qui, peu à peu, voit le jour. La construction, en gare de Perrache de nouveau quais dédiés à la relation vers St Etienne en évitant un rebroussement en gare ouvre de belles perspectives de relations diamétrales vers Lyon-Vaise et au-delà.

Bref, les projets abondent et comme nous l'avons déjà dit, mais c'est un plaisir de le répéter, le réseau lyonnais est plus que jamais un enchantement pour les passionnés. A bon entendeur... !

► Le CITADIS à la Foire Internationale de Lyon



60 JOURS À...

L'actualité des réseaux urbains français

Patrick KIRSTETTER et Arnaud WADOUX

FRANCE

RECHERCHE PDU DÉSESPÉRÉMENT !

Les Plans de Déplacements Urbains ne sont pas une chose nouvelle puisque leur "concept" a été défini il y a plusieurs années lorsque l'on commençait à se soucier des problèmes d'environnement liés, entre autres, à l'accroissement de la circulation automobile urbaine.

Pouvant, par certains aspects, être comparé au Plan d'Occupation des Sols (POS), le PDU doit tracer les grandes lignes de l'évolution des différents modes de déplacements (automobile, transports collectifs, bicyclette, marche à pied) et prévoir les moyens à mettre en œuvre pour leur donner une cohérence par rapport à l'environnement urbain spécifique à la ville ou collectivité concernée afin de redonner à chacun la place qui lui est due.

Le but final est de réduire les nuisances occasionnées par la circulation automobile, développer l'utilisation des transports urbains, promouvoir l'utilisation du vélo, bref... idéalement de rendre la ville à ses habitants.

Le moins que l'on puisse dire est que les villes ou collectivité locales ne se sont pas empressées de définir un tel plan. C'est une des raisons pour lesquelles la mise en place d'un PDU a été rendue obligatoire fin 1996 pour les agglomérations de plus de 100.000 habitants dans le cadre de la Loi sur l'Air. Les autres agglomérations sont bien entendu libres d'en concevoir un si elle le jugent nécessaire.

Les PDU doivent, selon la Loi, entrer en vigueur dès l'an 2000. Pourtant, en mai 1999, seule une agglomération de plus de 100.000 habitants a élaboré, voté et commencé à mettre en application son PDU : Lyon. Certaines villes, telles Grasse ou Aubagne, ont voté le leur de façon isolée, en dehors de toute notion d'agglomération. En revanche, un certain nombre d'agglomérations moyennes, non concernées par l'obligation, ont voté le leur.

Mais rendons tout de même justice aux nombreuses collectivités qui en sont actuellement au stade de la réflexion, même si l'on peut regretter que la décision de débiter ces réflexions soit relativement tardive : Grenoble, St Etienne ou Paris-Ile de France devraient très prochainement promulguer leur PDU, certaines comme Tours ayant déjà fait savoir qu'un délai de plusieurs années serait encore nécessaire.

Pourquoi si peu d'empressement ?

Si le Plan de Déplacements Urbains est très certainement un document utile et salutaire, son mode de définition explique peut-être à lui seul ses difficultés de mise en œuvre.

Tout d'abord, le délai laissé aux collectivités pour la définition du PDU était de 4 années. Cela peut être considéré comme un délai finalement court si l'on souhaite, comme l'a dit un responsable tourangeau "prendre le temps d'une réelle réflexion et ne pas voter un texte pour faire joli". L'argument est certes recevable, mais pourquoi certaines agglomération, telle le Grand Lyon avaient-elles déjà planché sur le sujet avant que le PDU ne devienne obligatoire, tandis que d'autres attendent le dernier moment pour se mettre au travail ? Les collectivités se sentiraient-elles si peu concernées ?

Ensuite, le PDU n'a de réelle pertinence que s'il concerne l'aire urbaine dans son ensemble, c'est à dire l'agglomération, quelle soit ou non rassemblée dans une structure intercommunale. Plusieurs problèmes se posent alors.

Hors structures intercommunales, la pertinence d'un PDU isolé est aléatoire. Ainsi, Grasse (un des trois piliers de l'aire urbaine Cannes - Grasse - Antibes) ou Aubagne (noyée dans l'aire métropolitaine de Marseille) avaient-elles un intérêt majeur à définir leur propre PDU sans se soucier de ce qui se passerait à quelques kilomètres ?

Cela est très discutable en terme de relations intercommunales et va à l'encontre de l'évolution démographique qui veut que la limite communale est de moins en moins pertinente au regard de la mobilité de la population.

Lorsque les structures intercommunales existent, la problématique n'est pas nécessairement plus simple. Entre antagonismes idéologiques, politiques et habituelles querelles de clocher, entre ville-centre et communes périphériques mais aussi entre communes entre elles...

Les enjeux sont importants : déviation des flux de circulation, mise en œuvre de nouveaux équipements que l'on en bénéficie directement ou qu'on les subissent, investissements financiers à consentir, etc... Bref, que de discussions animées en perspective !

Enfin (et surtout, serait-on tenté de dire), étant défini par les collectivités locales, le PDU l'est donc par les élus. Et qui dit élus dit électorat. Réduire la place de l'automobile est rarement électoralement payant. N'y a-t-il pas plus individualiste dans ce pays qu'un automobiliste spolié d'une place de stationnement ?

De plus, c'est un changement, parfois radical, des habitudes quotidiennes qui peut découler d'un PDU. Et là aussi les habitudes ont souvent la vie dure. Et celui qui les change risque d'être sanctionné, ne serait-ce que par la voie des urnes.

Bref, plus que jamais, au travers du PDU, transparaîtra la volonté de faire primer l'intérêt général sur l'intérêt particulier. Et en matière de déplacements urbains, il y a urgence !

Il est intéressant de constater qu'une fois encore l'exemple nous vient de Lyon.

Nous avons joint à ce magazine le document de préparation du PDU d'Ile de France sur lequel les Franciliens étaient invités à donner leur avis. Même s'il est trop tard, renvoyez-le !

ALSACE

...COLMAR



Développements

Le réseau TRACE pourrait desservir à la prochaine rentrée les communes de Sundhoffen, Fortschwihr et Bischwihr par prolongements de la ligne 1 et intégration tarifaire des lignes interurbaines.

3.700 habitants, dont 130 scolaires, sont concernés par ce projet.

...MULHOUSE



10 ans d'accueil

A l'occasion du dixième anniversaire de l'espace TRAM, une

rétrospective historique et diverses animations ont eu lieu jusqu'au 30 avril à l'agence commerciale de la Porte Jeune. On y apprend notamment qu'en 1988, après 17 années de bons et loyaux services, l'agence commerciale des TRAM située alors rue d'Anvers déménage pour la Porte Jeune, au coeur du berceau historique de la société : c'est à cet emplacement qu'au début du siècle était construit le premier dépôt de tramway. Aujourd'hui, plus de 10 000 voyageurs transitent chaque jour par cette Porte... de moins en moins Jeune !

Stagnation

L'exploitant, dans son bilan de fin d'année, note une stagnation de la fréquentation du réseau par rapport à 98. Plus de 20 millions de déplacements ont été effectués durant cette année (20.466.697 très exactement...). L'insécurité et plus encore le sentiment d'insécurité apparaissent, d'après les TRAM, comme l'une des premières causes de stagnation de la fréquentation. Il est vrai que le nombre d'incidents signalés s'est élevé à 379 en 98, contre 341 en 97. Autre élément : les dégradations sur les points d'arrêts, qui ont véritablement explosé : de 695 en 97, elles sont au nombre de 1197 en 98.

Certains indicateurs de qualité ont par contre évolués favorablement. Ainsi, la ponctualité des véhicules reste à un excellent niveau (supérieure à 95%), de même que la propreté des bus en hausse par rapport à 97 (7,5 / 10).

Come back !

A la suite de la présentation du réseau parue dans le n°10 du magazine, des lecteurs nous avaient demandé de leur communiquer les numéros de parc des autobus Floirat. Avec près de trois ans de gestation, nous sommes en mesure aujourd'hui d'exaucer ce voeu et nous en profiterons pour compléter certaines informations qui avaient été publiées dans ce précédent numéro. *Retrouvez ces données en rubrique "Matériel"*.

...STRASBOURG



Travaux du tram

Retardés par les crues de l'Ill, les travaux de fondations du futur

Pont National ont enfin commencé. Par ailleurs, à l'est du centre-ville, les travaux de la plateforme ont été engagés place de la République, là où la ligne vers Hoenheim au nord et celle vers l'Esplanade à l'est bifurqueront.

Après l'Elsau (en octobre) et l'Esplanade (en janvier), les premiers rails de la ligne B ont fait leur apparition au nord de l'agglomération. A Hoenheim, rue du Marais, les rails du tramway dessinent une jolie courbe qui se profile vers la rue du Hohenbourg et le quartier du Ried.

Ainsi lancés, les travaux de pose des voies progresseront vers Bischheim et Schiltigheim, vers le pont Mendès-France qu'ils devraient avoir atteint à la fin du mois de juin prochain. En direction de Hoenheim-Gare (la route de la Wantzenau), la construction de la plate-forme ne sera engagée qu'en septembre.

Entre le Ried et les rives de l'Aar, le chantier comporte une spécificité notable : tout comme sur le boulevard de la Victoire, pour ménager la circulation, les deux voies y seront construites non pas simultanément, mais l'une après l'autre. La pose de la seconde voie ne démarrera qu'au mois de septembre et entre les deux opérations sont programmés les travaux de voirie.

En même temps qu'elle aborde son virage hoenheimois, l'extension du réseau prend une nouvelle tournure géopolitique : après le prolongement opéré vers Illkirch-Grafenstaden, les rails filent hors du territoire de Strasbourg. Le tramway s'inscrit dans le paysage communautaire et l'événement a été marqué par une mise à feu officielle : le jeudi 29 avril à 11h, rue du Marais, à la hauteur de l'école Bouchesèche, les maires de Strasbourg, Schiltigheim, Bischheim et Hoenheim ont procédé à une symbolique soudure.

(d'après *Les Dernières Nouvelles d'Alsace*)

PARC SIMPLIFIÉ CTS Strasbourg - Situation au 15 mars 99

Modèles	Nb	Numéros de parc
Midibus		
Neoplan N8008	2	110,111 (électriques)
Mercedes Sprinter	1	112
Standards		
Renault SC10R	78	865, 866, 884 à 887, 889, 891 à 899, 912, 917
Renault SC10R-UFR	6	959 à 964
Renault R312	69	400 à 468
Heuliez GX317	8	470 à 477
Renault Agora	28	651 à 677
Renault Agora-GNV	1	700
Articulés		
Mercedes O305G-HLZ	6	323, 331, 341 à 344
Mercedes O305G	3	353, 354, 361
VanHool AG300	56	515 à 570
Renault Agora-L	22	571 à 592
Tramways		
Eurotram 3 caisses	30	1001 à 1026, 1031 à 1034
Eurotram 4 caisses	3	1051 à 1053
Total véhicules	313	

Transfrontalier

"Nous profiterons du pont TGV pour lancer notre tramway vers l'Allemagne" a déclaré récemment le Maire de Strasbourg, Roland Ries.

Le matériel qui desservira la cité allemande de Kehl (30.000 habitants) devrait faire l'objet en 99 d'une étude cofinancée par l'Union européenne.

Appel d'offres

La CTS a lancé un appel d'offres pour l'acquisition sur 3 ans (1999 à 2001) de 50 autobus standards fonctionnant au GNV.

Le fournisseur devrait être connu au cours du mois de mai, et 14 véhicules devraient être livrés en septembre. 17 bus suivront en 2000, et autant en 2001.

A l'heure actuelle, deux bus fonctionnant au GNV sont en service : un Agora (n°700) sur la ligne 2 du réseau urbain et un GX317 (n°200) sur la ligne Strasbourg / Osthoffen du réseau interurbain "67".

La charge en carburant est actuellement effectué sur le site de "Gaz de Strasbourg" qui a investi dans une station de compression.



© Jean-Pierre DUPONCHELLE

L'Agora-GNV n°700 des CTS au dépôt de Cronembourg, le 23 juillet 98

A l'arrivée des 14 autobus neufs, la station du nouveau dépôt bus-tram de l'Elsau devrait être achevée.

Avant l'arrivée de ces nouveaux matériels, le tableau de la page précédente donne l'état simplifié du parc actuel.

AQUITAINE



...BORDEAUX



Gaz

L'expérimentation du GNV menée depuis quelques mois à

l'aide de 3 GX317 spécialement équipés (n°9801 à 9803) semble suffisamment positive pour que la CUB décide d'acheter 15 véhicules supplémentaires.

Surbaissés

Les 43 surbaissés supplémentaires sont en service. Il s'agit de 23 standards MAN NL222 (9701 à 9723) et de 20 articulés MAN NG272 (9751 à 9770).

...HAUX

HAUX'car Insolite

Découvert dans le dépôt CITRAM Aquitaine de Bordeaux, ce Mercedes 608D est affecté en exclusivité à un service urbain pour le moins minimaliste puisqu'il n'est assuré qu'à raison d'une rotation par semaine, le mer-



© Arnaud WADOUX

Le Mercedes 608D n°9132 de Citram Aquitaine, immatriculé 6742 KG 33, affecté au service HauxCar est garé au dépôt Citram de Bordeaux. (14 mars 99)

credi. Haux Car, c'est le nom de ce service affrété par la municipalité d'Haux (Gironde), ne semble pas non plus remporter un franc succès. Selon nos sources,

la fréquentation moyenne s'élèverait à... un passager. Mais quand on aime...

AUVERGNE



...CLERMONT-FERRAND



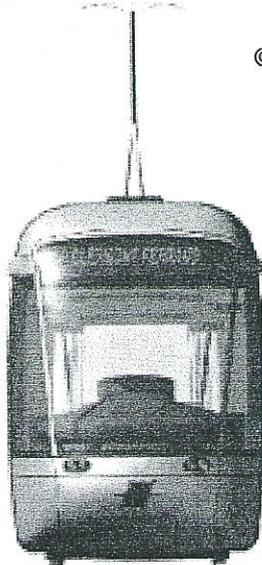
Du tram au trolley ?

Au royaume de Michelin, les pneus sont rois !

Aussi, après un premier revers judiciaire, le TVR revient dans la capitale auvergnate sous la forme du Civis !

Rappelons qu'Alstom a obtenu de la justice l'annulation de la procédure ayant entériné le choix du "tramway sur pneu" après avoir estimé que les règles de la mise en concurrence entre les différentes technologies n'avaient pas été respectées.

Quoiqu'il en soit, le réseau T2C de Clermont-Ferrand a été choisi comme ré-



© Alstom

seau -test du "super-trolleybus" conçu par Renault et par ailleurs déjà commandé par les TCL de Lyon et les TAG de Grenoble.

Equipé du guidage optique, il sera testé pendant une période de 18 mois sur la future ligne 2 (Place du 1er mai / Gare SNCF / Royat-Place Allort) du TCSP de l'agglomération.

Toutefois, un mode lourd est par toujours envisagé pour la ligne 1 (Aulnat / Jaude / Campus des Cézeaux), et le SMTC n'exclut finalement pas un recours au tramway traditionnel.

Nous vous offrons ci-contre l'image de synthèse du Citadis proposé par Alstom pour l'équipement de cette ligne 1.

BOURGOGNE



...NEVERS



Coursinelle

Depuis la mi-décembre 98, une navette gratuite a été mise en place.

Baptisée "Coursinelle", elle relie 4 parkings gratuits (Parc, St Arigle, Maison de l'Agriculture et Ravelin) au centre-ville toutes les 15 mn de 07h30 à 19h30 du lundi au samedi.

Les premiers résultats sont très encourageants avec 2.100 voyageurs par semaine (pointe à 500 voy/jour les samedis de décembre 98).

Le service est assuré par un MG36 (ou 50) immatriculé dans le Rhône.

Vers "Ver-Vert"

Depuis le 1er mars, la ligne 2B, J. Duclos / Les Eduens, est prolongée par intermittence au "Ver-Vert" à raison de 3 allers et 4 retours.

...DIJON



Grands Projets

L'une des priorités des élus de l'agglomération dijonnaise est de privilégier le développement des transports collectifs dans l'agglomération au détriment de la

voiture. Aussi le district, la ville de Dijon et l'agence d'urbanisme réfléchissent dans ce sens à la création de deux grands axes :

- un axe nord-sud, sur l'itinéraire de l'actuelle ligne 16, qui profiterait d'un réaménagement de l'avenue du Drapeau et de la route de Beaune,
- un axe est-ouest, sur l'itinéraire de l'actuelle ligne 12, qui joindra la Fontaine d'Ouche au pôle d'enseignement et de recherche et de santé de l'est dijonnais.

Mais Dijon bénéficie aussi d'une étoile ferroviaire importante et il serait souhaitable d'utiliser ces lignes SNCF pour favoriser les déplacements entre le centre et les communes péri-urbaines entourant Dijon. Les haltes ferroviaires existantes de Porte-Neuve et d'Ouges devraient dès lors bénéficier de dessertes supplémentaires et de nouveaux points d'arrêt pourraient être créés dans l'agglomération. Equipés de parcs relais, ces points d'arrêts doivent permettre aux habitants des communes périphériques de laisser leur véhicule aux portes de Dijon.

Extensions

Le District, regroupant actuellement 13 communes et 230.000 habitants, intègre trois nouvelles venues : Marsannay-la-Côte, Ouges et Perrigny-les-Dijon. La des-

serte par le réseau STRD des trois petites nouvelles devraient débuter à la rentrée 99/2000 par prolongement de lignes existantes et nécessitera la mise en service de 5 véhicules supplémentaires.

Tests

Les tests de matériel continuent : après un Agora-GNV, un Scania Omnicity, c'est un VanHool A300 GPL, immatriculé 898 CEM 95 qui parcourt les rues de Dijon.

VanHool

On peut voir sur les lignes 2, 6, 7, 16 et 19 les 34 A300 de la STRD (n° 201 à 234).

Les 7 AG300 (n°301 à 307) sont eux cantonnés à la ligne 16 où ils partagent la vedette avec les A300, A500, AG700 et GX187.

Enfin, aux A500 listés dans l'état du parc STRD publié dans notre n°19, il convient d'ajouter 3 A500 de Cariane en livrée STRD, exploités en affrètement sur la ligne 22. Ils portent les n° A498, A499 et... A500, le A signifiant ici "Affrété".

En or

Le réseau dijonnais collectionne les trophées. Le dernier en date est le "Ticket d'Or" remis au récent salon Mobicity

BRETAGNE



...RENNES

**Trous, toujours et encore**

Huit jours après son redémarrage dans le quartier Ste Anne, le tunnelier Perceval a encore provoqué un affaissement le 24 mars qui s'est soldé en surface par un trou de 20 m de long et 10 m de large. Le jour de l'incident, le tunnelier avait parcouru 2.100 m soit 57% du tronçon qu'il doit encore creuser.

Val

Malgré les trous, les travaux continuent à leur rythme. Un certain nombre de stations aériennes sont en voie d'achèvement comme CHR Pontchaillou ou Poterie (photos ci-contre)

Matériel

Au moins 3 S315NF ont été vu sur les lignes suburbaines exploitées par les TAE pour le compte du District.

Par ailleurs, on se pose pas mal de question sur la nouvelle livrée turquoise de la STAR. L'Agora n°101 (ci-contre) n'a pas de dégradé sur les flancs alors qu'on le trouve sur l'Agora n°102, et la livrée est également un peu différente sur l'AG300 n°558. L'exploitant testerait-il plusieurs versions ?

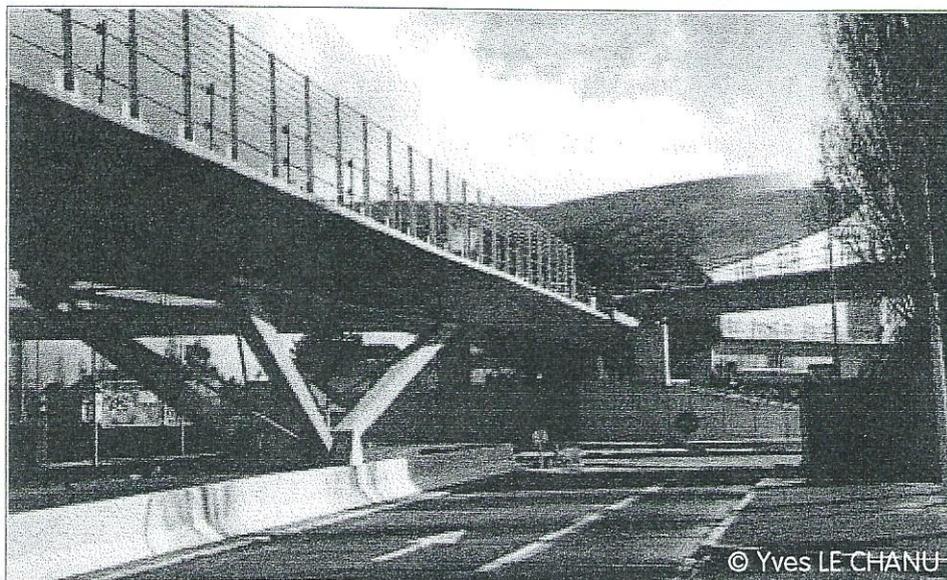
...ST BRIEUC

**Jubilé**

Les TUB fêtent leur 50e anniversaire. A cette occasion, une nouvelle livrée dans les tons bleus, verts ... (couleurs du district) aurait été présentée, pour une éventuelle application en... 2002.

Le programme des festivités, qui se sont déroulées les 28, 29 et 30 avril était plutôt riche : un Jeu de l'Oie géant, des expositions (histoire des TUB, 20 ans de publicité TUB, les nouveaux matériels) sous des chapiteaux installés place de la Résistance, Portes Ouvertes au dépôt, baptêmes de conduite (de bus bien sûr !), cadeaux pour les abonnés natifs des 28, 29 et 30 avril, colloque sur les énergies propres, lâchers de ballons, etc.

Que de chemin parcouru depuis 1934, lorsque la première liaison par bus entre



© Yves LE CHANU

Ci-dessus : la Station Poterie, terminus sud de la ligne du Val de Rennes, est pratiquement achevée.

Ci-dessous : l'Agora n°101 de la STAR n'est décoré que sur la face avant.



© Yves LE CHANU

la gare de St Brieuc et Cesson était lancée par un certain Gaston Guerné, employé au garage Renault, qui termina sa carrière au volant des bus de la CAT !

Aujourd'hui, le réseau briochin dessert les 14 communes du District soit en quelques chiffres : 115.000 habitants, 9.400 abonnés, 5.815.000 personnes transportées en 1997 contre 3.000.000 en 1988 à l'époque où seulement 5 communes et 75000 habitants étaient desservis.

Matériel

3 nouveaux A300 sont en service sur les lignes des TUB, ce qui porte à 5 le nombre de bus de ce type.

Il s'agit des :

n° 253 - 4820 VN 22

n° 254 - 6665 VP 22

n° 255 - 6668 VP 22

Les cars Rouillard ont repeints leur S215SL aux couleurs des TUB.

Le CBM TDU 850 SR n° 204 n'est plus à l'inventaire du parc et on annonce la

prochaine réforme, si ce n'est pas déjà fait, du PR100MI n° 227 ex Nantes

Girouettes

Tous les véhicules sauf les 12 PR100.2 de 1985 de la CABRI (209 à 216) sont

équipés de girouettes électroniques reliées au SAE (ce qui évite au conducteur d'avoir à penser au changement de destination) et optimise la gestion des "via". (comme sur la ligne 5B par exemple qui cumule dans certains cas via Centre Com-

mercial Carpont, via CRCA et toujours via La Villette !!!).

Ainsi, même le CBM 220 B n° 217 bénéficie d'une girouette électronique !

CENTRE - VAL DE LOIRE

...BOURGES



GNV, toujours

Après avoir testé un véhicule fonctionnant au GNV, le réseau devait en recevoir un au GPL.

En l'attendant, le successeur du GX317-GNV est un Mercedes O405N lui aussi au GNV. Ce modèle en configuration 3 portes (158 CBW 95) a été prêté pour une durée de 10 jours. Il a été mis en service le 31 mars sur la ligne 4 (Nation / St Germain / Gare). Les voyageurs semblent relativement satisfaits de ces véhicules auxquels ils attribuent la note de 16/20 lors d'un sondage organisé par le journal local.

...ORLÉANS



Le tram avance

Le chantier du tram, qui se poursuit à un rythme soutenu, attaque le secteur symbolique du

centre-ville. Un nouveau plan de circulation est donc en vigueur autour de la place du Martroi depuis le 6 avril. La rue de la République est exonérée de toute circulation, les bus étant déviés sur la rue Bannier et le Pont Georges V n'offre plus que 2 voies de circulation.

Les travaux du Tramway sont de plus en plus présents et les difficultés de circulation sont de plus en plus fortes avec des retards très importants à certains moments pour les bus (entre 15 à 45 mn de retard).

Les rails, dont les premiers rails courbes, continuent d'être posés dans le quartier de la Source comme le montre la photo ci-contre.

Vers le nord, l'avancée se poursuit également à un rythme soutenu de la Gare des Aubrais et de la rue Gustave Rolland à Fleury-les-Aubrais et, du 19 avril au 31 mai, le Pont de Joie est en sens unique. Les travaux du tramway nécessitent en effet la construction d'un deuxième pont, parallèle à l'ouvrage routier, au dessus des

© Yves LE CHANU



Suggestions

Suite aux suggestions de nombre d'entre les 46.000 orléanais qui se sont déplacés pour découvrir la maquette grandeur du futur tram, certaines modifications ont été apportées dans la décoration et l'aménagement intérieurs des rames. Le tissu des sièges est par exemple passé d'un duo rouge et gris à un ensemble bleu et or, les boutons de porte ont été déplacés par commodité pour les non-voyants, une barre centrale tripode rajoutée et enfin la pente d'accès à la rame a été baissée et sa signalisation renforcée.

Expo

Les Orléanais ont admiré le nouvel intérieur du CITADIS pendant la Foire Exposition ainsi qu'une maquette interactive de la ligne au 1/20e (pilotage par un écran tactile et visualisation des temps de parcours, du plans de quartier, des stations, ...) dont le montage électronique et informatique a été réalisée par l'IUT Génie Mécanique d'Orléans.

© Yves LE CHANU



Le tramway se concrétise dans le quartier d'Orléans la Source, avec, au mois d'avril, la pose des premiers rails courbes dans le prolongement de l'avenue Ambroise Paré.

Longue de 6 m et large de 1,50 m, cette réalisation animée grâce à un ordinateur représente la ligne à l'échelle 2 millièmes. Elle permet de calculer très précisément les futurs temps de trajet.

On peut ainsi comparer le temps de parcours en tram de "Bolière" au "Centre-Bus" (moins de 40 mn), avec le bus S (1h20).

Depuis la fin de la foire, la maquette est présentée à l'Espace-transport, rue de la Hallebarde.

St Pryvé

Les études concernant la restructuration du réseau bus lors de la mise en service du tramway battent leur plein ainsi que les diverses concertations.

Une présentation de la future desserte de la commune de St Pryvé-St Mesmin a été faite dernièrement aux élus de cette localité. Actuellement les lignes E et EX desservent St Pryvé au départ du centre-bus. La SEMTAO suggère trois lignes pour rallier Orléans. Une au départ de St Hilaire, une au départ de St Pryvé-Desfriches vers Tourelles et donc liaison avec le tram et une autre au départ de St Denis-en-Val qui, via le parc des expositions, emprunterait le parcours de l'actuelle EX sur Olivet et puis suivrait une nouvelle voie pour arriver au pont ouest dont la construction vient d'être lancée et enfin desservirait la mairie de St Jean-de-Ruelle.

En avant !

Depuis mars 98, la SEMTAO expérimente la montée par l'avant des bus sur la ligne FA, expérimentation étendue à la rentrée 98 à 6 lignes supplémentaires : D, FB, EX, IC, IS, et AC.

L'essai est positif concernant son premier objectif : la lutte contre la fraude. Elle est passée de 13,7% à 2% sur la ligne FA, de 5% à 2,5% sur la ligne FB, et de 13,6% à 4% sur la ligne D.

La SEMTAO constate que cette mesure est ressentie comme très positive par la clientèle, qui la trouve plus juste et est satisfaite du retour de l'ordre dans les bus et du contact chaleureux à la montée, car le sourire et le bonjour deviennent systématiques note notre correspondant local. Les conducteurs, de leur côté, sont ravis de retrouver un statut et un contact avec la clientèle qu'ils avaient quelque peu perdus lors du passage au libre-service.

La généralisation de la montée par l'avant va s'échelonner d'avril 99 à octobre 2000.

Navettes Parking Relais

La fréquentation de ces parkings gardiennés est toujours quasi nulle au Nord (PR Libération) et reste faible pour le Sud (PR Zénith). La cause : le manque d'attractivité puisque le bus est englué dans les bouchons comme les voitures alors que le stationnement au centre ville est facilité (avec heure gratuite offerte par la ville

d'Orléans dans certains parkings du centre !!!). Ainsi pour l'automobiliste le gain de temps est nul ou presque !

Les navettes roulent donc à vide.. Si l'on ajoute le coût du gardiennage, la facture de l'opération ne va pas tarder à faire parler d'elle. Un couloir bus aurait permis d'inverser la tendance, mais...

Internet

Le tram d'Orléans a maintenant son site Internet, initiative due à notre correspondant Yves Le Chanu : informations générales et avancement des travaux peuvent être consultés à l'adresse :

<http://perso.wanadoo.fr/letram.orleans/>

De son côté, et dans la plus grande discrétion, la SEMTAO a également ouvert son site, pour l'heure balbutiant, à l'adresse :

<http://www.semtao.fr>

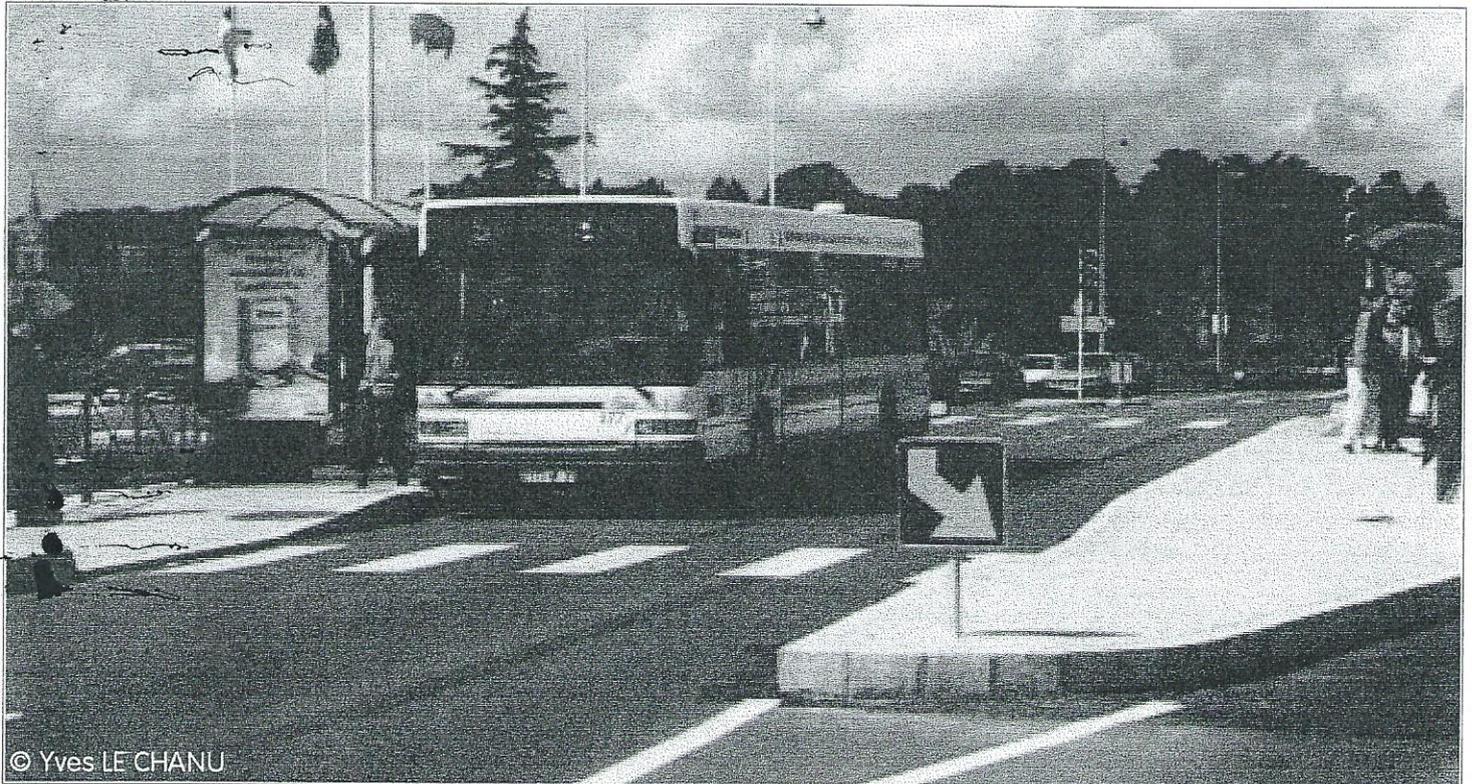
...TOURS



Sondage

La Nouvelle République, le grand quotidien tourangeau, a commandité et publié le 12 mars dernier un sondage intitulé

"Tours en Questions" où il est notamment question du chantier de la rue Nationale et de l'avenir des transports de la ca-



© Yves LE CHANU

C'est sans grand soutien populaire que les travaux de mise en site propre s'achèvent dans la partie large de la rue Nationale. Sortant du pont Wilson, un GX317 de Fil Bleu emprunte la voie centrale et dessert la station Anatole France.

matérialisée que par une simple ligne blanche bien peu dissuasive d'autant que le revêtement bitumeux n'a pas été refait...

Dans la partie sud, qui doit être définitivement interdite à la circulation automobile dès le 17 mai, les travaux débiteront le 31 mai.

Mais le chantier le plus "spectaculaire" reste la place Jean Jaurès, centre nerveux du réseau, puisque que les voies et arrêts bus qui colonisaient les contre-allées sont là aussi déplacés sur l'axe médian. Le 6 mai, le premier des deux quais centraux a été mis en service, le deuxième devant l'être le 17. Pendant toute la durée des travaux, les arrêts de pas moins d'une vingtaine de lignes se déplacent au gré de l'avancement du chantier. Et les cocinelles dont nous vous avons déjà parlé (voir illustration page précédente) sont chargées de guider le voyageur.

Rappelons une nouvelle fois qu'à terme, c'est un site propre de plus de 10 kilomètres qui sera aménagé depuis la place de la tranchée, au nord de la Loire, jusqu'au Lac de la Bergeonnerie, au sud du Cher. Un vrai boulevard à tramway !

Multimodal

Nous avons évoqué dans nos colonnes le titre multimodal "Starter", commercialisé à Orléans et Tours et permettant l'utilisation du réseau bus en correspondance avec les trains TER.

Depuis le 29 mars, l'utilisation de cet abonnement est élargie aux autocars du réseau interurbain "Touraine Fil Vert" et décliné en plusieurs formules : train + bus, train + autocar, bus + autocar et train + bus + autocar.

C'est, selon les exploitants signataires de ce nouvel accord tarifaire, la dernière étape



La Place Jean Jaurès est quant à elle en plein bouleversement. Les bus quittent les contre-allées pour s'installer, là aussi, sur l'axe central de la place.

avant la mise en place d'une véritable "Carte Orange" sur le territoire de l'agglomération tourangelle.

Une nouvelle ligne ?

Depuis la mise en service des restructurations de la rentrée 98/99, des nombreuses modifications sont intervenues, notamment à St Cyr sur Loire, commune d'environ 20.000 habitants de la banlieue nord-ouest de Tours. Pourtant, le quartier des Maisons Blanches, situé en bordure de Loire, reste selon ses habitants, isolé du centre-ville de St Cyr.

Les résidents ont obtenu une proposition de Fil Bleu visant à mettre en place un service de Taxi-Bus réguliers (6 rotations par jour en monospace de 8 places) entre les quais de Loire et Malraux, proposition jugée insuffisante en terme de capacité of-

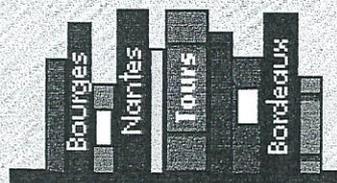
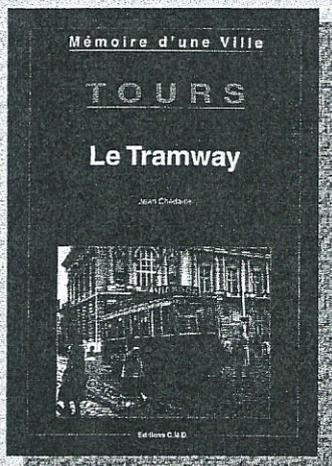
ferte, les habitants arguant qu'une telle liaison pourrait intéresser au moins une soixantaine de voyageurs par jour, scolaires et retraités.

Fil Bleu devrait toutefois tenter l'expérience, espérant convaincre les habitants que les capacités seront suffisantes.

Perturbations

Bien qu'ayant eu cours à la CAT (Compagnie des Autocars de Touraine), un mouvement social ayant pour thèmes les salaires et la réduction du temps de travail a perturbé pendant la première quinzaine de mai un nombre certain de Tourangeaux.

En effet, outre plusieurs lignes du réseau départemental "Fil Vert", la CAT exploite pour le compte de Fil Bleu la plupart des lignes de banlieue du réseau urbain.



L'histoire des tramways de
**Bordeaux, Bourges,
Nantes ou Tours**

vous intéresse ?

Rendez-visite à la boutique de **FPTU**
en pages "Forum" !

ÎLE DE FRANCE



Horizon 2000

Les expériences de test du Passe Francile, le nouveau titre de transport électronique, se poursuivent sur les sites pilotes que nous avons déjà évoqués.

D'après le Syndicat des Transports Parisiens, la mise en service à grande échelle pourrait avoir lieu dès le milieu de l'année 2000.

Les premiers concernés devraient être les actuels possesseurs de Carte Intégrale, la "Carte Orange" annuelle.

Stationnement

L'AUT (FNAUT) l'avait annoncé, elle l'a fait. Elle vient de déposer un recours devant le tribunal administratif contre le préfet de police, pour "carence dans l'exercice d'une de ses missions essentielles, la circulation et le stationnement".

Il y a tout juste un an, l'association d'usagers avait envoyé à la préfecture un dossier intitulé "les bus parisiens victimes du non-respect de la loi", où étaient énumérées des infractions préjudiciables au bon fonctionnement des bus.

En effet, "un véhicule sur deux stationne dans l'illégalité ; selon la RATP, il y a en permanence six à sept véhicules en infraction sur chaque kilomètre de couloir ; le taux de répression du stationnement illicite serait de moins de 10%", précise l'association. Cette dernière reproche d'autre part à la préfecture d'avoir "formulé dans le passé de nombreux avis négatifs sur les projets de couloirs réservés".

Estimant la réponse des autorités peu convaincantes, l'AUT envoyait au préfet une "sommation interpellative".

Parmi les dix mesures réclamées par l'AUT, nous noterons l'"infraction zéro" dans les couloirs de bus, la suppression de la pratique de détournement systématique des bus en cas de problèmes, et l'enlèvement immédiat des véhicules en stationnement gênant. En fait, rien que des mesures de bon sens...

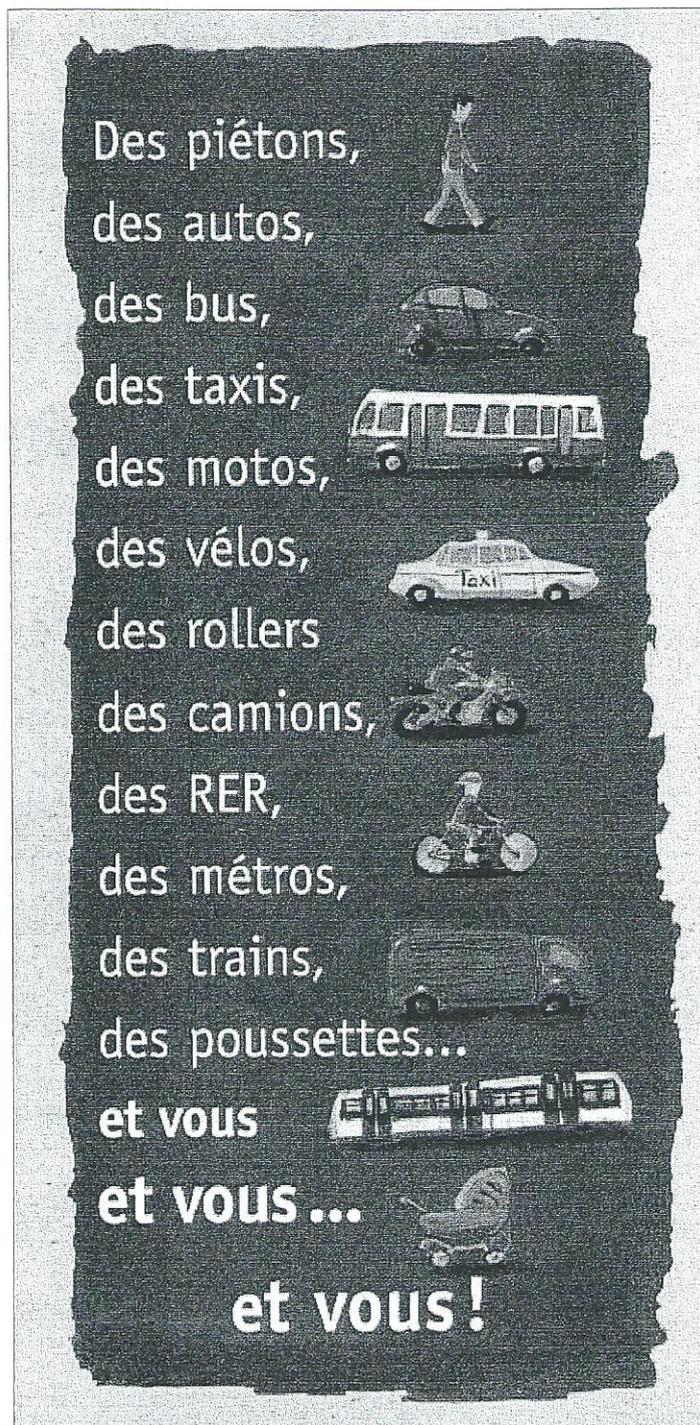
A suivre donc.

PDU



Après dix mois de concertation, l'objectif le plus marquant de l'avant-projet du futur PDU est la volonté de diminuer de 3% le trafic automobile en Ile-de-France (-2% en petite couronne, et -5% entre Paris et les autres départements), et d'augmenter de 2% l'usage des transports collectifs.

Entre 91 et 97, le trafic automobile a poursuivi sa progression au



rythme de 2% par an et la part occupée par la voiture est passée de 43,4% à 45,7%.

Les transports collectifs, dont la fréquentation est demeurée stable pendant cette période, ont vu leur part tomber de 20,1% à 18,1%.

Les franciliens ont pu se procurer un peu partout, à bord des bus, dans les stations de métro ou gares SNCF un petit dépliant reprenant les grandes lignes de cette concertation. Ils étaient invités à donner leur avis au moyen d'une carte T jointe au dépliant.



Tramway

✓ Accident T1

Une grave collision s'est produite le 25 février dernier à 13h45, au carrefour des 6 routes de Bobigny où la motrice 116 a été percuté par un camion qui sortait d'un entrepôt. Il semblerait que le conducteur du camion aurait tourné la tête du mauvais côté à la sortie de l'établissement. Malgré un freinage immédiat, le wattman n'a pu éviter le choc, et le camion est venu s'encaster dans la motrice. Mis à part le camionneur sérieusement atteint, il n'a été déploré que des blessés légers parmi les voyageurs. Le trafic a été interrompu jusqu'à 18h00 et un service de remplacement par autobus mis en place.

✓ Publici... T2

C'est la motrice 209 de la RATP qui a reçu le fameux habillage publicitaire rouge (voir notre précédente édition). Il s'agit d'une promotion immobilière pour le quartier Garibaldi à Issy. Voir photo ci-contre.

✓ Le grand Tour

Le Préfet de la Région Ile de France vient de lancer la concertation pour le projet de bouclage de la rocade tram de première couronne. Au delà du prolongement du T1 vers Noisy le Sec, certes retardé mais néanmoins acté, le tram doit filer vers le sud et desservir Val de Fontenay (RER A et E), Joinville (RER A), Maisons-Alfort (RER D), Vitry (RER C), Arcueil (RER B), Vanves-Malakoff (M13) et Corentin Celton (M12) pour se raccorder à l'actuelle ligne T2.

Au nord, les prolongement du T2 vers le Pont de Bezons et au-delà fait toujours partie du projet de même que le prolongement vers l'ouest du T1 de St Denis à Nanterre.

Il est intéressant de constater que le prolongement souvent évoqué du T2 d'Issy Val de Seine vers la Porte de

Versailles et au-delà via la petite ceinture ou les Maréchaux n'est pas reprise dans ce projet. La Mairie de Paris relance donc en parallèle son projet d'aménagement de promenades sur la Petite Ceinture, sans toutefois remettre en cause les installations ferroviaires qui seraient dans ce projet sauvegardées dans l'optique d'une utilisation ultérieure. Le préfet veut aller vite puisqu'il a fixé le bouclage du projet pour 2010.

✓ Le tramway pour sauver l'emploi ?

Inédite est l'argumentation des Maires de Viroflay, Vélizy-Villacoublay et Meudon pour réclamer une liaison tram entre le pôle tertiaire de Meudon - Vélizy et une des gares de Meudon : sauver l'emploi ! Les entreprises du site, employant environ 30000 personnes, auraient en effet menacé les municipalités de déménager si elles ne trouvaient pas un moyen rapide d'améliorer la desserte par transport collectif du pôle. La congestion automobile du secteur, due à l'absence criante de dessertes de qualité deviendrait en effet un problème alarmant tant pour les salariés que les fournisseurs ou visiteurs.

Les Maires sont donc montés au créneau pour obtenir de l'Etat qu'il inscrivent une telle liaison au prochain Contrat de Plan.

✓ Le tramway, source de congestion ?

A l'inverse, le Maire de Viry Châtillon, s'opposait au tracé de la probable future ligne Villejuif / Gare de Juvisy (RER C et D), prolongement naturel de la li-

gne 7 du métro. Ce n'est pas le mode de transport qui est en cause mais les conséquences indirectes qui découleraient de sa mise en œuvre en l'état à savoir la saturation de la gare de Juvisy et de ses abords, déjà au bord de l'asphyxie. Selon le Maire, la gare de Juvisy est déjà largement pourvue et est de plus située en zone 4 alors que les communes alentours (dont la sienne) sont en zone 5. Conséquence : pour des raisons pratiques et tarifaires, les habitants de toute la zone concernée se rabattent sur Juvisy.

Il proposait donc que le tracé soit revu afin de délester Juvisy d'une part de sa "dangereuse" attractivité.

Une réunion s'est tenue le 21 avril avec la préfecture pour permettre de confronter les différents points de vue. Un consensus aurait été trouvé...

A suivre !

✓ La Plaine-St Denis

Selon des études réalisées dans le cadre de la préparation du contrat de Plan Etat-Région, le projet de tramway desservant la future station "Evangile" de la ligne Eole atteindrait un taux de rentabilité performant, soit 12%.

Bénéficiant d'un accord de principe dans le cadre des premières négociations, ces prévisions de rentabilité sont donc un argument de poids.

Le prolongement de la ligne 12 du métro à Mairie d'Aubervilliers obtient lui aussi un bon taux : 11%.



La rame 209 du T2 en livrée publicitaire intégrale prise le 09 mars 1999



Autobus

✓ EXPLOITATION

☞ **Le retour du Balabus**

Depuis une dizaine d'années, la ligne touristique Balabus (indice 17) propose de traverser la capitale depuis la Grande Arche de la Défense jusqu'à la Gare de Lyon, tous les dimanches et jours fériés d'avril à septembre.

Malgré la multiplication des lignes touristiques dans Paris (*nous vous avons relaté la naissance de l'Open-tour dans RU 21*), le succès du Balabus ne se dément pas. C'est pendant le week-end de Pâques que la ligne a repris du service cette année, avec une offre de transport identique depuis 1996.

Vue l'affluence constatée lors de ces premiers jours d'exploitation, on peut se demander si la fréquence de 15 minutes prévue en milieu d'après-midi sera suffisante pour accueillir tout le monde dans des conditions décentes en pleine saison touristique...

Retrouvez joint à ce numéro le dépliant 1999 du Balabus.

☞ **49**

C'est maintenant officiel, l'arrivée de la ligne E du RER le 14 juillet prochain signera bien l'arrêt de l'exploitation de la ligne 49, Porte de Versailles / Gare du Nord.

Pour pallier les dessertes abandonnées, les lignes 28 et 80 verront leur tracé modifié dans les 7èmes et 15ème arrondissements, le 80 étant prolongée à Porte de Versailles en permanence.

Ces modifications nous paraissent peu pertinentes (détours et allongement des temps de parcours de deux lignes déjà "difficiles" en terme de régularité).

Si le 49 fait effectivement double emploi avec Eole entre Gare du Nord et Saint Lazare, pourquoi ne pas avoir plus simplement limité la ligne à Saint Lazare ?



Le R312 n° 5444 a repris du service sur la ligne touristique Balabus, ici sur les Champs-Élysées le 05 avril 99.

☞ **Rosny-Fontenay**

Nous nous étonnions que le service communal de Rosny soit toujours exploité par les "Autobus du Fort", nous savons maintenant pourquoi !

Les négociations entre ce transporteur et la RATP, à la demande du STP, n'ont pas abouti. Le dossier présenté par la Régie n'a donc finalement pas été accepté et un appel d'offres européen a été lancé. Les 2 R212 achetées d'occasion ont trouvé provisoirement une autre affectation : ils remplacent à Malakoff les GX77 du service urbain d'Issy-les-Moulineaux, indisponibles.

☞ **Valideurs**

L'expérimentation du valideur adapté au réseau banlieue a débuté en avril sur la ligne 165, qui sera suivie par le 183 et le 262. Le déploiement sur l'ensemble des lignes interviendra dans le courant du second semestre sous réserve d'un éventuel recalage lié à la mise en oeuvre de la télébilletique.

☞ **Francile**

Le Passe Francilet qui était en expérimentation sur le 46, l'est depuis le 23

février sur les lignes 108, 110 et 308.

☞ **Certifications**

Après la ligne 115 et deux services urbains, c'est au tour de deux autres lignes du dépôt des Lilas, le 122 et le 322, d'avoir reçu officiellement la certification NF-service de l'AFNOR.

✓ MATÉRIELS ET DÉPÔTS

☞ **Midi et minibus**

L'acquisition de midibus électriques a fait l'objet d'une convention avec le département de Paris qui, pour 15 d'entre eux, contribuera à financer cette opération pour 50% de son montant et permettra d'équiper la ligne 18 "Montmartrobus", et la future desserte de proximité du quartier du Marais. Simultanément, la Régie a décidé de procéder, entre 1999 et 2000, au renouvellement de son parc de bus à gabarits réduits.

Les acquisitions porteront sur 6 midibus diesel et 30 minibus diesel ou GPL.

ÉQUIPEMENT EN AGORA-V2 de mars à avril 99

N° de parc	Ligne	Dépôt	Nombre
2827 à 2841	70	Croix-Nivert	15
2842 à 2856 (UFR)	88	Montrouge	15
TOTAL VÉHICULES			30

UFR

Le 88 est donc la troisième ligne du réseau, après le 20 et le 91, à être équipée de véhicules accessibles aux UFR (usagers en fauteuil roulant), sachant que tous les autobus neufs le seront dorénavant.

Le 88 est équipé provisoirement de 12 véhicules, et recevra les 3 derniers lors du prolongement de la ligne à l'Hôpital G. Pompidou devant intervenir à l'automne. Ces 3 bus (2854 à 2856) serviront pour les essais des futures lignes devant être équipées pour les UFR.

Ceci pose d'ailleurs la question de l'intermodalité, ces lignes ayant été choisies pour leur desserte d'hôpitaux et de gares. Les lignes 88 et 91 desservent ainsi le Hall Pasteur de la Gare TGV de Montparnasse.

Pourtant, l'accessibilité de ce hall aux personnes handicapées pose un véritable problème : même les personnes valides n'ont toujours pas vraiment compris comment accéder à la gare par ce Hall !

Accidenté

Le R312-2p n°6168, en service sur la ligne 140, a été victime d'un spectaculaire accident de la route le 8 février dernier au départ de la gare d'Argenteuil.

Si l'on ne déplore aucune victime, le véhicule a subi d'importants dégâts matériels.



© Patrick KIRSTETTER

La ligne 88 qui desservira l'hôpital Georges Pompidou dès son ouverture, est désormais équipée UFR. Ici, l'Agora 2848 à Cité Universitaire le 19 avril 99.

Il a été momentanément entreposé au fond du dépôt Belliard d'où il a été expertisé. Nous ignorons encore si ce bus sera réparé ou non.

Identité visuelle

Nous évoquons dans notre précédent numéro, le cas des 20 SC10R (3823 à 3842) repeints à la nouvelle identité visuelle en 1995.

Il se confirme que les derniers SC10RA livrés bénéficieront d'une telle mesure,

à l'instar du SC10RA n°3958 en service sur la ligne 29.

Mouvements

Les Agora du 88 (2533 à 2543) libérés par leurs jeunes frères équipés pour les UFR partent comme prévu au dépôt de Thiais équiper le 319, complété par le 2572 muté de Lagny.

Un 16e Agora devrait compléter la flotte de la ligne 70. Il s'agit du 2718 muté de Charlebourg et en service depuis mars sur le 62.

Il est intéressant d'ajouter que Croix-Nivert est le second dépôt après St Denis à ne plus posséder de SC10.

Réformes

33 SC10R ont été radiés: les 3019, 3021, 3022, 3024, 3027, 3102, 3478, 3563, 9626, 9627, 9646, 9687, 9798, 9853, 9867, 9876, 9896, 9897, 9976, 9983 à 9992, et 9994 à 9997.

Il ne reste donc plus que 25 exemplaires dans la série des "9000".

Vidéosurveillance

Après les essais sur des voitures du 272 suivi de celles du 133, deux nouvelles expérimentations ont été engagées depuis début avril sur 4 bus des lignes 206/207 (Maltournée) et 268 (St Denis). En complément avec celle en cours sur le 133 (Flandre), ces expériences permettront de tester différents systèmes techniques avant la phase de généralisation.



© Patrick KIRSTETTER

Les fameux SC10RA de la ligne 29 porteront bien les nouvelles couleurs de la RATP. Le 3958 est ici au dépôt de Lagny (28 mars 99)



Métro & Orlyval

✓ L'hebdo du métro... le retour

Apparu le temps de 4 numéros l'an dernier lors de la..., si vous savez, la Coupe de... Ah, vous saviez qu'il y avait eu une Coupe du Monde de Football ?

Bref, si nous avons salué l'initiative, nous étions un peu resté sur notre faim quant à l'intérêt du contenu de cette publication pratico-publicitaire.

L'expérimentation a toutefois dû être jugée positive par les concepteurs dudit journal (Le Parisien et Métrobus - Régie publicitaire de la RATP) puisque l'Hebdo du Métro a fait sa réapparition définitive, semble-t-il, sous une forme identique, le 3 mai dernier. En revanche, il est désormais proposé aux voyageurs dans des présentoirs spécifique et non plus distribué à la "criée".

✓ Ligne 1

La 31^e rame MP89 (CC31) a été mise en service voyageur le 8 avril dernier. La totalité des 52 rames devrait être sur ligne au cours du premier trimestre 2000.

✓ Rame officielle

Dans le cadre du festival "Printemps du Québec", une rame a été entièrement pelliculée aux couleurs de la Belle Province. Elle a été dûment inaugurée le 16 mars par les deux premiers ministres, Lionel Jospin et Lucien Bouchard, qui l'ont choisie pour mener le cortège officiel de "Sablons" à "Gare de

Lyon" et se rendre au siège de la RATP, partenaire de cette opération.

✓ Ligne 12 : ni haut, ni bas...

Les voyageurs de la ligne 12 auront tous eu à subir un jour les pannes répétées des ascenseurs des profondes stations Abbesses et Lamarck Caulaincourt, en cours de remplacement d'ailleurs dans cette dernière station. La RATP en est consciente et même un peu... agacée. Elle a donc sommé le constructeur de faire le nécessaire pour fiabiliser ces installations en autorisant un arrêt total de leur fonctionnement. Mais, ce qui est nouveau, c'est que cette sommation, courtoise mais ferme, est rendue publique par un affichage dans les stations. Ce que l'histoire ne dit pas, c'est si le constructeur, que par pudeur nous ne citerons pas, est satisfait de cette publicité pour le moins négative.

✓ Ligne 14

Depuis le 8 mars, la ligne est utilisée à plein régime. Alors qu'elle fonctionnait à raison d'une rame toutes les trois minutes, la fréquence est portée à une rame toutes les deux minutes aux heures de pointe, trois minutes aux heures creuses, et quatre minutes trente la nuit.

Le PDG de la Régie a indiqué aux administrateurs que le coût final du projet Météor était de 6.172 MF, soit +1,01% par rapport à la charge estimée dans le rapport d'évaluation du conseil général des Ponts et Chaussées, établi en 96, et +4,18% par rapport à la charge estimée dans l'avant-projet. D'après J.-C. Bailly, le dépassement par rapport au coût annoncé dans l'avant-projet est donc inférieur à la tolérance de 5%

dorénavant admise pour ce type d'opération dans les conventions Etat-région-RATP.

✓ Classée !

La revue interne "Entre les lignes" nous apprend qu'une rame Sprague-Thomson a été classée monument historique par un arrêté du Ministère de la Culture en date du 18 décembre 1998, "considérant que la conservation des biens désignés présente un intérêt public au point de vue de l'histoire des techniques du XX^e siècle". Cette rame A475 est composée de 2 motrices de 2^e classe, l'une de 1929 l'autre de 1933, encadrant 3 remorques, 2^e classe de 1929, 1^{re} classe de 1933, et 2^e classe de 1933.

✓ Les ateliers du métro

Dans notre dernier numéro, nous profitions de journées événementielles pour vous faire découvrir les ateliers de Fontenay-sous-bois ainsi que ceux des Lilas. Une présentation succincte de ces divers établissements s'impose donc cette fois-ci. Les ateliers du ferré (département MRF) se divisent en trois familles, ceux du RER, ceux du métro urbain et maintenant ceux du tramway. Les ateliers du métro urbain sont de trois catégories. Tout d'abord les ateliers de proximité, situés sur ligne ou en terminus, servent aux visites de sécurité ou aux dépannages (entretien curatif). Mis à part les nouvelles installations de Châtillon que nous avons relatées dans *RU25* (page 21), les équipements sont installés autour d'une ou plusieurs voies sur fosse. L'entretien courant et les grandes révisions sont, par contre, réalisés dans des établissements construits en surface et à

LES ATELIERS MÉTRO DE LA RATP

Établissements	Lignes entretenues	Matériels en service	Ateliers directeurs
Fontenay	1	MP59 & MP89	Pneus (MP59, MP73, MP89)
Charonne	2	MF67	
Saint-Fargeau	3 & 3bis	MF67	
Saint-Ouen	4	MP59	Fer 2 ^e génération (MF77)
Bobigny	5	MF67	
Italie	6	MP73	
Choisy	7 & 7bis	MF67	Fer 1 ^{re} génération (MF67)
Javel	8	MF77	
Boulogne	9	MF67	
Auteuil	10	MF67	
Lilas	11	MP59	
Vaugirard	12	MF67	Sprague-Thomson
Pleyel	13	MF77	
Tolbiac-Nationale	14	MP89	

l'écart du réseau (exception faite du petit entretien des lignes 11 et 14).

Chaque ligne est dotée d'un atelier d'entretien ; ils sont donc au nombre de 14. Il y a un atelier de grandes révisions par famille de matériels (sur pneus, sur fer type MF67, sur fer type MF77, et les derniers Sprague servant de tracteurs pour les trains de travaux), soit 4 ateliers directeurs.

Signalons encore au sujet des particularismes, le cas de l'atelier de Bobigny qui cumule les fonctions d'entretien des trains de la ligne 5 mais aussi celui des tramways du T1. Il est équipé d'autre part d'un important faisceau de garage qui fait de Bobigny le seul cas parisien de dépôt de métro, les autres lignes garantissant sur des emplacements situés au-delà des terminus ou le long des lignes.

Le tableau récapitulatif des établissements de la page précédente permet de mieux comprendre la répartition des tâches.



RER (exploitation RATP)

✓ Ligne B

Le service normal n'a pu débuter sur la ligne B du RER que vers 09h00 le 16 mars dernier.

Un train de chantier a en effet déraillé entre Bagneux et Arcueil en fin de nuit. La RATP a dû sortir le grand jeu en mettant en exploitation au pied levé une trentaine d'autobus sur le tronçon Arcueil - Laplace pour faire face à l'affluence normale en heure de pointe.

Réseau Ile-de-France

✓ TGOP, le retour.

Les Travaux du Grand Ouest Parisien reprennent du service cet été, du 24 juillet au 29 août.

Il s'agit principalement de faire le gros entretien sur la majeure partie des ou-

vrages d'art, ponts et tunnels, de la ligne C.

Au regard de l'expérience de l'an passé, et bien que les travaux ne concernent que les sections situées à l'ouest d'Issy Val de Seine, il a été décidé de couper complètement la ligne à partir de Champ de Mars. Les trains à destination de Versailles seront terminus Invalides et les trains à destination de St Quentin en Yvelines seront terminus Champ de Mars. Les trains allant vers Argenteuil et Montigny circuleront normalement.

Les substitutions routières qui n'avaient pas donné entière satisfaction l'an dernier sont limitées. Aussi, les voyageurs et notamment les touristes se rendant au Château de Versailles ou au Parc France Miniature seront invités à se reporter sur le réseau de Paris Montparnasse, renforcé aux heures de pointe, dont la desserte est parallèle. Ils devront emprunter éventuellement les lignes régulières d'autobus (Louis Gaubert à Chaville, Phébus à Versailles) en correspondance pour leur trajet terminal.

Quelques navettes bus SNCF seront toutefois mises en circulation entre Invalides et Issy, Bellevue et Meudon Val Fleury, Viroflay et Porchefontaine ces trois trajets étant mal couverts par les lignes régulières.

✓ Eole

Comme nous vous l'indiquions en début de magazine, l'ouverture au service

commercial de la ligne E du RER a été repoussée de quelques jours.

Après les traditionnelles pré-inaugurations internes prévues au mois de juin, l'inauguration officielle aura donc lieu le 12 ou le 13 juillet prochain et les premiers voyageurs emprunteront le nouveau parcours souterrain dès le 14 juillet sur le tronçon Haussmann-St Lazare / Chelles.

Les riverains de la branche reliant la capitale à Villiers sur Marne devront eux patienter jusqu'au 30 août.

Ce jour de fête Nationale sera aussi un jour de gratuité sur le RER E !

...ARGENTEUIL

R **B Cogestion**
U
S

C'est en final les TVO qui ont été choisis par la SNCF pour co-gérer la nouvelle gare routière d'Argenteuil. Une boutique réunissant les guichets de vente distincts des deux transporteurs devrait être inaugurée fin avril. Si tout fonctionne bien, ce type d'expérience devrait être renouvelé, Sartrouville étant d'ores et déjà sur les rangs. 400 départs quotidiens de bus (TVO, RATP, Lacroix) s'effectuent de la gare SNCF d'Argenteuil, d'où 25.000 personnes prennent le train.



© Christophe DECAUX

La nouvelle gare routière d'Argenteuil sera co-gérée par la SNCF et TVO, qui exploite le réseau R'BUS.

Midibus

TVO a réceptionné 3 midibus surbaissés Gépébus-Oréos 55 (8262 à 8264) qui ont été mis en service le 31 mars sur la ligne 34 (Argenteuil / Pont de Bezons) et remplacent les anciens CBM220 / R212.

...BRUNOY**STRAV Reprise**

Des rumeurs nous étaient parvenues il y a quelques temps, faisant état des difficultés rencontrées par ce transporteur de la grande banlieue sud-est. Celles-ci se sont avérées exactes, et la STRAV vient donc de passer sous contrôle du groupe CGEA-Transport.

La STRAV, basée à Brunoy dans l'Essonne, est issue de la fusion des "Cars de Brunoy" et des "Cars de Yerres". La nouvelle entreprise avait repris au début des années 70, les "Cars de Brévannes" (Société Gueston).

Principale entreprise de l'association professionnelle indépendante APTR, la STRAV possède plus d'une centaine de véhicules et exploite des lignes au départ des gares SNCF entre Villeneuve-St Georges et Combs-la-Ville, ainsi qu'au départ des stations "Créteil-l'Echat" (Métro ligne 8) et "Boissy-St Léger" (RER A).

Depuis quelques années elle exploite, en pool avec CGEA, le réseau "Sénart-Bus". Pour les besoins de cette exploitation propre, elle possède un dépôt annexe à Combs-la-Ville où sont remisés une vingtaine d'autobus aux couleurs du réseau de l'agglomération de Melun-Sénart.



La STRAV, récemment reprise par le groupe CGEA Transport exploite sur son réseau de Brunoy des Renault Obradors PCRB. Ici, le n°340 affecté à la ligne A en mai 1998

dans notre dernier numéro que Giraux-TVM allait mettre en service 7 midibus électriques. Il s'agit en fait de Mercedes CITO en version 10 mètres, à propulsion diesel / électrique.

...MARLY / LE PECQ

Entre Seine et Forêt 

Arbres
La chasse continue

sur ce nouveau réseau ! Voici le butin de

Pierre COLIN et Christophe DECAUX. Les 10 GX317 ont donc pour "nom de parc" : Aulne, Bouleau, Charme, Chataigner, Chêne, Marronnier, Orme, Sorbier, Tilleul, et Tremble.

Nous vous présentons en pages couleurs le "Chêne".

Sachez que les autres véhicules affectés au réseau ont eux aussi un nom d'arbre : ainsi, le VanHool A508 n° E149 (5885 VP 78) est-il appelé "Hêtre". Retrouvez-le ci-dessous.

...ÉVRY Ville Nouvelle**Tice Améliorations**

La commune de Ris-Orangis, desservie depuis septembre 97 par la ligne 407, a bénéficié d'une amélioration du circuit dans son centre-ville. En effet, la ligne dessert désormais la Mairie et le quartier de la poste. De son côté, la ligne 414 D, créée initialement à l'intention des salariés du siège d'Intermarché situé Parc de Tréville à Vert-le-Grand, perd un peu son service direct en marquant l'arrêt au Lunain à Lisses.

...MANTES LE JOLIE**TRANSOLIM Electriques**

Nous vous indiquons



Voici le VanHool A508 "Hêtre" (5885 VP 78) en service sur la ligne 9A d'Entre Seine et Forêt desservant la gare de Marly le Roi le 21 avril 99.

...MARNE LA VALLÉE Est

**Matériel**

Le réseau de Marne-la-Vallée Est poursuit son équipement en autobus surbaissés. Trois nouveaux Setra S315NF sont en service ainsi qu'un articulé Mercedes O405GN. Il est à noter la présence d'un autre articulé surbaissé, un VanHool AG300, mais ce véhicule étant entièrement blanc, nous ne pouvons affirmer s'il fait partie intégrante du parc AMV. Retrouvez ces véhicules en rubrique "Matériel".

D'autre part un Mercedes O345 vient d'être réceptionné. Il est en configuration 2 portes (avant et arrière) et immatriculé 737 BWC 77.

Francile

Les autobus de la ligne 4 (Lagny-Thorigny SNCF / Dampmart) sont équipés pour accepter le nouveau titre de paiement sans contact, actuellement en large expérimentation.

...MELUN

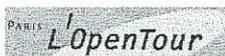


Mise en service
Depuis le 26 mars, 4 Mercedes

Citaro circulent sur le réseau briard exploité par le centre CGEA de Vaux-le-Pénil. Ils remplacent 4 S105R (9053, 9678, E690 et E694).

Le réseau TRAM est exploité par une flotte de 45 véhicules composée de 4 MG36, 5 S215SL, 10 GX107, 8 PR100-2, 6 PR112, 7 GX217, 1 Agora et 4 Citaro.

...PARIS (TOURISTIQUES)

**Renforcement**

Comme prévu lors de son lancement, la compagnie exploitante est en train d'acquérir du matériel supplémentaire.

Un nouveau Volvo à impérial découvert (194 MSH 75), mais aussi un Setra S215SL (630 MQL 75) roulent depuis peu dans les rues de la capitale.

Ce dernier véhicule a probablement été acquis pour ne pas laisser la clientèle partir les jours de pluie chez le concurrent, les "Cars Rouges", équipés eux, d'impériaux couverts. Ce sont 14 MAN-Gräf-Stif rachetés d'occasion au réseau urbain autrichien de Vienne (WVB).

Nous aurons l'occasion prochainement de



© Patrick KIRSTETTER

Le SETRA S315NF n°9881 (650 BQA 77) du réseau PEP'S à la gare routière de Lagny-Thorigny le Ter avril 99

revenir sur ces deux opérateurs de circuits urbains touristiques.

...POISSY

**Cito**

3 Mercedes CITO en version 9 mètres ont été commandé par les CSO. Il est probable qu'il soient destinés au réseau urbain de Poissy.

...RAMBOUILLET

**Image**

Comme nous le pressentions, le réseau R'BUS s'est doté d'une nouvelle identité visuelle. L'inauguration officielle a eu lieu le lundi 12 avril à 9h00.

Tous les pôlelets arborent dorénavant les nouvelles couleurs, et la tenue du personnel devrait bientôt changer. Un nouveau plan est également arrivé, conforme aux nouvelles couleurs indiquées dans notre précédent numéro. Le réseau rambolitaïn achève ainsi sa mue.

Matériel

Les 3 Renault S105RX ont pour l'heure trois livrées différentes : le E721, est décoré en "Bébébus" (1), le E722 est tout blanc et le E723 a reçu la nouvelle livrée.

L'Agora L, lui aussi à la nouvelle livrée, a reçu le n° de parc E845

6 Mercedes Citaro, numérotés E744 à E749 (à confirmer) sont également arrivés sur le réseau rambolitaïn. Ils ne sont pas

équipés de girouette latérale.

Enfin, un S105RX a été repeint, selon une tradition qui se propage, par des scolaires. De leur côté, les 6 S300NC (E271 à 274 et E317 & 318) ont été revendus en avril et doivent rapidement quitter le réseau pour une destination encore inconnue.

Enfin, un Renault Master, équipé en Info-bus, devrait prochainement arriver sur le réseau pour propager la bonne parole dans les quartiers

...ROISSY CH. DE GAULLE

**Le "Relayeur" relayé**

Le minimétre "Relayeur" destiné à transporter les

passagers entre la gare TGV, les deux gares RER, et les terminaux de l'aéroport, sera sans doute remplacé par un autre projet avec une technologie automotrice a annoncé ADP, le 25 mars dernier.

"En nous servant de l'infrastructure actuelle et du génie civil déjà utilisé, nous étudions la possibilité de lancer un nouvel appel d'offres auprès de sociétés comme Matra-Siemens, AD-Tranz, ou Bombardier, pour un projet de petits wagonnets qui circuleraient cette fois-ci sur une voie morte, comme le système Orlyval" a précisé le directeur-général adjoint d'ADP.

**AlloBus**

Le service de transport en commun à la demande par minibus "Allobus-Roissy" exploité par les CIF, a transporté depuis sa mise en service, il y a un an, 253.000 usagers sur leurs lieu de travail. Le pôle d'emploi de

l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle est composé de 566 entreprises employant quelque 53.500 salariés.

80% des emplois sont organisés en horaires décalés, et 50% des entreprises implantées sur les 3.200 hectares de l'aéroport fonctionnent les week-ends et jours fériés.

...SAINT GERMAIN EN LAYE



Restructuration

A partir du 1er juin, 3 nouvelles lignes vont se substituer aux lignes 3D,

3E, et 3G, dans le but de mieux desservir les quartiers du Bel-Air et du Val-Kennedy. La Municipalité espère ainsi augmenter de 5% le nombre de clients qui plafonne à 6000 voyageurs par jour. Une période d'essai est prévue jusqu'à septembre.

Si le succès est au rendez-vous, les autres lignes desservant Aigremont, Chambourcy et Fourqueux (3B, 3C, et 3F), seront elles aussi modifiées, mais pas avant 2000.

Le réseau urbain interne à St Germain est exploité à partir des centres d'exploitation CGEA de Montesson (centre Gabriel Péri) et de Conflans Sainte Honorine.

...SAINT QUENTIN EN YV.



Francile

La nouvelle application monétique

étend son champ d'expérimentation.

Des lecteurs Francile ont été installés dans les gares SNCF de Versailles-Chantier, St Quentin, Coignières, Plaisir-Grignon, des Essarts, et du Perray.

Sont aussi équipées, les lignes R de Phebus (Versailles-Chantiers / Montreuil-Université), 27-10 d'Hourtoule (Versailles / Plaisir / Thoiry), et 414 de SQYBUS (Trappes / Montigny).

...SÉNART Ville Nouvelle

Sénart * Bus Francile

Début mars, les techniciens de la RATP ont installé des bornes interactives dans 4 autobus du centre CGEA de Moissy-Cramayel.

Les voyageurs de la ligne 3 du réseau Sénart-Bus (Lieuxaint / Tigery) peuvent donc depuis le 15 mars utiliser le Passe Sans Contact ainsi que sur le RER-D



© Patrick KIRSTEITER

Les GX107 n°3097 (409 ALP 77) et GX217 n°3118 (28 BHK 77) aux couleurs SITUS dans le dépôt annexe de la SETRA à Sucy en Brie (15 avril 99)

dans les gares SNCF de Lieusaint, Boussy-St-Antoine, Moulin-Galant, et Ballancourt.

GPS

Le système de repérage des bus par satellites devrait être opérationnel à partir du second semestre 2000.

...SUCY EN BRIE

SITUS Surbaissés

Ce réseau exploité en pool par la SETRA et la CEAT (*reliée RU25*), est petit à petit équipé de matériels surbaissés.

Si la SETRA (annexe de Sucy-en-Brie) s'équipe de Heuliez GX217 (2 véhicules en service, notamment sur la ligne 4), la CEAT (dépôt d'Ormesson) a opté pour le GX317 du même constructeur.

Retrouvez ces véhicules, dont l'un est actuellement en service sur la ligne 10 de ce réseau, en rubrique "Matériel".

Rappelons que SITUS dessert un bassin de 6 communes constitué de Sucy-en-Brie, Chennevières, La Queue-en-Brie, Ormesson, Noiseau, et Boissy-Saint-Léger.

Francile

Les autobus de la ligne 4 sont équipés pour accepter le passe sans contact.

...SUD ESSONNE



TransEssonne

"Armature"

C'est sous ce nom curieux que le Conseil Général de l'Essonne compte mettre en place un

réseau de bus interurbain devant soulager les zones saturées par le trafic automobile. Six lignes ont déjà vu le jour sous l'appellation "Transessonnes" : Brunoy / Evry, Dourdan / Orsay, Dourdan / Massy, Arpajon / Brétigny / Evry, Massy / Evry et Massy / St Quentin en Yvelines.

4 autres lignes ont été inscrites au schéma directeur : Les Ulis / Saclay / Vélizy, Montgeron / Vigneux / Evry, Etampes / Arpajon / Linas et Dourdan / Etampes.

Cette dernière doit entrer en service dès septembre prochain.

...VERSAILLES



Plus de mystère

La ligne fantôme apparaissant sur

le nouveau plan Phébus est devenue une réalité le 12 avril dernier. Cette ligne E relie donc Versailles Rive Gauche à Picardie à raison d'un bus toutes les 40 minutes, tous les jours. La tâche a été confiée à des SC10R. Voir photo page suivante

Modifications

La ligne G est déviée depuis le 8 mars par

l'Avenue de Villeneuve l'Etang et le square Mondor dans la direction Chantiers afin de résoudre quelques petits problèmes de croisement.

La ligne O est prolongée depuis le 12 avril de Université à Pershing, soit 2 arrêts.

Eté

Les services touristiques "City-Tours" et "Petite Reine" (bus + vélo) ont repris le dimanche 28 mars.

Ces services risquent d'être très sollicités au cœur de l'été en raison de l'interruption pour travaux de la ligne C du RER donc de la gare Rive Gauche - Château de Versailles (voir SNCF Ile de France).

Matériel

Les Agora standards sont désormais au nombre de 11 et 9 autres pourraient arriver à l'été 99 (à confirmer).

Les 2 Mercedes / Heuliez O305G n° 86 et 87 ainsi que le SC10U n°89, réformés depuis près d'un an ont finalement été détruits au dépôt.

Le même sort a été réservé au O305G n° 97 et aux SC10R n° 99 et 103.



© Christophe DECAUX

Le SC10 n°115 de PHEBUS (4607 SF 78) affecté à la toute nouvelle ligne E dessert l'Avenue du Général de Gaulle à Versailles (21 avril 99)

Quant aux SC10 n° 68, 70, 71 et 73 et les O305 n° 92 et 94 réformés depuis près de deux ans, ils ont finalement été vendus aux enchères par la fourrière de Versailles.

CADEAU BONUS, ou quand la signalétique d'exploitation trouble l'information voyageurs...

Les Agora d'Aéroports de Paris (ici le 327 CHA 91) semblent, sur la plateforme d'Orly, ne pas vraiment savoir ce qu'ils font : Ligne C, Circuit G, Boucle A ?



© Lionel BREITMEYER

LANGUEDOC - ROUSSILLON



...MONTPELLIER



Travaux

En janvier dernier, les opérations de pose de voie ont atteint la place de la Comédie, alors que début février, la plateforme était entreprise rue Maguelone. Du côté de l'allée de la Citadelle, l'important ouvrage d'art, de loin le plus

complexe, est en voie d'achèvement.

Monétique

La SMTU à l'aube de l'arrivée du Tramway, met en place une nouvelle billetterie : à compter du 17 mai 1999 les montpelliérains utiliseront des billets magnétiques : Un voyage - 3 voyages - 10 voyages - Forfait 24 h - Forfait 7 jours. Et à compter du 1er juin 1999, des cartes

à puce sans contact remplaceront les abonnements mensuels ou annuels. Il suffira de recharger sa carte à l'agence ou dans les points de vente et dès septembre prochain dans des distributeurs automatiques qui préfigurent ceux qui seront installés dans chaque station de tramway en septembre 2000.

LIMOUSIN



...LIMOGES



Agora

Le 9 avril dernier, a eu lieu au dépôt de

l'exploitant, la STCL, une petite cérémonie pour célébrer le changement de directeur, mais aussi la mise en service de 5 Agora-S supplémentaires. Le parc d'Agora STCL passe donc de 18 à

23. Il devrait théoriquement être numéroté à la suite et constituer la nouvelle série 801 à 823. Ceci reste à confirmer.

LORRAINE



...METZ



Fréquentation

L'année 98 se sera terminée en léger retrait (-0,37%) par rapport à 97 qui avait connu un record de fréquentation.

Cette baisse est la première depuis 1991, et la raison principale est peut être simplement le fait des aboutissements de toutes les améliorations entreprises par l'exploitant messin (nouvelles lignes, refontes du réseau et des fréquences, SAEIV...etc).

Les TCRM attendent donc beaucoup du futur PDU pour repartir à la hausse. Le

projet de plan prévoit en effet des axes lourds et des sites propres pour les bus ainsi qu'une réglementation accrue pour le stationnement.

Projets d'investissement

Concernant le matériel roulant, les acquisitions porteront en 99, d'après les TCRM, sur 8 véhicules surbaissés soit 3 standards (éventuellement en 2 portes) et 5 articulés en version 3 portes.

Réformes

Dans notre dernier numéro, nous évoquons les nouvelles affectations des derniers véhicules réformés.

Nous apportons quelques précisions à ces informations.

Les PR100 n°8028 & 8131 ne sont toujours pas partis au Zaïre, un seul devant être concerné par ce transfert. Les PR180 n°8441 & 8543 restent propriété des TCRM, et sont loués au réseau urbain de Forbach.

...PONT A MOUSSON

Citaro

BUS-EST, ce réseau lorrain méconnu a reçu fin janvier 5 Mercedes Citaro.

NORD - PAS DE CALAIS



...BOULOGNE SUR MER



Surbaissés

Un 5e Van-Hool A300 (numéroté 305) a été ré-

ceptionné en mars dernier par le réseau de la Côte d'Opale.

Cette arrivée fait que le parc TCRB compte désormais 9 standards surbaissés : 4 Berkhof "Premier" (401 à 404),

5 VanHool A300 (301 à 305).

Découvrez le nouveau venu en rubrique "Matériel" et en page 63 le n°302

NORMANDIE (HAUTE ET BASSE)



...CAEN



A vendre !

Les annonces de la revue "Transport Public" nous apprennent que la CTAC met en vente 15 autobus soit le SC10U-PF n°148, les PR100-2 n°258, 260 à 263, 265, 266 et les PR180 n°350 à 352, 356 et 359 à 361.

Rappelons que le SC10 en question avait été mis en service en 1977 (8628 RV 14) et qu'il servait depuis de "bus-info". 9 autocars subissent le même sort : les S53R n°28 & 29, les PR14 n°34 à 36 et 40, et 3 Renault FR1 de "CTAC-Voyages" n°41 à 43.

...LOUVIERS



Adaptations

La mise en service d'un réseau ne se fait jamais sans quelques adaptations de dernière minute. Transbord nouvelle version n'échappe pas à la règle.

Ainsi la ligne B effectuée depuis le 19 avril un petit détour dans le quartier de la Justice à la Haye le Comte et dessert deux nouveaux arrêts : Vallots-DDE et Justice. La minute perdue lors de ce détour ne remat pas en cause le cadencement.

La ligne C modifie son itinéraire : elle ne dessert plus les Boulevards Ferry et Clemenceau mais la Place Thorel et le Parvis. Le temps de parcours est inchangé.



Le nouveau réseau Transbord a officiellement été inauguré le 5 mai dernier et les O405NK, désormais immatriculés, sont bien au "Rendez-Vous Bus"

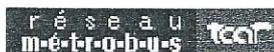
Matériel

L'arrivée des O405NK rendant le parc plus homogène, la mutation des anciens matériels se poursuit. Après le MG50 parti pour Vitry, le GX77 n°8 (406 VG 27) doit avoir rejoint le réseau Phébus de Versailles.

Autre précision : sur la photo du haut, page 41 de notre n°25, il est indiqué par erreur MG50. Il s'agit d'un MG19.

Retrouvez en rubrique "Forum" la Tribune Libre de Pierre COLIN concernant le nouveau réseau Transbord

...ROUEN



Affrétés

CFTI Normandie (groupe CGEA) vient de mettre en service un Heuliez GX217 sous le n° de parc 9961. C'est le premier surbaissé mis en service par un affrété sur le réseau TCAR-Métrobus. En effet, les deux S315NF de la CNA circulent sur les lignes communes aux réseaux de Rouen et d'Elbeuf sur Seine et aux couleurs de la CNA.

PAYS DE LA LOIRE



...LAVAL



Filtres et GPL

13 SC10 ont, depuis octobre 98, été équipés de filtres à particules couplés à un pot d'échappement catalytique. Les TUL ont choisi le concept développé par les firmes Airmeex et 3M, le carburant utilisé étant du gazole ordinaire, au contraire de l'équipement CRT qui nécessite l'emploi d'un gazole désulfuré et donc très cher.

L'essai donnant apparemment toute satisfaction, les TUL envisagent d'équiper de

ce kit ses GX107 et GX317.

D'autre part, l'autorité organisatrice envisagerait de remplacer progressivement sa flotte de 48 autobus par des véhicules fonctionnant au GPL. Les 4 premiers devraient être reçus cette année.

...MANS (Le)



Gaz

D'après l'hebdomadaire "La Vie du Rail", la Communauté urbaine a décidé d'

acquérir 21 autobus fonctionnant au GNV.

...NANTES



Lignes 1 et 3

Les chantiers de prolongement de la ligne 1 vers St Herblain et la construction de la ligne entre Commerce et Beauséjour battent leur plein. Les travaux de déviations de réseau sont désormais largement entrepris voire, sur certaines sections, achevés et la pose des voies a débuté sur plusieurs

des tronçons concernés.

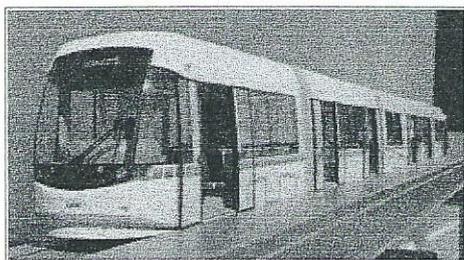
Internet

Les TAN disposent désormais d'un site Internet, encore squelettique mais promis à un bel avenir !

<http://www.tan.fr>

Parc

Le parc nantais est actuellement composé de 343 véhicules dont :
46 tramways de 330 places en charge maximale (6 personnes au m2),



Maquette des futures rames conçues par ADTranz

109 bus articulés de 150 places dont 18 à plancher bas,



© Yves LE CHANU

La place Viarmès, à Nantes, sur la future ligne 3 est en plein chantier. Les rails sont déjà posés. Un ouvrage d'art imposant est en cours de construction entre le cours des 50 otages et le sillon de Bretagne

174 bus standard de 100 places dont 33 à plancher bas et 1 au gaz naturel (+2 en mars 99),

5 midibus de 28 places dont 2 pour la desserte aéroport et 9 minibus équipés pour le transport des personnes handica-

pées.
L'état de parc complet du réseau TAN sera publié dans un tout prochain numéro.

PICARDIE



...SAINT QUENTIN

Matériel

Les 2 Agora mis en service l'année dernière, ont remplacé 2 PR100MI réformés (04 et 05), le 04 ayant été ferrailé.

Les 2 surbaissés sont équipés de girouettes électroniques.

...SOISSONS



Matériel

L'arrivée de 3 nouveaux Heuliez GX317 2 portes a entraîné la réforme de 4 véhicules plus

anciens.

Deux SC10R-044 (7752 et 7753) ont été vendus à la firme SPL de Mitry-Mory (77), et deux GX107 (2707 et 2709) sont à Cherbourg, probablement à l'usine de re-

traitement de La Hague.

Jean-Pierre Duponchelle nous rappelle que le réseau de Soissons n'utilise pas les numéros de parc, et l'on se réfère donc aux immatriculations (revoir notre dernier état de parc paru dans **RU22**).

Les 3 GX317 sont équipés de girouettes électroniques et de rampes pour les UFR et d'un agenouillement côté portes.

Retrouvez ces véhicules en rubrique "Matériel".

PROVENCE - ALPES - COTE D'AZUR ET CORSE



...AVIGNON



Modifications

Le 11 janvier dernier a eu lieu une légère restructuration du réseau TCRA. Si le réseau n'est pas profondément modifié, les lignes 5, 8, 9, 12, 14, 18 et 28 sont touchées.

Ligne 5 : "Saint Gabriel / Fontcouverte" est désormais limitée au tronçon "St Gabriel / Poste" et ne dessert plus le centre-

ville (Place Pie). Les arrêts abandonnés du tronçon Place Pie / Fontcouverte sont désormais desservis par la ligne 12 modifiée.

Ligne 8 : "Poste / Montfavet" faisait une boucle sur son trajet terminal à Montfavet. Le nouvel itinéraire, linéaire en U reprend toutefois la desserte des mêmes arrêts.

Ligne 9 : "Place Pie / Amandier" modifie légèrement son itinéraire dans le quartier de l'Amandier.

Ligne 12 : "Avignon / Le Pontet" change de terminus au centre-ville. Elle ne fait plus le tour des remparts vers "Poste" mais entre intra-muros vers Place Pie. Son itinéraire est détourné dans le quartier de Fontcouverte pour reprendre la desserte des arrêts abandonnés par la ligne 5

Ligne 14 : "Courtine / Le Pontet" est rendue plus directe dans sa desserte du quartier de Réalpanier. Les arrêts abandonnés restent desservis par les lignes 9 et 4.

Ligne 18 : La circulaire de Montfavet raccourcit son itinéraire pour doubler la ligne 8 entre la Halte et Montfavet Eglise.

Ligne 28 : la "Navette de Morières" ne dessert plus systématiquement le CES Tavant.

Electra

C'est le nom du projet qui doit devenir réalité en l'an 2000 et qui consiste à réduire le nombre de bus "polluant" intramuros. A cet effet, la ville close sera desservie par des navettes électriques en correspondance, hors les murs, avec les lignes classiques.

...GRASSE - ANTIBES

STGA PDU

Mis en service le 23 avril, le nouveau plan de circulation conçu lors de la définition du PDU de Grasse génère quelques satisfactions et... quelques insatisfactions.

En matière de circulation automobile, les habitudes ayant la vie dure, la première semaine aura été celle... des embouteillages !

Concernant les transports urbains, l'idée retenue est une boucle terminale autour du centre historique, boucle que rejoignent toutes les lignes grassoises du réseau STGA. Pour compléter cette desserte, une circulaire assurant la même boucle a été mise en place sous l'appellation "La Farandole" assurée à l'aide de 4 minibus circulant toutes les 5 minutes de 07h30 à 12h30 et de 13h30 à 18h30 desservant 20 arrêts.

Deux points sont contestés par diverses associations locales : les ruptures de charge engendrées par ces nouvelles dispositions et une moins bonne desserte du centre historique.

Une restructuration plus importante du réseau est toutefois prévue en septembre prochain mais la multiplicité des intervenants (le réseau STGA est un amalgame de lignes confiées à de nombreux exploitants) rend le projet peu aisé.

Question

A l'heure où les Alpes Maritimes et notamment les régions littorales se lancent dans une concertation visant à diminuer, en terme de gestion des transports, le nombre de structures locales et trop souvent mono-communales, il apparaît très curieux que le PDU adopté à Grasse ne concerne que la seule ville de Grasse alors que le bassin de mobilité couvre au moins

© STGA / Synergie



l'étendue du réseau STGA (Grasse, Antibes, Valbonne, etc.) voire l'agglomération au sens INSEE du terme qui inclut également le pôle urbain Cannois.

Peut-on espérer une politique globale et cohérente si chaque pôle urbain d'une agglomération vote en apparté son propre PDU ?

Taxibus

Depuis quelques années, le Syndicat des Transports de Grasse Antibes (STGA) multiplie les dessertes locales Taxibus.

Depuis le 15 février 1999, de nouveaux circuits TAXIBUS ont été créés et confiés à 4 artisans-taxis (Fiorentino, Ron-teix, Caparros et Maurel) :

Secteur Grasse - Vallauris :

- 10 Malbosc / Grasse
- 16 Les Messugues / Grasse
- 24 Notre-Dame / Vallauris
- 25 Les Impiniers / Vallauris

Secteur Mouans-Sartoux - Mougins :

- 41 Place du Marché / Plascassier
- 50 Mougins Village / Place du marché
- 51 Mougins Village / Espagnol / Carimaïl
- 52 Mougins Village / Les oiseaux
- 53 Mougins Village / Mougins le Haut
- 54 Mougins Village / Le Plan St-Martin

Secteur Opio - Valbonne :

- 60 Collège du Rouret / Les Chauves
- 61 Collège du Rouret / Valbonne Village
- 62 Collège du Rouret / Bois d'Opio

...MARSEILLE

Electricité

La ligne de tramway 68 est devenue, sur un court tronçon, site d'expérimentation d'un nouveau mode d'alimentation électrique par captage au sol. Outre l'exploitant marseillais, d'autres réseaux suivent avec intérêt ces tests qui pourraient permettre, s'ils s'avèrent concluants, de se passer de caténaires sur tout ou partie d'une ligne.

"Fusion"

C'est le nom de la nouvelle identité visuelle du réseau que l'on doit au designer Rudi Meyer et que nous vous avons en partie présentée dans notre précédente édition.

16 autobus aux nouvelles couleurs ont été présentés le 19 avril en une dizaine d'endroits de la ville. Ils ont ensuite convergé vers la Mairie avec 200 enfants à bord, où s'est déroulée la cérémonie de lancement de l'opération.

La livrée blanche zébrée d'une bande bleue soulignée d'un liseret vert laisse la place à un mélange de pointillés à dominante jaune et orange, relevé de bleu et de rouge.



Nous ne résistons pas au plaisir de publier les savoureuses explications de la RTM décidément très en verve.

"Le pointillisme évoque le mélange des cultures, des énergies, des générations et des sensations. Les couleurs évoquent la qualité de vie du bassin méditerranéen et de Marseille. La fusion des couleurs et des points évoque l'individualité de chacun des clients et montre que la RTM est une société de services au service de chacun de ses clients. Le jaune et le bleu pétillent sur la carrosserie à la manière d'une effusion de joie, d'un crépitement de

champagne dans une fête renouvelée".

Décoiffant, non ? Hy-per-bo-li-que-ment trans-cen-den-tal, aurait conclu Salvador Dali.

Le changement de livrée se fera par la pose de films adhésifs, et la Régie prévoit qu'un tiers du parc autobus (soit environ 200 bus) seront à la nouvelle identité fin 99.

Turbopac

C'est le concept développé par la firme californienne TurboDyne et adapté sur un bus marseillais pour diminuer la pollution des gaz d'échappement.

Au contraire des filtres à particules qui nécessitent l'emploi de gazole désulfuré, ce concept est basé sur un moteur électrique entraînant le démarrage d'un turbocompresseur dès 700 à 800 tours/minute, le turbo traditionnel n'étant efficace qu'à partir de 2000 tours/mn.

Cet appareillage permet selon le fabricant de diminuer les fumées noires de 60 à

80%.

Dans le même esprit, un R312 de la RATP (n°5052) fonctionne depuis quelque mois avec un double turbo.

"Le pilote"

Nous avons déjà évoqué le site internet "Le Pilote" donnant toutes les informations transport (urbains, interurbains, ferroviaires mais aussi automobiles) sur le bassin Marseille - Aubagne.

<http://www.lepilote.com>

Reprenant l'idée des anciennes bornes "SITU" implantées en essai à Paris (et disparues depuis), ce nouveau serveur, mis en service le 4 février dans la cité phocéenne est également connecté à deux bornes actuellement implantées en gare St Charles, une autre à Aubagne, et le métro en sera bientôt équipé.

Cet équipement est le fruit d'une collaboration entre la RTM, la SNCF, la Ville de Marseille, le Conseil général et la DDE 13.

RHÔNE - ALPES



...GRENOBLE



Tram B

Tributaire de la construction de la nouvelle cité judiciaire, le prolongement de la ligne B de Gares vers Europole se fera bien en deux parties.

A la rentrée 99/2000 sera ouvert le tronçon St Bruno / Palais de Justice dont les voies sont entièrement posées, et début 2000 si tout va bien le tronçon terminal Palais de Justice / Cité Internationale (nouvelle appellation officielle d'Europole, qui n'est pas sans rappeler le terminus de la ligne 4 lyonnaise...)

Afin de pallier à une éventuelle arrivée simultanée de 2 trams des lignes A et B à St Bruno, cette station a été allongée.

Trolleybus

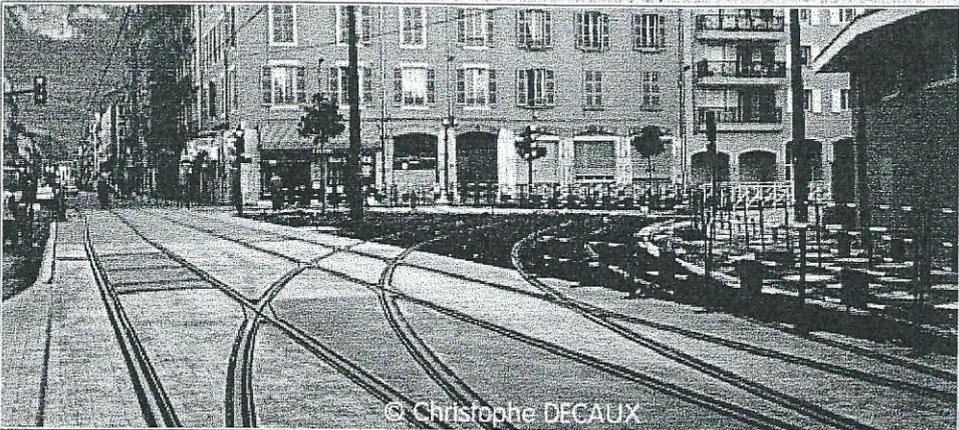
Emboitant le pas de leurs collègues lyonnais, les responsables grenoblois ont eux aussi lancé un appel d'offres pour l'acquisition de nouveaux trolleybus.

D'après TRAM 2000, cet appel d'offres se décompose en une tranche ferme de 15 trolleys standards (3 portes, plancher bas intégral, climatisation) pour équiper la ligne 32 (remise en mode trolley le 4 janvier après travaux).

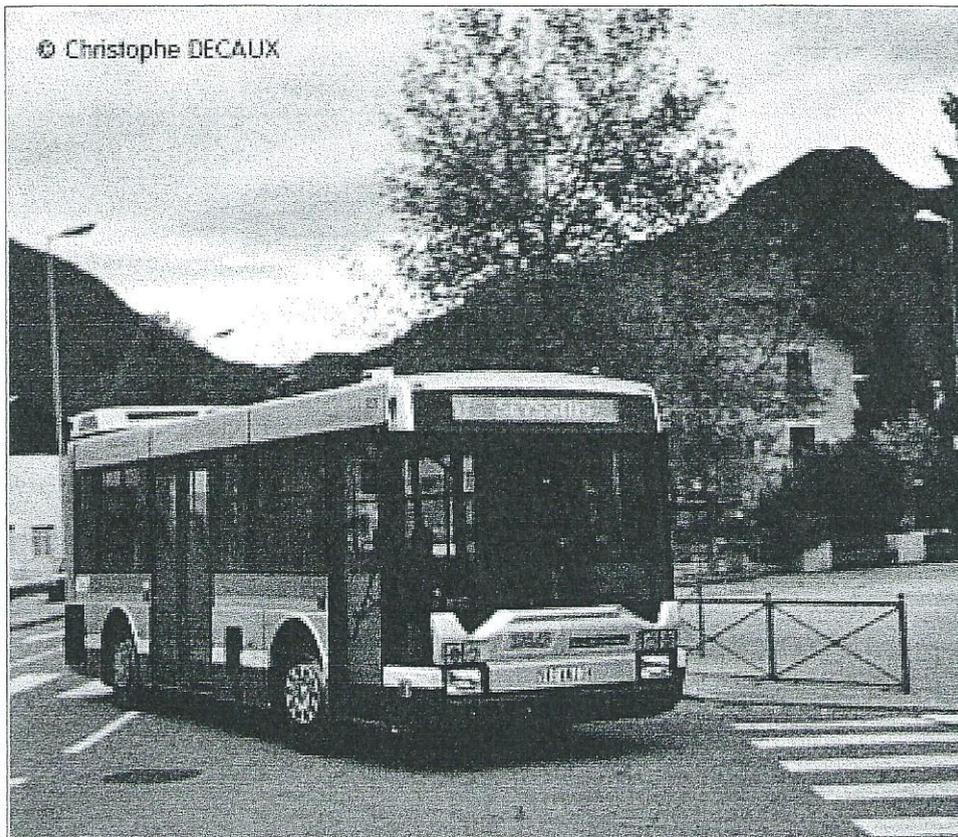
Trois tranches conditionnelles concernent



L'allongement des quais de la station St Bruno (ci-dessus), permettant de recevoir 2 trams simultanément était presque achevé le 20 avril dernier. Un peu plus au sud, la bifurcation vers "Cité Internationale" (ci-dessous) n'attend plus que le passage des rames. Encore quelques mois de patience !



© Christophe DECAUX



Un des minibus Breda des TAG, place Louis Maisonnat à Fontaine, sur la ligne 57, le 20 avril 1999

15 à 20 trolleys standards, 15 à 20 trolleys articulés et 18 à 22 autres trolleys articulés destinés plus spécialement à la ligne 1.

La tranche ferme de 15 trolleybus a été remporté par Iris-Bus avec le modèle *Civis*.

Minibus

Grenoble est, à notre connaissance, la seule ville française à exploiter des minibus Breda. Voyez, sur la photo ci-dessus, à quoi ils ressemblent.

Destruction

Voici quelques précisions sur l'incident du 7 février que nous évoquions dans notre précédent numéro.

Vers 20h00, à l'arrêt "Paul Cocat" (quartier de Teisseire), le PR180-2 n°834 de la ligne 26 a été pris d'assaut par un groupe de jeunes. L'un des assaillants a jeté un engin incendiaire dans le bus alors qu'il y avait 6 passagers. Le conducteur a fait une embardée qui a précipité le véhicule contre un arbre. Tout le monde est descendu heureusement indemne du bus qui a entièrement brûlé.

Dès le lendemain, les médias se sont très largement occupés de l'affaire (passant d'ailleurs sous silence un incident simi-

laire survenu le même jour à Lyon) et, de son côté, la direction de la SEMITAG a demandé aux conducteurs de ne pas sortir des dépôts.

Après plusieurs réunions entre le personnel, la direction et les différents pouvoirs publics, le service reprenait le mardi 9, et la ligne 26 était détournée par une rue parallèle à celle où s'était produit l'incident. Depuis, le 26 a repris son itinéraire normal pendant la journée mais reste néanmoins dévié à partir de 19h00.

Les auteurs de cet acte inqualifiable ont depuis été interpellés.

Rappelons que le PR180-2 n°834 (ex-134) avait été mis en service en juin 89, puis entièrement refait intérieurement et repeint à la nouvelle identité visuelle en 1996.

Déviations

Depuis le 1er mars, les lignes 602 et 603 sont déviées pour, cette fois-ci, des raisons techniques. En effet, le pont sur l'Isère, situé entre les cimetières St Roch et Grand Sablon a été interdit aux véhicules à gros gabarit.

Les arrêts "cimetière Gd Sablon", "Chantourne", et "Hôpital Michallon" sont supprimés.

Le 602 (ligne VFD à tarification TAG

équipée de GX217 et 317) prend le même parcours que le 31, soit le bd Maréchal Leclerc et l'avenue Maréchal Randon en desservant tous ses arrêts. De nouveaux horaires ont dû être mis en place pour cette ligne.

Express-Domène

La commune de Domène, située dans l'est grenoblois, bénéficie depuis le 1er mars d'une liaison renforcée avec la métropole dauphinoise grâce à la mise en place d'une navette express (25 mn) par l'autoroute A41 entre "Les Arnauds" et "Grand Sablon" en correspondance avec la tram B. Affrétée aux cars Philibert, "Express Domène" ne circule pour l'instant qu'à raison de deux allers-retours par jour du lundi au samedi.

Radiotéléphonie

D'ici la fin de l'année, tous les véhicules TAG seront équipés de la nouvelle liaison radio 3RP. Depuis octobre 96, quelques autobus en étaient équipés à titre d'essai. En mars, c'est la ligne 33 qui a été choisie comme ligne pilote et déjà ses GX187 se sont vus greffés un "aileron de requin" sur leurs toits, caractéristique de l'antenne radio.

...LYON



Métro

Les travaux de prolongement de la ligne B (Charpenne / Jean Macé) touchent maintenant à leur fin et la circulation a pu être rétablie sur l'avenue Jean Jaurès

Amorcé en 1995, ce prolongement dans le sud-ouest de la ville verra l'ouverture de trois nouvelles stations dont les noms définitifs devraient être : "Place Jean-Jaurès", "Debourg", et "Stade de Gerland". Les réservations pour une quatrième éventuelle station ("Loret") ont d'ores et déjà été prévues entre "Jean-Macé" et "Place Jean-Jaurès".

La mise en service de ce prolongement est prévu pour septembre 2000.

Vous avez dit... bizarre ?

Les lyonnais ont pu découvrir la maquette de leur futur tramway lors de la "Foire de Lyon".

Certains l'ont découvert à la une du numéro d'avril (n°193) de *TRAM-2000*, d'autres ont pu la voir sur place, les derniers enfin la découvrent dans ce numéro. Si le concept du *Citadis* d'Alstom autori-

se une personnalisation de la face avant des rames, les décideurs lyonnais ne s'en sont manifestement pas privés.

Les designers ont une fois de plus sacrifié à la mode actuelle des rondeurs en tout genre censées évoquer la douceur et un journal local en quête de lyrisme aurait même titré : "Le tram qui sourit".

Dans le genre "bizarre", il y a eu Strasbourg avec son avant éfilé de reptile ou... de ver de terre.

Maintenant il y a Lyon et de nombreux qualificatifs ont pu être entendus : avant pansu et globuleux, gros poisson ou baleine, bouledogue, etc. Livrée (lignes brisées rouges, jaunes et bleues) ressemblant à un électrocardiogramme, un gros tag ou laissant à croire qu'un chien venait de se faire écraser,...

Tous les goûts sont dans la nature mais il semble bel et bien que cette "esthétique" soit très controversée dans la capitale des Gaules.

Plus sérieusement, cette face avant présente deux handicaps. Tout d'abord, des montants latéraux qui peuvent être gênants pour les conducteurs, et d'autre part, le cintre excessif du pavillon empêche l'installation d'une girouette correctement dimensionnée.

La spécificité française d'équiper les véhicules de girouettes minuscules semblait s'être perdue avec l'arrivée des nouveaux autobus surbaissés. Las, les divers tramways mis en service sur l'hexagone ne brillent guère par la clarté de leurs destinations.

Pour finir, aussi vilain soit-il, nous lui souhaitons une mise en service sans problème et un trafic optimal. Bref. T'es laid, mais on t'aime quand même !!

Trolleybus

La commande de 67 trolleybus auprès de Iris.bus France a été confirmée le 10 mars dernier. Dérivé du Civis, ce matériel prend l'appellation provisoire de VEG, Véhicule Electrique Guidé.

T-2000 nous livre le calendrier de réception des ces 67 VEG : Décembre 2000 : tête de série du standard. Août 2001 : 8 standards. Novembre 2001 : tête de série de l'articulé. Février 2002 : 12 standards. Mars 2002 : 6 articulés. Avril 2002 : 5 articulés. Mai 2002 : 18 standards. Août 2002 : 16 standards.

Rappelons que ces véhicules seront affectés progressivement sur les lignes 4, 11, 13, 18 et 44.

Quant à la ligne 1, il est désormais quasiment acquis qu'elle verra sa transforma-



© Christophe DECAUX

Les Oreos55 (ci-dessus le 3513 - 2049 VJ 69) ont pris possession de la ligne 6 depuis le retrait des vénérables Vetra et en attendant l'arrivée prochaine des midi-trolleybus Man - Kiepe. Ci-dessous, le tout premier, sorti des chaînes du carrossier Hess et testé depuis la fin avril dans les rues de Bienne (Suisse)



© Lionel BREITMEYER

tion en tramway, il y a donc peu de chance qu'elle voit passer sous ses fils ce matériel de transition

Adieu !

C'en est fini de la circulation des vénérables Vetra de la ligne 6. Afin de préparer l'arrivée des nouveaux mini-trolleybus Man-Kiepe (on murmure que le premier arriverait aux alentours de l'ascension), quelques travaux de rénovation de la ligne aérienne étaient nécessaires. Ce sont donc les fameux Oreos55 qui ont pris provisoirement le relais.

Nul doute que les TCL préparent un retrait en beauté de l'illustre matériel. Tout du moins, on l'espère !

Départs

Notre confrère "Car-Histo-Bus" nous informe, dans son bulletin de février (n°31), du départ vers le réseau roumain de Timisoara de 25 trolleybus ER100.

Il s'agit des n°1911, 1912, 2902, 2903, 2906, 2915, 2917, 2919, 2922 à 2924, 2926 à 2929, 3914, 3930, 3949, 3950, 3956, 3958, 3961, 3963, 3964 et 3967.

Seront également exportés, les 28 ER100

renovés en 1991 pour la ligne 1 : 1801 à 1826, 2901 et 3909.

Parcs-relais

Les 7 parcs-relais de la périphérie lyonnaise offrant près de 2000 places de stationnement, sont un succès au regard des résultats de leur taux de fréquentation. Celui-ci est de 63%, et la progression de l'utilisation de +28%.

Tarif

Les TCL continuent d'étoffer leur palette tarifaire, avec maintenant un volet social : Un pass 2 Partout sera proposé à 50,00 F pour les personnes ayant des ressources inférieures à 2500,00 par mois et un Pass Partout S à 100,00 F est réservée aux personnes dont les ressources sont comprises entre 2500,00 et 3800,00 F, pour les CES et les jeunes en voie d'insertion. C'est en tout 64.000 personnes qui peuvent être concernées par ces nouveaux tarifs, toutefois jugés insuffisants par le "Collectif pour la Gratuité".

Ligne verte

La ligne saisonnière **83** qui relie la gare routière Laurent Bonneval au poumon vert de l'est Lyonnais, le parc de Miribel-Jonage a repris du service le 03 avril et ce jusqu'au 05 septembre prochain. Quotidienne en été, elle fonctionnera les dimanches et jours fériés d'ici là.

...SAINT ÉTIENNE



Matériel

Depuis la publication du parc complet du réseau STAS dans notre n°7 d'avril 96, de nombreux changements ont eu lieu. Révision avant notre assemblée générale stéphanoise d'octobre prochain !

Réformes et/ou destruction :

20 Trams PCC 500 n° 503, 505, 508 à 511, 513 à 518, 521 à 523 et 525 à 530.
5 Trams PCC 550 n° 951 à 955
2 Minibus Durisotti n° 087 et 088
3 Renault PR180 n° 701, 702 et 707
5 Heuliez O305G n° 726 à 733
27 Renault PR100 n° 340 à 346, 348, 349, 372 à 382 et 385 à 391

Arrivées :

20 trams Alstom/Vevey n° 916 à 935
30 Renault Agora n° 351 à 380
2 Mercedes O405GN2 n° 761 et 762
3 Heuliez GX77H n° 618 à 620

Retrouvez ci-dessous le parc simplifié, établi par Olivier DELESTRADE.

Renouvellement prévisionnel

Comme on a pu le constater, ce sont surtout les tramways et les autobus qui ont été renouvelés (15 rames de tramway en 1992, 20 en 1998, 40 R312 en 1992, 30 Agora en 1998, et 20 Mercedes articulés en 1993). Le renouvellement du trolley-

bus a été complètement ignoré avec la réforme de 15 véhicules. Mais les choses devraient évoluer rapidement. Voici en effet le programme du renouvellement et des réformes pour les dix ans à venir.

1999: Réforme des 10 trolleybus articulés qui seront remplacés par des autobus articulés. La ligne 6 sera donc équipée en 1999 de 10 véhicules articulés thermiques en remplacement des PER180H, en attendant l'évolution des modes de transport. Réforme de 6 autobus standards et de 5 articulés. Fin 1999, le parc sera donc de 146 bus, 41 trolleybus et 35 tramways.

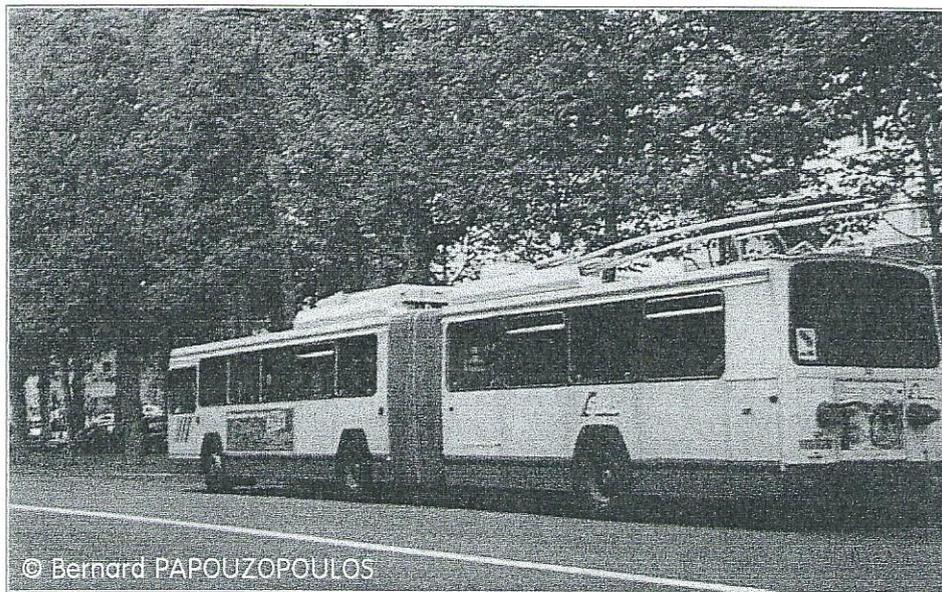
2000: Réforme de 8 autobus standards. Acquisition de 14 autobus standards et de 5 articulés. Fin 2000, le parc sera de 157 bus, 41 trolleybus et 35 tramways.

2001: Réforme de 8 autobus standards. Acquisition de 19 autobus standards. Fin 2001, le parc sera de 168 bus, 41 trolleybus et 35 tramways.

2002: Réforme des 41 trolleybus restants, de 4 autobus standards et de 2 articulés. Acquisition de 30 trolleybus. Fin 2002, le parc sera de 162 bus, 30 trolleybus et 35 tramways.

PARC SIMPLIFIÉ STAS - Saint Étienne - Situation au 30 avril 1999

Modèles	Nb	Numéros de parc
Minibus		
RenaultMaster	2	87 et 88
Midibus		
CBM220 / Renault R212	3	615 à 617
Heuliez GX77H	3	618 à 621
Autobus Standards		
Renault PR100	11	333 à 339, 347, 350, 383, 384
Renault PR100-2	29	651 à 679
Renault R312	40	201 à 240
Renault Agora	40	251 à 280
Autobus Articulés		
Renault PR180	5	703 à 706, 708
Renault PR180-2	2	709, 71
Mercedes O405GN / N2	22	741 à 762
Trolleybus Standards		
Renault ER100 / H	41	401, 403 à 407, 409, 410, 413, 415, 418, 426 à 450, 461 à 463, 465, 466
Trolleybus Articulés		
Renault PER180H	10	101 à 110
Tramways		
Alstom-Vevey	35	901 à 935
Total véhicules	243	



© Bernard PAPOUZOPOULOS

Les PER180H de la STAS ne devraient plus être présents dans les rues stéphanoise en l'an 2000.

2003: Réforme de 8 autobus standards. Acquisition de 12 autobus standards et 2 articulés. Fin 2003, le parc sera de 168 autobus, 30 trolleybus et 35 rames de tramways.

2004 et 2005: Pas de mouvements prévus.

2006: Réforme et acquisition de 13 autobus standards.

2007: Réforme et acquisition de 13 autobus standards.

2008: Réforme et acquisition de 14 autobus standards et de 10 articulés.

2009: Réforme et acquisition de 12 autobus articulés.

Ainsi, à la fin de l'année 2009, le parc de la STAS devrait être composé de:

- 8 minibus ou gabarits réduits
- 121 autobus standards
- 39 autobus articulés
- 30 trolleybus
- 35 tramways.

Espace Transport

Il reçoit une moyenne de 2.500 personnes par jour et vient d'être agrandi et modernisé pour permettre un meilleur accueil du public. Les horaires d'ouverture ont été aussi réaménagés.

...VIENNE



Agora

Nous vous avons informés, dans notre dernier numéro de la reprise du réseau de Vienne par Cariane et de la nouvelle identité visuelle en découlant. Retrouvez ci dessous un Agora du nouveau réseau SUV

La superbe livrée (fond blanc, habillage bleu et liserés rouges) du nouveau réseau SUV apposée sur l'Agora n°61, immatriculé 374 BAJ 38, ici le 17 avril 1999 à la gare routière de Vienne.



© Christophe DECAUX

BERGERAC

Un musée vivant du midibus !

Claude DRUON



Il n'y a aucune ironie dans ce titre, tout au contraire. Car c'est poussée par des événements plutôt dramatiques que la Ville de Bergerac s'est retrouvée à la tête d'un parc de véhicules pour le moins original. Découvrez pourquoi dans les lignes qui suivent.

Sous-préfecture de la Dordogne, sur la rivière du même nom, Bergerac compte environ 30.000 habitants. Ville du Sud-Ouest elle se situe à environ 50 km de Périgueux, préfecture du département et 90 km de Bordeaux, préfecture de région. Place forte du Calvinisme jusqu'en 1621, elle est devenue au fil des ans une ville moyenne, industrielle et est dotée d'un institut expérimental et d'un musée du tabac, encore cultivé alentours. Centre commercial et viticole animé, Bergerac a su sauvegarder une partie de son patrimoine architectural ancien. C'est une petite ville agréable à vivre au cœur d'une région dont on ne vante plus les charmes.

Le réseau TUB des origines à nos jours

Durant les années 1970, quelques dessertes urbaines et scolaires sont assurées par un autocariste local.

Le 1er janvier 1981 la municipalité bergéroise met en place un véritable réseau de transports urbains.

Exploité au début par 4 Citroën C35 coyotes neufs, le parc d'autobus sera progressivement complété par un Berliet PR100MI (ex-Cannes) et deux GX107. En 1983 deux Heuliez Omaha, neufs, car-

rossés sur châssis Renault seront acquis.

Pendant la nuit du 28 au 29 juillet 1994, un incendie détruit le hangar de remisage des autobus et du matériel municipal. Après cet incendie catastrophique compte tenu des capacités du réseau, seul un des deux Omaha pourra être sauvé.

Dans l'urgence, la municipalité se portera acquéreur de 5 autobus d'occasion en août

(voir état de parc ci-dessous). Repeints rapidement aux couleurs de la ville, ils permettront d'assurer un service normal pour la rentrée scolaire de septembre. Deux autres bus rejoindront sur le réseau en septembre 1994 et janvier 1995 ce qui portera le parc à huit autobus : 2 standards, 5 midibus et 1 minibus.

Ce matériel, appartenant à la ville de Bergerac, est remisé aux ateliers municipaux, rue Denis Papin, dans la zone industrielle.

Les TUB aujourd'hui

Le réseau comprend depuis sa création 4 lignes régulières, deux diamétrales (1 et 2) et deux radiales (3 et 4) toutes desservant l'arrêt "République".

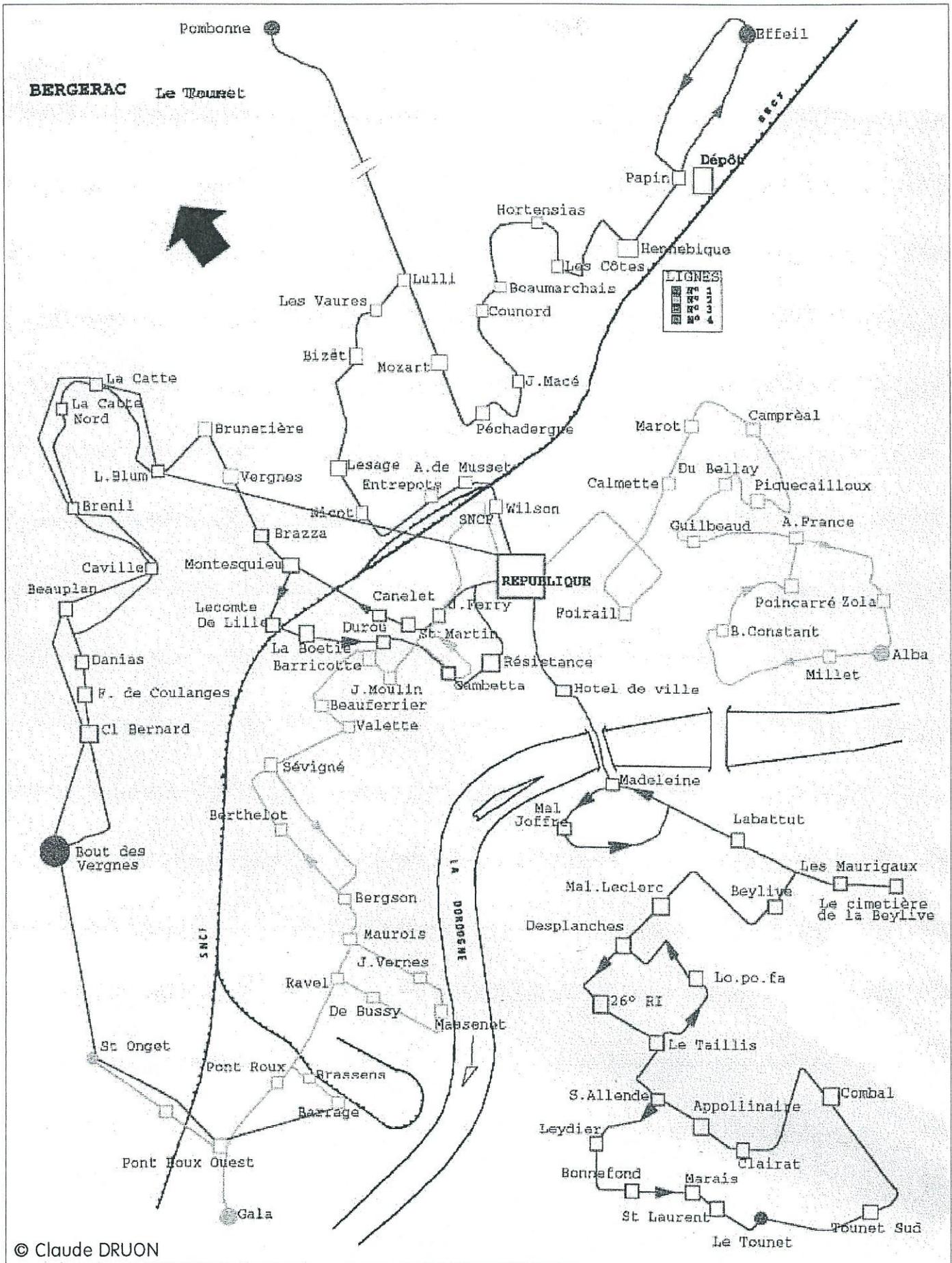
Des services spéciaux (piscine) sont également assurés.

(voir plan page suivante)

- 1 : TOUNET / BOUT DES VERGNES
(11 passages les jours ouvrables)
- 2 : GALA / ALBA
(11 passages les jours ouvrables)
- 3 : REPUBLIQUE / Z.I.
(6 voyages par jour)
- 4 : REPUBLIQUE / BARRAGE
(3 allers 4 retours)

Un plan et des fiches de lignes, photocopiés, sont disponibles au syndicat d'initiative (rue neuve d'Argenton) et à la mission locale, à quelques mètres du point central Place de la République.

Le prix du billet est de 6,40 F à l'unité et de 40,00 F par 10. Les abonnements ne sont accessibles qu'aux scolaires.



© Claude DRUON

Le parc des TUB en mars 1999

Suite à l'incendie, le besoin de se procurer rapidement du matériel à eu pour conséquence de constituer un parc très diversifié et pour le moins original.

On compte 7 types de véhicules différents sur un total de huit.

L'intérêt majeur du parc est qu'il comporte des midibus très peu connus tels que un Omaha Heuliez ou un P27 Carrier (voir photos de ces deux véhicules en page 2).

Ci-contre :

Bergerac - Place de la République
Renault R212 (2333 SX 24)
12/03/99



© Claude DRUON

Matériel	N° de parc	Immatriculation	Mise en service	N° de série	Observations
STANDARDS					
Heuliez GX107		7229 SV 24	25/08/94	VJ1PS08A1PX104004	
		7936 SV 24	02/09/94	VJ1PS05A1PD02030	
GABARITS RÉDUITS					
Carrier / Renault P27		7225 SV 24	25/08/94	VF6JN1E2400010165	
Gruau MG36		7219 SV 24	25/08/94	VJYT40P0000000171	Ex-Bayonne
Heuliez GX77H		2540 RD 24	25/08/94	VJ1GX77HORT100001	Ex Cariane Nord
Heuliez Omaha		2540 RD 24	12/02/83	VF6JN1E2400003057	Neuf - Rescapé de l'incendie
Renault R212		2333 SX 24	27/01/95	VF6PS09B254600032	Ex-Grasse
MINIBUS					
Renault MASTER		7224 SV 24	25/08/94	VF1FB30A501405851	



© Claude DRUON

Ci-contre :

Bergerac - Place de la République
Le Gruau MG (7219 SV 24)
12/03/99

SAINT DIÉ DES VOSGES

Le quatrième réseau de la STAHV

Claude DRUON



st.a.h.v

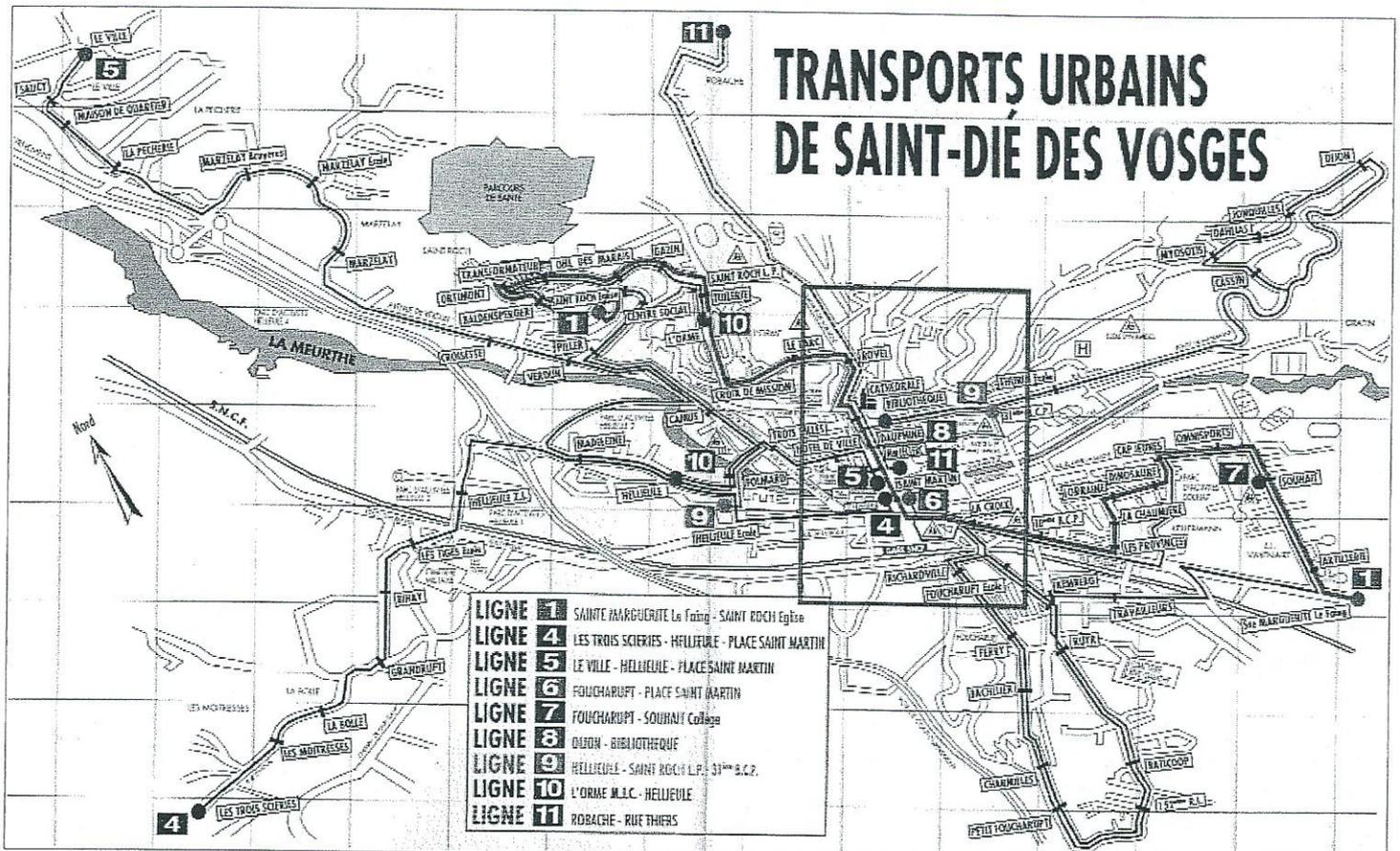
TRANSPORTS
URBAINS DE



Après les réseaux de Remiremont, Épinal et Verdun, nous vous présentons le quatrième réseau urbain exploité par l'autocariste vosgien STAHV, les Transports Urbains de Saint Dié des Vosges.

Cette sous-préfecture du département des Vosges est bâtie sur la Meuse. Elle compte environ 25.000 habitants et est aujourd'hui un pôle industriel régional important dont les activités couvrent la construction mécanique, le textile, l'imprimerie et l'agro-alimentaire.

Le réseau des Transports Urbains de Saint Dié



© STAHV - Diudonné Thon

De création récente, 1983, ce réseau est exploité dès l'origine par la Société des Transports Automobiles des Hautes-Vosges dont le siège se situe à Épinal.

Il offre une ligne principale diamétrale (1-Ste Marguerite / St Roch) exploitée au quart d'heure du lundi au samedi de 06h15 à 20h00.

Les huit autres lignes (4 à 11) sont à vo-

cation essentiellement scolaire et ne circulent qu'à raison d'un aller-retour par jour 3 ou 5 fois par semaine.

Toutes ces lignes (exceptées les lignes 7 et 10 qui effectuent des dessertes locales) se rejoignent au centre-ville, à proximité de la gare routière, place des Déportés.

Au total, ce sont toutefois 122 points d'arrêt qui sont desservis au moins une

fois quotidiennement.

C'est à la Gare Routière que se situe le point d'information où l'on peut se procurer un plan-guide et des fiches horaires.

Les billets à l'unité sont édités par le conducteur et un titre magnétique 10 voyages est disponible à la gare routière et chez un buraliste du quartier St Roch

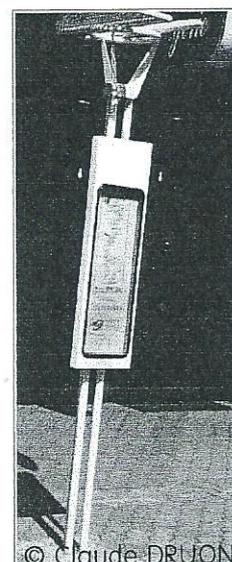
Le parc des Transports Urbains de Saint Dié (Juin 1998)

Les autobus du réseau urbain ainsi que les autocars interurbains sont remisés dans de vieux locaux proches de la gare SNCF, rue du Petit Saint Dié.

Pour la ligne 1, la STAVH met à disposition du réseau 4 Setra 215SL. 3 Renault S105 sont affectés aux 8 autres lignes.

Ci-contre :
Saint Dié - Dépôt STAVH
Renault S105 n° 647
25/06/98

A droite :
Potelet d'arrêt "Cathédrale"



Matériel	N° de parc	Immatriculation	Mise en service	N° de série	Observations
STANDARDS					
Renault S105	647	4647 RA 88	1984		
	715	8715 RJ 88			
	777	9777 RX 88	1991		
Setra S215SL	835	3535 SM 88	1995		
	836	3536 SM 88	1995		
	837	6837 SN 88	1996		
	838	6838 SN 88	1996		



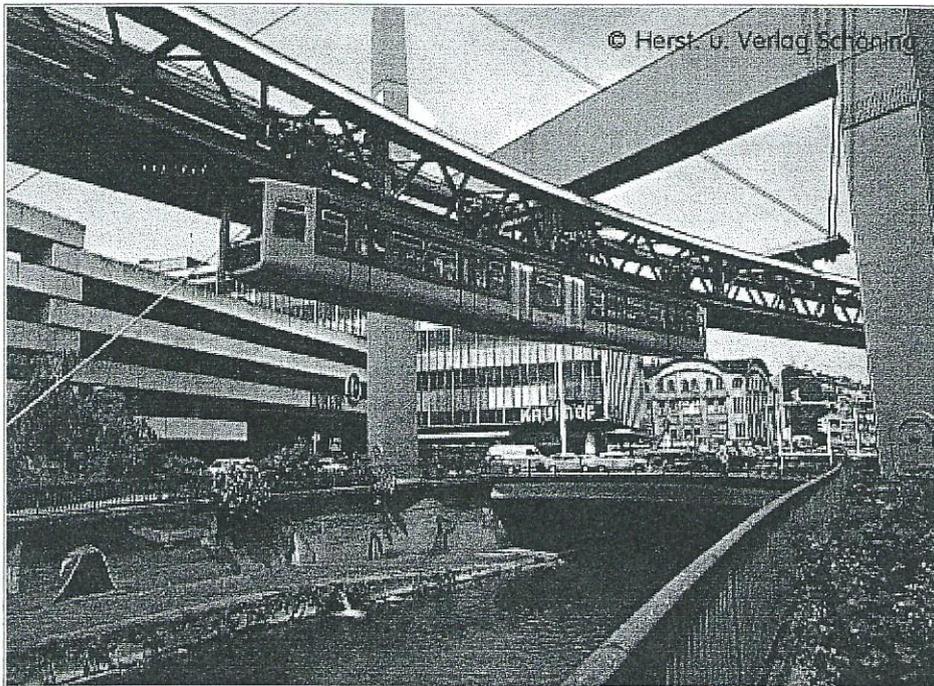
Ci-contre :
Saint Dié - Rue Thiers
Setra S215SL n° 837
25/06/98



Patrick KIRSTETTER et Arnaud WADOUX

Contrairement à la tradition, nous avons jugé nécessaire de faire une incursion en Allemagne pour vous relater l'accident survenu au métro suspendu de Wuppertal (que tous les médias ont appelé "train suspendu") et vous donner quelques informations de base sur cette ligne aérienne unique au monde. La rubrique "Euro" prendra donc un peu d'embompoint dans ce numéro.

ALLEMAGNE



WUPPERTAL

✓ Accident

C'est donc un accident de train que les médias ont trouvé le temps d'évoquer, le 12 avril en tout début de journée, entre deux bombardements au Kosovo.

Le train en question est le métro suspendu de Wuppertal et l'accident est le décrochage d'une rame articulée à trois caisses du rail supérieur, tombée 8 mètres plus bas dans la rivière profonde seulement de quelques centimètres à cet endroit.

Ce drame a provoqué la mort de 3 personnes. On dénombre également une

soixantaine de blessés, dont quelques-uns dans un état grave.

La ligne est actuellement en cours de rénovation, et c'est un outil, accroché au rail porteur et oublié par un ouvrier pendant la nuit, qui aurait provoqué le décrochement et la chute de la rame dans la rivière Wupper.

L'agglomération de Wuppertal, au cœur de la région industrielle et sidérurgique de la Ruhr, avait besoin au début de ce siècle d'une liaison rapide et efficace entre ses deux centres urbains : Barmen et Elberfeld.

Les édiles se souciaient peu alors du paysage et surplomber la rivière per-

mettait de faire l'économie de travaux urbains et surtout... on trouvait sur place les matières premières nécessaires à la construction de la structure métallique. Il fût donc décidé de concevoir cette ligne de métro suspendu, non pas le long, mais au-dessus de la rivière.

Le "Schwebebahn" était né, inauguré en 1901 par l'empereur Guillaume II.

Cette ligne de 13,3 km consiste en un long serpent métallique, soutenu par des voutes en V renversé prenant appui sur les rives, ou en U inversé pour les quelques sections "hors d'eau". Les rames s'y suspendent grâce à un rail (un pour chaque sens) et des doubles bogies renversés placés sur le toit.

Les 19 stations, espacées d'environ 750 mètres, sont encastrées dans la structure métallique et les 26 rames actuellement en service sont soit articulées pour les plus modernes, soit monocais-ses mais circulant en unité multiples pour les plus anciennes.

Cette structure pour le moins originale, qui transporte environ 25 millions de passagers par an n'avait connu qu'un seul incident notable depuis sa construction : il y quelques années, une rame historique, peu rapide, avait été rattrapée par une rame moderne.

Entièrement rénovée après la seconde guerre mondiale, le système doit évoluer vers un automatisme intégral. Nul doute que cet accident risque de remettre provisoirement en cause cette ultime modernisation.

BELGIQUE

ANTWERPEN
ANVERS

✓ Musée

Nous vous avons fait part de la fermeture du dépôt de tram de Groenenhoek suite à l'ouverture des installations Punt-aan-de-Lijn, ainsi que du classement de l'établissement par les Monuments Nationaux.

Le 21 octobre 98, le CA de De Lijn décidait de reconvertir l'ancien dépôt en musée des transports urbains flamands (Vlaams Tram en Autobusmuseum).

✓ Défilé

Pour fêter l'arrivée des nouveaux trams surbaissés anversois, De Lijn a décidé d'organiser, le 4 juin, un défilé comprenant la plus ancienne motrice, la 200 à plateformes ouvertes, la vicinale S9093, une PCC de type 7000 actuellement en service, et bien entendu une nouvelle motrice Siemens.

Le cortège devrait joindre le complexe Punt-aan-de-Lijn au terminus Merksem de la ligne de tram 3. La vénérable 200 a donc quitté son musée d'Edegem et a été remise en état de circulation par l'atelier central anversois.

Le musée précité devant fermer ses portes au profit de celui de Groenenhoek et le transfert de la 200 nécessitant le déplacement des anciennes motrices anversoises 181 et 305, ces deux véhicules ont donc été transportés le 16 février dans leur nouveau local et sont donc les premières pièces du musée flamand.

BRUXELLES
BRUSSEL

✓ Métro

Livraison de la première unité de trac-

tion (401-402) le 13 avril. Rappelons que la STIB a commandé 5 rames de 2 voitures (U2) et 5 de trois (U3).

✓ Tram 19

Depuis le 26 mars, la circulation des trams est rétablie sur la ligne 19 entre la place Docteur Schweitzer et le terminus de Groot-Bijgaarden, tronçon où la STIB avait été obligée d'injecter temporairement des autobus à la suite de travaux urgents au collecteur de la Brusselstraat.

✓ Tram 52

Depuis le 27 avril, les tramways de la ligne 52 desservent à nouveau la rue de l'Etoile, le terminus étant reporté au début de la Kerkstraat à Drogenbos. Simultanément, le service navette d'autobus sera supprimé.

Le terminus habituel sera rétabli vers la fin de l'année, des travaux devant encore avoir lieu dans le secteur.

✓ Trop de collisions

C'est sous ce titre de paragraphe, que notre confrère d'Outre-Quévrain nous informe d'une recrudescence de tamponnements en tout genre sur le réseau de tramways à la suite des chutes de neige de cet hiver.

Le phénomène aurait été d'une telle ampleur, que les carrossiers de l'atelier de la rue de Cureghem auraient été obligés de ralentir, voire surseoir, provisoirement les travaux de transformation sur certaines motrices.

✓ Nouvelles du parc

Gestionnaire d'un parc de plus de 500 autobus, la STIB a entamé le renouvellement progressif de celui-ci en 1991.

Alors que la durée de vie habituellement admise pour un autobus est d'environ 13 ans, près d'une centaine

de véhicules présentent aujourd'hui plus de 20 ans d'âge.

A l'automne dernier, la STIB a ainsi commandé 60 autobus standard (12 m, 3 portes) et 42 midibus (9 m, 2 portes), ces derniers étant composés de deux séries distinctes : l'une de 30, l'autre de 12.

Le premier de ces véhicules (de la série de 30) a été livré à la mi-avril. Il est actuellement prévu d'affecter les midibus en priorité aux lignes 21, 22, 28, 30, 31 et 36.

A noter que ces autobus seront également doté d'une palette pour handicapés et d'air conditionné ce qui est une première à Bruxelles.

L'occasion de présenter le parc actuel de la STIB page suivante.

✓ Transformations

35 autobus Van-Hool A500 devraient être transformés dès le mois de septembre pour les services spéciaux.

L'objectif de ces travaux est d'augmenter le nombre de places assises (actuellement 24) par la suppression de la porte médiane (configuration 202 au lieu de 222) permettant le rajout de 18 sièges. (T2000)

✓ Le dimanche aussi

Depuis le 28 mars, le tronçon de la ligne d'autobus 84 compris entre le terminus de Beekkant et le quartier Elbers est exploité le dimanche, à titre d'essai pour une durée de six mois.

✓ Horaires

Depuis le 20 avril 1999, les lignes 56 (navette-autobus entre Saint-Nicolas et (H) Erasme), 71 (rectification d'un service limité en soirée à la Porte de Namur) et 74 ont leurs horaires légèrement modifiés.



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

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

Etat simplifié du parc de la STIB

Modèle	Nb	Numéro de Parc
Minibus		
Citroën C35	5	8934 à 8938
Mercedes-Sprinter 312D	10	8939 à 8948
Midibus		
Mercedes Cito	12	En cours de livraison
VanHool A308	30	En cours de livraison
Standards		
Volvo Jonckheere B59	55	8064 8066 à 8068 8071 8077 8079 8081 8083 8085 8087 8089 8094 8095 8100 8104 à 8107 8111 8116 8118 8120 8121 8123 8125 8128 8130 8135 8140 8141 8146 8148 8150 8152 8154 8155 8160 8164 à 8167 8171 8173 8175 à 8178 8182 à 8185 8188 à 8190
Van Hool A120	34	8191 8194 8195 8200 8203 8206 à 8207 8209 8211 8212 8214 8218 8230 8231 8236 à 8240 8242 8245 8249 8250 8252 8253 8255 8256 8260 8261 8263 8267 à 8269
VanHool A500	180	8301 à 8480
VanHool A300	160	8620 à 8679
VanHool A300-GNV	20	8680 à 8699
Berkhof Premier	60	8500 à 8559
Articulés		
VanHool AG280	25	8801 à 8825
TOTAL AUTOBUS	591	
Tramways		
PCC-1 caisse	66	7003 à 7009 7011 7012 7016 7017 7019 à 7022 7026 à 7031 7033 7035 7038 7039 7041 7043 7045 7053 à 7055 7057 7058 7060 7061 7062 7064 7065 7067 7070 à 7072 7074 7076 7077 7078 7079 7118 7126 7129 716 à 7171
PCC-2 caisses	127	7701 à 7827
PCC-3 caisses	61	7901 à 7961
T 2000	51	2001 à 2051
TOTAL TRAMWAYS	305	

Les motrices PCC 7004, 7005, 7017, 7026, 7030, 7031, 7041, 7054, 7057, 7076, 7118, 7126 et 7129 sont en "réserve inactive". La formation des wattmen est assurée par 3 motrices simples (7019, 7042 & 7052), la dernière ayant été transformée pour être bi-directionnelle. Celle des conducteurs l'est par 6 autobus A120 (8241, 8257, 8259, 8264 & 8266).

Sauf erreurs ou omissions, en fonction des informations parvenues à la rédaction au 30 avril 1999

✓ Internet

Nous vous avons parlé de la mise en service, à l'adresse www.stib.be du site internet de la STIB.

L'une des fonctions avancées de ce site est l'information en temps réel de la clientèle grâce à un "abonnement" permettant l'envoi de courriers électroniques. Ces envois sont d'ailleurs devenus un des moyens privilégiés de vous informer sur l'évolution du réseau bruxellois. Mais il est aussi un moyen extraordinaire d'information en temps réel lors de perturbations sur le réseau. Ainsi, lors d'un mouvement social, comme cela a été le cas récemment, les "abonnés" ont pu recevoir par e-mail plusieurs messages dans la journée tels que :

*"Cher(e) client(e)-internaute,
La manifestation des agents de conduite des trois sociétés de transport en commun belges - De Lijn, STIB et TEC - étant terminée depuis 13h30 environ, nous vous communiquons la situation de notre réseau telle qu'elle a été arrêtée sur le coup de 15 heures. Nous vous en souhaitons bonne réception et ne manquerons bien entendu pas de vous informer davantage si l'occasion devait en se présenter. Entre-temps, notre centre d'informations téléphonées (02 / 515.2000) reste à votre entière disposition pour toute information complémentaire."*

suivi des informations en question.

D'autres réseaux étrangers, tels London Transport, proposent également ce service, ce qui n'est malheureusement pas le cas des réseaux français présents sur le "Net".

✓ Nomination

Il est de tradition, à Bruxelles, que les visiteurs de marque ou les institutions locales offrent à Manneken-Pis, qu'on ne présente plus, un costume. Ces costumes, soigneusement conservés au Musée de la Ville de Bruxelles (Maison de Roi - Grand Place) habillent à tour de rôle le petit homme (le samedi en hiver et tous les jours pendant la saison estivale).

La STIB n'avait bien sûr pas failli à la coutume et Manneken s'était déjà vu

offrir un beau costume de contrôleur.

Le 24 avril à 11h00, Manneken a pris du galon ! Une troisième étoile, le promouvant alors Chef Contrôleur, a été apposé en fanfare sur son costume.

Et la cravate des agents RATP autour du cou de la Tour Eiffel, c'est pour quand ?

**VLAANDEREN
FLANDRES**



✓ **Tram**

En 1996, l'exploitant flamand a com-

mandé 45 nouveaux tramways pour ses réseaux d'Anvers (31 motrices) et de Gand (14 motrices).

Outre le renouvellement du matériel, ces nouvelles motrices répondront à l'augmentation de l'offre induit par les divers prolongements en cours à Anvers (Zwijndrecht) et à Gand (Zwijnaarde-Brug, et Flanders-Expo). Devant la multiplication des projets de prolongements dans les deux agglomérations, De Lijn a décidé de lancer un nouvel appel d'offres pour 43 motrices supplémentaires. (T2000)

**OOSTENDE
OSTENDE**



✓ **Incitation**

Pour inciter les habitants de cette cité balnéaire à utiliser les transports en commun, la municipalité a décidé d'offrir la gratuité aux personnes de plus de 65 ans, et le remboursement des abonnements à raison de 25% pour les ostendais se rendant sur leur lieu de travail, et 50% pour les étudiants et les jeunes de moins de 25 ans. (T2000)

SUISSE



BIENNE

✓ **Lyon**

Les futurs trolleybus lyonnais de la ligne 6, sortis de la carrosserie Hess, font leurs premières armes sous les caténaires de la cité helvétique. (voir photo "Clap de Fin")

GENÈVE



✓ **Cure de jouvence**

72 véhicules seront remplacés d'ici l'an 2000. Les victimes de la réforme annoncée sont les standards FBW n° 531 à 552, les articulés FBW n° 101 à 129 et 131 à 157 et les articulés Volvo n° 161 à 185.

L'appel d'offre de renouvellement est lancé conjointement avec les TL de Lausanne pour un total d'une centaine de véhicules et concerne du matériel à plancher bas à moteur Diesel.

A ce jour, Renault et Volvo auraient fait les offres les plus pertinentes.

Rappelons que plusieurs véhicules sont actuellement testés par le réseau genevois avec apposition de la livrée TPG : un Agora Standard (n° 435, immatriculé dans le Rhône), un Agora Long (n° 225) revenu d'une promenade sur le réseau de Lausanne - (voir photo "Clap de Fin") et un Volvo articulé 7000.

Pour mémoire, le parc des TPG se compose actuellement de :



- 73 trolleybus articulés :
16 FBW, 24 Saurer et 33 NAW,
- 128 autobus articulés :
31 FWB 91GS, 25 Volvo B10M,
48 Mercedes O405G et 24 Mercedes O405 GN,
- 90 autobus standards :
16 FBW 91U, 40 Mercedes O405 et
34 Renault R312
- 3 minibus :
2 Renault Master et 1 Volkswagen City2.

En outre, les TPG exploitent 46 rames tramway ACMV / DUEWAG, 27 en configuration Be 4/6 et 19 en configuration Be 4/8.

✓ **TPG France**

La filiale de droit français des TPG, créée pour exploiter les lignes transfrontalières, teste également un Agora-L, en livrée blanche avec autocollants TPG sur la ligne D.

LAUSANNE



✓ **Neoplan**

Les fameux trolleybus articulés Neoplan ont reçu leur livrée TL nouvelle formule. Voir photo du 800 ci-dessus.

MATÉRIEL

L'actualité technique et technologique

ACTUALITÉS

Patrick KIRSTETTER et Arnaud WADOUX

Rendons à Albert II...

Nos amis belges et quelques lecteurs français ont bondi à la lecture de l'article consacré aux VanHool A300 dans notre dernier numéro. Nous y affirmions fièrement que VanHool était un constructeur néerlandais...

Emporté par la connotation néerlandophone du nom, notre clavier à fourché d'autant plus vite que votre serviteur lisait en parallèle un article sur le réseau urbain d'Amsterdam. Bref, les Pays-Bas se sont imposés là où on ne les attendait pas...

VanHool est bel et bien, qu'on se le dise, un constructeur BELGE établi à Koningshooikt (commune de Lier) à quelques kilomètres au sud-est d'Anvers, province d'Anvers, Belgique.

Heuliez

Volvo vient d'enregistrer une commande de 36 autobus au gaz naturel comprimé (CNG) pour les villes de Nancy et de Bordeaux. C'est Heuliez qui est chargé de la carrosserie (GX217).

Volvo

Afin de répondre dès maintenant aux futures normes Euro 4, les techniciens de la firme VOLVO ont mis au point un nouveau moteur alimenté par un carburant à base de gaz naturel, l'Ether de Diméthyle (EDM), actuellement utilisé dans les aérosols.

Ce nouveau carburant qui nécessite des infrastructures de stockage similaires à celles du GPL, a des émissions d'oxyde d'azote, d'hydrocarbures, de monoxyde de carbone, et de particules inférieures de 60% à 90%.

ADTranz

Dans le grand jeu des fusions actuellement en cours dans le monde économique, apprenez que le constructeur ADTranz vient d'être intégré au groupe Daimler-Chrysler, issu de la fusion des groupes allemand et américain.

Iris.Bus

Il semble établi que les appellations commerciales des constructeurs intégrés au nouveau groupe Iris.bus (filiale des activités autobus de Renault Véhicules Industriels et Iveco) soient devenues Iris.Bus suivi du nom du pays.

Ainsi, c'est bien Iris.Bus France qui a décroché le marché des 17

trolleybus grenoblois dérivés du Civis.

Trolleybus

Après des années de flottement, malgré la persévérance des constructeurs de la sphère germanique, l'avenir du trolleybus semble de nouveau assuré. Les réseaux renouvellent leur matériel et les constructeurs se décident à proposer de nouveaux modèles dans leur catalogue.

Ainsi, la firme BREDA a récemment présenté son trolleybus articulé surbaissé F321, qui, on peut le dire, a fière allure. Long d'à peine 18 mètres et large de 2,50 m, équipé de manière auxiliaire d'un générateur électrique et d'un moteur diesel, il offre 154 places dont 30 assises.

Vivabus

Ce concept développé par CGEA-Transport consiste en la rénovation totale de l'intérieur d'un bus. Un PR112, équipé d'un prototype de cet équipement, est en train de faire la tournée des réseaux du groupe.

Les habitants d'Amiens, Dunkerque, Bourges, Vierzon et La Celle St Cloud ont déjà eu l'occasion de découvrir ce nouvel habitillage intérieur qui est destiné à être installé autant sur les véhicules neufs que sur les anciens. Sur ces derniers, la réhabilitation coûtera 250.000F en moyenne.

Soin du design, réaménagement des places assises pour faciliter les déplacements, et informations voyageurs plus visibles sont les grandes lignes du concept. Plus de banquettes collectives, de barres verticales parallèles, ni de poignées plastiques pour se tenir. Place aux lignes courbes, aux sièges multifonctions pouvant se rabattre selon la densité de la clientèle.

L'aspect technologique est représenté par un thermomètre de ligne où une diode rouge indique la situation du bus sur le parcours. Près du conducteur, un bandeau électronique affiche des informations sur le réseau, mais aussi sur la vie de la cité. Les concepteurs ont même eu une petite pensée pour nos "chers" *sauvageons*. Les dossiers des sièges sont ajourés pour permettre de mieux surveiller ce qui se passe dans le fond du véhicule et prévenir les actes de petite délinquance, et des petites tablettes de bois séparent quelques sièges latéraux.

D'après les études de la CGEA, c'est sur ce morceau de bois que les taggeurs se défouleront, et il est plus facile de changer une tablette qu'un siège. C'est peut être sans compter avec l'esprit plus ou moins versatile et "joueur" de certains de ces voyageurs. D'ici la fin de l'année, une pré-série de dix véhicules devrait être disponible, la diffusion en série étant prévue au cours du premier semestre 2000.

LES DÉPÔTS DE LA RATP

Guy JONGERLYNCK

De nombreux lecteurs non franciliens nous ont demandé un plan de situation des différents dépôts de la RATP, permettant de repérer leur emplacement facilement. Faute de place, nous ne pouvons en insérer un pour chaque article. Ce document, sur lequel nous travaillons actuellement vous sera fourni en "tiré à part" dans notre prochain numéro. Vous pourrez ainsi l'utiliser avec chacun des numéros de Réseaux Urbains évoquant les dépôts parisiens.

3 - AUBERVILLIERS



© Patrick KIRSTETTER

L'entrée du Centre Bus d'Aubervilliers, le 02 avril 1999

Cet établissement est très récent étant donné qu'il a ouvert ses portes le 1er octobre 1991. Il a été édifié pour remplacer l'ancien dépôt du "Hainaut", situé dans le 19^e arrondissement près de la Porte de Pantin. Toutefois, des lignes remisées au Hainaut (22, 32, 42, 48, 60, 61, 69, 75, PC), seules la 32 et le PC ont été mutés sur Aubervilliers.

proche banlieue nord, est domicilié au 26 rue de la Haie-Coq, près du canal Saint-Denis. Il couvre près de 5 ha et comporte outre le Centre-Bus, le centre de formation (NEF) pour les machinistes, les régulateurs et le personnel d'encadrement du département BUS, précédemment établi dans l'enceinte du dépôt des Lilas.

Une partie du terrain, réservé antérieurement à VOO (Véhicules et Organes d'Occasion) a été libérée en 1997 lorsque

ce service est retourné au sein de l'atelier central Championnet. L'espace a été mis à profit pour accroître les capacités de remisage et autoriser le garage provisoire d'autobus neufs en attente d'affectation, mais aussi des voitures réformées.

Durant la journée, lorsque les pistes sont libérées des bus, une partie de celles-ci sont utilisées comme aire de manoeuvre pour l'apprentissage des futurs machinistes.

Aubervilliers a permis de tester plusieurs concepts architecturaux innovants tel l'atelier. Pour dégager toute la surface au sol, les fosses font appel à la technique des dalles sur pilotis libérant un vaste espace de travail en sous-oeuvre appelé par les mécanos "la baignoire" ou "la piscine". Le dépôt est aussi équipé d'un système de traitement biologique des eaux industrielles.

Aubervilliers est prévu pour remiser des bus articulés, ce qui sera le cas prochainement avec la mutation de la ligne 31 actuellement à Belliard. D'autre part, le PC (circulaire extérieure) verra lui aussi ses actuels SC10R remplacés par des Agora-L, vraisemblablement le 1er octobre (en même temps que la scission en trois arcs). La direction de l'établissement est assuré par Mr Patrick Dumas-Delage, assisté de Mr Jean-Luc Rizo, responsable de la maintenance (MRB).

Au début avril 99, le parc matériel permet

Les lignes exploitées par le centre-bus d'Aubervilliers :

30	Gare de l'Est / Trocadéro
32	Gare de l'Est / Porte d'Auteuil
65	Gare d'Austerlitz / Mairie d'Aubervilliers
PC	Circulaire extérieure
139	Porte de la Villette / Saint-Ouen - Place d'Armes
170	Porte des Lilas / Saint Denis RER
173	Porte de Clichy / La Courneuve 8 mai 1945
252	Porte de la Chapelle / Garges - Sarcelles RER
302	Porte de la Chapelle / La Courneuve - 6 routes



CENTRE BUS D'AUBERVILLIERS - AFFECTATION DES VEHICULES au 30/04/99			
Ligne (s)	Nb	Matériel	N° de parc
30	17	Renault R312-2p	5232, 5235, 5362 à 5377
32	24	Renault R312-2p	5630 à 5653
65	27	Renault R312-3p	5589 à 5613, 5628, 5629
PC	54	Renault SC10R	3270, 3433 à 3449, 3451 à 3477, 3479 à 3483, 3587, 3784 à 3786
139	8	Renault SC10R	3587, 3600, 3631 à 3636
170	24	Renault R312-2p	6170 à 6175, 6191 à 6193, 6206 à 622à
173	19	Renault R312-2p	6079 à 6095, 6302, 6303
252	13	Renault R312-2p	6003 à 6007, 6009, 6034 à 6040
302	6	Renault R312-2p	6304 à 6306, 6540 à 6542
Sous-total : 192 véhicules affectés aux lignes régulières			
NEF	6	Renault SC10U (à réformer)	92, 95, 96, 98 à 100
	19	Renault SC10R	104 à 122
	8	Renault R312-3p (à affecter)	11 à 18 (ex 5011 à 5018)
SEC	5	Renault SC10R-Accueil	3570, 3571, 3580 à 3582
Sous-total : 38 véhicules affectés aux services spéciaux			
TOTAL	230	VÉHICULES A L'EFFECTIF DU CENTRE BUS	

d'exploiter 9 lignes tant sur Paris (30, 32, 65, PC), qu'en banlieue (139, 170, 173, 252, 302), lignes auxquelles il convient d'ajouter les bus-école affectés au centre de formation ainsi que les bus spécialement aménagés pour le transport des Sans Domicile Fixe et dépendant du département SEC.

Actuellement, le matériel se compose de SC10R et de R312 mais la quasi homogénéité du parc va bientôt être particuliè-

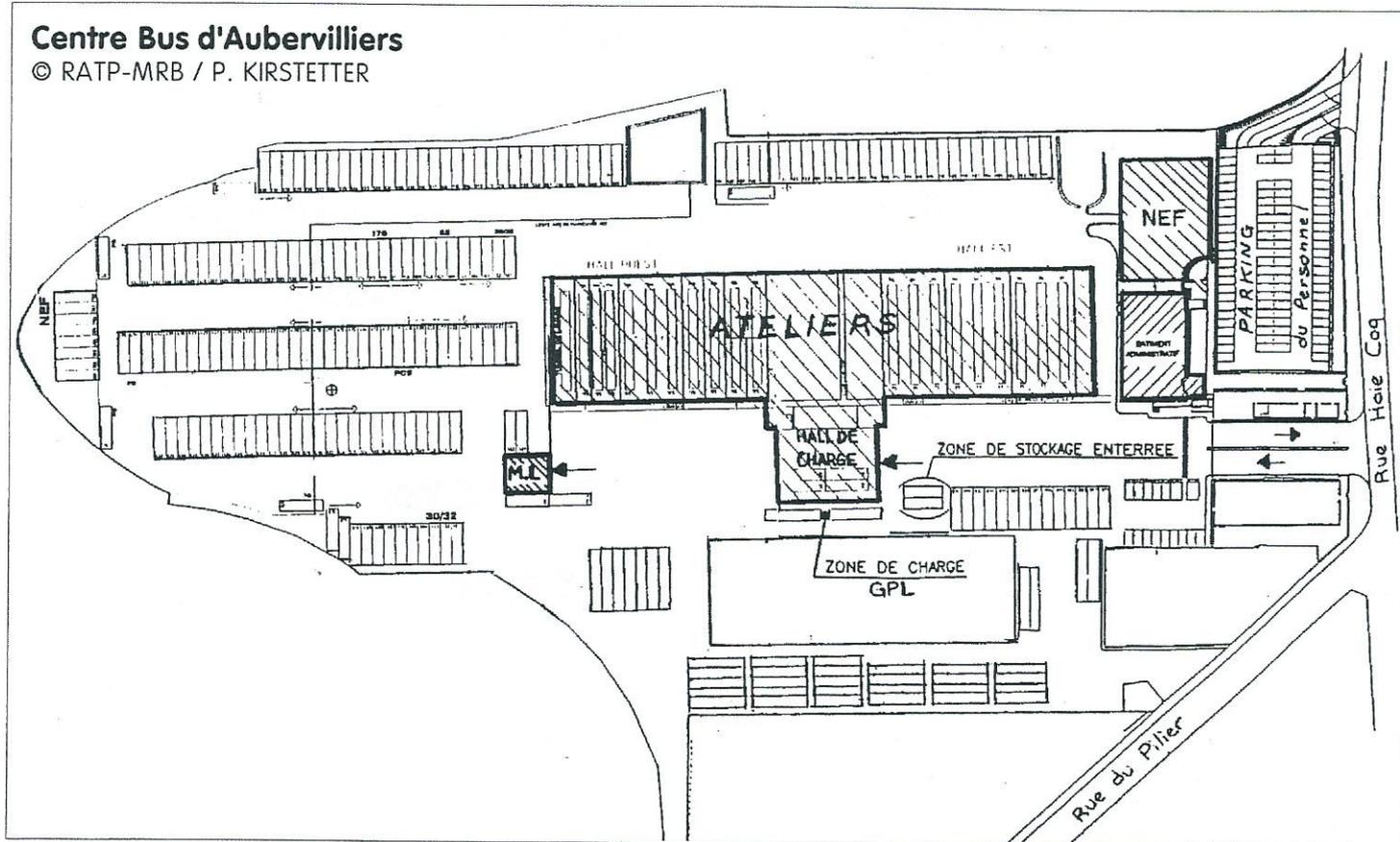
rement bousculée. En effet, outre l'arrivée des PR180-2 et des Agora-L, Aubervilliers va devenir cet été le premier site GPL, et 4 lignes (30, 139, 170 et 302) devraient être équipées avec des GX317-GPL. Le conditionnel est justifié du fait qu'au départ, la ligne 252 devait être équipée. Empruntant au début de son itinéraire l'autoroute A1, cette dernière ayant été couverte dans la traversée de la Plaine-St Denis, les autobus au gaz y sont proscrits

et l'équipement de la ligne 252 a été ajourné au profit des lignes 139 et 302. Depuis que des autobus niçois fonctionnant au gaz peuvent emprunter un tunnel, la législation pourrait évoluer et la ligne 252 être équipée.

Toujours est il que les travaux de construction des zones de stockage et de charge GPL ont débutés au mois d'avril.

Centre Bus d'Aubervilliers

© RATP-MRB / P. KIRSTETTER



MULHOUSE : RETOUR SUR LES "FLOIRAT"

Patrick KIRSTETTER



Cette photo, parue dans l'ouvrage "75 ans d'autobus en France" montre une noria de Floirat Z10 avec leurs remorques, prêts au départ.

Nous évoquons, dans le "Magazine des Réseaux Urbains" n°10 (sept. 1996) les autobus acquis par le réseau mulhousien de 1930 à 1967 et plus particulièrement les fameux Floirat. Voici aujourd'hui quelques compléments d'information qui devraient combler les amateurs de matériel ancien.

Mis à part un autocar Floirat HY55 acquis en 1955 et réformé en 1969, ce constructeur a livré au réseau alsacien 37 autobus (et non 40 comme il était mentionné) et 6 remorques.

Il y eut aussi 21 autobus Chausson (et non 16), sans oublier 4 SC4 Saviem-Chausson. Le chaînon manquant est constitué par les 58 PCMU et les 48 SC10U

Le mystère reste par contre entier concernant les Somua mentionnés en page 12 du magazine précité et dont une photo illustre la page 11. Ce bus porte le numéro de parc 1, alors que le listing des TRAM indique aux numéros 1 à 3, des Renault

TL -"Monjardet" acquis en 1930 et réformé en 1943, et aux n°4 à 6, des Renault TL-"Dreux" acquis en 1931 et réformé en 1950 ! Si un lecteur pouvait nous aider à y voir plus clair...

Pour être exhaustif, signalons que les TM ont aussi exploité un Citroën C6-G1 n°8 (1934-1940), un Delahaye 103 carrossé par Gangloff n°9 (1941-1951), un Renault OSR-SC n°15 (1934-1940), et 6 Renault 215-D3 Scemia n°16 à 21 acquis en

1946/47 et réformés entre 1961 et 1964.

Le Floirat n° 251 est aujourd'hui conservé par l'AMTUIR, L'APV n°239 est conservé par les TRAM et sert de "bus-mariage". Le n°240 est propriété de l'AMTUIR et attend, dans un coin du dépôt TRAM, une éventuelle restauration.

Retrouvez dans le tableau ci-dessous le détail des matériels évoqués:

Modèle	Nb	N° de parc	Acquisition	Réforme
Floirat Z10	28	201 à 228	entre 1954 et 1957	entre 1970 et 1974
Floirat Z10 (MAN)	4	248 à 251	1956-1957	1971
Floirat Z10A	5	229 à 231, 252 et 253	1958-1959	1971
Rem. Floirat FN450	6	301 à 306	1954-1955-1957	1966-1967
APH 2/50	6	22 à 27	1951-1952	entre 1967 & 1970
AP 52	3	28 à 30	1953	idem
APV 522	12	232 à 243	1960-1962-1963	1976-1977
SC4	4	244 à 247	1965	1976
Berliet PCMU	58	254 à 311	1967 à 1971	1985-1986
Saviem SC10U-2p	48	312 à 359	1973 à 1978	

TOUR DE FRANCE DES SURBAISSÉS

Sauf erreurs ou omissions, au regard des informations parvenues à la rédaction au 1er mai 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 évoqués dans les tableaux.

BOULOGNE SUR MER



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
	305	254 SJ 62		03/99

CALAIS



Tableau établi par Jean-Pierre DUPONCHELLE

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Standards				
Heuliez GX317-3p	68	70 SD 62	11697	
	69	80 SD 62	11714	
	70	85 SD 62	11563	
	71	88 SD 62	11564	

CHESSY (Marne la Vallée)



Tableau établi par Patrick KIRSTETTER

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Articulés				
Agora-L-4p	53	741 BLR 77		
	54	100 BSC 77		
	55	102 BSC 77		

HENIN-CARVIN (District d')



Tableau établi par Jean-Pierre DUPONCHELLE

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Standards				
Agora-3p	1029	7461 RX 62	10792	
	1030	7463 RX 62	10793	

MARNE-LA-VALLÉE Est / LAGNY



Tableau établi par Patrick KIRSTETTER

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Standards				
Setra S315NF		303 BXE 77		
		306 BXE 77		
		307 BXE 77		
Articulés				
Mercedes O405GN		487 BWD 77		
VanHool AG300		557 AQP 77		

MAUBEUGE



Tableau établi par Jean-Pierre DUPONCHELLE

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Standards				
Renault Agora-3p	986	9442 YH 59	11088	
	987	2747 YX 59	11861	
	988	2803 YX 59	11862	
	989	2762 YX 59	11863	
	990	2797 YX 59	11864	
Articulés				
Renault Agora-L	980	2794 YX 59	000.183	
	981	6512 YK 59	000.159	
	982	6257 YK 59	000.153	
	983	6502 YK 59	000.157	
	984	6507 YK 59	000.158	
	985	6523 YK 59	000.160	

Matériel

POITIERS



Tableau établi par Olivier CARRÉ

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Standards				
Heuliez GX317-GNV	401	8480 TB 86		23/01/98
	402	8690 TB 86		26/01/98
Renault Agora-GNV	451	3650 TC 86		23/03/98
	452	7861 TC 86		06/05/98
	453	8549 TC 86		14/05/98
	454	8550 TC 86		14/05/98
	455	9482 TC 86		25/05/98
	456	2512 TC 86		24/06/98
	457	2514 TC 86		24/06/98
	458	272 TF 86		10/12/98
	459	274 TF 86		10/12/98
	460	275 TF 86		10/12/98
	461	277TF 86		10/12/98
	462	279 TF 86		10/12/98
	463	280 TF 86		10/12/98
	464	281 TF 86		10/12/98

SUCY EN BRIE

SITUS

Tableaux établis par Patrick KIRSTETTER

Exploitation CEAT Ormesson

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Standards				
Heuliez GX 317	9993	896 CHB 91		

Exploitation SETRA Sucy en Brie

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Standards				
Heuliez GX 217	3118	28 BHK 77		
	3119	31 BHK 77		

RENNES



Tableau établi par Jean-Pierre DUPONCHELLE

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Standards				
VanHool A300-3p	200	9798 YC 35	24468	
	201	9805 YC 35	24469	
	202	9803 YC 35	24470	
	203	9806 YC 35	24471	
	204	9813 YC 35	24472	
	205	9809 YC 35	24473	
	206	9812 YC 35	24474	
	207	9818 YC 35	24475	
	208	9815 YC 35	24476	
	209	9817 YC 35	24477	

SAINT QUENTIN



Tableau établi par Jean-Pierre DUPONCHELLE

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Standards				
Agora-3p	41	8555 VT 02	000.11271	04/03/98
	42	3570 VX 02	000.11776	18/09/98

SOISSONS



Tableau établi par Jean-Pierre DUPONCHELLE

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Standards				
Heuliez GX317-2p		6355 VY 02	000.11979	17/12/98
		6356 VY 02	000.12047	17/12/98
		6358 VY 02	000.11854	17/12/98

TRIBUNE LIBRE

A propos du nouveau réseau Transbord

A la lecture du n° 25 de notre magazine, j'ai été heureux de découvrir le nouveau réseau TRANSBORD qui, l'air de rien, recèle de très nombreuses innovations. Essayons en quelques lignes d'interpréter ce que nous a décrit Bruno CANIVET.

La nouveauté principale consiste à mettre en œuvre sur un tout petit réseau plusieurs produits adaptés à la clientèle. Ne nous y trompons pas, il s'agit d'une innovation importante dans la démarche du transport public en France. A travers cela on découvre les effets du marketing poussé dans ses retranchements.

Le marketing dans les transports publics est utilisé depuis longtemps pour cibler les documents d'informations ou les horaires, mais aller jusqu'à distinguer sur une même organisation plusieurs besoins en les différenciant sur le terrain est une performance qui mérite d'être saluée pour son audace en France. De plus, cette différenciation sur le terrain se fait à travers un code couleur et des noms de lecture très facile pour les clients même occasionnels. La différenciation est également poussée à travers le choix des véhicules avec, au passage, la première mise en service de la version 0405 NK d'Evobus sur notre territoire.

Le marketing ainsi mis en œuvre mérite un succès pour les décideurs, car c'est vraiment appliquer à des services publics des techniques qui sont employées depuis si longtemps dans les entreprises privées. Chaque client du réseau ne peut que se dire "mais ils ont vraiment adapté l'offre à mon besoin, et je suis heureux de voir ainsi mes contributions fiscales utilisées correctement".

De timides décisions ont été prises dans d'autres réseaux sur la base de solides études marketing mais jamais appliquées de la sorte.

- La Rochelle avec son concept d'Autoplus il y a de nombreuses années,
- Angoulême avec les multiples types de véhicules pour des besoins différents (avec par exemple un des très rares exemples de covoiturage en France),
- Toulon avec les réseaux maritimes et appel bus,
- de nombreux réseaux avec des lignes basées sur des taxis en complément des réseaux de base,
- Paris qui tente timidement de modifier un réseau urbain dont la structure est identique depuis de nombreuses années, en introduisant les lignes de quartiers,
- Lyon qui introduit des services de navettes dans les différents quartiers,
- Valence avec le concept VALBUS il y a quelques années,
- Etc...

Les études marketing peuvent devenir plus faciles avec les développements importants d'outils informatiques dont la monétique est un des aspects. L'analyse des pratiques de la clientèle corrélée avec des enquêtes plus fines permet de bien connaître le besoin. Par contre les résultats peuvent être de la plus grande qualité. Mais si les idées ne sont pas là, tout cela ne sert à rien. De plus les idées doivent pouvoir être mises en œuvre dans des contextes économiques toujours plus difficiles. Le concept de TRANSBORD est le plus proche du concept de "StadtBus" en très fort développement en Allemagne et en Autriche, qui met à disposition de la clientèle des produits de haut niveau bien ciblés avec entre autres la notion de "Rendez-vous Bus" qui autorise des correspondances bien structurées.

Souhaitons simplement bonne chance au nouveau réseau de l'agglomération de Louviers Val de Reuil, en appelant d'autres autorités organisatrices à suivre cet exemple d'adaptation presque parfait au besoin des clients. Le développement des réseaux ne peut pas se faire en attendant que la clientèle soit là, il faut souvent précéder les clients en leur offrant un service de qualité que chacun aura alors plaisir à utiliser. La fréquentation suivra alors. Parcourons simplement quelques-uns des pays qui nous entourent en Europe pour constater à quel point ceci est vrai.

Pierre COLIN
28 mars 1999

FPTU INFOS

Assemblée Générale 99

Renouvellement du Conseil d'Administration

L'Assemblée Générale Ordinaire de FPTU se déroulera cette année à St Etienne, très probablement les 23 et 24 octobre prochains. Tous les détails vous seront donnés dans notre prochain numéro.

Conformément au statuts de l'association, cette AG devra renouveler le Conseil d'Administration, élu pour deux ans. Afin de satisfaire aux obligations légales et permettre l'organisation d'un vote par correspondance, les déclarations de candidatures devront nous parvenir avant le 1er septembre grâce à la déclaration de candidature qui sera jointe à notre prochain numéro. Il est donc temps d'y réfléchir.

Nous vous rappelons que le Conseil d'Administration est actuellement composé de 6 membres. Si le nombre total de membres n'est pas défini, trois sont légalement requis pour occuper les postes de Président, Trésorier et Secrétaire. En outre, FPTU souhaite que le Responsable de la Rédaction des Publications de FPTU soit également membre du Conseil, ce qui est le cas aujourd'hui. Le Conseil, qui se réunit au moins une fois tous les 6 mois, décide des orientations à prendre pour asseoir le développement de l'association et met en œuvre les décisions soumises aux adhérents lors des assemblées générales annuelles.

Les candidats à un poste d'administrateur doivent être à jour de cotisation (le défaut de cotisation les années ultérieures entraîne d'emblée la radiation) et être majeurs le jour du vote.

Sans pour autant effrayer les éventuels candidats (!), nous attirons votre attention sur le fait que FPTU n'est pas une association "fantôme" et qu'un poste au Conseil d'Administration nécessite un engagement quotidien et une disponibilité importante. Outre le fonctionnement "visible" de l'association (préparation et conception du magazine, organisation de visites, organisation de stands dans les salons, gestion des fonds documentaires, gestions des activités annexes telles que la librairie, etc.), la gestion administrative est un lourd travail quotidien. Aussi, tous les membres du Conseil d'Administration doivent pouvoir répondre aux sollicitations permanentes imposées par le fonctionnement de cette structure. Ainsi, par exemple, la présence des administrateurs est statutairement requise lors des réunions du Conseil ou lors des Assemblées Générales, celles-ci pouvant être convoquées chaque fois que nécessaire. Une absence répétée mène à la radiation.

Cet engagement est aussi la garantie que les tâches tant quotidiennes qu'exceptionnelles ne reposent pas sur les épaules d'une ou deux personnes. Cet écueil malheureusement trop fréquent dans le milieu associatif dissuade bon nombre de bonnes volontés. FPTU y a jusqu'à maintenant échappé mais l'équilibre reste fragile, il faut en avoir conscience.

Il s'agit donc bien d'un réel engagement sur deux années qui ne doit en aucun cas être motivé par la simple volonté "d'obtenir un titre".

Autosatisfaction

Un magazine, quelqu'il soit, commence à exister vraiment lorsqu'il fait l'honneur des colonnes de ses confrères. Certaines des informations parues dans "Réseaux Urbains" ont ainsi récemment été citées dans "Tram 2000", notre éminent confrère belge et "Trolleybus", magazine britannique spécialisé dans les... trolleybus. Nos confrères de "Endstation Ostring" ont également eu l'amabilité de promouvoir "Réseaux Urbains" dans une récente édition. Enfin, la rédaction de "Buses Worldwide", magazine là-encore britannique couvrant l'actualité et l'histoire du matériel bus dans le monde entier, recommande à ses lecteurs dans un bref mais élogieux article, la lecture du hors série "Centre - Val de Loire" co-édité par FPTU et ASTUCE.

Que les rédactions de ces quatre publications soient vivement remerciées de la confiance qu'elles nous témoignent ainsi. Nous en recommandons pour notre part la lecture à nos adhérents, et il n'y a là aucun rapport de cause à effet !

De retour du Salon du modélisme

Une dizaine d'adhérents s'étaient donné rendez-vous le 11 avril dernier pour visiter le Salon Mondial de la Maquette et du Modèle Réduit. Une première déception vient de l'impression de déjà vu qui envahit le visiteur dès les premiers pas : même agencement, mêmes stands, et bien peu de nouveautés mise à part la Bourse aux Collectionneurs. Cette impression est d'autant plus forte que le prix d'entrée reste excessivement élevé : 65,00 F...

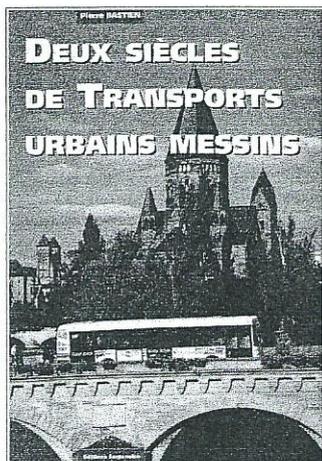
La partie ferroviaire reste toujours aussi magique avec des "circuits" toujours plus élaborés en terme de qualité du matériel et des décors. La section automobiles et camions mobilise les foules, les avions et bateaux étant également très bien représentés. Quant aux pauvres amateurs de transports urbains, ils restent une nouvelle fois largement sur leur faim et c'est là la deuxième déception... Si le modélisme "autobus" existe, il faut vraiment pousser dans leur derniers retranchements les quelques fabricants ou leurs représentants pour qu'il daignent vous en faire part et vous les montrer... sur catalogue. Car en vitrine ou en démonstration : rien ! Pour les amateurs, signalons que quelques modèles de R312 restent disponibles chez Busch. Bien maigre consolation ! Faut-il y voir là, ce qui semble confirmé par les fabricants interrogés, la mauvaise volonté évidente de nos constructeurs nationaux et autres exploitants de réseaux à autoriser la reproduction de leurs modèles ou livrées ?

North Weald Bus Rally, Royaume-Uni

Il vous reste quelques jours (merci de la faire avant le 1er juin) pour nous faire savoir si vous souhaitez assister, les 27 et 28 juin prochains à ce grand rassemblement d'autobus.

FPTU se chargera volontiers de l'organisation matérielle (Eurostar, hôtels, restaurants, visite de Londres) si un nombre suffisant de participants se déclare. Prévoir un budget de 1.500,00 FRF environ, départ le samedi 27 au matin et retour le dimanche 28 en fin de soirée.

LU POUR VOUS



"Deux Siècles de Transports Urbains Messins"
de Pierre BASTIEN
Editions Serpenoise

Cet excellent ouvrage, richement illustré, apporte un éclairage complet sur l'histoire des transports à Metz... comme son nom l'indique si bien.

Les recherches sont pointilleuses et l'iconographie très abondante. Nous espérons pouvoir vous proposer cet ouvrage dans la "Boutique de FPTU" dès notre prochain numéro.



"Homme et Bus"

Nouveau venu sur le créneau des transports urbains, "Homme et Bus", petit frère d'"Hommes et Camions" est sorti pour la première fois en mars dernier.

De facture luxueuse (papier glacé, quadrichromie intégrale), il évoque le monde des autobus et surtout des autocars et avant tout sous l'angle de l'utilisateur professionnel auquel il est plus particulièrement destiné.

La première impression est plutôt positive malgré un regret de taille

pour les non-professionnels : une telle revue ne peut exister que par la publicité et celle-ci est déjà très présente dans le premier numéro : une vingtaine de pages plus ou moins pleines sur 50 ce qui réduit sensiblement la place laissée au contenu éditorial.

Cette nouvelle revue bimestrielle est uniquement disponible par abonnement au prix de 200,00 F pour 6 numéros.

Hommes et Bus - 46, 52 rue Albert - 75013 PARIS

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 BOUTILLETZ

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

Comme chaque année, de nombreux adhérents de FPTU ont participé à l'Assemblée Générale de **Car Histo Bus** qui s'est déroulée cette année en région Bordelaise les 13 et 14 mars derniers. Une organisation bien huilée, comme toujours, et des visites variées ont fait passer un très bon moment à tous les participants : visite du dépôt du Lac et du réseau CGFTE à bord d'un des fameux Mégabus, visite des installations de l'autocariste Citram où un excellent accueil nous était réservé et excursion vers la dune du Pyla. L'occasion de rencontrer d'autres passionnés, d'échanger les derniers scoops et de vérifier les très bonnes relations qu'entretiennent nos deux associations.

LA BOUTIQUE DE FPTU

La boutique de FPTU s'agrandit toujours ! Outre nos anciens numéros, nos publications hors-séries, notre sélection d'ouvrages britanniques et différents volumes de la collection "Mémoire d'une Ville" (Editions CMD), vous trouverez à compter de ce numéro "Les Tramways de Bourges" édité par le SIVOTU.

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 commandés sous forme de photocopies n&b, à l'unité ou par année complète, pour les adhérents désireux de compléter leur collection. Veuillez nous consulter pour obtenir le sommaire des numéros non repris ci-dessous. Pour la collection "Année 98" un tarif dégressif sera proposé à partir de 3 numéros originaux manquants.

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 sauvagardés

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

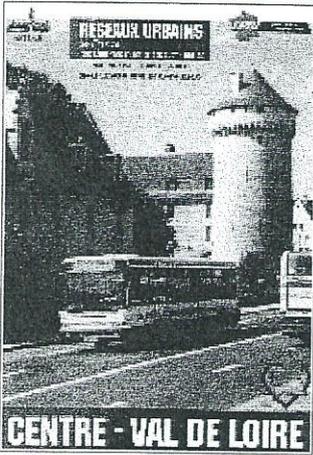
N°24 - JANVIER 99
Le Tram d'Orléans
Concarneau, Rambouillet, St Di-
zier, Verdun Parc d'Annecy

N°25 - MARS 99
La fin des PCC stéphanoises
Le nouveau réseau de Louviers
Parcs d'Epinal, ...

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)	270,00	41,16	-	-
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



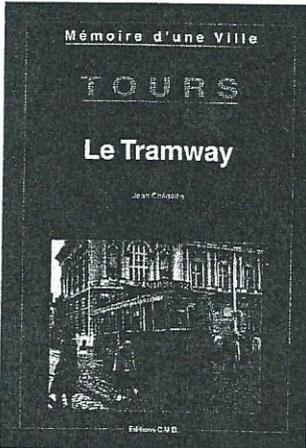
Quelques exemplaires du hors-série Centre-Val de Loire édité par FPTU et ASTUCE sont toujours disponibles.

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

PUBLICATIONS FRANÇAISES : Éditions CMD (MÉMOIRES D'UNE VILLE) - Éditions du SIVOTU



La collection "Mémoire d'une Ville" des Éditions CMD, richement illustrée, 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.

Le SIVOTU, autorité organisatrice des transports de l'agglomération de Bourges se fait éditeur pour publier l'ouvrage d'Alain GIRAUD sur l'histoire des tramways de Bourges. Un témoignage essentiel qui montre que les agglomérations moyennes n'étaient certainement pas les plus mal loties en terme d'offre de transport.

PUBLICATIONS FRANÇAISES	Adhérents		Non adhérents	
	FRF	€	FRF	€
Éditions CMD - Mémoires d'une ville				
BORDEAUX, LE TRAMWAY - Christophe Dabitch	160,00	24,39	170,00	25,92
NANTES, LE TRAIN - Jean Bernard et Jacques Sigot	160,00	24,39	170,00	25,92
NANTES, LE TRAMWAY - Jean-Pierre Rault	160,00	24,39	170,00	25,92
TOURS, LE TRAIN - Jean Chédaille	160,00	24,39	170,00	25,92
TOURS, LE TRAMWAY - Jean Chédaille	160,00	24,39	170,00	25,92
Éditions du SIVOTU				
LES TRAMWAYS DE BOURGES	115,00	17,53	125,00	19,06

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. Le pictogramme ☛ indique les nouveautés ou les nouvelles éditions.

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
☛ ARRIVA BUS HANDBOOK - Tour d'horizon des réseaux du groupe Arriva	180,00	27,44	190,00	28,97
☛ STAGECOACH BUS HANDBOOK - Tour d'horizon des réseaux du groupe Stagecoach	180,00	27,44	190,00	28,97
☛ FIRSTGROUP BUS HANDBOOK - Tour d'horizon des réseaux du groupe First	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 à l'été 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 !

BERGERAC - Place de la République :

L'un des tous derniers Carrier / Renault P27 en circulation en France, immatriculé 7225 SV 24

© Claude DRUON - 12 mars 1999



BERGERAC - Dépôt TUB

Le réseau de Bergerac compte également une seconde curiosité : un Heuliez Omaha, immatriculé 2540 RD 24. Le réseau comptait une deuxième véhicule de cetype, détruit dans un incendie en juillet 1994

© Claude DRUON - 12 mars 1999

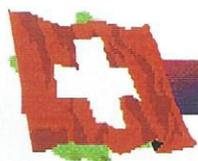


Clap de fin

Images franco-suisse



Ci dessus : l'Agora-L, s'il n'a pas encore définitivement conquis les décideurs genevois, a fière allure dans sa robe orange TPG



Marco Pallen da
Transporta Urbains

Photos : Lionel BREITMEYER

Ci-dessous, les rues de Bienne animées par un bien étrange trolleybus : le futur midi-trolleybus Man-Kiepe-Hess de Lyon

