

RÉSEAUX URBAINS

de France

N°28

SEPT. / OCTOBRE 99

Paris :

le retour des autobus au gaz



RATP

Le PC, fer de lance de "Bus 2001"

MONTLUÇON

La CGFTE en terres Bourbonnaises

LILLE

La ligne 2 du Val est prolongée

PARCS

Les réseaux "Monts Jura Autocars"

€ 6.86 · FRF 45.00

BELGIQUE : BEF 290 · SUISSE : CHF 12 · UNITED KINGDOM : £ 5.00

ISSN : 1283-4459 · DÉPÔT LÉGAL : 09/99

UNE PUBLICATION
BIMESTRIELLE DE



France Passion des
Transports Urbains

DOUARNENEZ, place Édouard Vaillant :

▼ L'un des 2 GX317 (7228 XZ 29) exploité par les Voyages d'Ys pour le compte du réseau "La Mouette".
23 juillet 1999

© Christophe DECAUX



© Claude DRUON

MONTLUÇON, place St Pierre

Le GX77H n°44 (6975 SW 03) arbore la nouvelle livrée CGFTE-TUM
16 mars 1999

RÉSEAUX URBAINS

de France

Directeur de la publication :

Jean-Michel BOUTILLET

Rédacteur en Chef :

Arnaud WADOUX

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

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

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

RÉSEAUX URBAINS

de France

est une publication bimestrielle de



France Passion des
Transports Urbains

4/15 square Pierre et Marie Curie
78120 RAMBOUILLET

Tél. : 01 34 83 98 12

Fax : 01 42 59 25 49

e-mail : fptu@wanadoo.fr

CCP 3863966D - La Source

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

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

Président :

Jean-Michel BOUTILLET

Trésorier :

Christophe DECAUX

Secrétaire :

Patrick KIRSTETTER

Conseil d'Administration :

Olivier DELESTRADE

Guy JONGERLYNCK

Arnaud WADOUX

Adhésion et abonnement :

voir encart "Adhésion et commandes"

Reprographie et façonnage :

SPRINT COPY - PARIS 18ème

SOMMAIRE

Numéro 28 - Septembre / Octobre 1999

Edito

Olivier DELESTRADE p. 4

A la Une - Spécial Ile de France

Le grand retour des autobus au gaz

Patrick KIRSTETTER p. 5

La restructuration de la ligne PC

Christophe DECAUX et Patrick KIRSTETTER p. 9

Tribune libre

Tram de Lyon, un numéro nommé désir

François ARNAUD p. 15

60 Jours à...

L'actualité des réseaux français

Patrick KIRSTETTER et Arnaud WADOUX p. 16

Zoom

Le réseau CGFTE-TUM de Montluçon

Claude DRUON p. 39

Lille : la ligne 2 prolongée, retour sur le Val

Yves LE CHANU p. 43

Euro

Dernières nouvelles de Belgique et de Suisse p. 47

Matériel

Les dépôts de la RATP : 5 - Nanterre

Guy JONGERLYNCK p. 49

Tour de France des surbaissés p. 51

États de parc des réseaux "Monts Jura Autocars" p. 56

Forum

Informations FPTU et Boutique p. 58

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

Une Assemblée Générale délocalisée.

Et voilà une rentrée de plus pour FPUT ! Cette cinquième "saison" sera, n'en doutons pas, très bénéfique pour notre association qui continue de se développer, calmement mais sûrement !

150 adhérents, dont une vingtaine de professionnels, exploitants ou industriels, font désormais partie de la "famille" FPUT.

Ce chiffre symbolique apporte la preuve que la passion des transports urbains existe, bien vivace, et que les passionnés, trop souvent qualifiés d'originaux et de bêtes curieuses savent et peuvent se structurer !

Deux années se sont écoulées depuis l'Assemblée Générale de Garches, qui sonnait le renouveau de l'association. Ce dernier trimestre 99 constitue donc un moment important de la vie de FPUT puisqu'après ce premier mandat de deux ans, le moment est venu de renouveler le Conseil d'Administration.

Ce renouvellement aura lieu fin octobre, à l'occasion de la première Assemblée Générale "délocalisée". Une grande première souhaitée tant par le Conseil que par les adhérents, au-

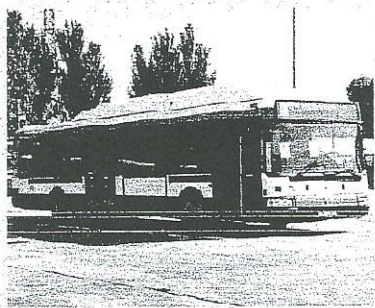
jourd'hui majoritairement provinciaux.

J'ai le plaisir d'organiser ces deux journées en terres stéphanoises et serai donc ravi de vous accueillir nombreux à l'occasion de ce week-end. Le samedi 23 octobre sera consacré à la découverte des transports stéphanois (musée de la STAS, dépôt, promenade sur le réseau,...). Le dimanche aura, après une Assemblée Générale matinale, une dominante plus... culturelle avec la présentation d'une exposition conçue à votre intention et la visite du musée de la Mine.

D'ici là, profitez de ce numéro 28 et partez en Ile de France où le réseau RATP accueille le gaz et restructure sa ligne phare, en Auvergne à la découverte du réseau de Montluçon, en Nord-Pas de Calais où le Val fait parler de lui ou encore en Franche-Comté où 5 réseaux vous ouvrent leur parc. Et tout cela, sans bouger de votre fauteuil !

Bonne rentrée à tous, en attendant de vous recevoir fin octobre à St Etienne.

En couverture :



L'un des tous premiers AGORA-GNV de la RATP
Photo : Daniel CROSNIER

Rédaction :

Christophe DECAUX
Claude DRUON
Guy JONGERLYNCK
Patrick KIRSTETTER
Yves LE CHANU
Arnaud WADOUX

Ont aussi collaboré à ce numéro :

Hafid BOUANANI
Jean-Michel BOUTILLEZ
Lionel BREITMEYER
Bruno CANIVET
Pierre COLIN
Bernard CROCHET

Daniel CROSNIER
Olivier DELESTRADE
Jean-Pierre DUPONCHELLE
Jean-Marie GUETAT
Laurent HUBERT
Maxime JOLIVET
David LE PAUTREMAT
Jean-Paul LESCAT
Jean-Yves MIAILLE
Bernard PAPOUZOPOULOS
Patrick PILON
Jean-Pierre RIBOUST
Alain ROGER
Arnaud TISSERAND
Serge VAN DEN BROUCKE.

SPÉCIAL PARIS-ILE DE FRANCE

L'arrivée (le retour ?) des bus au gaz dans la capitale et le lancement du plan "Bus 2001" par le biais de la restructuration de la ligne phare du réseau RATP, le PC, nous poussent à vous proposer un "A la Une" en deux parties consacré à Paris.

LE GRAND RETOUR DES AUTOBUS AU GAZ

Patrick KIRSTETTER

Le gaz sera-t-il le carburant urbain du nouveau millénaire ? A en croire la frénésie d'équipement, tout Porte à le croire. Testé timidement à Lille, Lyon et Marseille dès 1993, le gaz a su depuis séduire depuis un nombre grandissant d'exploitants : le gaz convainc. Les moteurs deviennent apparemment propres et silencieux.

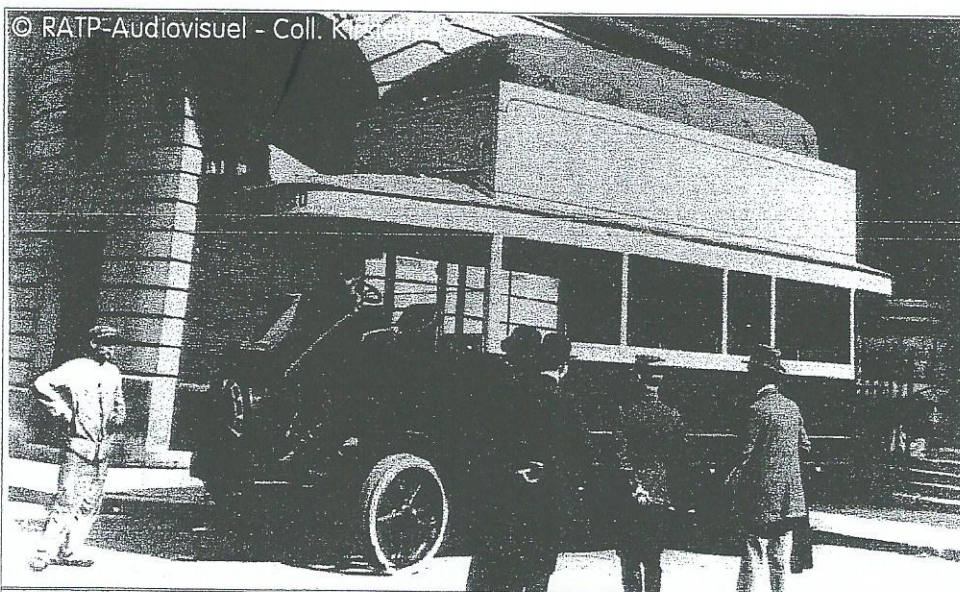
Certaines villes, au premier rang desquelles Poitiers et Colmar, ont décidé de passer à terme au "tout gaz". Mais jusqu'à présent pourtant, seules les villes de province semblaient atteintes de cette nouvelle frénésie, l'exploitant de notre capitale restant très méfiant viv-à-vis de cette technologie et préférant, avant de s'engager, respecter une phase expérimentale. Poussée puis aidée par l'Etat, la RATP vient toutefois de se "soumettre" et s'engager dans un équipement conséquent de son parc. Cette percée parisienne, jugée inéluctable, n'en reste pas moins symbolique... même si le gaz ne fait en réalité que son grand retour : testé à la fin des années 20 avec un succès mitigé il connut néanmoins son heure de gloire pendant la guerre 39/45.

Retrouvez l'"épopée" de ce carburant, considéré aujourd'hui à tort comme "nouveau", à travers l'histoire des bus au gaz parisiens, histoire que l'on pourrait transposer dans un certain nombre d'autres métropoles françaises.

➡ Un peu d'histoire

Cette "nouvelle" technologie n'est nullement une première pour le réseau parisien. L'arrivée des nouveaux autobus fonctionnant au gaz ne peut être relatée sans évoquer une page importante dans l'histoire des transports parisiens. En effet, pendant la dernière guerre, la STCRP utilisa une importante flotte d'autobus fonctionnant au gaz et au gazogène. Un petit retour en arrière s'impose donc.

Au lendemain de la première guerre mondiale, les autorités, inquiètes de notre dépendance énergétique, encouragèrent les recherches sur des carburants de remplacement. La STCRP équipa alors un de ses camions, affecté au transport de marchandises, d'un moteur thermique alimenté par du gaz comprimé. Celui-ci était stocké sur le toit dans des bouteilles en acier, sous une pression de 150 bars. Puis, en 1917, la CGO transforma un Schneider H (n°330) pour son fonctionnement au gaz,



Paris, 1917

Présentation aux autorités militaires du Schneider H n°330 équipé d'un prototype d'alimentation au gaz.

ce dernier étant enfermé dans un ballon posé dans une caisse fixée au toit (voir photo page précédente). Les résultats s'avérèrent très encourageant et la Compagnie poursuivit ses essais sur deux omnibus (n°391 et 1077) en les alimentant successivement avec du gaz d'éclairage, du gaz de cockerie puis du méthane. Le 1077 était un Schneider H dont les six bouteil-

les de gaz étaient disposées sous la carrosserie par groupe de trois, de chaque côté du châssis. Ces deux véhicules furent intégrés dans l'exploitation de la ligne W (Rond-Point de la Villette / Gare du Luxembourg) de décembre 1928 à avril 1930.

L'alimentation de ces véhicules n'était pas des plus simples, jugez en plutôt : chaque

matin, à leurs sorties de dépôt, les bus rejoignaient l'usine à gaz de la Villette pour procéder à la charge de ce carburant. A l'épuisement de celui-ci, le relais était assuré par un mélange liquide d'essence-benzole. Ces essais ne débouchèrent pas sur un développement industriel, compte tenu des contraintes de ravitaillement et de la faible autonomie (40 km).

Les années de guerre



© RATP-Audiovisuel - Coll. Kirstetter

St Denis - 13 février 1947

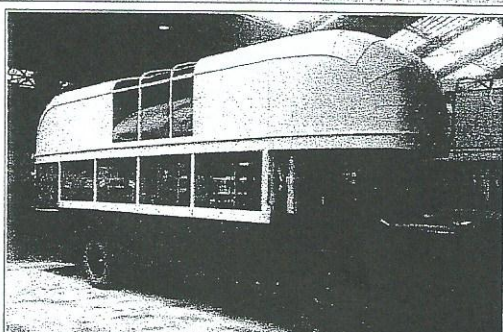
Un TN4H à plateforme vestibulée en service sur la ligne 153

Les difficultés d'approvisionnement en carburant consécutives à la seconde guerre mondiale contraignirent l'exploitant à réétudier le concept d'alimentation au gaz. Relancer dans l'urgence l'exploitation d'une partie du réseau obligea les gestionnaires à abandonner la technique du gaz comprimé, trop difficile à mettre en place, et lui préférer celle du gaz non comprimé, rapidement réalisable.

La décision est prise le 10 juillet 1940, et le 15 août 1940, 2 autobus TN6, suivis rapidement d'une série, sont mis en service sur la ligne 39 (Porte de Clichy / Gennevilliers).

A partir de 1942, près de 500 autobus exploitant 35 lignes de Paris et de sa banlieue seront équipés par les ateliers centraux Championnet pour fonctionner au gaz de ville.

Un ballon en toile caoutchoutée, installé sur le toit, permettait de stocker 18 à 20



© RATP-Audiovisuel - Coll. Kirstetter

Détail du carénage, de l'ossature, et du ballon sur un TN6, le 28 septembre 1943

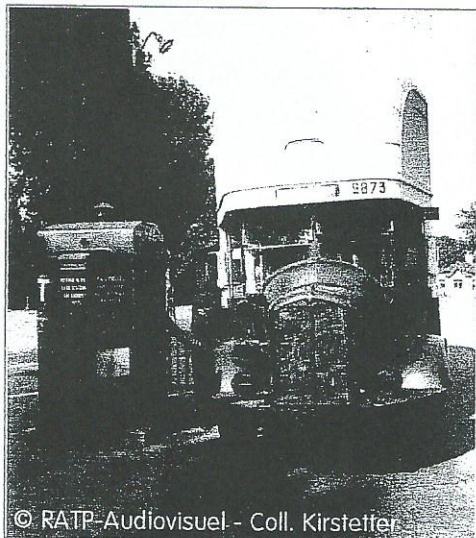
m3 de gaz basse pression. Il était protégé par un volumineux carénage, formé par une structure légère dont la carcasse était en bois et les parois en isorel.

L'alimentation de ces réservoirs, d'une autonomie de 20 km, était effectuée à l'aide de 70 postes répartis sur le réseau et implantés sur la voie publique. Ceux-ci

débitaient le gaz à raison de 6 m3/mn et sous une pression de 50 g/cm2.

Ces bus auront parcouru avec cet équipement plus de 50 millions de kilomètres. Parallèlement à la mise en service des bus au gaz, la STCRP équipa une autre partie du parc avec des autobus fonctionnant au gazogène.

Plusieurs systèmes seront testés : le gazogène à bois (procédé Imbert), les gazogènes à charbon de bois et à combustibles minéraux (procédés Panhard-TCRP et Gohin-Panhard). Les bus au gazogène équiperont quant à eux 8 à 13 lignes mais seront beaucoup moins fiables que ceux au gaz.



© RATP-Audiovisuel - Coll. Kirstetter

Montreuil - 26 septembre 1943

Chargement du TN6 n°2873 en service sur la ligne 121, à une borne apparemment située au terminus de la Mairie de Montreuil. Notez les ailes et embases différentes de celles des autres TN6, et provenant d'un TN4H

Le renouveau

Il faudra attendre les années 70 pour voir la RATP s'intéresser de nouveau au gaz carburant.

3 midibus Saviem-Heuliez SC50 alimen-

tés au GNL et appartenant au constructeur (relire à ce sujet le bulletin n°28 "Car-Histo-Bus") sont mis en service sur la ligne 85 de février à juin 1975.

Une station de charge spécifique fut installée dans l'enceinte du dépôt de Pleyel.

De novembre 1978 à décembre 1979, et dans le même établissement, est testé sur

la ligne 95 un SC10UM alimenté cette fois ci par du GPL.

Malgré de nombreux points positifs, ces expériences n'eurent pas de suite immédiate, les contraintes d'exploitation étant importantes et les industriels n'étant pas prêts pour lancer le concept à grande échelle.

Devant les progrès de la technologie employant le gaz naturel comprimé (GNC) développée dans les pays nordiques mais freinée par les nombreux problèmes techniques, économiques et réglementaires, la RATP décida de tester le concept à l'extérieur de son réseau et accompagna pour ce faire l'expérimentation menée à Poitiers en partenariat avec l'exploitant local, la Société des Transports Poitevins.

Parallèlement à cette expérience, les techniciens de la Régie étudiaient une autre solution.

Au lieu de s'approvisionner en gaz naturel à partir du réseau gaz pour le comprimer à 200 bars, le gaz devait être livré en phase liquide à -163° , stocké en citerne cryogénique pour ensuite être pompé et comprimé à 200 bars, puis vaporisé en traversant une batterie de réchauffeurs atmosphériques pour remplir les bouteilles des autobus.

Cet ambitieux projet sur le long terme ne devait concerner au départ que 31 autobus du dépôt d'Aubervilliers. Il fut contrecarré par la formidable campagne de presse contre les fumées des autobus, intervenue après le pic de pollution du 1er octobre 97 (relire à ce sujet **RU18**).

Pressée par les autorités de tutelle sensibles au déchainement des médias, la RATP fut obligée de modifier un appel d'offres concernant 1100 autobus à motorisation diesel pour transformer une part non négligeable de ce marché diesel par des véhicules GNV et GPL.

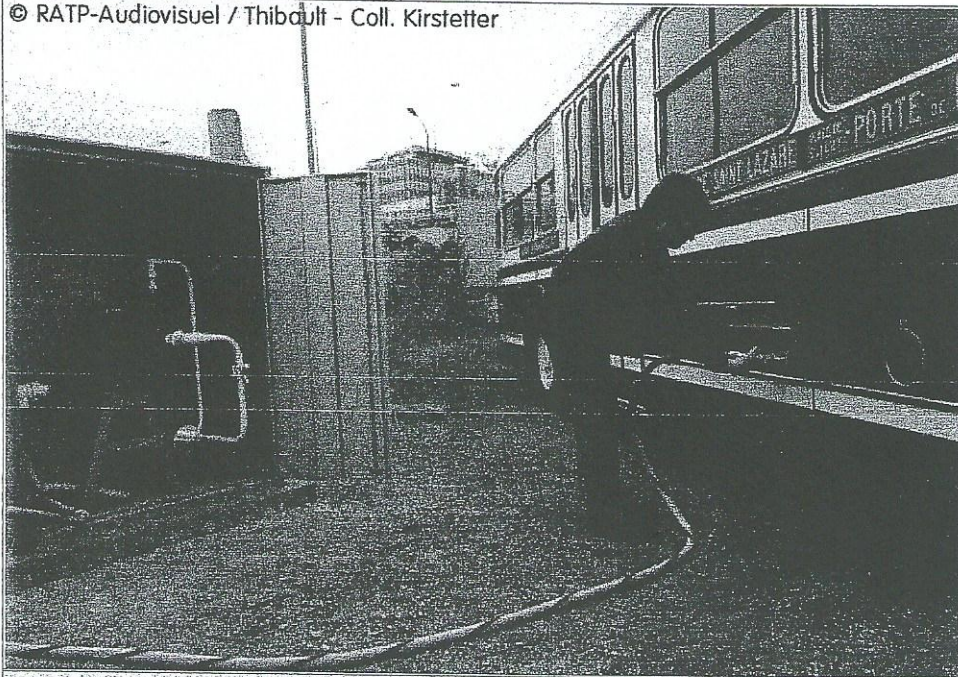
Cette mesure fut quasiment prise sous la contrainte alors que de nombreux paramètres essentiels à la validation de cette filière n'avaient pas encore reçus de réponses satisfaisantes.

Mis à part les importants surcoûts des matériels roulants (entre 200 et 250.000 F), la filière gaz comporte des difficultés tant techniques que réglementaires.

En effet, la législation est draconienne concernant l'emploi et le stockage de ces carburants, ce qui induit des contraintes fortes concernant les remisages et leurs aérations.

Si le GPL nécessite par exemple la mise en place de barrières infra-rouges pour dé-

© RATP-Audiovisuel / Thibault - Coll. Kirstetter



St Denis - Dépôt de Pleyel - 26 octobre 1978
Chargement en GPL du SC10UM

tecter le moindre niveau anormal de gaz ainsi qu'un système de ventilation forcée, les règles de prévention qui proscrivent le stationnement d'un bus-GPL dans des locaux fermés en présence de personnes, vont entraîner des modes d'organisation du travail spécifiques. Des procédures très contraignantes obligent à effectuer les interventions de maintenance sur des autobus préalablement dégazés. La plupart des essais devant être faits lorsque le moteur est tournant, on s'approche nettement de l'incohérence.

Par ailleurs, le gaz nécessite de coûteuses et volumineuses stations de compression alors que les dépôts sont actuellement en surcapacité.

Enfin, si les contraintes d'autonomie sont reprises par le groupement de constructeurs en charge des matériels au GPL, ce n'est pas le cas pour celui assurant la réalisation de ceux au GNV. Au lieu de garantir les 400 km imposés par la Régie, le constructeur ne le peut que pour 300 km. En tenant compte des conditions d'exploitation et des éléments de dispersion (qualité de remplissage entre autre), l'autonomie véritablement garantie est de 270 km.

Cela peut poser des problèmes lorsque l'on sait que certains services de la ligne 393 (Villejuif / Sucy-en-Brie) qui doit être équipée, dépassent assez largement ces 270 km (jusqu'à 308 km). Si le passage du 393 à proximité du dépôt de Créteil permettra des permutations heureuses de matériel, des difficultés pourraient survenir

dans le cadre d'une extension de l'expérimentation.

Il est donc très compréhensible que tous ces paramètres aient sérieusement fait hésiter les techniciens de la Régie lorsque l'on sait que les constructeurs commencent à produire des matériels diesel aux normes Euro-3 compétitifs par rapport au gaz du point de vue des émissions polluantes et n'entraînant de plus, aucun surcoût ni aucune infrastructure.

La RATP, devant se soumettre à ses tutelles, décida de mettre en place un important programme d'acquisition de bus au gaz partagé à parts égales entre le GPL et le GNV, les techniciens ne bénéficiant que de trois mois pour mettre au point les dossiers d'appel d'offres.

Une première phase consistera à mettre en service 57 autobus au GPL et 53 autobus au GNV.

Si l'expérience s'avère concluante, deux autres dépôts devraient être équipés l'année prochaine : Belliard pour 55 bus au GPL (53, 60, 94), et Nanterre pour 53 bus au GNV (157, 160, 167/367, 244).

Quoiqu'il en soit, les émissions des bus au gaz seront analysées par l'UTAC et comparées à celles produites par des bus diesels équipés de post-traitement par filtre à particules.

Les résultats de ces analyses seront capitaux, car le fait qu'il n'y ait pas de pollution visible (fumées noires) ne signifie aucunement qu'il n'y ait aucun impact sur la santé.

Quelques précisions techniques



© Christophe DECAUX

Créteil - 18 août 99
L'Agora-GNV n°7006 testé sur la ligne 217, ici au terminus "Hôtel de Ville de Créteil".

Alimentation GNV

Il est bon de rappeler que le GNV est une énergie primaire en provenance directe de la nature, son constituant principal étant le méthane. Il est plus léger que l'air et disponible à l'état gazeux sous pression de 200 bars.

Le dépôt de Créteil vient d'être équipé pour recevoir les nouveaux Renault Agora-GNV qui seront mis en service sur les lignes 24, 217 et 393. Neuf réservoirs en fibre de carbone, d'une contenance de 126 litres chacun, sont disposés sur le pavillon des véhicules.

Depuis quelques temps déjà, deux Agora aux couleurs de la Régie ont été prêtés par le constructeur et sont en expérimentation (sans voyageur) sur les itinéraires devant être équipés. Pour ce faire, une petite station provisoire de remplissage avait été installée au dépôt de Créteil.

Des interrogations fortes se sont fait jour concernant des risques de file d'attente aux rentrées de dépôt, le temps de charge pour le GNV étant doublé. Ce handicap aurait été levé, les techniciens de la Régie optant pour la création de deux pistes parallèles.

La première pierre de la station de compression a été officiellement posée le 27 avril dernier par le Ministre des Transports, Jean-Claude Gayssot.

Depuis le 9 août 1999, 2 Agora-GNV, dont le 7006, roulent sur la ligne 217

(voir photo ci-contre) afin de les tester "en situation" avant l'équipement complet et officiel de la ligne en septembre.

Des problèmes techniques (balancement accentué du véhicule) rendraient la conduite et l'usage de ces bus inconfortables...

Alimentation GPL

Ce carburant, à la différence du GNV, provient du traitement des gaz des gisements pétroliers et à 40% du raffinage. C'est un mélange à part égale de propane et de butane disponible à l'état liquide sous pression de 4 bars. Contrairement au GNV, le GPL est plus lourd que l'air et de ce fait peut provoquer des problèmes de stagnation de gaz au sol dans les ateliers.

Le dépôt d'Aubervilliers a donc été, lui aussi, en travaux pour pouvoir recevoir et entretenir les 57 autobus au GPL.

Les véhicules retenus sont des Heuliez GX317 avec moteur DAF à injection liquide. Le GPL est chargé dans deux réservoirs de 300 litres situés sur le pavillon. Ces autobus équiperont les lignes 30, 139, 170 et 302.

Si les bus au GPL consomment pratiquement le double de carburant que les diesels, le temps de charge est par contre identique à celui du gazole (90 L / mn).

Malgré cela, deux distributeurs ont été implantés à la suite l'un de l'autre. Le premier GX317-GPL numéroté 8001 est arri-



© Patrick KIRSTETTER

Dépôt d'Aubervilliers - Août 99
Le couloir de charge GPL avec ses 2 pompes ; à droite les 3 couloirs de charge gasole



© Patrick KIRSTETTER

Dépôt d'Aubervilliers - 09 août 1999
Le GX317-GPL-2p n°8010 habillé pour la ligne 302, sur les pistes du dépôt. Notez la caméra de recul pour compenser la face aveugle.

vé au dépôt d'Aubervilliers le 3 mai. Depuis la majeure partie du matériel prévu est sur place.

Pour clore cette rapide présentation, revenons sur les raisons qui ont obligé les exploitants à préférer équiper les lignes 139 et 302 à la place du 252.

Comme nous vous l'avions déjà expliqué dans *RU26*, le trajet en tunnel d'une partie de l'itinéraire du 252 a entraîné un refus de la préfecture pour son équipement en GNV. Mais au niveau de la Sécurité et de la Circulation Routière, il n'y a aucune restriction. Cela dépend des préfectures. Celle des Alpes-Maritimes a donné son feu vert à l'exploitation des bus

Rappel des émissions des diverses technologies (en g/kWh)

Technologies	NOx	HC	CO	Particules
Diesel-Euro 2 (1996)	7	1,1	4	0,15
Diesel-Euro 3 (2000)	5	0,6	2	0,1
GNV (avec pot catalytique)	4	0,1	0,7	0,01
GPL (avec pot catalytique)	0,4	0,01	0,25	0,015

niçois, alors que celle du Rhône l'a refusé aux autobus de la SLTC dans le tunnel de Fourvière.

Il y a donc de grandes chances qu'à court terme, le 252 puisse bénéficier de l'alimentation GNV.

A contrario, "si les entreprises ne peuvent

exploiter des bus au gaz dans un certain nombre d'endroits, cela remettra en cause une vision parfois idyllique qui veut tout transformer en bus au gaz", comme l'explique fort à propos le responsable du matériel roulant (MRB).

Entre autres sources :

Documentations et études de RATP-MRB

Revue interne "Savoir-Faire"

"100 ans de transports en commun en région parisienne" de Louis Lagarrigue

LA RESTRUCTURATION DE LA LIGNE PC Première étape du projet "Bus 2001"

Christophe DECAUX et Patrick KIRSTETTER

PC

Aussi intéressante soit-elle, la restructuration de la célèbre ligne circulaire parisienne resterait au stade de l'anecdote si nous ne la replaçons pas dans le contexte dans lequel elle s'inscrit. En effet, la nouvelle ligne PC, et plus particulièrement son arc sud **PC1**, premier à être "fiabilisé", va devenir le prototype des futures "lignes de ville". Ces lignes constituent l'armature d'un projet conçu en 1996 en partenariat avec la Ville de Paris et dénommé "Bus 2001".

Le projet "Bus 2001"

Ce projet est né du constat de surabondance de l'offre dans l'hypercentre au détriment des arrondissements périphériques. Le centre a vu sa population et ses emplois diminuer alors que des quartiers excentrés tels les XVIII^e et XIX^e arrondissements sont en pleine expansion.

De plus, la Régie souhaite atténuer la coupure entre Paris et la première couronne de la banlieue en proposant de nouvelles liaisons et répondre ainsi à des flux de déplacements que l'offre actuelle ne satis-

fait pas. Les premières réalisations allant dans ce sens sont les prolongements des lignes 39, 57 et 89, les prochaines lignes concernées étant les 54, 302, 132 et 325.

A terme, le réseau parisien sera hiérarchisé en deux sous-réseaux. Un réseau principal formé par quinze **lignes de ville** côtoyant un réseau de **lignes de quartier**.

Les lignes de ville seront de grandes transversales bénéficiant de bonnes fréquences, d'une accessibilité améliorée, de parcours lisibles et protégés, du SAEIV

"Altair" et enfin d'une certification de service (norme NF Service) engageant le transporteur vis à vis de la qualité et du confort. Une première tranche de sept lignes devrait être réalisée d'ici fin 2000, le PC1 serait suivi du PC2 et des lignes 20, 27, 60, 91 et 95. Une identité visuelle particulière devrait permettre aux voyageurs de les identifier.

Le réseau banlieue devrait connaître la même évolution. La loi sur l'air de décembre 1996 a entraîné la mise au point

d'un projet de PDU dont l'objectif est de diminuer de 15 % la circulation automobile en Île-de-France.

Le dispositif s'appuie sur le développement des transports en commun qui seront hiérarchisés en un **réseau magistral** (réseau ferré), un **réseau principal** constitué de trente lignes de banlieue renforcées par les lignes de ville de Paris, un **réseau territorial** (de 100 à 120 lignes) et un **réseau spécifique** (services communaux, à la demande, etc...) composé de 30 à 40 lignes. Le réseau principal aura pour objectif de développer les liaisons inter-banlieues en préfigurant le réseau de rocade "Orbitale".

Cette opération n'est nullement une remise à plat du réseau, suffisamment restructuré lors des diverses opérations "Autrement-Bus", mais plutôt l'aména-

gement qualitatif des lignes existantes et des voiries empruntées.

Le réseau principal sera implanté sur un réseau principal viaire et ce dernier devra favoriser la circulation des autobus : aménagements de voirie (300 km de radiales et 200 km de rocades), accessibilité, fréquence. Altair et certification seront, comme pour les lignes de ville parisiennes, de rigueur.

Le concept sera complété par un réseau d'une soixantaine de **pôles de correspondance**, véritables lieux d'échanges entre les divers modes de transport (RER, métro, tram, bus, voitures particulières), facilement accessibles par les bus et les piétons et équipés d'une gamme de services liés au transport ou à la ville.

Cet ensemble sera mis en fonction progressivement, en plusieurs étapes succes-

sives. Parallèlement, et dans un but démonstratif, trois ou quatre lignes seront totalement équipées, proposant un niveau de service uniformisé conforme aux caractéristiques définies dans le cadre du PDU. Les lignes 113, 115, 164 et 323 seraient présentes pour être les vitrines du concept.

Annoncée depuis plusieurs mois, la restructuration, ou plutôt "fiabilisation" du PC, pour reprendre la terminologie en vigueur, doit intervenir le 1er octobre prochain. Nous présentons dans les lignes qui suivent les grandes lignes de ce projet indispensable pour l'amélioration de la ligne de bus la plus importante du réseau de surface RATP qui deviendra la première "ligne de ville" dans le cadre du projet "Bus 2001".

► Hier... De la Petite Ceinture au PC

C'est de 1851 à 1869 que fut construit le Chemin de Fer de Petite Ceinture pour faire face à deux nécessités. La première, émanant de la Ville de Paris, pour approvisionner en hommes et en munitions ses nouvelles fortifications. La seconde, des grandes compagnies ferroviaires, intéressées par une jonction entre leurs réseaux supprimant les ruptures de charge, à l'instar des grandes capitales européennes, et par la continuité des convois de marchandises. Très vite, la ligne a aussi accueilli des voyageurs qui, de 5 millions en 1878, sont passés à 39 millions en 1900. Il ne faut pas oublier qu'à cette époque le métro n'était pas encore en service et qu'il ne fallait compter autrement que sur les omnibus et les tramways.

Mais justement, l'arrivée du métro et son extension rapide entraînèrent le déclin de la Petite Ceinture qui ne transportait plus que 7 millions de voyageurs en 1925. La CMP refusant d'en reprendre l'exploitation, la ligne fut fermée aux voyageurs le 12 juillet 1933.

Un an plus tard, le 23 juillet 1934, la STCRP mit en service la ligne d'autobus "PC" entre la gare d'Auteuil et la Porte de Champerret. La ligne était exploitée avec 44 autobus TN6 à plateforme, mais uniquement aux heures de pointe. Malgré tout, le trafic se redressa de façon spectaculaire, passant de 3 millions de voyageurs pendant le second semestre de 1934 à 18 millions en 1937. Le service fut renforcé et le parc porté à 54 voitures.

Au début de la seconde guerre mondiale, la ligne devenue difficile à exploiter fut,



après une interruption de trois jours (du 2 au 4 septembre 1939), scindée en deux tronçons : "Champerret - Vincennes" au nord et "Vincennes - Auteuil" au sud. Preuve que l'exploitation par arcs distincts n'est pas une nouveauté pour cette ligne ! Le 21 septembre 1939 les deux arcs fusionnèrent mais l'exploitation fut suspendue dès le 16 mai 1940. Après quelques tentatives entre 1940 et 1945, elle fut rétablie le 5 novembre 1945, à nouveau en deux tronçons nord et sud. Le 24 mars 1947, un premier prolongement

rejoignit la Porte Maillot, la ligne étant toujours exploitée à l'aide de TN6.

Le 4 juin 1951, un nouveau PC vit le jour : la ligne faisait enfin le tour complet de la capitale et en profita pour s'équiper des nouveaux bus OP5-2. Le matériel fut remis au dépôt du Hainaut pour la circulaire extérieure et à celui de Point du Jour pour la circulaire intérieure. Vinrent ensuite à la fin des années 50 les OP5-3, très caractéristiques avec la petite antenne ornant le dessus du capot de ligne. Cette antenne permettait le repérage des voitures au droit

des dix bornes de régulation téléphonique réparties le long du parcours à partir de 1954.

En 1964, le PC servit de banc d'essai pour les prototypes du bus "standard". De fait, les Berliet PCMR prirent le relais des OP5-3. Initialement à deux agents, ils furent modifiés pour l'exploitation à un seul agent. Les derniers PCMR furent en service jusqu'en 1976 puis remplacés par les SC10.

D'abord les SC10UMC (série 7486 à 7585) avec découpe "Thoprieux" (surnommée "emballage cadeau") dotés d'une plateforme centrale équipée de strapontins. Cet aménagement, censé rendre plus aisés les déplacements dans ces voitures, fut vite abandonné, son efficacité étant peu probante.

Dès 1978, la RATP commença à prendre livraison des SC10UMCR (série 7900) dont certains viennent équiper le PC. Suivirent enfin les SC10R en 1985 (série 3400 / 3500).

A la fermeture du dépôt du Hainaut, le 1er octobre 1991, les voitures de la circulaire extérieure partirent au dépôt d'Aubervilliers (relire RU26).

Le 1er octobre 1997, ce fut au tour de la circulaire intérieure de quitter le dépôt de Point du Jour pour celui d'Ivry. Ces transferts ont permis de lever l'hypothèque du remisage et de pouvoir enfin envisager l'exploitation de la ligne avec des bus articulés.

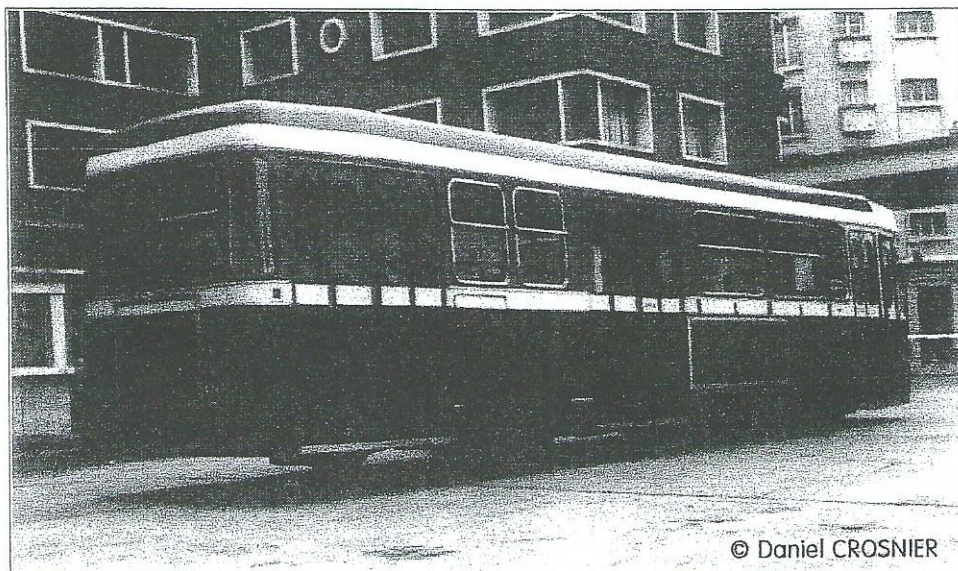
Le 1er octobre 1999, le PC sera donc exploité avec des AGORA-L équipés du SAEIV Altaïr, de palette pour les UFR, de vitres athermiques et de la ventilation forcée.

Comme nous l'expliquions dans notre précédent numéro, les matériels sont actuellement rodés sur les lignes 80, 91 et 95, ainsi que sur le service de remplacement de la ligne 2 entre Belleville et Blanche, ceci pour permettre une mise en service du nouveau PC avec le minimum de problèmes mécaniques.

En 1975, le bouclage du périphérique, s'il a quelque peu délesté les Maréchaux de leur circulation, a attiré toujours plus de voitures vers la capitale : c'était loin d'être la fin des embouteillages !...

Courant 1983, le Conseil de Paris décidait un programme d'aménagements de la voirie prévoyant la protection de quelques kilomètres de couloirs.

Il est intéressant de noter que déjà à l'époque, tous les arrondissements concernés avaient donné leur accord à l'exception du XIVème et l'on retrouve aujourd'hui sans doute les mêmes propos



© Daniel CROSNIER

Ci dessus,
le Berliet PCMR
n°4742 après
transformation à
l'atelier de
Championnet.

Ci-contre,
le SC10UMC n°
7502 en 1977

Ci-dessous,
le SC10R n° 3503
en 1995, boule-
vard Davout.

© A. GARROUSTE

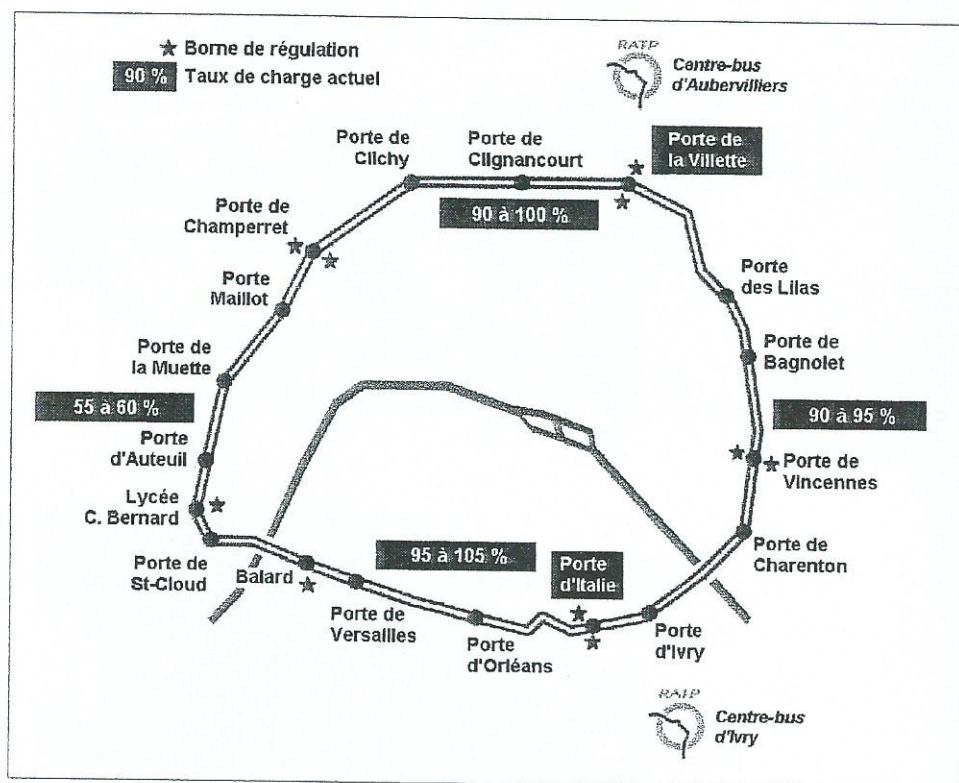


© Christophe DECAUX

qu'il y a quinze ans : comment imaginer les automobilistes dépassés par des bus ! Quand l'intérêt électoral particulier l'emporte sur l'intérêt général... Néanmoins, ce programme permit la créa-

tion de courts sites propres près de la Porte d'Aubervilliers, à Balard, et entre les Portes de Choisy et d'Ivry.

Aujourd'hui... Le PC en 1999



C'est la ligne parisienne qui joue dans la démesure : près de 35 kilomètres de long, plus d'une centaine de SC10R affectés dont 94 en exploitation aux heures de pointe, et 95 arrêts desservis tout autour de la capitale. Les 220 machinistes en roulement transportent environ 130.000 voyageurs un jour de semaine normal, soit 36 millions d'utilisateurs annuels (presque autant que la Petite Ceinture ferroviaire en 1900 !). Autre chiffre éloquent, le PC assure à lui seul 12 % du trafic des bus de Paris. Car, outre les zones d'habitation, les établissements scolaires et les nombreuses correspondances avec bus, métro et RER qui jalonnent le parcours de la ligne, celle-ci dessert quelques centres d'intérêt majeurs tels la Cité des Sciences et le Parc de la Villette, le Parc des Expositions de la Porte de Versailles, le Parc des Princes, le Palais des Congrès, le Marché aux Puces... auxquels on peut encore ajouter les divers aménagements sportifs coincés entre les Maréchaux et le périphérique...

Les voitures du PC sont à ce jour remisées sur deux dépôts : Aubervilliers pour la circulaire extérieure (terminus de la Porte de la Villette) et Ivry pour la circulaire intérieure (terminus de la Porte d'Italie).

Les voitures roulent généralement sur la circulaire de leur dépôt en effectuant le tour complet. Mais le trafic n'étant pas homo-

gène sur l'ensemble de la ligne, les tronçons les plus chargés bénéficient de navettes en renfort : ainsi, entre Porte d'Italie et Porte de Saint-Cloud, les départs sont prévus toutes les trois minutes aux heures de pointe et... c'est souvent insuffisant. Les difficultés de circulation retardent les bus et finissent par se former des "trains de bus" de deux, trois, voire même quatre voitures... Ce n'est donc pas un hasard si

le PC est classé parmi les quatre lignes les plus irrégulières !

L'exploitation circulaire entraîne rapidement des retards sur l'ensemble de la ligne si un point du parcours est encombré, particulièrement lors des soirs de match au Parc des Princes ou lors des salons au Parc des Expositions.

La structure circulaire est d'autre part très difficile à réguler. Les contrôleurs ne peuvent appliquer les méthodes classiques de remise en place utilisées pour les autres lignes. Impossibilité par exemple de pratiquer des demi-tours et les haut-le-pied sont souvent inefficaces car englués dans la circulation des Maréchaux ou du périphérique.

Si les voitures du PC effectuent le tour complet en 2h à 2h30, quand tout va bien, les veilles de week-end ou la pluie peuvent facilement doubler ce temps de parcours. Bien sûr, rares sont les voyageurs qui s'amusent à faire tout le tour... mais il y en a. En fait, la longueur moyenne des voyages n'est que de 3,2 km et seulement 3 % des utilisateurs parcourent plus de 10 km.

A l'heure actuelle, le tronçon sud est le plus fréquenté avec un taux de charge oscillant entre 95 et 105 %. Suivent les tronçons nord (entre 90 et 100 %) et est (entre 90 et 95 %). Le tronçon ouest a un taux de charge plus faible (entre 55 et 60 %), l'offre proposée par les services circulaires étant supérieure à la demande. Certains tronçons sont en sur-offre de service



Paris, Porte d'Italie - 18 juin 1998

Les SC10R (dont le 3485 au premier plan) arborent la décoration multilingue apposée sur l'ensemble du réseau lors de la Coupe du Monde de Football.

alors que d'autres sont en sous-offre. L'injection de nombreuses navettes pour pallier à ces disparités de charge entraîne un alourdissement de l'exploitation qui devient aussi peu lisible pour les voyageurs.

Tout ceci, ajouté à un matériel saturé et obsolète, finit de présenter un état des lieux relativement préoccupant qui explique aisément les mesures prises dans l'urgence pour secourir cette ligne majeure.

La Régie ne pouvait décidément pas attendre l'implantation d'un hypothétique tramway sur les Maréchaux et une solution intermédiaire se devait d'être rapidement trouvée.

Demain... Le PC1, première "ligne de ville"

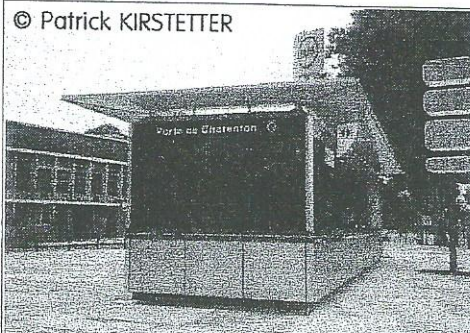
Restructuration et enjeux

La ligne sera divisée en trois tronçons exploités séparément le 1er octobre prochain. Le PC1 reliera au sud et à l'ouest la Porte de Charenton à la Porte de Champerret, soit une longueur de 17,57 km. 42 AGORA-L lui seront affectés, remisés au dépôt d'Ivry et régulés depuis la Porte de Charenton où un nouveau PCL a été édifié. Le PC2 assurera à l'est la desserte entre la Porte de la Villette et la Porte d'Italie, sur un tronçon de 11,40 km. Quant au PC3, il bouclera le tour au nord, entre la Porte Maillot et la Porte des Lilas, sur 12,08 km. Les deux lignes, remises au dépôt d'Aubervilliers, se partageront 51 AGORA-L et seront exploitées depuis la Porte de la Villette.

Les trois chevauchements (Porte de Charenton - Porte d'Italie [3,01 km], Porte Maillot - Porte de Champerret [1,06 km] et Porte de la Villette - Porte des Lilas [3,52 km]) ont été étudiés en fonction du trajet moyen et pour limiter les changements de bus aux divers points de régulation actuels. Les "transbordements" devraient ainsi diminuer de 25 %.

Mais la coupure en trois lignes distinctes et l'arrivée d'un nouveau matériel ne sont

© Patrick KIRSTETTER

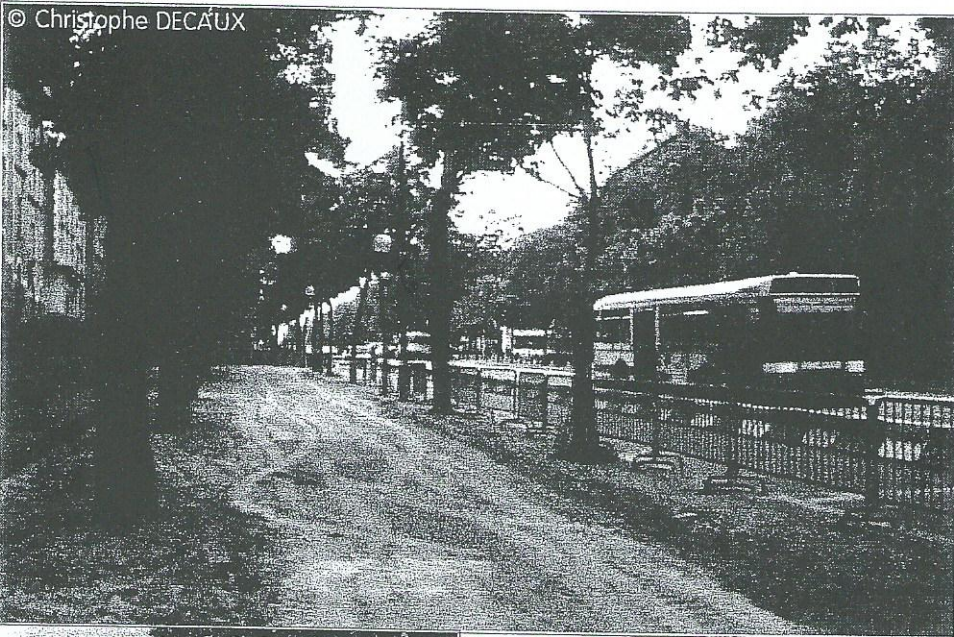


Paris, Porte de Charenton - Août 99
Le nouveau PCL de la Porte de Charenton, terminus du futur PC1

que deux des aspects de la fiabilisation du PC. Le 1er octobre, le PC1 va devenir le prototype des "lignes de ville" envisagées dans le plan "Bus 2001", et sera suivie par le PC2 en 2000 et le PC3 en 2001.

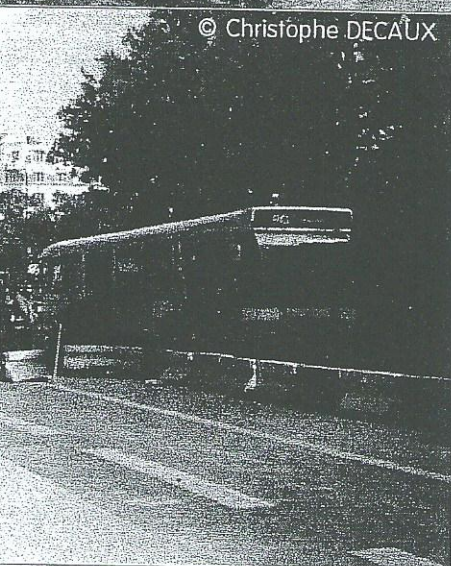
Ainsi, le PC1 doit devenir une ligne exemplaire qui permettra de valider le concept de "ligne de ville" avant son extension à d'autres lignes parisiennes. Elle va bénéficier entre autres d'aménagements de voirie supplémentaires qui compléteront ceux déjà existants. Ainsi, sur le tronçon Porte de Vitry / Garigliano, 50 % du parcours sera en site propre ou protégé par

© Christophe DECAUX



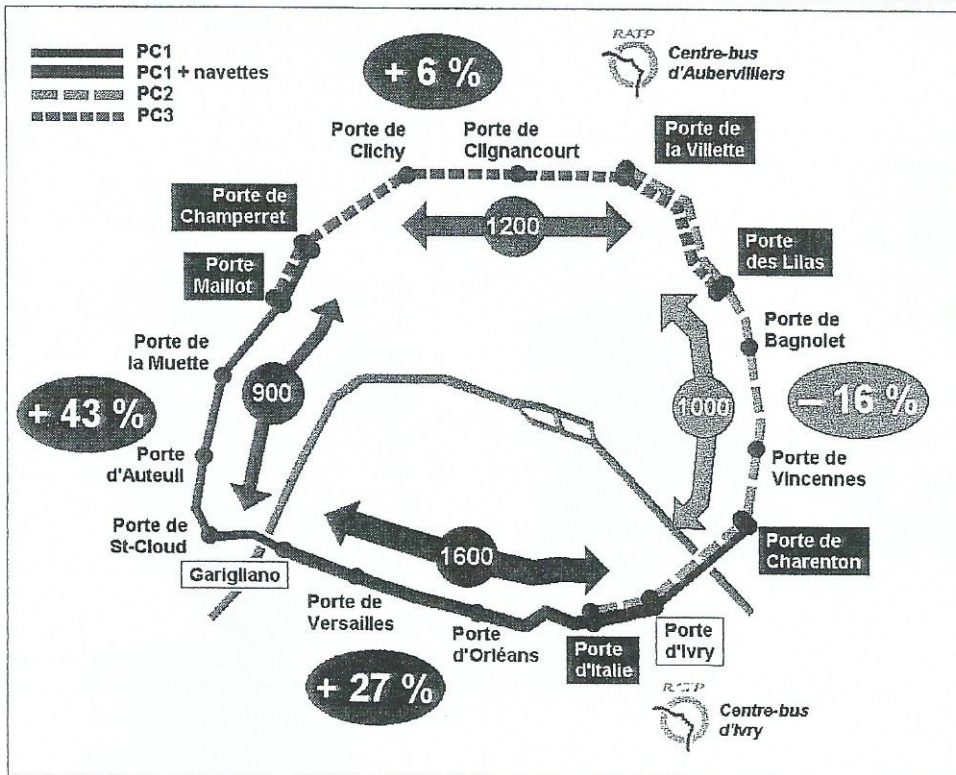
© Christophe DECAUX

La mise en site propre (ci-contre, à la Cité Universitaire) est un objectif qui ne pourra être atteint partout. Certains tronçons étant simplement aménagés de bordurettes et d'un revêtement distinctif (ci-dessous, Porte de Châtillon)



des bordurettes de 12 cm de hauteur, et 30 % équipé de protections plus légères tels des couloirs délimités par marquage au sol (dont on connaît malheureusement le peu d'efficacité). Les 20 % restant seront sans protection : il s'agit principalement des traversées des carrefours, qui seront néanmoins matérialisées par un marquage "en damier" assurant la continuité du site propre.

L'implantation de ce dernier doit se faire latéralement en laissant au minimum deux fois deux voies sur le reste de la chaussée pour la circulation. Si certains endroits du parcours posaient problème par leur étroitesse, des solutions ont été trouvées. Ainsi, au niveau de la Poterne des Peupliers,



sées et une fréquence de 5 minutes. Les voyageurs peuvent enfin espérer voyager à 4 au mètre carré ("taux" de confort retenu par la Régie). Une bonne nouvelle pour clore ce chapitre !.

L'avenir

Le PC est une ligne stratégique pour les Parisiens, bien sûr, mais aussi pour les voyageurs en provenance de la banlieue, en correspondance avec les bus, métro ou RER. Son exploitation actuelle n'est pas satisfaisante, et l'on ne peut que se réjouir que l'on daigne enfin se soucier de son cas.

Reste à savoir si les solutions retenues, nécessairement provisoires, et les investissements mis en jeu (près de 390 millions de francs pour les trois tronçons) seront à la hauteur de besoins de cette ligne hors normes.

Car l'implantation d'un tramway sur l'ensemble de la circulaire est à notre avis la solution optimale et souhaitable à court terme. Après avoir abandonné en 1987 les recherches sur un projet de mini-métro automatique (Aramis), la RATP, à la demande du Maire de Paris, étudie l'implantation d'un tramway sur la rocade sud de la capitale, privilégiant une solution mixte Boulevard des Maréchaux / Petite Ceinture (voir 60 Jours à...).

En attendant cette infrastructure en site propre, la RATP ne pouvait laisser la ligne PC en l'état et se devait de procéder rapidement aux aménagements que nous vous avons décrits.

Rendez-vous en 2001, lorsque les trois nouvelles lignes auront été aménagées... !

le site propre "intérieur" quittera le boulevard Kellermann pour longer la base d'essai "Météor", croiser la rue de la Poterne des Peupliers et rejoindre ensuite le boulevard au niveau de la rue des Longues Raies. Entre la Porte d'Orléans et la Porte de Gentilly, le site propre "extérieur" se fraiera un chemin entre les arbres des larges trottoirs, ce qui supprimera de nombreuses places de stationnement "sauvage" au niveau de la Cité Universitaire. Porte de Vanves, sous les ponts des voies SNCF de la Gare Montparnasse, c'est cette fois-ci entre les piliers de ces ponts que le site propre "intérieur" se fauflera. Ces divers aménagements devraient permettre un accroissement de la vitesse commerciale de 11 à 14 km/h soit une augmentation de 25 %.

Une nouvelle offre

Sur le PC1, le tronçon le plus chargé entre la Porte d'Ivry et Garigliano sera renforcé aux heures de pointes par des navettes. L'offre de service passera ainsi à 1600 places à l'heure de pointe du soir, soit une augmentation de 27 % et une fréquence de 3 à 4 minutes qui devraient atténuer sensiblement la surcharge critique actuellement observée. Sur les tronçons extrêmes de la ligne, 900 places sont prévues.

Sur le tronçon ouest, cela représentera un accroissement de l'offre de 43 %, une aberration compte-tenu du taux de charge actuel (55 à 60 %).

Autre aberration encore avec le PC2 : le taux de charge n'y étant "que" de 90 à 95

%, l'offre passera à 1000 places soit une diminution de 16 % et une fréquence de 6 minutes. Et pourtant, avec les nombreux établissements scolaires situés entre la Porte de Vincennes et la Porte Dorée, les collégiens et lycéens sont nombreux à emprunter le PC sur ce tronçon et les bus, souvent bondés, laissent fréquemment des voyageurs sur le trottoir. Il faudra donc se serrer un peu plus, ce qui semble pourtant difficilement envisageable...

Le PC3, au nord, doit voir son offre augmenter de 6 %, avec 1200 places propo-



L'Agorà-L équipera le PC1. Le matériel, déjà reçu, est provisoirement exploité en rodage sur d'autres lignes, comme ici le 4494 sur la ligne 91

TRIBUNE LIBRE

"C'est comme ça !", le billet d'humeur de la rédaction s'efface pour laisser place à "Tribune Libre" que vous aviez découvert en rubrique "Forum" du n° 26. Appréciée, si l'on en juge par le courrier reçu, cette "Tribune Libre" répond à une attente forte de nombreux lecteurs souhaitant s'exprimer autrement que par une brève d'actualité ou quelques lignes de "Courrier des lecteurs". Cette page est donc la vôtre, vous choisissez le thème, vous choisissez le ton !

La rédaction se réserve le droit de ne pas publier tout ou partie des textes qui lui sont soumis, si elle estime qu'ils peuvent être contraire à la législation régissant la liberté de la presse. Les propos repris sur cette page n'engagent que la responsabilité de leur auteur.

Tram de Lyon : un numéro nommé désir

Le retour des trams à Lyon après 42 ans d'absence est un événement qui ne peut que réjouir le cœur des tramophiles.

Ceux-ci apprécient d'ailleurs beaucoup que ces nouveaux venus soient bien qualifiés du vocable de "tramways" ou "trams" et que les néologismes comme "Métrobus" ou autres inventions technocratiques aient été laissés de côté.

Le même élan d'enthousiasme accompagne naturellement la future arrivée des nouveaux trolleybus RVI au design résolument moderne, et là encore, un grand merci aux promoteurs du projet qui ont su écarter les élucubrations verbales que l'on voit fleurir ça et là, du style "tramway sur pneus". Il s'agit en effet de véhicules ayant un nom que l'on trouve dans le dictionnaire, ce sont bien des **trolleybus** que les amateurs et utilisateurs appellent aussi "trolleys".

Trams et trolleys ont coexisté à Lyon de 1935 à 1958 et il est heureux d'assister à cette double régénérescence sur le réseau de surface de la Capitale des Gaules.

Les deux lignes de trams actuellement en construction sont bien des lignes du réseau de surface, et, à Lyon, le réseau souterrain porte des indices de ligne en lettres (A, B, C, D, pour le métro et F et SJ pour le funiculaire), mais celui de surface arbore des numéros depuis l'origine (OTL).

Certains de ces numéros, chers aux lyonnais, ont une véritable histoire, comme dans tout réseau plus que centenaire. C'est le cas notamment de la ligne **26** qui fut l'objet de nombreux projets et qui a connu de multiples itinéraires avant de se stabiliser en tramway sur l'axe transversal "**Perrache - Brotteaux**". Cette ligne a connu tous types de traction depuis le tramway en passant par les autobus Berliet PCK, les trolleybus Jacquemond, Vetra VA3 puis VA3B2.

A l'occasion de son prolongement à la **Doua** à la fin des années 60, des autobus standards SC10 à un agent ont à leur tour remplacé les trolleybus, puis cette ligne fut transformée en self service avec des SC10 à 3 grandes portes, et enfin, des R312 et de beaux Agora ont contribué à l'accroissement considérable du trafic qui a justifié le retour du tramway. Malgré la vie mouvementée de cette grande ligne urbaine, le numéro **26** est toujours resté fidèle à cet axe transversal, quel que soit le mode utilisé et les axes empruntés.

La ligne **39**, de Perrache à Bron Parilly est trop jeune pour avoir connu les tramways. Néanmoins, son itinéraire de base est un élément structurant du réseau. De Perrache au "Bachut" sur l'avenue Berthelot notamment, le "**39**" est un numéro important. Dans les années 75-80, un petit cheval zébré avait même symbolisé le caractère "pilote" de cette ligne tout au long de son parcours rectiligne et très fréquenté. Certes, le projet en cours de réalisation prévoit un petit détour par Grange Blanche et Bron Centre, puis un prolongement vers St Priest au-delà du terminus actuel de l'Université. Mais le réseau ne manque pas d'exemples de lignes de surface qui, dans un passé proche ou lointain ont vu leur parcours dévié, raccourci ou prolongé sans que pour autant le numéro soit changé.

Alors, pour ces lignes **26** et **39**, de grâce, ne cherchez pas une autre appellation froide et sans racine comme "T1", "T2", "TA", "TB" ou quoi que ce soit d'autre... Les numéros actuels de ces lignes sont parfaitement assimilés par la clientèle du réseau de surface, il faut donc les conserver.

En souhaitant que cet appel puisse être entendu, les tramophiles songent au jour prochain où ils pourront photographier un tram "**26**" croisant un tram "**39**" sur le pont Galliéri à l'entrée d'un Cours de Verdun nouveau, rendu aux piétons, aux trams et aux trolleys.

François ARNAUD
Bourg-en-Bresse

60 JOURS À...

L'actualité des réseaux urbains français

Patrick KIRSTETTER, Arnaud WADOUX
et tous nos correspondants, partout en France.

FRANCE



SANS VOITURE

La Journée sans voiture se déroulera cette année le 22 septembre, dans le cadre de la Semaine des Transports Publics.

Il semble, bien que la nature des manifestations reste encore pour le moins discrète, qu'un nombre plus conséquent de villes (on parle de 160) ou de quartiers souhaitent s'associer en 1999 à cette opération. Quelques points forts, symboliques, sont à signaler comme par exemple la mise en service officiel des autobus au gaz à Tours, une campagne de sensibilisation au civisme à Lyon ou la "piétonnisation" de tout le centre de Paris.

TRANSDEV SE RENFORCE

Le groupe Transdev (filiale de C3D-Caisse de dépôts et consignations) a annoncé, le 7 juillet dernier, avoir acquis l'autocariste Visual, groupe qui rassemble sous sa bannière près de 300 véhicules appartenant à des entreprises situées pour la plupart en Ile-de-France (Bridet, Lecaplain, Cars d'Orsay, Brévière).

Deux de ces entreprises ont une activité urbaine : Bridet avec les réseaux "Le Paladin" (Antony et Wissous) et "Valbus" et les Cars d'Orsay avec la desserte du secteur Orsay-Les Ulis. Le groupe est aussi présent dans l'"Open-Tour" par le biais de sa filiale SELT (RU27).

Alors que le marché francilien est largement dominé par CGEA et VIA-GTI, Transdev se renforce donc régionalement après les prises de contrôle de la CEAT (Sainte-Geneviève-des-Bois), SAVAC (Chevreuse), et AMV-Cars de Lagny.

L'AGORA-L EST-IL DANGEREUX ?

Non ! Mais... les techniciens de RVI procèdent actuellement à une modification des câblages sur les Agora-L en service. Les dernières livraisons portent d'ailleurs sur du matériel déjà modifié. Quelques incidents, heureusement sans conséquences sur la clientèle, se sont en effet produits suite à une mise accidentelle "à la masse" d'un câble provoquant un échauffement important suivi d'émanations de fumée. Cet échauffement peut d'ailleurs aller jusqu'à l'incendie, incident dont a été victime l'Agora-L n°4405 de la RATP, en service sur la ligne 95 le 28 août dernier. Dès les premières fumées, les voyageurs ont été évacués et le véhicule promptement reconduit au dépôt de Belliard par le service de dépannage. Mais sur les pistes de remisage, l'incendie s'est déclaré au niveau de l'articulation et malgré une intervention rapide pour circonscrire le sinistre, le 4405 est sérieusement endommagé.

Comme on le voit, le délai important existant entre l'apparition des premières fumées et la déclaration d'un éventuel incendie est suffisamment long pour que ce dysfonctionnement représente un réel danger pour les voyageurs. Pour autant, l'existence d'un tel

défaut ne devant pas perdurer, RVI effectue donc une remise en conformité en urgence.

RECENSEMENT 99

Les données complètes du dernier recensement ne sont pas disponibles en totalité mais une première analyse est possible grâce aux chiffres provisoires. Ces données font état d'une évolution sensible des caractéristiques de nos agglomérations qui ne manqueront pas de modifier la nature des réseaux de transports urbains dans les prochaines années.

Ainsi, si les villes du sud-ouest continuent, climat et dynamisme économique obligent, d'attirer les foules (Toulouse devient la 4ème agglomération de province) il est à noter que les grosses agglomérations de la Côte d'Azur, jusqu'alors jugées les plus attractives, ne font plus recette (Nice, Toulon, Marseille voient leur population se stabiliser, voire diminuer). Ailleurs, les métropoles régionales continuent d'afficher une belle croissance (Nantes, Strasbourg, Lyon, les grandes villes du Val de Loire et plus généralement du Grand Bassin Parisien sont parmi les plus dynamiques), signe d'un exode rural qui n'en finit pas. Les transports urbains ont donc décidément de l'avenir !

Autre aspect intéressant, la répartition de la population au sein des agglomérations. A contre-courant des 20 dernières années, les centre-villes se repeuplent et donc se "redensifient" au détriment, semble-t-il de la première couronne dont la population est en baisse sensible. En revanche, les deuxième et troisième couronnes continuent de croître de manière significative. Le poids des agglomérations par rapport à la population de leur département ne cesse d'augmenter. Ainsi, il se confirme que les axes lourds en centre-ville et le développement des liaisons péri-urbaines sont plus que jamais d'actualité !

Enfin, à l'heure où nos voisins européens, qui ont pour la plupart supprimé un échelon communal encombrant, se préparent également à un nouveau recensement, il convient de s'habituer à évoquer les agglomérations plutôt que les villes-centre, la comparaison n'étant désormais possible qu'au niveau des aires urbaines.

HIVER 1999/2000

Lorsque ce magazine vous sera parvenu, la plupart des réseaux auront mis en place leur nouvelle offre pour le service d'hiver 1999/2000. Certaines informations concernant les nouveautés de rentrée ont commencé à nous parvenir mais, compte tenu de la date de bouclage de "Réseaux Urbains", il est trop tôt pour en faire le tour d'horizon complet. C'est pourquoi, comme l'an dernier, nous vous proposerons en novembre un numéro "Spécial nouveautés de rentrée" et qu'en conséquence, nous n'évoquons que très brièvement, dans ce numéro 28, ces nouveautés.

ALSACE



...COLMAR



Articulés
L'Agora-L fonction-
nant au GNV et récep-

tionné en décembre 98, n'a été mis en service qu'en février-mars à cause des retards concernant son homologation. Il est en service sur les lignes 1 et 3. L'autre articulé du réseau, l'AG700 n°136, ne servant plus que pour les renforts scolaires.

Nous avons publié dans *RU20* le parc complet des TRACE, retrouvez en rubrique "Matériel" les caractéristiques des nouveaux venus.

Interurbaine

Depuis le 1er juin, la nouvelle ligne 15, interurbaine, relie Colmar à Ingersheim, Turckheim, Niedermorschwihr, Trois-Epis et Labaroche.

...MULHOUSE



Galilée et Nimbus

Complétant, après les lignes scolaires "Tribus", leur offre spé-

cifique, les TRAM rénovent leur service des dimanches et soirées, jusqu'alors identifié par la lettre S suivie du numéro de la ligne "diurne" qu'elles doubleraient.

Depuis le 6 septembre, un nouveau réseau de 5 lignes de soirée et un de 6 lignes dominicales sont bâtis sur la même trame et identifiés par des lettres. Tous les quartiers de Mulhouse (à l'exception du Moenchsberg) sont desservis, ainsi que les communes de plus de 5.000 habitants, des taxis assurant les autres dessertes. La correspondance générale se fait à la "Porte-Jeune". Le dispositif sera complété par une ligne Z qui sera en quelque sorte la ligne "balai" : ce dernier bus part de la gare à 23h50, pour assurer la correspondance avec le train en provenance de Paris arrivant à 23h40, et dessert la Porte-Jeune, la cité Wagner, le campus, Les Côteaux, Dornach, Brustlein et Bourtzwiller. Tous les détails dans notre prochain numéro.

Bogue !

Un nouveau SAE sera mis en fonction avant le 1er janvier 2000. L'actuel âgé de 10 ans a, d'une part, des fonctionnalités

dépassées et d'autre part, ne passera pas, d'après une expertise, le cap du nouveau millénaire.

Promotions

A l'occasion du printemps, la SNCF et les TRAM ont proposé des promotions tarifaires pour se rendre au musée des chemins de fer et à l'Electropolis via la ligne 17, ou au zoo via la ligne 12.

...STRASBOURG



Avancement des travaux

Ceux-ci progressent à pas de géant, note notre correspondant strasbourgeois. Le nouveau pont du Faubourg-National était, mi-août, pratiquement achevé et des rails étaient stockés quai Desaix pour la future courbe vers ce pont. Dans le secteur de la rue du Noyer, la pose d'une jonction entre la ligne A et la ligne B est en cours. Les travaux de terrassement pour la réalisation de la plateforme avancent rue du Vieux-Marché-aux-Vins et dans le Faubourg-National. Sur la branche Est (vers Esplanade), les rails sont posés boulevard de la Victoire et sont en cours de pose avenue de la Marseillaise.

Signalisation

Depuis fin juin, le dispositif de signalisation renforcée est opérationnel dans le tunnel. Un signal d'alarme se déclenche, en cas de franchissement accidentel d'un feu rouge, suffisamment sonore pour atteindre 110 décibels. Ce chantier a duré 40 nuits et le coût de ce nouvel équipement est estimé à plus d'un million de Francs.

Projet d'extensions

Mis à part le projet de tram-train vers l'aéroport et Molsheim, le Conseil de Communauté a approuvé le 25 juin dernier une série d'études relatives à l'extension du réseau de tram.

Sont envisagées des extensions dans cinq directions : sud-ouest, sud-est, est, Illkirch-Graffenstaden-Mairie et ouest. Le Conseil a encore donné son accord pour l'étude d'une liaison Meinau / Neudorf / Esplanade / République / Wacken, ainsi qu'à l'étude de faisabilité d'une liaison entre les lignes A et C. Le principe d'une

3e tranche de développement du réseau comprenant deux prolongements a été approuvé.

Plus longues

La CTS a décidé d'augmenter le parc des rames à 4 caisses. 7 rames ont donc été commandées au lieu de 4 au départ et ceci au détriment des 3 caisses. Les motrices de la nouvelle série présentent quelques modifications. La CTS a fait procéder à la suppression des palettes pour UFR car celles-ci sont rarement disponibles, leur utilisation étant rare et les intempéries, dues à un climat rude, menant la vie dure à ce matériel fragile. A la place, les quais ont été surélevés au droit de la première porte, le plancher du tram étant équipé à cet endroit d'une avancée permettant de combler la lacune avec le bord du quai. D'autre part, la commande d'ouverture des portes par bandes tactiles a été remplacée par des boutons moins fragiles, identiques à ceux équipant les bus.

Montée à l'avant

Comme nous l'indiquions dans notre précédent numéro, la montée par l'avant dans les autobus sera effective le 1er octobre. Pour préparer ce changement dans les habitudes des voyageurs, les autobus ont reçu une signalétique sur le flanc droit. Si ces bandes adhésives rouges et vertes jurent quelque peu sur l'élégante livrée strasbourgeoise, elles devraient être néanmoins efficaces.

Estivages

Les
bus
de l'été

C'est sous cette appellation qui parle d'elle-même que deux lignes estivales ont été proposées tous les après-midi du 1er

juillet au 31 août par la CTS. L'une, au sud, reliait Neudorf au lac de Baggersee puis au lac Achard d'Illkirch. L'autre, au nord, composée de deux circuits, permettait de relier les différents pôles d'animation de Schiltigheim, Bischheim et Hoenheim entre eux.

Blancs

Les deux Agora-L-4p n°503 et 504 qui étaient en location, ont été achetés par la CTS avec une clause dans le contrat stipulant leur reprise par RVI en 2001 ou 2002.

Ils restent donc en livrée blanche et gar-

dent leur immatriculation en "69" ; ils sont affectés à la ligne 71.

Réformes

En juin, 13 SC10R réformés étaient en attente au dépôt de Cronembourg afin d'être revendus ou ferrailés : n°880, 881, 887, 900 à 905, 909, 910, 913, 915.

Dépôt de l'Elsau

Nous vous annonçons, dans notre précédent numéro, l'ouverture de ce troisième dépôt pour septembre.

Ce dépôt étant un établissement mixte tram-bus, il s'agit bien sûr de mettre en

service dans un premier temps la division autobus !

Interurbain

Un appel d'offres va être lancé en septembre par le Conseil général pour l'attribution de la nouvelle concession du réseau interurbain "réseau 67". La CTS espère bien garder ces 10 lignes.

Se posera alors le problème du renouvellement du matériel car Heuliez a annoncé l'arrêt de la fabrication du standard GX57 et de l'articulé GX87, matériels acquis jusqu'à présent par la CTS pour exploiter ce réseau.

AQUITAINE

...BORDEAUX



SAE

"Transport Public"

nous apprend que la CGFTE vient d'équiper une seconde tranche de 10 lignes de son SAE. Les 22 lignes ainsi équipées représentent 80% de la clientèle du réseau. Toujours d'après cette publication, la CGFTE et la CUB étudient le développement, dans un futur proche, d'un SAEIV.

Parc

Indigeste, le parc intégral de Bordeaux publié dans notre numéro 26 ? Pour en rendre son analyse plus rapide, retrouvez ci-contre l'état de parc simplifié, toujours joint dans les colonnes de cette rubrique excepté, malheureusement, dans notre dernier numéro, faute de place.

BORDEAUX - État de parc simplifié CGFTE - Mars 99

Minibus et Gabarits réduits

Heuliez GX77	15	9481 à 9495
Mercedes O100	12	9461 à 9472

Standards

Renault PR100-2	164	8501 à 8514, 8520, 8601 à 8622, 8701 à 8731, 8901 à 8912, 8921 à 8962, 9001 à 9027, 9101 à 9115, 9151 à 9182, 9250 à 9296, 9351 à 9381
Renault PR112	29	9401 à 9429
MAN NL222	76	9501 à 9553, 9701 à 9723
Renault Agora	53	9601 à 9653
Heuliez GX217-GNV	3	9801 à 9803

Articulés

Renault PR180-2	136	8751 à 8754, 9051 à 9072, 9151 à 9182, 9250 à 9296, 9351 à 9381
MAN NG 262 & 272 *	43	9382 à 9399, 9451 à 9455, 9751 à 9770

Articulés - Tricasses

Heuliez GX237	11	9881 à 9890 + 8991 en prêt (prototype RVI)
TOTAL	542	véhicules

* Matériel identique, seule la motorisation les différencie

AUVERGNE

...MOULINS



Sans contact

Dés le 1er septembre, le réseau Maybus sera équipé du système Monetel de billettique sans contact. C'est la première fois qu'une ville de moins de 50.000 habitants décide

de s'équiper d'un tel système.

...VICHY



Polémique

Depuis le 1er février 99, le montant du

versement-transport est passé de 0,30% à 0,40% des salaires bruts versés. Une pétition signée par 52 chefs d'entreprise de plus de dix salariés a été remise aux maires des communes formant le district (Abrest, Bellerive-sur-Allier, Creuzier-le-Vieux, Cusset et Vichy), afin de faire baisser la contribution des entreprises.

BOURGOGNE



...CHALON SUR SAÔNE



Livrées

Mis à part trois véhicules, tout le parc de la STAC est à la nouvelle

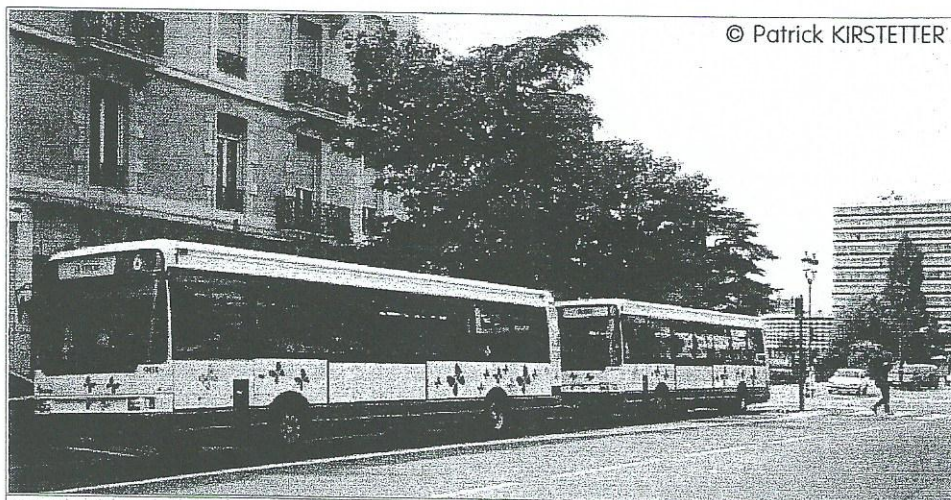
identité visuelle, toute papillonante.

Les trois récalcitrants sont le PR100-MI n°824 et le GX107 n°861 (6794 TN 71) encore zébrés d'orange et de vert, ainsi que le fameux R312 vert métallisé n°870 (4862 TY 71).

Les véhicules des lignes affrétées (Cariante-Val de Saône, Girardot, Lux-Voyages) arborent eux aussi la livrée aux papillons.

Surbaissés

Découvrez les caractéristiques des 5 surbaissés du réseau en rubrique "Matériel".



© Patrick KIRSTETTER

CHALON SUR SAÔNE - Boulevard de la République - 31 juillet 99
Deux R312 de la STAC à la nouvelle livrée, les n° 961 et 844

BRETAGNE



...DINAN



Précisions

Nous avons fait état de l'inauguration du tout nouveau réseau

de Dinan intervenue le 13 février dernier et vous avons livré les premières informations en notre possession.

Voici quelques nouvelles précisions:

Le réseau a été concédé pour 5 ans aux Courriers Bretons.

37 points d'arrêt sont proposés et les prévisions de fréquentation sont de 25000 voyageurs/an.

Le véhicule en exploitation, sur base Peugeot Boxer (voir notre précédent numéro) est un BUSINESS 2002 (surbaissé !) pouvant accueillir 20 personnes.

L'intérêt des dinanais pour ce nouveau service de 4 lignes semble se concrétiser puisque déjà, des départs supplémentaires sont programmés à la rentrée de septembre 99.

Tout cela n'est d'ailleurs sans doute qu'un début puisque l'adjoint au Maire chargé des Transports déclare qu'"il n'est pas impensable que l'expérience de Dinan puisse à terme être étendue au District de Dinan".

...DOUARNENEZ



Précisions... bis

Nous vous annonçons, en début d'année, l'arrivée sur le réseau municipal de deux nouveaux Heuliez GX317,

nous vous proposons de découvrir l'un d'eux en page 2.

Précisons que contrairement à ce que nous laissions entendre à l'époque, le réseau de Douarnenez, surnommé "La Mouette" à fait l'objet d'un "lifting" de son image commerciale et non d'une restructuration. Les Voyages d'Ys exploitent toujours deux lignes (Tréboul Sables Blancs / Edouard Vaillant et Hôpital / Edouard Vaillant) dont les horaires figurent dans un guide annuel groupant les services d'été et d'hiver.

...LORIENT



Produits estivaux

On ne chôme pas l'été sur le réseau CTRL. Des produits spécifiquement adaptés à la saison sont en effet proposés. Outre les "Surfybus", véritable

réseau des plages mis en service il y a plusieurs années et composé de 6 lignes desservant la plupart des quartiers de l'agglomération lorientaise, le réseau breton proposait également cette année les "Nautibus", circuits en bateau complétant l'habituel bus de mer et permettant de découvrir la rade de Lorient et la vallée du Blavet. Quant au réseau de soirée "Hibus", il a été largement développé lors du Festival Interceltique avec 6 lignes circulant jusqu'à 02h00 du matin.

Réformes

A propos des "Surfybus", sachez que les SC10PF (plateforme arrière ouverte) habituellement affectés à ce service ont été réformés. Ce sont donc des bus "classiques", pelliculés pour l'occasion, qui ont pris le relais, comme le GX107 n°1-214 que vous pouvez retrouver en "Clap de Fin".

Arrivées

3 GX317 supplémentaires seront livrés avant la fin de l'année. Toutefois, le renouvellement du parc par des véhicules neufs n'étant pas assez rapide, la CTRL fait également l'acquisition de véhicules d'occasion pour accélérer ce renouvellement. Ainsi, fin juillet, un Renault PR180.2 (n°3-166 - 4204 VX 56 - origine

inconnue) circulait en livrée blanche, et 3 VanHool A500 étaient arrivés. Le premier était également en blanc (n°5-145 - 9881 WD 56), les deux autres étant encore en attente au dépôt dans leur livrée d'Angoulême (n°STGA 235 - 9028 SD 16 et n° STGA 236 - 9030 SD 16).

Internet

La CTRL fait son entrée sur le réseau des réseaux à l'adresse :

pro.wanadoo.fr/
pays-orient/ctrl

...RENNES



Val

Les 2 premiers escaliers mécaniques du métro rennais ont été installés le 4 août, marquant le début de la phase d'équipement.

30 autres devraient peu à peu être installés. Le génie-civil est achevé à 80%. Le tunnelier "Perceval", après avoir été bloqué pendant trois mois suite à plusieurs affaissements de terrain, a redémarré sa progression depuis la mi-juillet sous le centre-ville et se trouvait début août dans la future station "République".

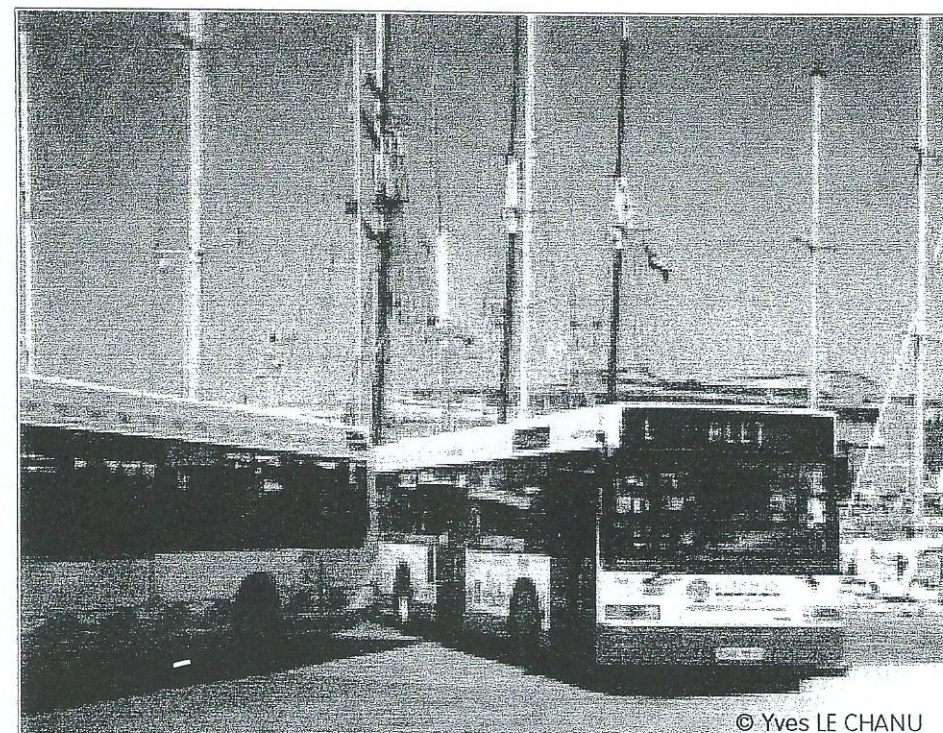
...ST MALO



La "Cutty Sark"

A grand événement, grande mobilisation !

Pour le départ de la course "Cutty Sark", les transports mal-



© Yves LE CHANU

ST MALO - Août 99

Le réseau malouin accueille de nouveaux GX217. Ici, le n°44

ouins se sont mis en 4 : de nombreuses navettes bus relient le centre-ville à des parkings de dissuasion en périphérie.

Outre les véhicules de St Malo Bus, on pouvait remarquer un GX417 prêté par Heuliez et équipé de la sellerie bien particulière du réseau de... Quimper.

Par ailleurs, le groupe Verney (Transport d'Ille et Vilaine - TIV) bien implanté dans la cité corsaire et qui collabore souvent avec St Malo Bus (prêt de personnel en

été) exploitait des renforts sur certains services à l'aide de PR 100.2 habituellement exploités sur les lignes suburbaines de Rennes (STAR).

Nouveau au parc

Deux ou trois nouveaux Heuliez GX217 ont été aperçus : les n° 44 et 45 de façon formelle, le n° 46 sous toutes réserves.

Noter que St Malo Bus possédait déjà 2 GX217 (n°42 et 43), la série des 40 débutant avec le GX107 n°41.

Guide nouvelle formule

La présentation du Guide Horaire a changé.

Les horaires d'été étaient cette année présentés ligne par ligne et non plus de manière globale, par destinations clés, ce qui était une spécificité du réseau malouin.

Interurbain

En marge de ces informations spécifiquement urbaines, signalons pour les amateurs que les TIV ont équipé la ligne Ploubalay - Dinard - St Malo - Cancale de plusieurs Renault Obrador avec une livrée estivale.

Le tarif aller-retour dans la journée permet par ailleurs une réduction de 20 % sur le prix du billet, ce qui est on ne peut plus clairement indiqué sur le véhicule (voir photo ci-contre) !



© Yves LE CHANU

ST MALO - Août 99

L'un des nouveaux Obradors des lignes départementales TIV.

...VANNES



Eté

Comme chaque été, la navette Parc Relais gratuite du "Parc du Golfe" a repris du service du 03 juillet au 28 août. Cette année, c'est le R312 n°117 qui officiait. Par ailleurs, la ligne 2 desservait également le Parc du Golfe et prenait gratuitement en charge les automobilistes faisant à bord le trajet Parc du

Golfe / Conleau. Un moyen intelligent de réduire la circulation automobile.

Chiffres 98

Le réseau TPV dessert 9 communes et 90.000 habitants au moyen de 45 autobus (14 affrétés) dont 15 sont surbaissés. En 1998, un peu plus de 1,7 millions de km ont été parcourus et 3,67 millions de voyageurs ont été transportés (soit en moyenne 12500 par jour). 60% des voyages sont effectués sur les deux lignes phare du

réseau : 1 (Trois Rois / Cliscouët) et 2 (Le Fourchêne / Conleau).

Rentrée 99/2000

Nous y reviendrons plus en détail dans notre prochain numéro, mais sachez que la grande affaire de la rentrée est la suppression de la tarification zonale.

Le réseau ainsi unifié verra ses lignes périurbaines (11, 12, 13 et 14) actuellement radiales se transformer en deux transversales (7 et 8)

CENTRE - VAL DE LOIRE



...CHÂTEAURoux

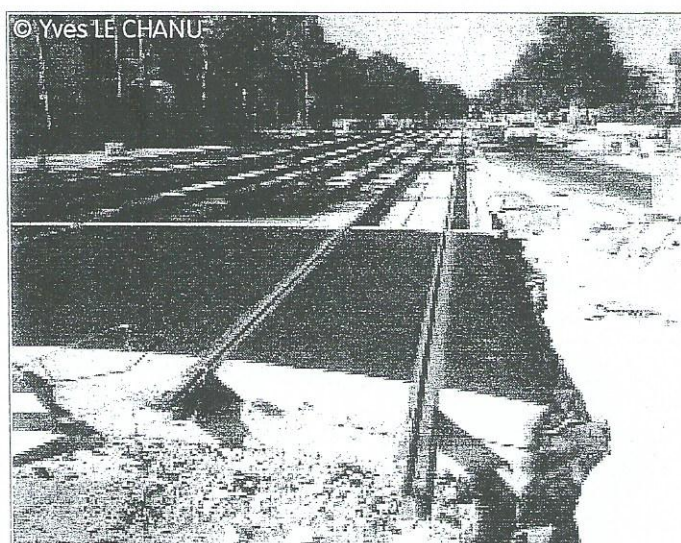


Services d'été

Une toute nouvelle "Boutique Bus" à ouvert ses portes en face de l'arrêt central, place Voltaire. On notera, en particulier, le bon accueil.

Chateauroux Bus proposait cette année un service Eté (couverture bleue du guide Bus) pour les horaires du 28/6 au 18/7 puis du 16/8 au 5/9 et Plein Eté (couverture rose) pour les horaires du 19/7 au 15/8

De plus un service à la demande existe pour certains services en correspondance avec la ligne 5 vers Belle Etoile et la Zone Industrielle. Il suffit de réserver une demi-journée à l'avance pour que le bus desserve ces secteurs.



Quant aux plateformes engazonnées, elles n'attendent plus que... le gazon !

Durant l'été le réseau de bus a été très perturbé. A la Source des itinéraires de déviation ont été mis en place et sont parfois difficiles à suivre.

Mais l'évolution rapide du chantier ne laisse aucune possibilité d'anticipation.

La fin de cette année 1999 s'annonce donc extrêmement tendue et difficile !

Tramway

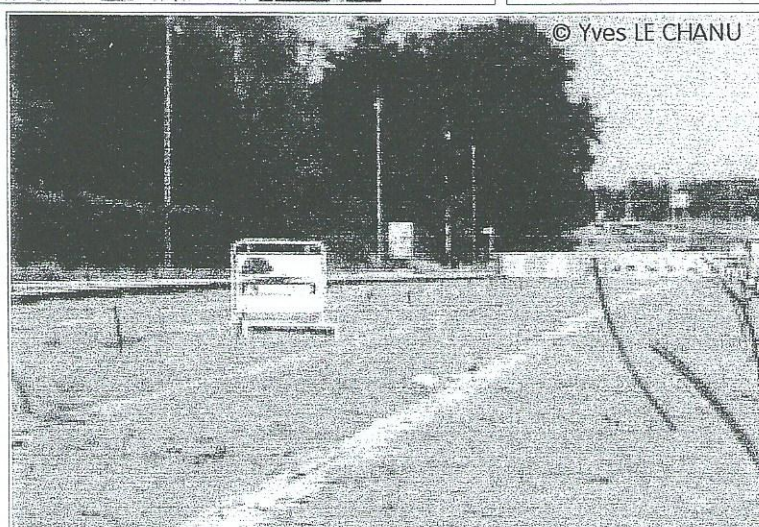
Les livraisons des rames s'échelonneront de février à décembre 2000.

Elles seront acheminées de l'usine Alstom

ORLÉANS - Août 99

Ci-contre : Pour gagner du temps, certaines portions de la plateforme arrivent sur place préfabriquées.

Ci-dessous : Il ne manque, sur certains tronçons, que le gazon... Vivement le printemps !



Le tram avance !

La rue Royale a été fermée à la circulation jusqu'au 20 août tandis que la place De Gaulle est en plein chantier. Les revêtements commencent à être posés rue de la République sur la plateforme. La place du Martroi est quant à elle envahie par les engins de chantier.

La circulation avenue de Paris a été basculée sur la voirie automobile définitive sur les côtés de la plateforme dont les travaux vont pouvoir enfin débuter.

Les premiers rails ont été posés sur le pont George V début août et les travaux se poursuivent à un rythme satisfaisant à Fleury-les-Aubrais et La Source : sur certains tronçons, le plateforme tram arrive même préfabriquée pour plus de rapidité.

d'Aytré-La-Rochelle à Orléans par transport routier.

Les travaux du dépôt-atelier tramway ont débuté au début du mois d'août.

Centre Bus

Après un mois complet d'utilisation du Centre Bus Provisoire, il apparaît que

l'usure des structures en bois (abris et revêtement de sol) est réelle et présage mal de l'avenir. Lattes disjointes, peu de passage entre l'abribus et la voirie ce qui oblige lorsqu'il y a du monde à descendre des quais (et risquer l'accident pour les distraits). La rentrée riche d'être redoutable...

En chiffres

En 98, et pour la deuxième année consécutive, le trafic a subi un fléchissement de ses résultats. La baisse enregistrée est de 1,44% (16 683 345 voyages) ramenant le nombre de voyages par an et par habitant de 64,57 à 62,96.

On note par ailleurs un coût au km de 16.76 F contre 16.54 F en 1997 alors que les recettes sont de 8.64 F/km contre 8.80 F/km en 1998.

Le nouveau réseau tram + bus est vivement attendu pour redresser ces résultats médiocres.

...TOURS



Fin de particularisme

Nous vous l'indiquions dans le "Telex" de notre numéro 27, la Ville de Tours a enfin rejoint le SITCAT, le Syndicat Intercommunal des Transports de l'Agglomération Tourangelle. Cette adhésion met fin à une situation unique en son genre puisque 2 autorités organisatrices gèrent les transports sur le territoire de l'agglomération, avec, on s'en doute, des discussions et négociations difficiles, la Ville de Tours s'opposant souvent au SITCAT et vice versa. Cette évolution permettra sans doute sinon le déblocage, au moins la reprise sous un jour nouveau de certains dossiers tels que l'élargissement du Périmètre des Transports Urbains (Larçay, Montlouis, Montbazou, Veigné, etc.) et le dossier

brûlant du TCSP, certaines communes telles que Joué-les-Tours ou Ballan-Miré ayant fait savoir, à l'inverse de Tours, leur nette préférence pour le tramway classique.

Gaz

Le 22 septembre prochain, lors de la "journée sans voiture", FIL BLEU mettra officiellement en service ses 23 premiers bus au GPL. Il s'agit, et c'est une première dans la capitale ligérienne, de véhicules VanHool, 13 A300 standards et 10 AG300 articulés qui devraient être mis en exploitation sur les lignes 1, 2 et 5.

Site propre bus

La première phase est achevée depuis le 20 août et ce, dans les temps prévus (voir photo page suivante). Les bus ont donc depuis la mise en place du service d'hiver des voies réservées axiales depuis la place de la Tranchée jusqu'à la place Jean Jaurès soit environ 2,5 kilomètres.

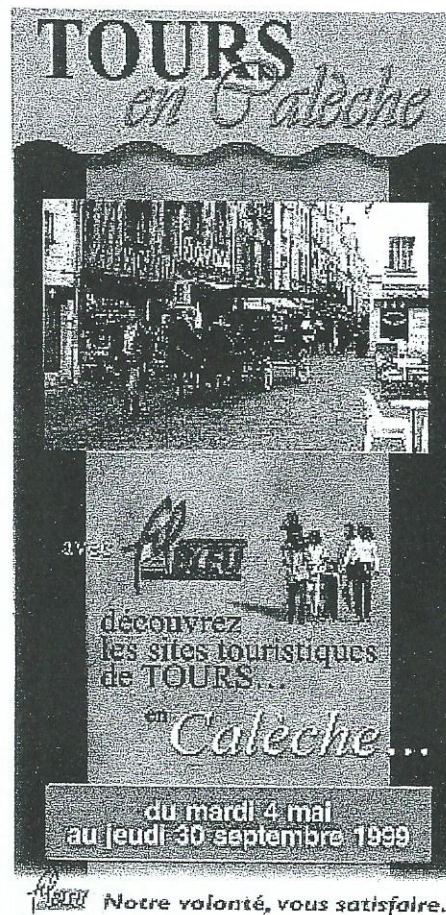
La deuxième phase, devant prolonger cet axe d'au moins 5 km tant au nord qu'au sud est en cours d'élaboration puisque là encore, des projets urbains d'envergure, tels que le réaménagement des places Thiers au sud et de la Tranchée au nord, doivent nécessairement accompagner ce recalibrage de la voirie.

St Pierre des Corps

Le prolongement tant attendu de l'avenue Jean Bonnin reliant le boulevard Heurteloup à Tours au centre de St Pierre sera ouvert à la fin de l'automne. Ce nouvel axe, conçu dans la perspective du passage du futur TCSP, sera dans un premier temps emprunté par les bus des lignes 3 et 70 qui gagneront quelques précieuses minutes en rejoignant directement le quartier de la Rabaterie (rue Blanqui).

Calèche

Nous vous avons informé du lancement en début de saison estivale de la "Calèche



Fil Bleu". Elle sera exploitée jusqu'au 30 septembre et son succès ne se dément pas.

Montée à l'avant

La montée à l'avant génère le stationnement des voyageurs dans la partie avant du bus. Un document les incite donc à investir l'arrière des véhicules.

Grrr...

Si les locaux commerciaux de l'Espace Fil Bleu, Galerie Jean Jaurès, sont souvent perçus comme fonctionnels mais un peu froids, l'accueil n'en finit pas d'être... glacial. L'été n'aurait-il pas été assez ensoleillé en Touraine ?

CHAMPAGNE-ARDENNE

...REIMS



Projets

Dans le cadre du programme "Transport-2000" qui doit se concrétiser en septembre 2000, une nouvelle ligne doit être créée entre les deux sites universitaires.

De plus, la gare d'échanges du centre-ville (place du Théâtre) dont la situation actuelle dérange, car trop proche des monuments historiques, devrait être déplacée vers la gare SNCF afin de créer un véritable pôle intermodal.

Enfin, un site propre devrait être créé entre le centre-ville et le quartier de Bezannes au sud-ouest.

Le retour du tram ?

Abandonné au début des années 90, des rumeurs plus que persistantes font état d'un retour en grâce du projet de tram, à la faveur du changement récent de l'équipe municipale. Rappelons qu'à l'époque, c'est une fois de plus sous la pression des commerçants que le premier projet avait été discrètement enterré.

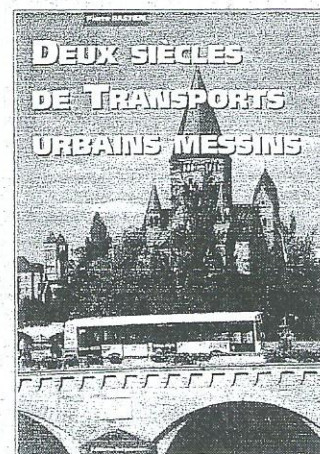
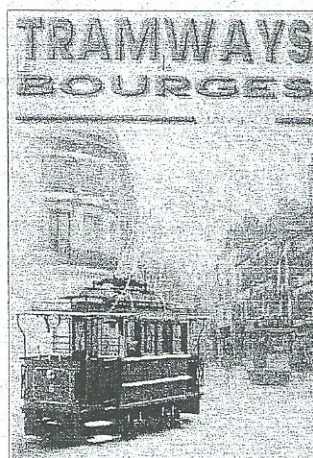
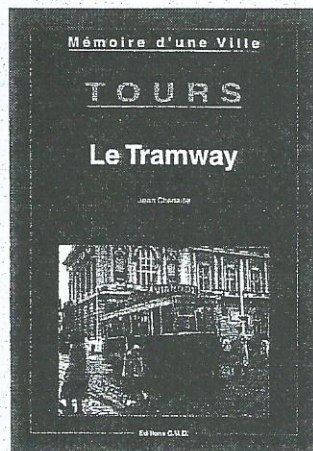
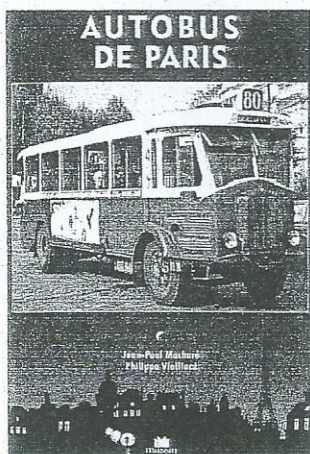
© Alain ROGER



TOURS, place Jean Jaurès - Juillet 1999

La "Place du Palais" sans embouteillages... Non, il ne s'agit pas d'une trêve estivale de la part des automobilistes tourangeaux mais bien de l'effet concret de la mise en site propre axial des voies bus !

La boutique de FPTU, c'est bien entendu une sélection d'ouvrages britanniques souvent introuvables en France, mais c'est aussi la production française récente directement chez vous, au prix "Librairie" !



La boutique de FPTU, c'est en pages "Forum" de votre magazine !

ÎLE DE FRANCE



C'était l'été...

...et les parisiens qui n'ont pas succombé à la désertion du mois d'août, comme les touristes venus en masse cette année encore, ont pu s'en apercevoir !

Année après année, le mythe du "Paris au mois d'août" s'effrite. Les Parisiens étalent leur congés et restent de plus en plus nombreux dans la capitale au cœur de l'été. Ceux qui partent tout de même sont avantageusement remplacés par des touristes qui ont fait depuis longtemps de Paris leur destination privilégiée. Au final, la population effective de notre capitale (tout du moins intra-muros) reste grosso modo la même.

De plus, nos amis touristes ayant le bon goût de laisser leur voiture chez eux, les conditions de circulation sont idéales. Aussi le bus devient-il le mode de transport par excellence pour qui veut profiter, tout en se déplaçant, des beautés ensoleillées de notre capitale.

De tout cela, il semble que les dirigeants de la RATP ne se soient pas aperçus ! En effet, comme chaque année, la Régie a offert à sa clientèle potentielle un réseau bus pour le moins squelettique, et, nous osons le dire, indigne de la plus grande métropole d'Europe. Certes, les conducteurs de bus ont droit à un repos bien mérité et le casse-tête de l'attribution des congés annuels doit faire s'arracher les cheveux à plus d'un responsable des ressources humaines.

Pour autant, est-il concevable que la fréquence moyenne de passage, soit de fait, réduite à une vingtaine de minutes sur la plupart des lignes provoquant ainsi des temps de parcours interminables (1h30, temps d'attente compris, pour relier République à Mairie du XVIIIème, le 18 août dernier !), et des taux de remplissage dignes des heures de pointe hivernales à l'approche des sites touristiques ?

Cerise sur le gâteau, la RATP, qui pourtant a opéré le 15 juillet, lors de l'ouverture de la ligne E du RER, la plus grande restructuration de son réseau bus depuis des années, n'a pas jugé nécessaire de pourvoir au remplacement des plans de réseaux affichés aux arrêts et en station.

Alors, s'il vous plaît, offrez-nous en août 2000 un réseau bus digne de ce nom. A moins que le bug ne supprime l'été du calendrier ?

Eole : un sans-faute... ou presque

Echaudée par le lancement calamiteux de la ligne D du RER, la SNCF Ile de France ne s'était donné aucun droit à l'erreur pour celui de la ligne E. On se souvient qu'avait même été envisagé un basculement pur et simple de l'activité Ile de France à la RATP si le scénario se répétait ! Certes, les conditions de lancement sont bien différentes. La ligne D consistait en une ligne transversale multibranches de plus de 100km avec dessertes différenciées tandis que la ligne E est une "simple" radiale à deux branches parcourues par des trains omnibus uniquement.

Il n'empêche. L'architecture des nouvelles stations, le confort du nouveau matériel, la ponctualité exemplaire (on frôle les 100%), la fiabilité de l'information en temps réel et la disponibilité aimable du personnel forcent l'admiration des observateurs et... du premier million d'utilisateurs. Alors, le sans faute ?

Presque. Quatre points faibles ont été relevés :

- 1- Nous l'avions dit, la signalétique est à revoir : la notion de pôles et les informations reprises sur les panneaux restent obscures pour les profanes et peu pratiques pour les habitués.
- 2- Nous l'avions également regretté, l'absence de liaison directe avec la gare de l'Est est mal vécue, le cheminement piéton existant impose le passage par une rue sale et pourvue d'escaliers.
- 3- Nous l'avions en revanche à peine évoqué, mais la marche exclusivement omnibus des trains provoque pour certains voyageurs, et plus particulièrement ceux qui stoppent leur trajet en gare de Magenta, des allongements du temps de parcours. La SNCF est même accusée de "tromperie" dans la mesure où elle n'annonçait des gains de temps considérables que pour les liaisons à partir ou vers Haussmann St Lazare grâce à la suppression de l'éventuelle rupture de charge entre Paris Est et St Lazare.
- 4- Sans doute plus préoccupant bien que pour l'heure "transparent" aux yeux des voyageurs, la fiabilité des rames inquiète l'opérateur qui n'a pas hésité à mettre le débat, qui l'oppose à Alstom, sur la place publique. Le taux d'incidents dépasse de loin celui qui avait été contractuellement fixé.

Le feuillet de la Petite Ceinture

Bien que rien ne soit évoqué à ce sujet dans le prochain contrat de plan Etat - Région (voir ci-après RATP / Tramway), le feuillet de l'utilisation éventuelle de la petite ceinture ferroviaire se poursuit, sans que l'on sache toujours s'il s'agit d'un effet de verbe ou de projets qui pourraient aboutir un jour.

Ainsi, l'hebdomadaire "La Vie du Rail" (édition du 28 juillet) fait-il sa couverture sur "Le tram à la conquête de la Petite Ceinture" se faisant l'écho d'une énième étude de réutilisation, présentée cette fois par Systra, la filiale ingénierie commune à la RATP et la SNCF.

Deux grands axes apparaissent dans cette étude, axes exploités à l'aide de matériel type tram-train.

L'axe "Sud-Ouest" prolongerait la ligne T2 existante jusqu'à Bercy en utilisant successivement et alternativement la petite ceinture sud ou les boulevards des Maréchaux puis les voies ferrées actuelles menant à la gare de Bercy, annexe de Paris-Lyon essentiellement utilisée par le service "Auto-train" mais accueillant de temps à autres trains Corail et TGV. Au niveau de la Bibliothèque de France, l'étude propose un débranchement tramway vers la gare d'Austerlitz (en surface sur la future Avenue de France) et un autre vers l'Ecole Vétérinaire de Maisons-Alfort le long de la Nationale 19.

L'axe "Nord-Est" relierait lui la Bibliothèque de France à la Porte de Clichy, utilisant la aussi en alternance les voies de la petite ceinture et des axes urbains. Au niveau de l'hypothétique gare "Evangile" du RER E, les tram-trains pourraient poursuivre en site propre tram leur route vers St Denis et/ou St Ouen, par le biais des infrastructures prévues mais non réalisées pour la desserte du Stade de France.

Voici un projet habile, ménageant les partisans de la petite ceinture et ceux de l'utilisation des "Maréchaux", techniquement faisable à coût modéré (la plupart des infrastructures existent) mais voué... à rester dans les cartons. Pourquoi ? Parce qu'il n'y a plus pour l'heure le moindre centime dans les caisses...

RATP



Tramway

✓ Horizon 2006

Le prochain contrat de Plan Etat-Région qui couvrira la période 2000-2006 a confirmé certains projets de liaisons par tramway.

En prolongement du T1, la liaison Saint-Denis / Colombes peut être maintenant considérée comme une certitude. Un autre prolongement, vers le nord-ouest cette fois, assurera la desserte d'Epinay-sur-Seine : la ligne partira de Saint Denis (ligne T1), desservira l'Université-Paris-13 de Villetaneuse puis la commune d'Epinay (centre-ville, La Source-Les Presles et Orgemont selon toute probabilité). Au sud-est, la desserte de Montreuil (quartier des Murs-à-Pêches) devrait être le prolongement logique de l'extension de la ligne vers Noisy-le-Sec.

Le prolongement du T2 vers le nord, de La Défense à Bezons est acquis. La liaison sud Issy-Antony n'a, par-contre, pas été retenue dans le présent contrat. La liaison Villejuif / Juvisy devrait être

réalisée en deux étapes, la première reliant le terminus du métro ligne 7 "Villejuif - Louis Aragon" et Athis-Mons.

La ligne SNCF des "Coquetiers", reliant Bondy à Aulnay, devrait être transformée pour une exploitation en tram-train entre Noisy-le-Sec, Bondy et Aulnay.

✓ T1

Fin août, la moitié du parc de motrices était pelliculée à la nouvelle identité visuelle.

D'autre part, la rame n°116, endommagée lors du grave accident avec un camion (relire *RU26*), est réapparue sur ligne.



Autobus

✓ EXPLOITATION

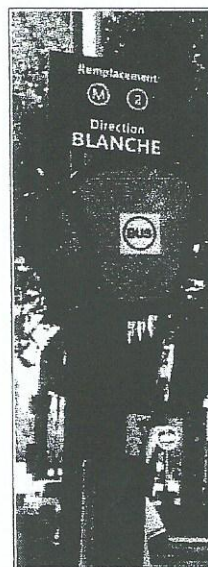
☛ Ligne 47

Depuis le 15 juillet, Eole oblige, les lignes 38 et 47 ont échangé leurs terminus centraux (Gare du Nord pour le 38, Gare de l'Est pour le 47). Nous saisissons l'occasion pour revenir (page suivante) sur l'histoire du 47 qui deviendra peut-être ligne 37 si la logique de numérotation est respectée.

☛ Ligne 49

Dans le cadre de la même restructuration, les derniers bus de la ligne 49 ont roulé pour la dernière fois le mardi 13 juillet. Les derniers "balais" ont été assurés Porte de Versailles à 20h30 par la coquille 2651 (police 4), et Gare du Nord à 20h57 par la 2653 (police 3). Il serait injuste de ne pas évoquer à son tour la saga de cette défunte ligne.

☛ Remplacement ligne 2



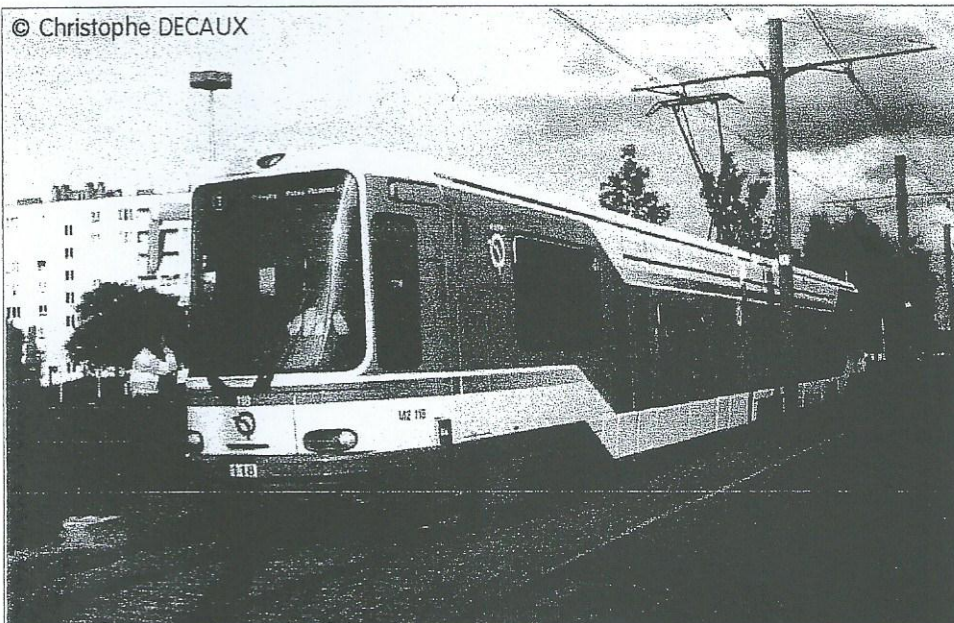
Les premières semaines de travaux de réfection du viaduc de la ligne 2 du métro (relire *RU27*) ont été très éprouvantes pour l'exploitation du service de bus de remplacement. En effet, les travaux combinés aux effets de la haute saison touristique, aux stationnements des autocars et à ceux abusifs des particuliers, et aux départs tardifs des vacanciers, ont engendré

d'importants embouteillages, voire une pagaille monstre, tout au long de l'itinéraire du chantier, sur les boulevards entre la place Stalingrad et la place de Clichy. Les navettes, ainsi que les lignes 30 et 54, ont été complètement désorganisées, des trous de 30 à 35 minutes entre bus étant constaté ce qui a entraîné une affluence considérable et des réactions d'exaspération sur le matériel et le personnel. Si la police assurait une présence aux points névralgiques pour canaliser la circulation, certains carrefours (place de la Chapelle) furent à certains moments "oubliés", engendrant ces jours-là une paralysie quasi-totale du secteur. Les moyens, mal adaptés au début, furent rapidement renforcés et un maximum de bus articulés engagés sur les navettes soit 18 articulés sur 27 voitures à partir du 8 juillet. 15 dépôts ont répondu à la demande de prestation au mois d'août, 24 voitures assuraient ce service.

☛ Bassin de Juvisy

Déjà restructurées à deux reprises, les lignes du secteur vont l'être pour la troisième fois consécutive, suite à la reprise, le 1er octobre 99, par la RATP

© Christophe DECAUX



La Courneuve - 20 août 1999

La rame 118, comme maintenant la plupart de ses consœurs de la ligne T1 a abandonné sa livrée d'origine pour celle de la ligne T2

UN PEU D'HISTOIRE...

Ligne 47

Le 20 février 1933, la ligne de tramway "Kremlin-Bicêtre / Porte de la Chapelle" est remplacée par des bus. La ligne prend alors l'indice **CJ**, puis **47** le 16 janvier 1935. Elle est prolongée vers le nord jusqu'à la Porte d'Aubervilliers, le 2 mars 1936. Ce prolongement sera supprimé le 12 septembre 1939 et repris par la création, le 6 janvier 1947, de la nouvelle ligne 65 "Gare du Nord / Porte d'Aubervilliers". Le 47 reprend son exploitation le 25 avril 1949 et est prolongé à deux reprises : à l'Hospice de Bicêtre le 18 août 1952, et au Fort de Bicêtre le 4 décembre 1972.

Ligne 49

Son origine remonte au 5 décembre 1932 lorsque le tram 26 de la STCRP (Cours de Vincennes / Porte de Versailles) fut exploité par autobus et scindé en deux tronçons distincts : le **CE** entre Cours de Vincennes et Gare du Nord, prolongé ensuite à Gare Saint-Lazare (actuelle ligne 26), et le **CD** entre Gare du Nord et Porte de Versailles. A la disparition totale des tramways, la numérotation par lettres des autobus fut abandonnée. Le 6 février 1935, la ligne CD devint ligne **33**. Elle est alors exploitée avec 35 TN remis aux dépôts de Croix-Nivert et Poissonniers. A la reprise de l'exploitation après les hostilités le 29 avril 1946, la ligne 33 prit l'indice 49 pour respecter la nouvelle logique de numérotation (40 pour les terminus Gare du Nord, et 9 pour les terminus en périphérie sud-ouest). La ligne fut équipée successivement de TN4H, de PCMR et de SCTOU, de SCTOUMCR, de R312-3p, et enfin d'Agora-2p. Le matériel changea souvent d'affectation (Hainaut, Micheler, Montrouge, etc.) et fut remis ces dernières années, une partie au dépôt de Flandre, l'autre dans celui de Croix-Nivert. A partir du 1er octobre 97, date de mise en service du dépôt de Vitry, l'ensemble de la ligne fut remis à Croix-Nivert (relire RU n°10, p 41). Les 22 Agora-2p de la ligne (2650 à 2671) ont été immédiatement mutés, dont la plupart au dépôt de Thiais (2650 à 2669) pour équiper la ligne 187.

du réseau "Citibus" exploité par Athis-Cars (relire **RU27**, p 29). Le nouveau réseau devra voir le jour le 27 septembre, et une convention sera établie pour une durée de 8 ans, reconductible tous les trois ans. Cette convention prévoit le maintien de l'activité chez Athis-Cars quantitativement en équivalence de kilomètres de conduite. Le 292 conservera la gestion de la grande ligne, les navettes étant transférées chez Athis-Cars sous l'indice **392** ; le 399 reprendra une partie de l'ex-485 ; la ligne affrétée 485 sera supprimée ; le 486 reprendra l'itinéraire de la ligne B ; le 487 reprendra le reste de l'ex-485 et les lignes A et H. C'est le PCL "Juvisy-RER" qui exploitera et réglera les lignes 285, 385, 399, et les lignes affrétées. De ce fait, le 399 ne sera pas muté au dépôt de Massy comme prévu (**RU27**) et c'est le 319 qui partira dans le futur dépôt.

Ligne 185 V

Dans notre dernier numéro (page 25), nous vous faisons part de la prochaine création d'une ligne interne à Villejuif, commune de la banlieue sud. Si les gestionnaires désirent à terme voir cette ligne exploitée par un midibus Oréos 55, elle le sera, en attendant, avec un des fameux R212 achetés d'occasion à l'aéroport de Nice qui devait exploiter avec son jumeau le réseau intercommunal de Rosny-Fontenay. Les avatars de ce projet (relire **RU23** et 26) ont rendu

disponible le R212 n°502, dorénavant prêt à assurer sa nouvelle mission après avoir joué les bouche-trous au dépôt de Malakoff. Il était visible, le 8 août dernier, au dépôt de Thiais avec son nouvel habillage "185V".

Altair

Une campagne d'essais a permis de tester les nouveaux boîtiers de localisation GPS de série avant leur implantation, courant juillet, sur les bus des lignes 47, 62 et 95 pour un dernier test grandeur nature. Ils équiperont ensuite les voitures du PC1. Dès septembre, 400 boîtiers seront réceptionnés chaque mois et permettront d'équiper en moyenne 4 lignes par semaine. Fin 2000, tous les bus devraient être radiolocalisés avec le système "Aigle" et fin 2001, un millier par le SAEIV "Altair".

Services communaux

Plusieurs projets de dessertes internes sont actuellement étudiés : St Maurice-Fossés, quartier des "Fossés-Jean" à Colombes (566) et restructuration de celui d'Issy-les-Moulineaux, le TUVIM (589).

Certifiées

Depuis le 5 juillet, l'ensemble des 10 lignes du dépôt de Saint-Maur est certifié "NF-Service". Ajoutées à celles des Lilas, cela porte le nombre de lignes de banlieue labellisées à 15.



Dépôt de THIAIS - 08 août 1999

Le R212 n°502 assurera la nouvelle ligne 185V et non le service "TITUS" pour lequel il avait été acquis d'occasion par la RATP.

✓ MATÉRIELS ET DÉPÔTS

☛ Stockage

Nous vous informions dans notre précédent numéro (page 25) que la Régie avait été contrainte de louer un important espace de remisage pour pouvoir accueillir une centaine d'Agora-L neufs destinés à l'équipement du PC, la surcapacité des dépôts ne permettant pas cette opération. C'est donc sur une partie des pistes de la société "Valtrans" dans la ZA "Les Roseaux" de Valenton (grande banlieue sud-est), firme spécialisée dans le transit, le stockage et la préparation de véhicules neufs (filiale de la STVA, elle-même filiale de la SNCF), que les Agora-L ont pu trouver refuge. Cet exil concerne les autobus neufs ainsi que ceux provisoirement au repos pour permettre le rodage des neufs. C'est ainsi qu'un nombre conséquent de voitures placées "sous remise" pendant la période estivale étaient visibles en août sur les pistes de Valenton.

☛ Surbaissés

Les lignes prochainement retenues pour devenir avant fin 2000 des "lignes accessibles" (matériels surbaissés et arrêts aménagés) sont les 26, 27, 113, 115, 164, 323 et peut-être le 325.

☛ Gaz

Le premier Agora-GNV de série à être livré fut le 7010, le 21 mai 99 au dépôt de Créteil. Les premières lignes à ou-



© Daniel CROSNIER

Atelier de Championnet - Juillet 1999
20 Oreos55 électriques (ici le modèle de démonstration) doivent équiper, notamment, le Montmartrobus d'ici 2001.

vrir le bal seront le 139 et le 302 au GPL, et le 217 au GNV. Le détail de cette opération vous attend en rubrique "A la Une".

☛ Gabarits réduits

Il se confirme que la régie va acquérir 20 Gépébus-Oréos 55 pour équiper notamment le "Montmartrobus" : 10 véhicules sont attendus pour 99, le reste pour 2000-2001 (voir ci-dessus). 6 Heuliez-GX117 auraient par ailleurs été commandés, le premier devant arriver

en octobre prochain. De leur côté, les minibus Renault-Master (MG19) devraient être remplacés par des Mercedes MB412. (voir ci-dessous).

☛ Mouvements

La suppression de la ligne 49 et la mutation de ses Agora a permis d'équiper la ligne 187 de Thiais avec 20 Agora-V2 (2650 à 2669). Les 20 R312-2p (6041 à 6055, 6066, 6067, 6070, 6096 et 6099) ainsi libérés sont partis équiper le 249 de Flandre, 3ème dépôt à ne plus posséder de SC10. Par ailleurs, un certain nombre de R312 provisoirement non affectés permettent quelques équipements : 9 R312-3p pour le 198 (5711 à 5717, 5908, 5909), et 3 R312-3p pour le 595 (5414 à 5416).

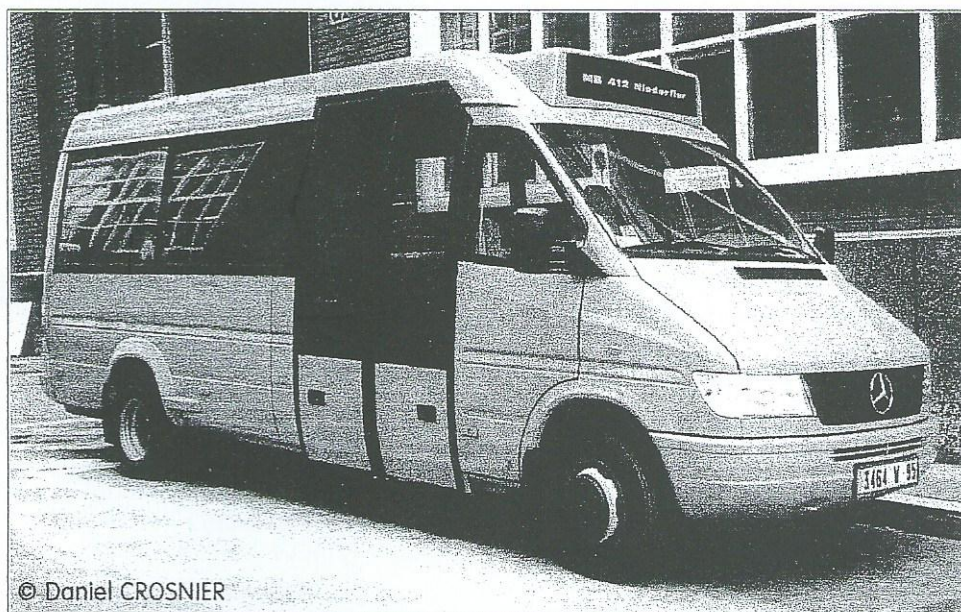
☛ Revenants

"Ils sont partis par ici, ils reviendront par là !" Non, les 6 PR180-2 blancs de nouveau présents sur le réseau ne sont pas des fantômes mais bel et bien les anciens articulés revendus à RVI il y a quelques temps.

Les 7 PR180-2 lapidés par les hooligans de l'OM (RU27) manquant cruellement à l'exploitation, la Régie a dû louer à RVI six de ses anciens bus.

3 proviennent du concessionnaire RVI de Tremblay-en-France, les 3 autres sont arrivés le 15 juillet de RVI-Lyon.

Voici le détail des immatriculations : ex-4754 : 9208 VW 69, ex-4814 : 235 BTT 77, ex-4815 : 6953 VW 69, ex-



© Daniel CROSNIER

Atelier de Championnet - Juillet 1999
Les Mercedes MB412 (ici le modèle de démonstration) devraient remplacer les Masters de la RATP.



© Patrick KIRSTETTER

Dépôt de Belliard - 09 août 1999

Les PR180 ex-RATP immatriculés 6953 VW 69 (à gauche) et 231 BTT 77 (à droite) rappelés en renfort encadrent le 4905 vandalisé par les "supporters" de l'OM.

4816 : 151 BRY 77, ex-4819 : 231 BTT 77, ex-4820 : 6968 VW 69. Rappelons que deux PR180-2 lapidés (4667 et 4700) ont été ferrailés et les 5 autres attendent sur les pistes du dépôt Belliard une éventuelle remise en état (voir ci-dessus).

Réformes

2 PR180-2 (4667 et 4700) ont donc été radiés, ainsi que 19 SC10R (3053 à 3071).

Filtres à particule

Après une expérimentation sur l'ensemble des R312 de la ligne 72 (Point-du-Jour), les mesures effectuées par l'UTAC ont confirmé les bons résultats observés.

En conséquence, et grâce aux subventions de la Région et de la Ville de Paris, la Régie a décidé d'équiper de filtres à particules l'ensemble des R312 et des matériels surbaissés, les SC10 étant quant à eux promis à l'aquazole. Après appel d'offres, c'est la firme Engelhard qui a remporté le marché pour la fourniture d'un minimum de 1000 à un maximum de 2200 filtres.

Les premiers devaient être livrés en août et montés sur les Agora-L destinés au PC. Ils seront posés au rythme de 100 par mois en commençant par les dépôts d'Ivry, Aubervilliers et Point-du-Jour.

Les autobus équipés rouleront avec du gazole désoufré.

Valideurs

L'équipement en valideurs magnétiques des lignes de banlieue a commencé début juillet par l'ensemble des lignes du dépôt de Charlebourg.

En septembre, ce sera le tour du PC et du "Roissybus" (352), puis Flandre, Pleyel, Malakoff, et ainsi de suite pour s'achever sur Thiais en 2000.

Quant aux valideurs bi-technologies (magnétiques + télébilletique), ils feront leur apparition dès le début 2000.



Métro & Orlyval

Calendes grecques

Le prochain contrat de plan Etat-Région aurait mis entre parenthèses, faute d'enveloppe budgétaire suffisante, les divers projets de prolongement du métro : ligne 4 à Bagneux, ligne 12 à Aubervilliers, ligne 13 au port de Gennevilliers, ainsi que le raccordement de la branche 13bis à la ligne 14 (Météor).

Ligne 14

Suite à un incident technique, le trafic a été interrompu pendant une heure et demie sur l'ensemble de la ligne dans l'après-midi du 24 juillet.

Tout était rentré dans l'ordre à la pointe du soir.

ADATRIF **apur**

...AÉROPORT C. DE GAULLE



Direct

Une nouvelle desserte directe par autobus a été mise en place dernièrement entre l'aéroport de Roissy et le pôle multimodal de Bobigny-Pablo-Picasso en marquant l'arrêt au pont de Bondy. La nouvelle ligne 42 des CIF fonctionne du lundi au vendredi de 6 H 00 à 19 H 00. Le trajet simple coûte 24 F 50 et peut être effectué avec la carte Orange. Le service est effectué par deux FR1 des CIF décorés d'un visuel spécial.

...ATHIS-MONS



ATHIS CARS Citébus

Suite aux difficultés de cette entreprise, le réseau "Citébus" des communes d'Athis-Mons, Juvisy, et Paray-Vieille-Poste est repris par la RATP comme nous vous en informions dans notre précédent numéro et ce, à partir du 27 septembre. Par contre, répondant au souhait de la maire d'Athis-Mons, Marie-Noëlle Lienemann, de préserver l'emploi chez Athis-Cars déjà durement atteint par la disparition de son activité tourisme, la convention signée par la régie prévoit le maintien de l'activité kilométrique chez le transporteur (relire nos informations en rubrique RATP). Toutefois, la RATP devient responsable unique de l'exploitation des réseaux de transport en commun du bassin de Juvisy. A ce titre elle acquiert 100% des droits d'exploitation des lignes du secteur.

Numéros de parc

Dépourvus jusqu'à présent de numéro de parc, les véhicules de ce transporteur en sont dotés depuis le mois de juin. Ces numéros sont à 5 chiffres, probablement les deux premiers pour l'année de mise en service et les trois autres pour le numéro d'enregistrement). Retrouvez en rubrique "Matériel" les caractéristiques complétées des 6 surbaissés.

Autocars

Si depuis mai 99 les activités tourisme ont cessé, les autocars sont toujours garés sur les pistes du dépôt. La raison est que

les capacités de remisage du dépôt de Mennecy de la STA, filiale d'Athis-Cars, sont réduites et les pistes d'Athis-Mons bienvenues.

...ESSONNE

CARS D'ORSAY Gaz

Une deuxième station de compression GNV vient d'être inaugurée en Ile-de-France, le 22 juin, après celle du dépôt RATP de Créteil. Il s'agit de celle implantée au dépôt des Cars d'Orsay situé à Marcoussis dans l'Essonne.

Le groupe Visual, dont font partie les Cars d'Orsay, s'est associé à "GNVert", la filiale de Gaz de France destinée à promouvoir ce carburant dans l'hexagone, pour créer une société commune "GNV-Essonne". Son objectif n'est pas seulement destiné à la flotte du transporteur, mais aussi à la commercialisation du GNV vers d'autres flottes d'entreprises. La station permet le remplissage en charge rapide d'un véhicule en quatre minutes, et quinze minutes en charge lente.

Les Cars d'Orsay ont actuellement 5 Mercedes O405N fonctionnant au GNV (n°318 à 322) qui devraient être rejoints cet été par 5 autres exemplaires ; ces 5 nouveaux véhicules devraient remplacer 5 Setra S215SL.

Parc

D'autre part, un GX117 devrait arriver avant fin 99 pour remplacer le A508 (n°267 / 749 BGX 91).

Mis à part les autocars de tourisme à la livrée "Visual", les Cars d'Orsay ont une flotte de 58 véhicules urbains et interurbains à la livrée "Transessonne" et exploitent les lignes urbaines d'Orsay, Les Ulis

et Bures-sur-Yvette. Retrouvez en rubrique "Matériel", les caractéristiques des 5 autobus-GNV.

...ST QUENTIN EN YVELINES



Plus une !

A la rentrée, SQYBUS renforcera son service en intégrant la ligne SAVAC 439 à son réseau.

Des bus supplémentaires seront injectés sur les lignes 414, 415, 417 et 418. Sept courses supplémentaires sont programmées en heures creuses sur la ligne 419. Le 414 devrait avoir une fréquence de 5 mn aux heures de pointe.

Rappelons que ce réseau géré par une filiale de la RATP, Urbiel, est co-exploité par trois opérateurs : Perrier, SAVAC, et Hourtoulle.

...SEINE-SAINT-DENIS



Restructurations

Fin mai, la RATP a procédé au prolongement des lignes 607 et 642 (RU27). Le réseau départemental a encore connu quelques adaptations dans le secteur de Montfermeil.

Le 602A devient 602, le 602B devenant 603, le 602C est supprimé, le 604 (Gare de Gagny / Montfermeil-Les Bosquets) est prolongé à l'hôpital de Montfermeil, le 605 a vu son itinéraire modifié dans Sevran aux heures de pointe, le 615A a pris l'indice 617, le 615B gardant l'indice 615. Enfin, le 623, vient d'être prolongé depuis Clichy-sous-bois (Frédéric Ladrette)

jusqu'à la gare du Chesnay-Gagny. Ouf !

...SENART Ville Nouvelle

Sénart Bus

Arrivées

Le centre CGEA de Moissy-Cramayel, principal opérateur du réseau de l'Agglomération Nouvelle, a mis en service les 2 Mercedes-Citaro attendus.

Ce centre CGEA a maintenant sur 43 véhicules "Sénart-Bus", 9 standards surbaissés, soit 7 GX317 : E324, E345, E355 à E357, E511, E512 (caractéristiques dans RU21 et 25), et les 2 Citaro (voir en rubrique "Matériel").

...SUCY EN BRIE

SITUS GX217

Dans notre dernier numéro, nous vous informions de l'arrivée de 2 GX217 supplémentaires (n°3130 et 3131). Retrouvez l'ensemble des surbaissés de SETRA en rubrique "Matériel".

CARS D'ORSAY - État de parc simplifié "Urbains" - Avril 99

Minibus et Gabarits réduits

Mercedes-614	2	248,249
VanHool A508	1	267
Heuliez GX77H	3	203, 204, 227

Standards

Setra S215SL	12	184, 193 à 195, 206, 213, 230 à 232, 240 à 242
Setra S215UL	1	229
Heuliez GX217	2	304,305
Mercedes O405N2	15	270 à 275, 293 à 296, 298, 299
Mercedes O405N2-GNV	5	318 à 322

Articulés

Setra SG219SL	2	205,214
---------------	---	---------

Autocars

Renault FR1	10	197, 226, 235 à 237, 257, 258, 280, 281, 288
Renault Iliade	5	308 à 311, 330

TOTAL	58	véhicules
--------------	-----------	------------------

AUTOBUS DE PARIS

Jean-Paul Machure
Philippe Viollier

En vente dans la Boutique de FPTU

FRANCHE-COMTÉ



...BESANCON



Mouvements

De février 98 à mars 99, ont été

acquis 6 véhicules neufs : 5 GX317 (n°120 à 124) et un GX417 (n°534).

Logiquement, 6 véhicules ont été réformés en parallèle : 4 PR100-MIPS (243 à 245, et 247), un PR180 (n°504), et un minibus Peugeot (n°3).

Le parc de la CTB s'établit donc en mars 99 à 157 véhicules soit 7 minibus, 17 midibus, 103 standards et 30 articulés.

Le nombre de surbaissés est de 28 véhicules dont les caractéristiques vous attendent en rubrique "Matériel".

Retrouvez également les parcs des 5 réseaux jurassiens exploités par "Monts Jura" en rubrique "Matériel".

BESANCON - État de parc simplifié CTB - Mars 99

Minibus et Gabarits réduits

Peugeot	6	4 à 6, 34 à 36
Renault-Master	1	7
VanHool A508	17	59 à 75

Standards

Renault PR100	12	236, 242, 248, 249, 251 à 258
Renault PR100-2	27	268 à 283, 286 à 296
Heuliez GX107	11	259 à 267, 284, 285
VanHool A500	29	297 à 325
VanHool A300	4	101 à 104
Heuliez GX317	20	105 à 124

Articulés

Renault PR180	12	505 à 514, 522, 523
Renault PR180-2	2	521, 525
Heuliez GX187	7	515 à 520, 524
VanHool AG700	5	526 à 530
Heuliez GX417	4	531 à 534
TOTAL	157	véhicules

LANGUEDOC - ROUSSILLON



...MONTPELLIER



Première !

Les travaux entrent dans leur

dernière phase et l'ouverture est toujours annoncée pour la fin de l'été 2000. Les travaux de plateforme et de pose des voies sont achevés pratiquement partout excepté dans le quartier de la Paillade et au Centre-Ville.

La section desservant Euromédecine (au nord) a même reçu son équipement caténaire et est dédiée aux premiers essais.

En effet, la première rame Citadis, baptisée "Ville de Montpellier", est arrivée le 29 juillet dernier. Présentée officiellement le 31 juillet, elle a débuté ses essais le 11 août. 15.000 kilomètres doivent être parcourus pour obtenir la certification.

Moins "acidulée" que la maquette à l'échelle 1, la "rame aux hirondelles" a, il faut bien l'avouer, très belle allure. Sa robe bleue rappelle à merveille le ciel profond de Méditerranée et la présence des charmants volatiles est moins choquante que ce que l'on aurait pu escompter.

Espérons que cette impression sera la même pour les matériels à découvrir ces prochains mois, à savoir les rames orléanaises et lyonnaises dont les maquettes



MONTPELLIER - Route de Grabels - 11 août 1999

La première rame Citadis est arrivée et a débuté promptement ses essais !

avaient suscité moult réactions !

Vous pouvez trouver de nombreuses photos (dont celle publiée ci-dessus) et des

détails concernant les travaux du tram de Montpellier sur le site internet :

<http://www.multimania.com/trammontpellier/>

LORRAINE



NANCY



Tram-leybus

Les travaux préparatoires au chantier du site propre "tramway" devaient débuter le 1er août sur deux secteurs, ceux du TVR proprement dit débutant le 19 du même mois avec les travaux d'électrification. La première ligne devrait être opérationnelle à l'automne 2000.

Le début des travaux entraîne la déviation par la place Stanislas des lignes Est-Ouest dans le sens Essey-Laxou. Nous reviendrons plus en détail sur l'arrivée du TVR dans un tout prochain numéro mais vous présentons néanmoins le sémillant Stany, mascotte officielle des travaux !



Trol-leybus

Plus une perche à l'horizon depuis le début de l'été, entretien estival oblige. Toutefois, les PER180H n°605, 630, 633 et 646 sont définitivement hors service et servent de magasin à pièces détachées. L'hécatombe ne fait d'ailleurs que commencer : 21 trolleybus seront ferrailés d'ici la fin de l'année et aussitôt remplacés par des GX417-GNV (voir plus bas).

Trolley-bus

Les travaux du "tram" débutant rapidement, y compris sur les systèmes d'alimentation électrique, la ligne 4/19 doit être exploitée en thermique. Si pour l'heure, de vieux articulés et autres R312 ont pris la relève, obligeant d'ailleurs l'exploitant à modifier l'itinéraire pour cause de rampe à 13% avenue Jean Jaurès, la ligne devrait rapidement être exploitée à l'aide de trolleybus... diesel. En effet, comme à Grenoble (n°801, 804 à 806) ou St Etienne (n° 802 et 803 ex-Grenoble), 20 à 24 véhicules pourraient se voir déposséder de leur équipement électrique et se voir adjoindre un réservoir d'essence supplémentaire.

Décidément, entre un tram qui n'en est pas un, des trolleybus qui n'en sont plus et des bus au gaz hypertrophiés (voir ci-dessous), le réseau de Nancy devient le grand cirque du transport urbain !



© Arnaud TISSERAND

NANCY - Dépôt - Juillet 1999

L'état de ce PR180H (633) laisse peu de doutes sur sa nouvelle affectation : pièces détachées ! C'est également le cas de ses acolytes 605, 630 et 646.

GX417 et autres occasions

21 GX417 propulsés au GNV devaient arriver dès le début de ce mois de septembre. Afin de pouvoir les utiliser une journée entière sans rechargement en carburant, le réseau nancéen a obtenu une dérogation concernant la limite légale de stockage : ces véhicules transporteront 1.500 litres au lieu des 1.200 admis.

Par ailleurs, 7 à 8 articulés réformés par le réseau T2C de Clermont sont arrivés au dépôt. Nous enquêtons !

Ligne 41

Le prolongement de la ligne 41 de Fléville à Ludres (voir nos précédentes éditions) aura été de courte durée. A moins

d'une interruption purement estivale, les 4 mois d'expérimentation n'ont pas semblé être convaincants.

3615 D'où viens-tu ?

Nous cherchions à savoir d'où pouvait venir le PR180 n° 453. La réponse semble être : Chambéry.



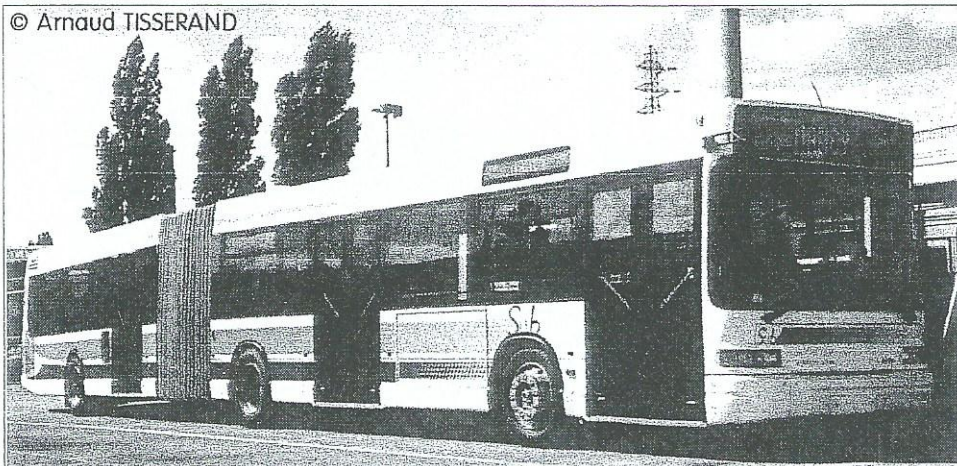
Les Plus Suburbaines de la Région Francilienne

Matériel

Le "Sub", réseau suburbain de Nancy également exploité par la CGFTE vient de recevoir 2 Heuliez GX417 et 1 Heuliez GX217.

voir 2 Heuliez GX417 et 1 Heuliez GX217.

© Arnaud TISSERAND



NANCY - Dépôt - Juillet 1999

Voici l'un des deux GX417 récemment reçus par le "Sub".

...POMPEY

Gestion

Si l'on savait que ce nouveau réseau lorrain serait exploité par la CGFTE (*voir nos précédentes éditions*), on sait également que la CGFTE créera pour l'occasion une société spécifique basée à Pom-

pey. Toutefois, le suivi technique sera assuré par le Sub, le réseau suburbain de Nancy, autre filiale de la CGFTE.

Matériel

La CGFTE mettra à la disposition de ce nouveau réseau de 5 lignes, opérationnel dès septembre, plusieurs Renault Master

de 9 et 20 places (nombre à préciser), un GX77H (ex-Cannes) et deux GX117 : le premier, livré le 16 juillet dernier, n'est autre que le prototype exposé au salon UTP d'Orléans l'an dernier. Il est pour l'heure repeint en blanc. Le deuxième sera livré en novembre prochain.

MIDI-PYRÉNÉES



...TOULOUSE



Aquazole

Depuis le 1er juillet, 42 SC10 en circulation sur 7 lignes testent l'aquazole pour une durée de 3 ans. Il convient de noter que la

SEMVAT n'avait pas encore fait le choix d'utiliser ou de tester un carburant réputé "propre".

Métro

Le PDU actuellement en cours de validation confirmerait le prolongement de la li-

gne A du Val de Jolimont à Balma et la construction de la ligne B nord-ouest / sud-est. Quand à la ligne C, exploité par la SNCF entre Arènes et Colomiers avec tarification intégrée, elle verrait ses infrastructures entièrement renouvelées et ses fréquences nettement développées.

NORD - PAS DE CALAIS



...ARRAS



Surbaissés

Le réseau possède actuellement 12 autobus surbaissés : 11 standards (5 GX317, 4 O405N, 2 Agora), et un articulé (O405GN). Retrouvez leurs caractéristiques en rubrique "Matériel".

D'autre part, le réseau a racheté d'occasion aux Cars Giroux de Génicourt (95), un des opérateurs du réseau STAN de Cergy-Pontoise, un PR180-2-3p. Immatriculé 3868 ZG 95 (n° de série : PY.100.434), il a été mis en service à l'origine le 3 mars 88. Recarrossé en février dernier à Albi avec un avant Safra, il sera immatriculé à Arras pour une mise en service à la prochaine rentrée scolaire de septembre. Nous rappelons que les véhicules de la STCRA ne possèdent pas de numéro de parc.

Réformes

7 véhicules ont été liquidés, soit 3 SC10R, 2 O305-HLZ, et 2 articulés O305G-HLZ.

En voici le détail :

SC10R-244-D : 6205 LL 62,
SC10R-044 : 2905 MG 62,
SC10R-044 : 2912 MG 62,
les 3 offerts à la Roumanie.
O305-HLZ-2p : 8315 LL 62,
O305-HLZ-2p : 8320 LL 62,
O305G-3p : 3790 NX 62,



ARRAS, dépôt STCRA - 09 juin 1999

Le PR180-2 (face avant Safra) racheté d'occasion aux Cars Giroux

O305G-3p : 3081 PG 62, ces 2 derniers étant des occasions ex-Allemagne.

...LILLE

Transpole

La ligne 2 prolongée
Le document que nous avons joint au précédent numéro vous informait en détail de l'ouverture du prolongement de la ligne 2 du Val Lillois. L'ouverture commerciale est donc intervenue, comme prévu, le 19 août dernier faisant du réseau lillois le plus important réseau automatisé du monde. Lisez, en rubrique "Zoom" quelques éléments complémentaires.

...MAUBEUGE



Jeu de DUP...

Le projet de site propre-bus, qui doit relier Maubeuge à ses deux voisines Haumont et Jeumont vient de recevoir un avis défavorable des commissaires-enquêteurs. D'après ces derniers, le coût de l'opération serait démesuré par rapport au service rendu et surtout, "n'améliorera pas la circulation automobile" !! D'après le GART, l'enquête est truffée d'erreurs et de chiffres erronés. Après Orléans, Strasbourg et Caen, Maubeuge se trouve à son tour confronté aux conclusions plus ou moins hasardeuses et

contestables des commissaires-enquêteurs. Un recours en Conseil d'Etat a été déposé par les élus du Val-de-Sambre.

Ce nouvel incident vient renforcer la détermination de l'Association des Maires de France de réformer le système des enquêtes publiques. Le Ministre des trans-

ports aurait commandé un rapport.

...VALENCIENNES

semurval  En attendant le tram...
...Valenciennes accueille

le premier grand centre d'essais ferroviaires français.

Impulsé par Alstom, dont l'usine de Petite-Forêt produit entre autres du matériel urbain, ce centre se compose de trois circuits sur lesquels seront testés les matériels ferroviaires et urbains de demain.

NORMANDIE (HAUTE ET BASSE)

...ANDELYS (Les)

ANDLYBUS Identité

A l'ombre du Château-Gaillard, ce petit réseau de l'Eure consiste en 3 lignes partant de la Gare routière vers Les Saules (A), La Rivière (B) et Le Petit Andely (C) à raison de 4 à 7 services sur chaque ligne du lundi au samedi.

En outre, les mercredi et samedi, 3 services supplémentaires sont proposés vers Cléry, Noyers, le Prieuré et les Capucins. Les tickets sont vendus par le conducteur, à l'unité ou en carnet de 10 au tarif normal (5,50 F - 44,60 F) ou "Jeunes" (4,40 F - 33,70 F).

Les Autocars Beneult, gestionnaire du réseau sous l'égide de Transeure, y exploitent notamment un Iveco Daily immatriculé 915 TS 27.

Notez que la gare la plus proche, Aubevoye-Gaillon, est accessible grâce à une ligne interurbaine du même exploitant.

...CAEN

STAF C'est reparti !

Après un avis défavorable, le 30 avril 98, à la déclaration d'utilité publique du projet de transport guidé, le Conseil d'Etat vient d'émettre un avis favorable sans réserve au projet de TVR. Le décret d'utilité publique a été publié le 6 août au "Journal Officiel" et permet donc, quatre ans après, le démarrage des travaux au cours du premier semestre 2000 pour une mise en service au second semestre 2002. Rappelons que la future ligne de TVR sera longue de 13,5 km et reliera les villes de Caen, Hérouville-St Clair, Ifs et Cormelles-le-Royal, traversant l'agglomération selon un axe nord-sud passant par le centre de Caen et desservant les deux campus. 24 engins guidés sur pneus desserviront les 34 stations que comptera cette ligne (*relire RU n°18 ou les Espaces Documentaires de*

notre site Internet).

Grâce à ce revirement et au choix récent de la Communauté Urbaine de Nancy, le TVR, après des années de flottement et d'hésitations de la part de nombreux réseaux qui finalement opteraient plus volontiers pour un tramway classique, fait donc coup double.

...HAVRE (Le)



Funiculaire

C'est aussi l'été pour les funiculaires ! Celui du Havre est en quelque sorte parti en congés durant l'été le temps de se refaire une petite beauté.

...LOUVIERS



Trempe

Du 3 juillet au 29 août, Transbord a proposé un cinquième produit temporaire, la "Navette Trempe", desservant la base

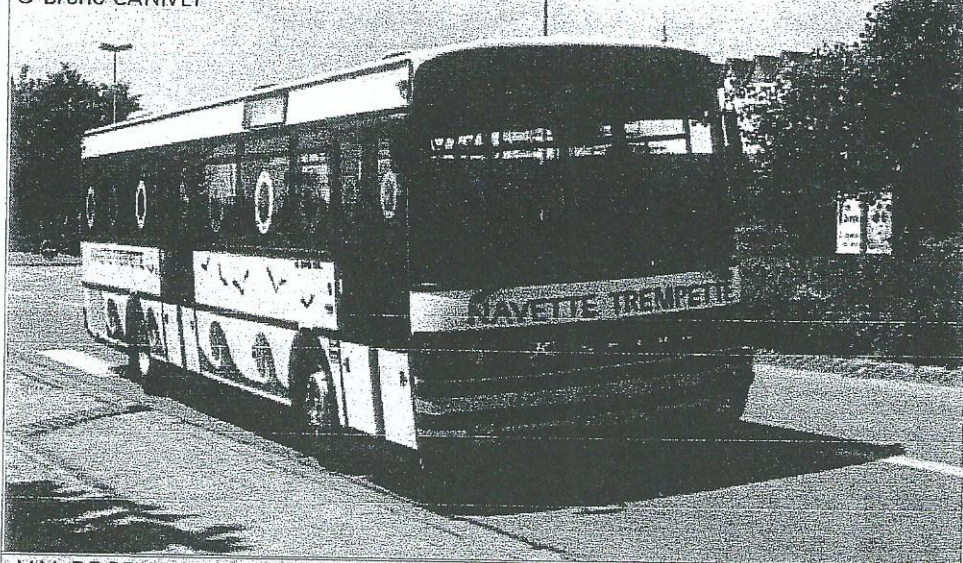
de loisirs de Léry-Poses. Du lundi au samedi, ces navettes étaient exploitées au départ de l'arrêt "Musardes" à Val de Reuil, en correspondance immédiate avec les "Bus de Ville" ou "Bus de Gare" de et vers Louviers à raison de trois allers en début d'après-midi et trois retours en début de soirée. Le Dimanche, deux services de la ligne A étaient prolongés.

Cette liaison était exploitée à l'aide d'un Setra S215SL de Cariane Eure arborant une livrée de circonstance (*voir photos ci-dessous et en page 63*).

Mouvements

Le Setra S215SL de Cariane affecté cet été à la "Navette Trempe" est arrivé fin juin à Louviers. Il est numéroté 91902 et immatriculé 1090 WR 27. Il provient de Cariane Littoral où il était affecté, depuis 1991, aux services "Usines" et affrétés de DK Bus Marine. Depuis la rentrée, il est utilisé comme réserve active : il est donc peint en blanc (avec logo Transbord à l'arrière) et équipé de plaques de couleur correspondant aux "produits" Transbord en fonction de ses affectations temporaires,

© Bruno CANIVET



VAL DE REUIL, Musarde - 12 juillet 1999
Le S215SL de Cariane Eure affecté à la "Navette Trempe"

© Bruno CANIVET



ROUEN - 16 juillet 1999

L'un des nouveaux 0405N (ici le 657) avec une girouette mixte et une latérale.

Bus de Ville, de Gare ou Génération Bus. Par ailleurs, le GX107 n°12 (6303 WH 27) de TVBS a trouvé asile auprès de Cariane Oise en juillet. Il pourrait être affecté au réseau de Senlis ou à certaines lignes périurbaines du secteur Oise / Val d'Oise. Enfin, 3 véhicules de l'ancien réseau, toujours au parc, adoptent la numérotation Cariane : le GX107 n°16 devient 88903, le R312 n°20 devient 4410 et le SC10R n°25 devient 83911.

C'est ce dernier qui est finalement affecté à la réserve inactive (voir état de parc dans RU n° 25)

Service

Pour ceux que cela intéresse, voici la liste des véhicules de service du réseau Transbord :

1 Renault Clio 1.9D de 1996 n° 52 (3362 VW 27), 1 Citroën Berlingo Diesel de 1998 n°36 (5928 WL 27) et un Citroën C15 de 1993 n° 36 (1118 VH 27) utilisé par l'Amicale du Personnel.

...ROUEN



Mercedes

Les nouveaux 0405N (n°650

à 668) et 0405GN (n°483 et 484) arrivent

à Rouen depuis la mi-juin. Cette série se distingue par son équipement en girouettes mixtes : n° de ligne sur toile de couleur, destination sur écran à pastilles jaunes. Ils disposent également d'une girouette latérale.

Ces arrivées provoquent le retrait progressif du service des SC10R encore au parc. Ceux-ci sont pour l'heure garés, en attendant soit la casse, soit de nouvelles affectations.

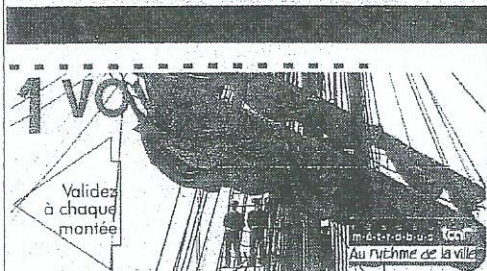
Téor

Les travaux de construction de l'axe est-

Toute la ville de Rouen était parée aux couleurs de l'Armada du Siècle en cette première quinzaine de juillet. La TCAR n'était pas en reste !

Ci-contre, l'habillage des totems du métro et ci-dessous, l'une des 8 cartes "1 voyage" éditées spécialement pour l'occasion.

--- m-é-t-r-o-b-u-s ---



ouest de site propre-bus, Téor, ont commencé début août, la DUP ayant été signée par le Préfet le 12 juillet.

Armada

Le réseau rouennais a offert du 9 au 17 juillet, durant l'"Armada du Siècle", un service qualifié d'exemplaire ayant réussi à canaliser sans trop de problèmes une foule gigantesque.

Malgré la période estivale, la quasi totalité des véhicules du réseau était en ligne, notamment pour effectuer :

- "Le Bus du Siècle", desserte de l'Armada le long des quais

- les "Navettes Métrobus", reliant le parking de 10.000 places installé parc des expos au métro "Joffre"

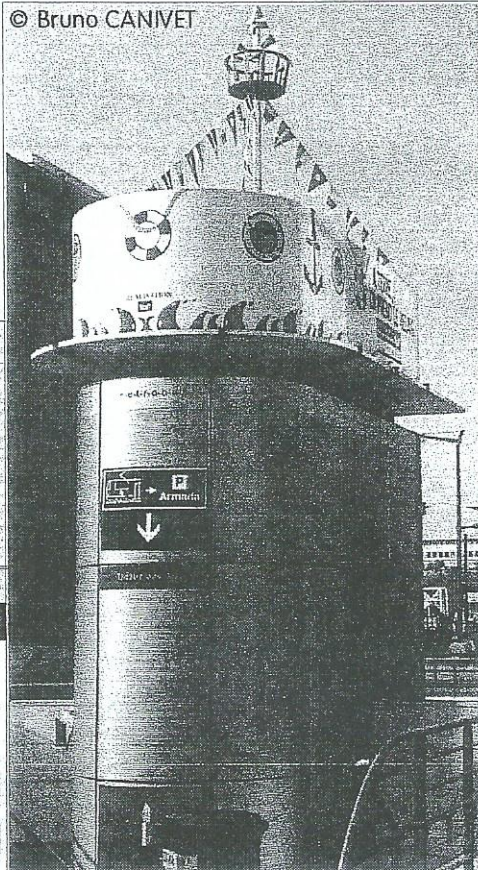
- les "Navettes spéciales", 7 lignes assurées chaque soir vers 00h15 après le feu d'artifice quotidien

Le réseau "Métro" n'était pas en reste puisque les rames du tramway ont circulé à haute fréquence, et, certains soirs, largement au-delà des limites normales du service.

De plus, afin d'orienter les milliers de visiteurs, les stations "Théâtre des Arts" et "Joffre-Mutualité" étaient sous-titrées "Armada Nord" et "Armada Sud".

Enfin, une billetterie spécifique (carte 10 jours et 8 cartes 1 voyage) a été mise en place à cette occasion.

© Bruno CANIVET



PAYS DE LA LOIRE



...LAVAL



GPL

Après avoir effectué courant mai une campagne d'essai sur ligne avec un véhicule fonctionnant à GPL, l'exploitant a décidé d'acquérir 4 autobus fonctionnant au GPL qui devraient être mis en service en décembre prochain.

Ce serait le prix des installations de distribution du carburant comparé à celles pour le GNV qui aurait fait pencher la balance en faveur du GPL.

...NANTES



Tramway

Les travaux de prolongement des lignes et de rénovation des infrastructures (Commerce,

Gare, Hôtel-dieu) se poursuivent sur le réseau tram.

A cet effet, plusieurs interruptions de service ont eu lieu cet été, avec remplacement par bus :

Ligne 1 entre Bellevue et Commerce, du 5 juillet au 29 août.

Ligne 1 entre Bellevue et Bouffay, du 23 au 25 juillet;

Ligne 1 entre Bellevue et Commerce, du 25 juillet au 2 août.

Ligne 1 entre Bellevue et Moutonnerie, du 2 au 15 août.

Ligne 1 entre Bellevue et Commerce du 15 au 29 août.

Ligne 2 entre Hôtel-Dieu et 50 Otages du 23 au 25 juillet.

Exil

L'association du musée bruxellois MTUB nous informe que la motrice historique

n°144 est provisoirement hébergée dans le célèbre musée de Woluwe, suite à des travaux d'agrandissement du dépôt SEMI-TAN de Dalby

Nouveautés

La rentrée ne sera pas spectaculaire sur le réseau nantais. Quelques adaptations de lignes sont toutefois au programme. Tour d'horizon dans notre prochain numéro.

...SABLES D'OLONNE (Les)



Matériel

Le réseau vendéen, exploité par la société Hervouët, dispose de plusieurs GX77H. Les renforts sont opérés par un vieux Mercedes et un GX317 récemment acquis.

PICARDIE



...AMIENS

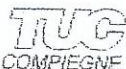


"Buscyclette"

Evoqué dans notre dernier numéro, nous vous présentons le fameux "Buscyclette", ou comment recycler ces bons vieux bus inaptes au service actif !



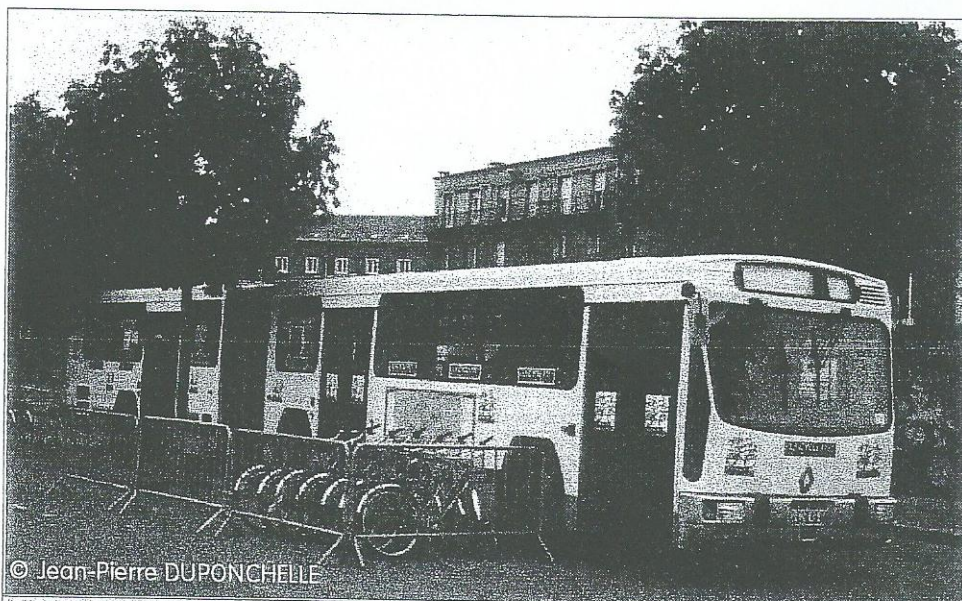
...COMPIÈGNE



Carte d'identité

Le service municipal TUC, concédé aux Cars ACARY, se compose de 4 lignes transversales (1, 2, 3/4 et 5) ne desservant toutefois que la commune de Compiègne, au grand dam des communes avoisinantes. Cette situation serait due au refus de la Ville de Compiègne de desservir les centres commerciaux de la périphérie ce qui n'empêche bien évidemment pas les compiégnais de s'y rendre en voiture, qu'elle soit individuelle ou... taxi !

Ce réseau est néanmoins célèbre pour sa gratuité avec toutefois, depuis quelques



© Jean-Pierre DUPONCHELLE

AMIENS, place de la gare - 23 mai 1999

De l'art et la manière de recycler les bus retraités ! Le PR180-2 (ex-211) du réseau SEMTA transformé en abri de location de vélo. C'est tout de même mieux qu'une friterie, non ?

temps, une entorse : le service du Dimanche.

Les Cars ACARY exploitent des S215 SL, des Agora 3 portes (dont les 2995 et 2997 XY 60) et 3 (selon le site Internet d'Heuliez) GX317 3 portes, dont le 2451

YA 60. Ces véhicules arborent une livrée bleue agrémentée d'une évocation du célèbre Palais mais ne portent pas de n° de parc (voir photo d'un des Agora en page 63).

PROVENCE - ALPES - COTE D'AZUR ET CORSE ↓

...CANNES

Cinéma
Bus Azur A la faveur du Festival de Cannes, sept bus ont reçu un pelliculage "Bus in Black" pour honorer le septième art. Les GX317 nouvellement réceptionnés ont été de la fête.

...GARDANNE

Développement

Le service offert par ce réseau municipal méconnu s'étend désormais aux communes de Gardanne, Mimet, Fuveau et Gréasque, soit une population de 31.000 habitants.

Il a été décidé de remplacer les bus standards datant des années 90 par des microbus de 21 places pour permettre des rabattements sur les lignes principales. 7 lignes ont également été créées pour une

meilleure desserte du réseau.

Enfin, le parc a été augmenté, passant de 13 à 19 véhicules.

Nous essaierons de vous dire plus sur ce réseau en pleine mutation dans un prochain numéro.

...GRASSE

**PDU à revoir...**

Annoncée dans nos précédentes éditions, la mise en oeuvre du

PDU de Grasse s'avérera on ne peut plus problématique en terme de circulation. Au bout de quelques semaines, le constat est affligeant : les embouteillages sont tels que le PDU a dû être purement et simplement suspendu...

Jean-Paul LESCAT, notre correspondant en PACA et par ailleurs membre actif de nombreuses associations de défense d'usagers indique : "voté sans doute à la hâte

et ne faisant que peu de cas de l'amélioration des services de transports publics (pas de voies réservées, arrêt du service à 18h30, etc.), le PDU manqué est avant tout une survivance incongrue du tout automobile... et c'est manifestement un échec.

La réouverture de la ligne ferroviaire Cannes-Grasse, réclamée par beaucoup mais également oubliée dans ce Plan, pourrait pourtant alléger plus que sensiblement le flux automobile."

Nous soulignons également le manque notoire de coopération avec les zones urbaines environnantes : le triangle Grasse - Cannes - Antibes représente une agglomération de fait, et sectoriser les problèmes pôle urbain par pôle urbain n'est certainement pas la manière la plus efficace de les régler.

Bref, la sous-préfecture des Alpes-Maritimes est victime aujourd'hui de son cadre de vie et... de son isolement.

RHÔNE - ALPES ↓

...AÉROPORT LYON SATOLAS

Décollage anticipé

Evoquant le parc de l'aéroport de Lyon dans notre précédent numéro (*parc qui sera publié intégralement prochainement*), nous avons intitulé le paragraphe "Aéroport St Exupéry". C'était aller un peu vite en besogne, car s'il s'agit bel et bien de la future appellation de l'aéroport international lyonnais, elle ne sera officialisée qu'en juin 2000, pour le centenaire de la naissance l'aviateur et écrivain lyonnais, disparu en 1944.

Le SATOBUS a donc encore quelques mois devant lui !

...ANNECY

**Dim'Bus**

Depuis le 27 juin, le réseau des dimanches et jours fériés est modifié. En effet, les lignes I, J, K, et L constituant le réseau "Dim'Bus" remplacent les lignes "Bi-Plus" (A à H). Elles effectuent chacune 5 A/R dans la journée entre 08H30 et

19H. Quant à lui, le réseau "Bi-Plus", spécialisé dans la desserte à la demande des zones isolées, fonctionne toujours et est exploité par des minibus Renault-Master.

...BELLEGARDE/VALSERINE

**Teamstar**

Ce réseau exploité par le groupe Cariane a pris dernièrement livraison de 2 midibus Mercedes Teamstar-City. Ces véhicules, carrossés par Ernst Auwärter sur base de O815D-Vario, se différencient de ceux livrés au réseau de Boulogne-sur-mer par leur plate-forme arrière surbaissée (*voir photo page suivante*).

...BOURG EN BRESSE

**Internet**

Il n'y a pas que les gros réseaux qui s'intéressent à Internet. Ainsi, la SETUB

vient de mettre ses bus en ligne : <http://perso.wanadoo.fr/tub/>

Histoire

De même, les petits réseaux ont une histoire, que certains se chargent de ne pas faire oublier. Voyez donc "Lu pour vous" en rubrique "Forum".

...GRENOBLE

**PDU**

La "Métro" vient d'adopter son Plan de Déplacements Urbains. C'est la version "Bastille", estimée à 7 milliards de francs qui s'est imposée.

Un tunnel autoroutier sous la colline de la Bastille sera donc creusé et la troisième ligne de tram (rocade sud) verra le jour.

Adieu aux ER100

Après un départ de la ligne 32 le 1er juin, c'est en effet le 24 juin que les trois derniers trolleybus ER100 (n°702, 703 et 749) ont roulé sur le réseau grenoblois, en l'occurrence la ligne 31. La SGTE, puis la

BELLEGARDE SUR VALSERINE - 29 mai 1999

L'un des deux nouveaux Mercedes 0815D carrossés par Ernst Auwärter (ici le 2365 VZ 01) en service sur le réseau TUB depuis mai dernier. Noter la présence d'une large girouette électronique bien utilisée !

© Lionel BREITMEYER



SEMITAG ont exploité au fil du temps plusieurs lignes électrifiées où roulèrent toutes sortes de trolleys : VBB de 1947, VBRh, VBF ex-RATP en 63 (revoir photo RU19, p 38), ER100 en 78, et articulés PER180 vite transformés en vulgaire thermique PR180-R, en attendant les futurs *Civis* prévus pour le printemps 2001.

Ligne B

La date de mise en service de l'extension de la ligne, entre "Gares" et "Palais de justice" n'est toujours pas connue, mais n'interviendra certainement pas avant mi-octobre 99, soit avec deux mois de retard dus à des problèmes de sécurité des lignes aériennes au niveau d'un bâtiment d'enseignement supérieur.

Ligne 5

Depuis courant mai, des travaux ont été entrepris sur les Grands-Boulevards de Grenoble pour créer des voies réservées pour les autobus de la ligne 5.

Le chantier a débuté rue Marboeuf pour se finir sur Albert 1er de Belgique.

Ligne 11

Depuis le 23 août, la ligne de rocade 11 (Comboire / La Carina) créée en mars 96 lors du prolongement du tram A à Echirolles, est prolongée dans le domaine universitaire jusqu'à "Université-IUT".

A partir de "La Carina", les bus empruntent les parcours des lignes 33, 23, et 5. 13 GX317-3p sont mis en ligne au lieu de 5 précédemment. Les arrêts sont équipés de quais hauts, la ligne devant devenir la seconde ligne totalement accessible.

Grand-Sablon

Suite au détournement de la ligne 602 depuis le 1er mars 99 (RU26), le cimetière Grand-Sablon n'était plus desservi. Cette lacune est comblée depuis le 12 juillet par un service de taxis (6 A/R par jour) mis en place entre la place de Verdun (correspondance tram A et de nombreuses lignes de bus) et le cimetière.

Travaux

Du 1er juillet au 31 août, des travaux de rénovation du pont de Pont-de-Claix ont entraîné la modification des terminus des

lignes 1, limitée à "Pont de Claix-Le Bourg", et 10, prolongée jusqu'au terminus de la ligne 16, "Pont de Claix-Le Canton", ceci pour assurer le tronçon abandonné par le 1 jusqu'à "Pont-Rouge". De nombreuses autres lignes connaissent des déviations mineures pour cause de travaux. Les lignes de tramways n'ont pas été épargnées par cette activité, la période estivale étant mise à profit pour procéder aux opérations d'entretien des voies ; plusieurs sections du réseau ferré furent de la sorte exploitées par des navettes-bus : entre Ste Claire, Verdun et Victor-Hugo du 2 au 15 août, et entre F. Poulat, Gambetta, Alsace-Lorraine et Gares du 16 au 22 août.

"Poulat"

Sur le tronc commun des lignes A et B, les quais de la station "Poulat" ont vu leurs longueurs doublées pour permettre le stationnement de deux rames. Cette station sera d'ailleurs rebaptisée "Victor-Hugo" dès la rentrée.

Fête de la musique

La soirée du 21 juin fut un gros succès pour les TAG : 3400 tickets spéciaux à 10F vendus contre 1500 en 98, 2.200 voyageurs de plus sur les 4 lignes de "Noctibus" mises en service exceptionnellement, et important renfort sur les deux lignes de tram (la dernière rame est rentrée au dépôt à 3 heures du matin !).

Mouvements

Depuis le dernier état de parc (août 98), le plus spectaculaire est sans conteste la disparition (provisoire) des trolleybus du réseau, soit 33 ER100.

29 véhicules seront démolis (701, 703, 709, 712, 721 à 727, 730 à 734, 736 à 748), 4 seront conservés et offerts à des musées : le 702 à l'AVAIA de Vichy, le 717 à nos amis de "Standard-216-Histobus-grenoblois", le 732 aux TCA, et le 749 à l'Amitram.

Le reste des réformes concerne 13 GX107 (213 à 225), un PR100-2 (473), et le PR180-2 n°834 incendié.

Les acquisitions portent sur 43 Agora standards (413 à 455) équipés de climatiseurs Sutrak-AC184T.

15 Agora vont remplacer les trolleybus sur la ligne 31 (Eybens / Maupertuis), 18 sur le 32 (Gd Place / Lycée du Grésivaudan) toutes deux du dépôt d'Eybens, et 10 pour équiper la ligne 16 (Le Canton / Dr Martin) du dépôt de Sassenage. Les caractéristiques de ces derniers matériels vous attendent en rubrique "Matériel" en

rappelant que la première tranche (400 à 412) a parue dans **RU23**, et les autres surbaissés, dans **RU19**.

D'autre part, 14 GX317-3p ont été livrés en septembre, ce qui portera à 98 le nombre de véhicules surbaissés.

L'association *Standard-216* faisait observer dans sa lettre d'août que "l'arrivée cette année de 51 autobus standards neufs à planchers surbaissés (le plus gros achat depuis la création de la SEMITAG en 1975) ajoutés aux autres véhicules de ce type acquis entre 96 et 98 (19 standards, 22 articulés et 6 midibus) a eu pour conséquence de faire bondir le parc de surbaissés" pour atteindre "98 engins sur 226, soit près de la moitié en quatre ans seulement !"

Ces divers mouvements nécessitent de présenter le nouvel état du parc, mis à jour après parution de l'article cité.

Il est à noter que la SEMITAG conserve le trolleybus n°718 pour le dégivrage des lignes aériennes (ce qui est plutôt bon signe !), ainsi que le PR100-2 n°485 en tant que bus-école et le SC10PF n°286 en "bus-info".

Par ailleurs 36 véhicules SEMITAG sont confiés à la régie départementale VFD, soit 34 PR100-2 et deux MG36 numérotés depuis 1996 dans la série des "5000" pour ne pas les confondre avec les autres véhicules VFD-régie.

Résultats

Excellente année 1998 pour le trafic et les recettes. Si depuis 93 le nombre de voyages diminuait régulièrement, 98 a connu une augmentation de 7,4% de la fréquentation, pour une offre de +2,2% ; elle est de 220.000 voyageurs par jour dont 50% empruntent le tramway. Les recettes sont en hausse de 5,5% par rapport à 97.

Tarifs

Une bonne nouvelle si vous êtes de passage ou si vous voulez visiter le réseau : le prix du ticket-journée "Visitag" baisse et passe de 23F à 20F. De son côté, l'abonnement mensuel étudiant "Avantag-campus" passe de juin à septembre de 159F à 120F.

...LYON



Opposants

Bien que les travaux aient largement débuté (voir ci-dessous), il restait encore quelques recours à étudier par la Justice. Celle-ci a débouté les derniers

GRENOBLE - État de parc simplifié TAG - Septembre 99

Minibus et Gabarits réduits

Peugeot Boxer	3	V17, V18, V25
Renault Master	6	V19 à V24
Gruau MG36	12	101 à 112
Breda Menarini 230CU	6	121 à 126

Standards

Renault PR100-2	20	459 à 463, 465, 469 à 472, 478, 479, 481 à 483, 486, 487, 494, 495, 500
Heuliez GX107	20	201, 203 à 212, 226 à 234
Renault R312	16	901 à 916
Heuliez GX317	14	921 à 934
Renault Agora	56	400 à 455

Articulés

Renault PR180R	5	801, 804 à 806 (ex-PER180), et 821
Renault PR180-2	11	829 à 833, 835 à 840
Heuliez GX187	43	326 à 368
Renault Agora-L	22	850 à 871

TOTAL 234 véhicules

Tramways:

GEC Alsthom	53	2001 à 2053
-------------	----	-------------

TOTAL 53 rames

opposants, qui protestaient contre... le coût de l'infrastructure.

Tramway

Les travaux avancent vite... Les déviations de réseaux seront bientôt terminées et les travaux de plateforme sont engagés voire achevés sur la quasi-totalité de la ligne de la Doua et sur la moitié environ de la ligne de Bron.

Rénovation

La série 2200 des PR180.2 est actuellement en cours de rénovation, avec apposition de la livrée "Agora". Toutefois, et contrairement à ce qui avait été fait pour les R312, il n'y aura pas de girouette électronique sur ces véhicules.

Fraude

Le taux de fraude sur le réseau lyonnais est en passe de battre des records. En un an, ce taux est passé de 12,3% à 16,4% dans le bus et de 10,3% à 12,4% dans le métro... Si les taux de fraude les plus élevés sont localisés essentiellement sur Vénissieux, St Fons ou St Priest, quartiers jugés plutôt difficiles (mais il y a pire, même dans la banlieue lyonnaise !), on s'étonnera de voir Ste Foy les Lyon, plutôt considéré comme "bourgeoise", dans la tête de "classement" ! Comme quoi...

Bilan

Autres chiffres, plus réjouissants, ceux là. Le SYTRAL a en effet contenu son déficit d'exploitation à 1,3% de son chiffre d'affaire, les recettes et les charges ayant pro-

gressé de manière identique (+1,8%). Le SYTRAL entend cependant faire preuve d'une plus grande vigilance, l'objectif restant bien évidemment l'équilibre.

Billetterie

Ascom-Monétel vient de remporter le contrat de remplacement du système billettique de l'agglomération Lyonnaise. Plus de 3.000 valideurs mixtes (magnétiques et sans contact), 320 distributeurs automatiques, 300 terminaux pour les déposataires, 400 bornes d'information reliées à un nouveau système d'information en temps réel. Les valideurs permettront d'effectuer la transition entre l'actuelle billetterie à validation mécanique et la future billetterie, magnétique et sans contact puis accepteront à terme les titres interurbains et ceux des TER Rhône-Alpes.

L'équipement du métro, des autobus et du tramway devrait s'étaler de septembre 2000 à juin 2001.

...SAINT ÉTIENNE



Commande

Evobus vient de rendre publique la commande stéphanoise de 2 Mercedes CITO et 6 CITARO

Fusion

L lignes 3 (Dorian / Terrenoire) et 5 (Hôtel de Ville / Michon) fusionnent en une nouvelle ligne 3 : Terrenoire / Michon.

MONTLUÇON La CGFTE en pays Bourbonnais

Claude DRUON



Montluçon s'est développée primitivement dans une boucle du Cher, autour du château des Ducs de Bourbon. L'industrialisation importante de la fin du XIX^{ème} siècle, consécutive à l'exploitation de gisements miniers, a fait que la ville a maintenant largement débordé de ce berceau historique. L'agglomération s'étend désormais sur plusieurs kilomètres vers le nord.

L'abandon de l'exploitation minière a durement frappé la ville et, après de nombreuses années de marasme, la ville relève peu à peu la tête et se tourne vers une industrie plus légère et moderne : électricité, textiles synthétiques, chimie, pneumatiques.

Sous-préfecture et première ville de l'Allier, nœud ferroviaire d'importance, pôle urbain du Bourbonnais et plus généralement du Nord-Auvergne, Montluçon reste un centre administratif et commerçant très actif.

Cette ville méconnue, pourtant dotée d'un centre historique accueillant et de quelques monuments d'intérêt tels que le Château ou l'Église romane St Pierre du 12^{ème} siècle, compte aujourd'hui un peu moins de 50.000 habitants, 80.000 avec les communes périphériques.

Brève histoire des transports Montluçonnais

Dès 1892, des demandes sont faites auprès des instances nationales pour obtenir une concession de transports urbains. C'est le temps du tramway mais aucune suite favorable n'est donnée.

En 1921 il y a bon espoir de voir se concrétiser un projet, un piquetage d'implantation est réalisé mais ce n'est finalement qu'en 1928 que sera accordée la concession d'un transport en commun par autobus.

En 1929 cette concession est rétrocédée, par convention, aux transports Rossignol,

autocariste très connu des Montluçonnais. Le 2 mai 1929, 6 autobus de 25 places sillonnent la ville, la S.A.M. est née.

En 1939 la convention est reconduite pour dix ans.

Pendant la guerre, comme partout en France, des autobus sont réquisitionnés et comme dans bien des villes, les femmes remplacent les receveurs.

En 1947 une nouvelle convention est établie qui reconduit les Cars Rossignol.

Le réseau comprend alors 5 lignes diamétrales qui verront leur terminus se déplacer

en périphérie au fil des années.

En 1967 le réseau est confié la C.F.T. (Compagnie Française de Transport) prenant comme dénomination T.U.M. (Transport Urbain Montluçonnais).

Comme pour les cinq réseaux du groupe (à l'exception notable de Versailles qui arbore le bleu) les autobus sont des Renault de couleur rouge et or. Par contre les indices de lignes sont repris par des chiffres et non plus par des lettres.

Le point de correspondance des lignes se

trouve à l'intersection du boulevard de Courtais et de l'avenue Max Dormoy, à quelques mètres du Château. En 1982 le réseau inaugure une sixième ligne radiale.

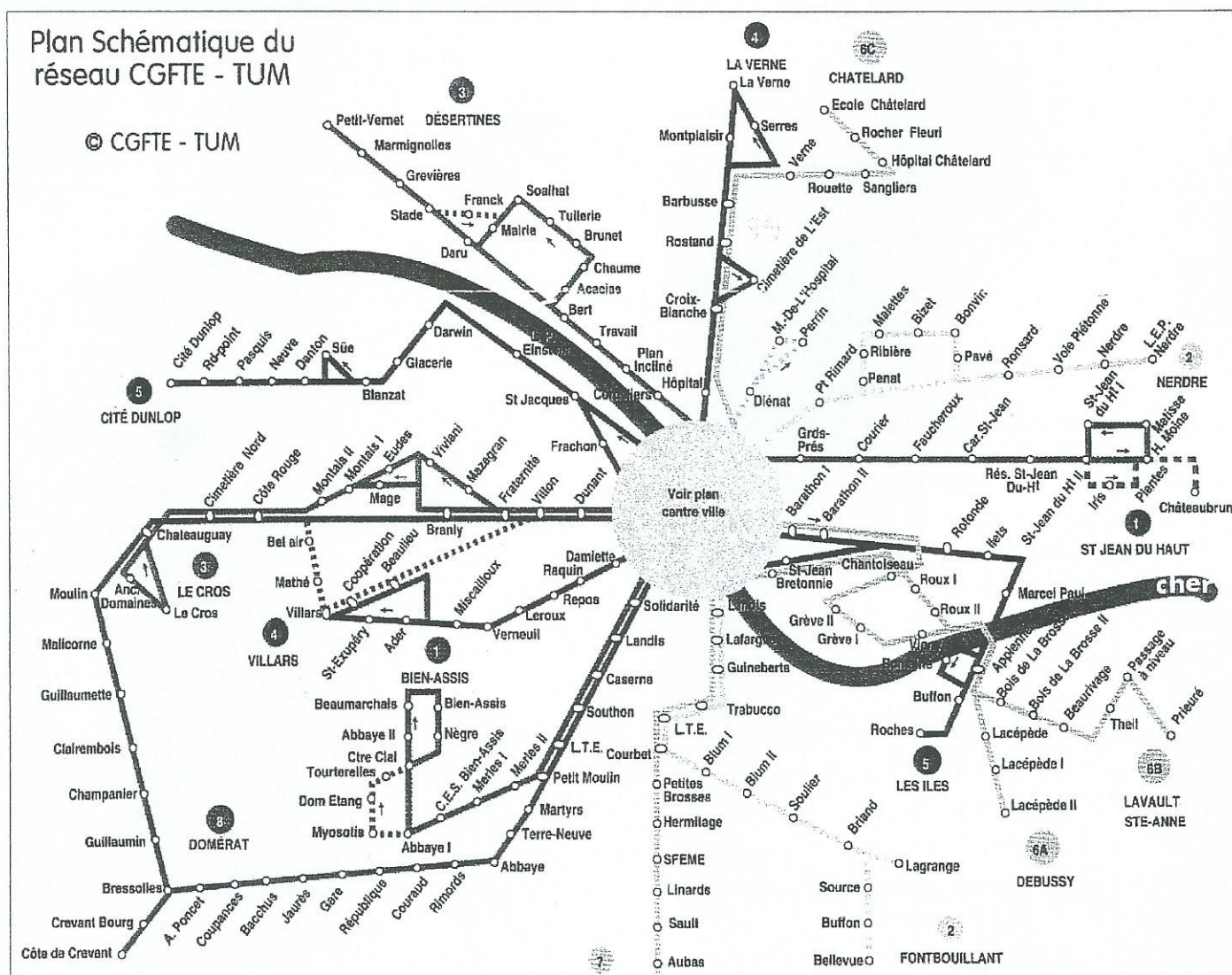
En 1983 est créé le Syndicat Intercommunal des Transports en Commun de

l'Agglomération Montluçonnaise regroupant 5 communes (Desertines, Domérat, Lavault Ste Anne, Montluçon et Prémi-lhat) et se fixant pour objectif l'étude, l'organisation, l'amélioration et le développement des transports en commun. La première grande décision du SITCAM est la création, en 1984, d'une septième li-

gne radiale reliant Montluçon à Prémi-lhat et de la ligne 8 circulaire reliant Montluçon à Domérat.

En 1988 le point central est déplacé dans le quartier St Pierre, à quelques mètres de l'église romane du même nom et un kiosque d'accueil est installé.

Le réseau TUM aujourd'hui



En 1991, le contrat d'exploitation étant échu, la gestion des TUM est confiée à la CGFTE (Compagnie Générale Française de Transports et d'Entreprises) filiale de CGEA Transport, groupe Vivendi. Comme tous les réseaux CGFTE, la marque du groupe est accolée au nom commercial du réseau qui devient donc CGFTE-TUM.

Le nouvel exploitant crée d'emblée un service Marketing, met en place une nouvelle billetterie (le sectionnement tarifaire est abandonné) et opère une légère restruc-

turation du réseau consistant principalement en un rééquilibrage des lignes et des fréquences.

Le versement transport, établi en 1983 au taux de 0,50%, est depuis le 1er avril 1992 de 0,55%.

Au service d'hiver 98/99, le réseau comprend toujours 8 lignes, 5 diamétrales (1 à 5), 1 radiale (7) et une circulaire (8). Reste le cas de la ligne 6, particulièrement compliquée, qui est en fait un "agrégat" de 3 radiales. (voir nomenclature et plan)

Montluçon partage avec Brive, notamment, le fait que la gare SNCF n'est pas desservie par le réseau régulier. Celle-ci, à l'écart des zones naturelles d'animation, est toutefois reliée au point central (St Pierre) par extension des lignes 1 et 7 à certaines heures.

Le point TUM'Info se trouve au point central du réseau, à l'Espace St Pierre. Il est ouvert du mardi au samedi de 10h00 à 12h00 et de 13h30 à 17h00.

Y sont délivrés le guide horaire, édité

NOMENCLATURE DES LIGNES CGFTE-TUM - Hiver 98/99

Ligne 1	Bien Assis - St Pierre - St Jean du Haut
Ligne 2	Fontbouillant - St Pierre - Nerdre
Ligne 3	Le Cros - St Pierre- Desertine
Ligne 4	Villars - St Pierre - La Verne
Ligne 5	Cité Dunlop - St Pierre - Les Iles
Ligne 6	A St Pierre - Debussy B St Pierre - Lavault-Ste-Anne C St Pierre - Chatelard
Ligne 7	St Pierre - Prémilhat
Ligne 8	St Pierre - Moulin le Gros - Domérat - Couraud - St Pierre

pour chaque service, et un plan de poche schématique mais lisible qui, compte tenu de la stabilité du service, date de quelques années.

La billetterie est classique :

- Ticket Unité (5,90 F)

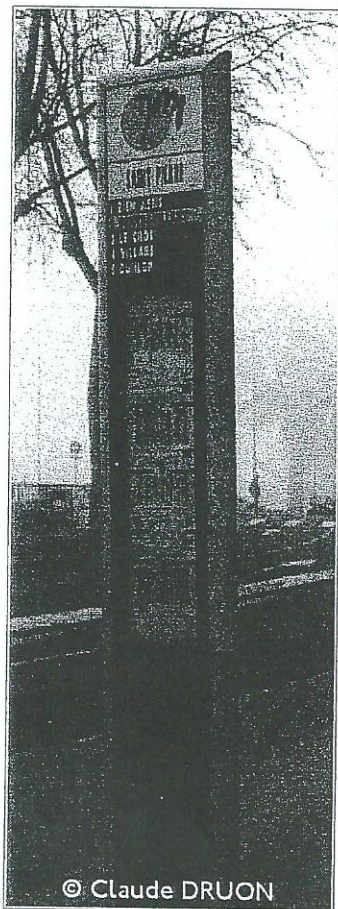


- Carnet de 10 (49,60 F)
- Carte Mensuelle tarif normal (135,00 F)
- Carte Mensuelle tarif réduit (99,00 F) pour les jeunes, apprentis, étudiants et stagiaires
- Carte Mensuelle pour les résidents hors SITCAM (165,00 F).

Le siège de la CGFTE-TUM, ainsi que le dépôt, propriété du SITCAM, se trouvent rue des Canaris au sud-est de l'agglomération (quartier de Bien-Assis). Le SITCAM est également propriétaire du parc, composé de 27 autobus.



Le parc CGFTE-TUM au 30 mars 1999



Le PR100-2 n°37 (nouvelle livrée), Place St Pierre à Montluçon, en service sur la ligne 2 le 16 mars 1999

Le parc, 100% français, est composé d'autobus relativement anciens exceptés 4 midibus GX77H neufs (voir photo couleurs en page 2). Outre ces 4 midibus, le dépôt abrite 23 standards : 13 Renault SC10 (page suivante), 3 Renault R312, 3 Renault PR100-2 (voir ci-dessus) et 4 Re-

nault PR112. La totalité de ces véhicules roule avec un mélange au colza (30%), carburant choisi en septembre 1994. Ils sont équipés de girouettes à film et arborent une livrée blanche rehaussée de lignes rouge (ancienne livrée) ou de lignes allant du jaune au rouge (nouvelle livrée).

Matériel	N° de parc	Immatriculation	Mise en service	N° de série	Observations
MIDIBUS					
Heuliez GX77H	43	5336 SW	30/01/1998	VJ1GX77HORT100301	
	44	6975 SW	21/01/1998	VJ1GX77HORT100337	
	45	5993 SY	04/09/1998	VJ1GX77HORT100356	
	46	7902 SY	25/09/1998	VJ1GX77HORT100357	
STANDARDS					
Renault SC10	16	4142 QX	23/07/1982	VF6SC10U000001437	Services spéciaux
	17	9434 QZ	20/06/1983	VF6SC10U000001929	Services spéciaux
	18	9435 QZ	20/06/1983	VF6SC10U000001928	Services spéciaux
	19	8447 RC	31/07/1984	VF6SC10U000002422	
	20	8448 RC	31/07/1984	VF6SC10U000002423	
	21	8443 RC	31/07/1984	VF6SC10U000002452	
	22	4232 RF	06/08/1985	VF6SC10U000002797	
	23	4233 RF	06/08/1985	VF6SC10U000002798	
	24	8432 RH	11/07/1986	VF6SC10U000003198	
	25	8434 RH	11/07/1986	VF6SC10U000003197	
	26	8437 RH	11/07/1986	VF6SC10U000003199	
	27	3527 RK	16/02/1987	VF6SC10U000003438	
	28	3528 RK	16/02/1987	VF6SC10U000003439	
Renault R312	31	3941 RQ	03/11/1988	VF6PS093100000114	
	32	4249 RT	19/10/1989	VF6PS093100000480	
	33	3776 RY	07/02/1991	VF6PS093100000997	
Renault PR100-2	36	320 SD	17/09/1992	VF6PS08A1PX103774	
	37	7479 SF	20/08/1993	VF6PS08A1PX103784	1ère mise en service : 07/10/92
	38	8005 SJ	22/09/1994	VF6PS08A1PX103898	1ère mise en service : 03/12/92
Renault PR112	39	8354 SK	18/01/1995	VF6PS08A1PX104629	
	40	8605 SM	27/09/1995	VF6PS08A1PX104812	
	41	2144 SQ	04/07/1996	VF6PS08A1PX104953	
	42	2217 SR	28/10/1996	VF6PS08A1PX104782	1ère mise en service : 28/07/95



Ci-contre : Le siège et dépôt de la CGFTE-TUM, dans le quartier de Bien-Assis à Montluçon.

Ci-dessous : Le SC10R n°17 (ancienne livrée) au dépôt, le 16 mars 1999. Remarquer la décoration frontale et latérale rappelant l'utilisation du colza.

Remerciements : l'auteur de cet article tient à remercier le personnel CGFTE rencontré au dépôt ainsi que les personnels du Syndicat Intercommunal et des Archives Municipales contactés par courrier et téléphone.



LILLE

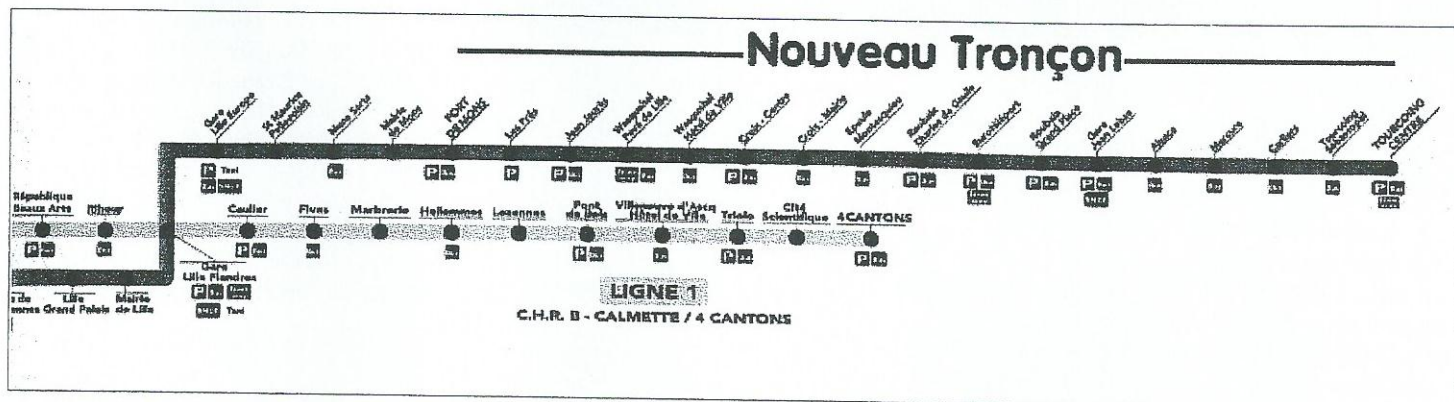
Yves LE CHANU

L'agglomération internationale de Lille regroupe plus d'un million d'habitants sur un territoire vaste (611 km²) composé de 6 pôles urbains majeurs : Lille - Villeneuve d'Ascq - Roubaix - Tourcoing - Armentières - La Basée, auxquels on peut ajouter Mouscron, de l'autre côté de la frontière belge.

Jusqu'au 18 août dernier, le réseau de Lille était composé des axes lourds de TCSP suivants :

- La ligne de Tramway R - Lille Flandres - Croisée Laroche - Roubaix Eurotéléport
- La ligne de Tramway T - Lille Flandres - Croisée Laroche - Tourcoing Centre
- La ligne de Métro 1 - CHR B Calmette - Porte des Postes - Gare Lille Flandres - Villeneuve d'Ascq 4 Cantons
- La ligne de Métro 2 - Lomme St Philibert - Porte des Postes - Gare Lille Flandres - Fort de Mons

Après avoir su conserver le MONGY, du nom de l'ingénieur qui eut l'idée de réaliser au début de ce siècle une ligne de tramway en site propre reliant Lille, Roubaix et Tourcoing, la Métropole Lilloise invente le métro automatique VAL inauguré le 25 avril 1983 et en fait aujourd'hui le réseau automatique le plus long du monde.



La naissance du métro automatique : le concept VAL

A la fin des années 60, la jeune Communauté Urbaine de Lille (la CUdL, créée en 1966) réalise une étude qui démontre l'accroissement des déplacements sur l'axe Villeneuve d'Ascq - Lille (la signification initiale du sigle VAL). Villeneuve d'Ascq, récemment créée autour de quatre villages anciens se développe vite et l'Université, moteur de la nouvelle agglomération, devient un pôle nécessitant une capacité de transport importante.

En 1971, un concours est lancé avec l'aide de l'état afin de trouver un système nouveau de transport. L'Université de Lille I est mise à contribution et le Professeur

GABILLARD invente les bases de l'automatisme du système VAL.

MATRA accepte alors de relever le défi et de s'associer à cette idée. Après la mise au point concrète, des essais sont entrepris en 1973 et 1974 sur un prototype installé en lieu et place du futur dépôt-atelier. Ceux-ci s'avèrent concluants.

Le concept est novateur : la ligne est découpée en cantons (secteurs), il ne peut y avoir qu'une seule rame par canton. Lorsqu'un canton est occupé la rame qui suit ne peut pénétrer dans le canton et doit s'arrêter. Des détecteurs infrarouges sont installés à l'entrée et à la sortie de grou-

pes de 5 cantons maximum et sur chaque canton une boucle de détection permet d'identifier la présence d'une rame.

La vitesse est modulée grâce à un tapis incorporé à la boucle de détection du canton qui fixe le programme de roulement. En caricaturant, c'est la vitesse de lecture des informations du tapis qui fixe la vitesse de roulement du véhicule. Ainsi le temps de lecture entre deux prises d'information doit être le même. Plus les informations sont espacées plus la vitesse du véhicule augmente pour garder un temps de lecture identique.

Par ailleurs, l'exploitation du métro est gérée en régulation d'intervalle afin de

maintenir une fréquence de passage qui peut descendre jusqu'à 60 secondes en heure de pointe !

Si une rame est en retard sur son horaire théorique, elle accélérera sa vitesse pour

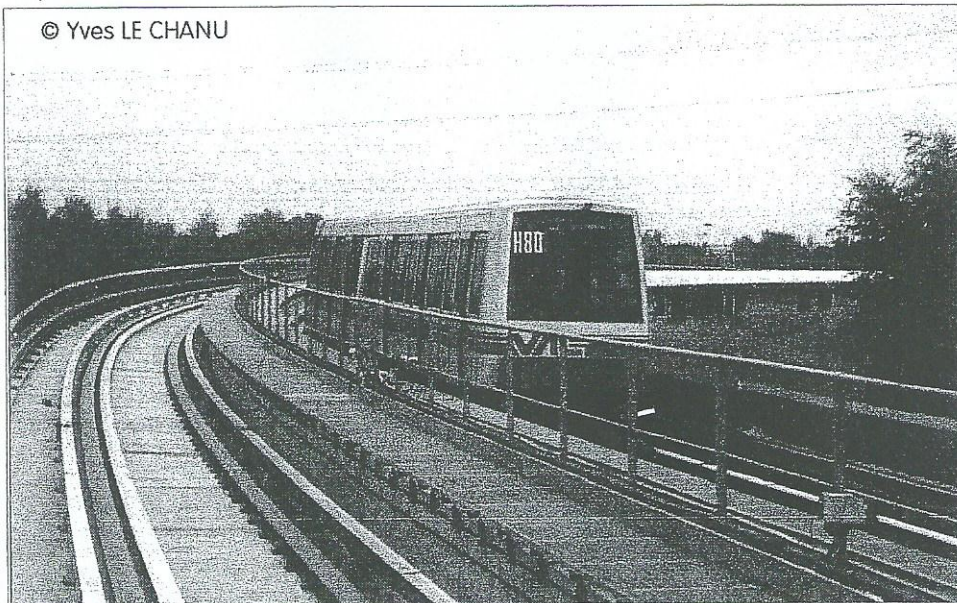
maintenir l'intervalle en poussant des pointes allant jusqu'à 80 km/h.

Ce dispositif, repris depuis lors par la totalité des automatismes de transport sera géré à partir du poste de contrôle et de

commandement (PCC) situé à l'origine au dépôt-atelier des 4 Cantons et désormais installé à Lille Flandres.

Le réseau de métro Lillois

© Yves LE CHANU



VILLENEUVE D'ASCQ, Station Les Prés - Août 1999

La rame du Val 206 n°80, à l'ancienne livrée, commandée pour la ligne 1. Elle est ici sur la ligne 2.

La ligne 1

Le 27 décembre 1976, le tracé de la première ligne est rendu définitif par la Déclaration d'Utilité Publique et les travaux peuvent débuter. Ils dureront 6 ans. Contrairement aux métros à grand gabarit connus jusqu'ici, la majeure partie de la ligne 1 du Val lillois est aérienne, pour des raisons évidentes de coût et grâce aux possibilités d'insertion des équipements dans une structure urbaine peu dense.

D'avril à juillet 1982, les Lillois sont enfin invités à faire connaissance avec leur futur métro : une rame est mise en service entre les 4 premières stations de Villeneuve d'Ascq (4 Cantons - Cité Scientifique - Triolo - Hôtel de Ville).

Pour la petite histoire la navette bus entre Lille et ces 4 stations était assurée par les CBM TDU 11.

Le 25 avril 1983, le tronçon 4 Cantons - Lille République est inauguré. Le réseau bus est restructuré et un titre commun Bus-Métro-Tramway, avec tarification horaire, est créé. Le 2 mai 1984, la ligne 1 est prolongée jusqu'au CHR B Calmette à Lille.

Le métro est alors exploité par la Compagnie du Métro de Lille (COMELI), tandis que le réseau de surface (Bus et Tram) par la Compagnie des Transport de Lille (COTRALI - Marque Commerciale TCC

Transports en Commun de la Communauté). La COMELI est détenue par MATRA et Via Transexel (également gestionnaire de la COTRALI).

En 1989, une société unique est créée et prend comme dénomination sociale TCC SA. En 1994, lors de la rénovation du Mongy et la mise en service des Tramways BREDA, le réseau sera renommé TRANSPOLE.

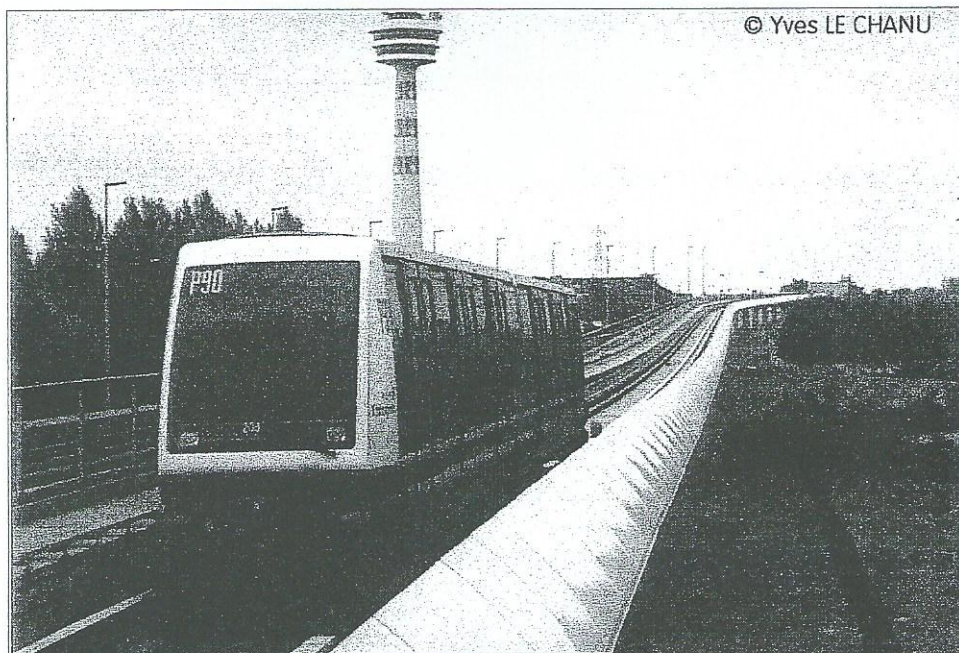
La ligne 2

Une 2e ligne est construite et est inaugurée en mars 1989 sous l'appellation Ligne 1Bis. Elle relie Lomme St Philibert à la Gare Lille Flandres en passant par le circuit des Portes (Porte des Postes - Porte d'Arras - Porte de Douai - Porte de Valenciennes). Elle est prolongée en mai 1994 jusqu'à la nouvelle gare TGV Lille Europe et est rebaptisée Ligne 2 (tandis que la ligne 2 de bus sera rebaptisée ligne 12).

Un dernier prolongement en mars 1995 prolonge la ligne 2 jusqu'au Fort de Mons. Le réseau VAL atteint alors 25.5 kms.

Le 18 août dernier, 12.5 kms nouveaux permettent de rejoindre Tourcoing Centre

© Yves LE CHANU



VILLENEUVE D'ASCQ, Station Les Prés - Août 1999

La rame du Val 208 n°90, à la nouvelle livrée, commandée pour la ligne 2.

45
RÉSEAUX URBAINS N°28

marche à pied l'emporte donc.

Pour autant, la taille de l'agglomération est telle que la part des déplacements de longues distances (plus de 10 km) est également très importante : la voiture est là omniprésente même si les trains TER jouent un rôle chaque jour plus grand.

En définitive, la part des déplacements à moyenne distance (maximum 10 km), pour lesquels les transports collectifs sont les mieux armés, reste donc relativement faible.

La deuxième explication tient à la structure économique de la métropole. Si une page nouvelle commence à s'ouvrir, l'agglomération lilloise a été, il ne faut pas l'oublier, plongée pendant plus de vingt années dans une torpeur économique sans précédent. Cette situation, peu favorable aux transports urbains, évolue mais les habitudes de "non utilisation", bien ancrées, sont difficiles à renverser. Pour faire face, l'exploitant a dû en outre proposer des tarifs relativement élevés, souvent trop pour une part importante de la population. Une des conséquences en est d'ailleurs un taux de fraude record.

En 1998, et donc avant l'ouverture du nouveau tronçon de la ligne 2, Lille Métropole disposait déjà de 120 km de lignes TER (8 lignes, 41 gares), 28 km de métro (2 lignes, 39 stations), 19 kms de Tramway (2 lignes, 36 stations), 400 kms de bus urbains (34 lignes et 1000 arrêts), 400 kms de bus suburbains (34 lignes et 500 arrêts) et 29 bornes d'appel taxi pour les zones les plus isolées.

Outre les 36 rames TER (en renouvellement avec des TER 2N) SNCF / Nord Pas de Calais qui assurent un service très dense autour et au sein de l'agglomération, le parc purement urbain comprend 143 rames VAL (les 60 dernières, Val 208 étant en cours de livraison), 311 autobus, 117 autocars et des taxis qui relient 26 communes situées en zones à faible densité de population.

Le Métro supporte 45 % des déplacements



Si le métro fait partie maintenant du paysage lillois depuis plus de 16 ans (ci dessus le totem de la station Rihour), le tramway (ci-dessous une rame Breda à l'Eurotéléport de Roubaix) garde tout son intérêt malgré le prolongement de la ligne 2



tandis que le bus en supporte 39 %, le Tramway 9 % et le TER 7 %.

En 1998, 97 millions de voyages ont été comptabilisés, ce qui reste fort peu en comparaison avec d'autres agglomérations de taille équivalente.

Pour augmenter la fréquentation, il faudra donc tenir également compte de l'avis des lillois.

72 % d'entre eux accepteraient de laisser leur voiture au garage et emprunteraient volontiers les transports urbains si le réseau était amélioré en particulier sur la fréquence.

D'ailleurs, 47 % estiment qu'il faut construire de nouvelles lignes de Métro, 38 % de bus et 10 % de tramway.

Les améliorations demandées concernent la tarification (jugée trop peu attractive), la sécurité, le trop grand nombre de rupture de charge.

Il sera donc intéressant de refaire un sondage identique dans un an pour constater si le prolongement de la ligne 2, qui semble aller dans le sens des desiderata de la population, est suivi des faits en terme de fréquentation.

En conclusion, on peut affirmer que le VAL aura été pour l'agglomération lilloise un outil efficace pour promouvoir ses transports publics.

Cela dit, une ligne de métro coûte (très) cher et l'on peut s'interroger sur la pertinence des choix de tracé. À coût équivalent, on ne peut que penser que de nombreuses lignes de tramway, ressuscitant un réseau performant aujourd'hui disparu, auraient mieux répondu à la demande.

Pour autant, on ne peut pas nier que la VAL aura fait beaucoup pour l'image de la métropole nordiste, injustement considérée comme un avatar en perdition de la société industrielle du siècle dernier.

À ce titre, l'investissement valait peut-être la chandelle ! Les transports urbains comme outil de renouveau d'une agglomération, nous pouvons difficilement le regretter !

Transpole



Patrick KIRSTETTER et Arnaud WADOUX

BELGIQUE



ANTWERPEN ANVERS



✓ Motrices Siemens

Alors que la 7203 est revenue de son escapade gantoise, la 7201 poursuit une campagne d'essais destinés à valider les divers équipements. Jusqu'à présent, les nouvelles motrices répondraient parfaitement au cahier des charges. (T2000)

✓ SAE

Jusqu'à présent, les tramways ne bénéficiaient pas d'un système de régulation à l'instar du réseau de métro et d'autobus. D'ici mars 2000, une première tranche de 38 motrices T-2000 en service sur les lignes 92 et 93 devraient être équipées du SAE. Les 13 autres T-2000 devraient l'être pour septembre de la même année.

de conduite. (T2000)

GENT GAND



✓ Tramway

La nouvelle motrice anversoise Siemens n°7203 présentée au dépôt de Gentbrugge (RU27), a quitté Gand pour Anvers dans la nuit du 14 au 15 juin. Rappelons que les nouvelles rames surbaissées Siemens sont bidirectionnelles pour Gand, et unidirectionnelles pour Anvers. (T2000)

BRUXELLES BRUSSEL



✓ Sites-propres

Plusieurs aménagements ont été créés cet été pour faciliter la progression des autobus. Depuis le 24 juin, un site mixte tram-bus avenue du Parc (bus 48), le 1er juillet, un autre site mixte avenue Rogier (bus 65 et 66), et le 27 juillet, un contresens pour les bus de la ligne 47 avenue des Croix-du-Feu.

✓ Unités multiples ?

Les motrices doubles 7713 et 7786 sont passées par l'atelier de la rue Cu-reghem pour se faire monter des attelages Scharfenberg. Cet essai de marche en unité multiple semblerait dicté par le désir de l'exploitant de faire face à la forte affluence de la ligne 23 desservant l'axe dit de Grande-Ceinture.

✓ Tram-Ecole

Une deuxième motrice, la 7042, a été transformée pour la formation des conducteurs (l'écolage diront nos amis d'outre Quiévrain !). Elle a été équipée à l'instar de la 7019, d'un double poste

VLAAMSE KUST CÔTE FLAMANDE



✓ Accidents

3 accidents de la circulation ont impliqué, durant la saison estivale, le tram de la côte dont le dernier à De Panne dans les tous derniers jours d'août. A chaque fois, la responsabilité des automobilistes (ou du tracteur dans le dernier cas) était engagée. (RTBF)

SUISSE



BASEL BÂLE



✓ Logo

Le réseau BVB de la métropole rhénane a décidé (mais était-ce nécessaire quand on connaît le succès des transports publics dans la ville) de donner une image plus dynamique de ses services. Les BVB ont donc présenté un nouveau logo et une nouvelle livrée d'un ton plus clair.

Cette nouvelle livrée a été inaugurée sur le premier des nouveaux articulés

MAN arrivé ces derniers jours. Il porte le n° 751.

✓ Livraisons

La livraison des 34 autobus (dont deux de 12 mètres) doit s'achever en février 2000. Ensuite viendra celle des trams Combino jusqu'au printemps 2002.

FRIBOURG

✓ A venir

Un appel d'offres a enfin été lancé par

Fribourg, pour quelques 70 véhicules.

GENÈVE



✓ Commande

Les TPG ont passé commande de 70 autobus articulés auprès de Volvo Trucks (Suisse) S.A. pour 23,7 millions d'euros. La déception est grande dans le camp d'IrisBus qui n'avait pas ménagé ses efforts (prêts de plusieurs véhicules de la gamme Agora) pour séduire le réseau genevois.

© Lionel BREITMEYER



Incongru, ce GX107 d'Athis-Cars sur la ligne Y du réseau TPG ? Provisoire en tout cas puisque Cariane l'a dépêché en urgence après l'avarie d'un R312.

✓ Nouvelles du matériel

Shuttle Services, qui gère les lignes 43, 47, 53 des TPG, a peint aux couleurs des TPG un Fiat Ducato (photo ci-contre).

Qui aurait pensé qu'un Heuliez circulerait régulièrement avec un sigle TPG ? Suite à l'avarie d'un des R312 qui dessert la ligne Y, le groupe Cariane qui l'exploite pour le compte des TPG, a fait venir le GX107 (273 BAW 91) d'Athis-Cars en renfort !

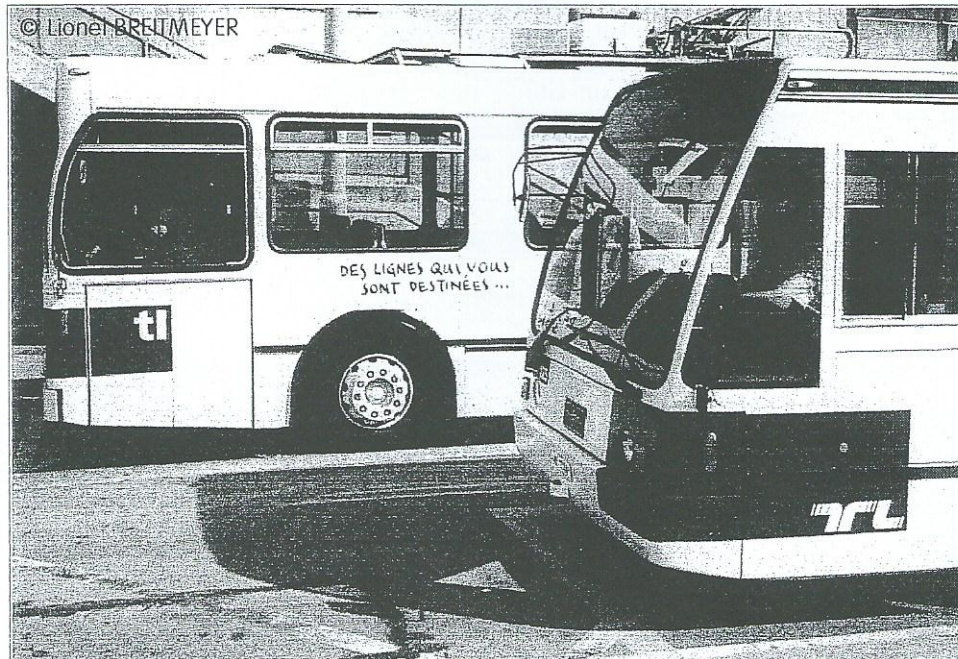
Quant à la RDTA, elle a essayé un Agora standard (immatriculé 566 VW 69) avec climatisation et palette UFR sur la ligne F (voir photo en pages couleur).

Enfin, le nouveau service à la demande "TeleBus" est exploité par Dupraz Bus Genève à l'aide de deux Ford Transit et du Renault n° 391 des TPG.

© Lionel BREITMEYER



© Lionel BREITMEYER



Quelle différence y a-t-il entre l'autobus du premier plan et le trolleybus du second plan ? Le logo TL !

NEUCHÂTEL

✓ Train-Bus

Avec le nouvel horaire ferroviaire le 28 novembre prochain, la correspondance des TGV franco-suisses 'Ligne de coeur' à Frasne avec les 'souris grises' est abandonnée. Aussi un autobus reliera directement Neuchâtel à Vallorbe en 65 minutes, sur le modèle de la liaison BGV (bus grande vitesse) Yverdon/Vallorbe.

ENDSTATION OSTRING présente sa nouvelle série de cartes postales. Cette série (n°15) comporte 12 photographies des tramways genevois de jadis.

Elle est disponible au prix de CHF 14,40 (environ FRF 60) auprès de :

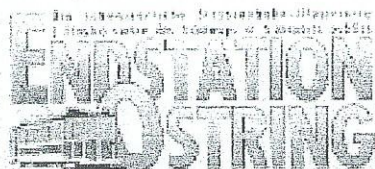
ENDSTATION OSTRING
Servette 30A
CH-1202 GENEVE
<http://osting-tsx.org>

LAUSANNE



✓ Logo

Les TL changent le graphisme de leur sigle, préférant maintenant les lettres minuscules. On peut difficilement faire plus simple !



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

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

TRAM 2000

LES DÉPÔTS DE LA RATP

Guy JONGERLYNCK
avec la participation de Patrick KIRSTETTER

5 - NANTERRE

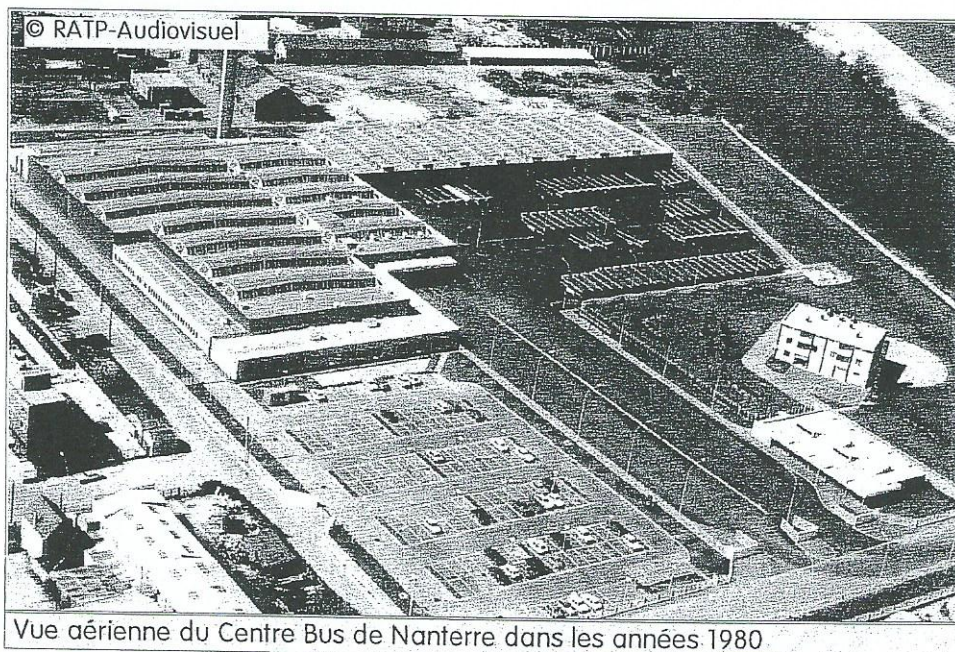
Pour donner à notre visite des divers dépôts d'autobus de la RATP une certaine logique, nous allons dorénavant poursuivre notre voyage autour de Paris en tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

Après Charlebourg, il est donc naturel de partir un peu plus loin dans le nord-ouest, dans les confins de la commune de Nanterre, au bord de la Seine, pour présenter cet important établissement (le deuxième en nombre de voitures remisées).

Le Centre-Bus de Nanterre est de création relativement récente puisqu'il a pris le relais, le 1er octobre 1976, du dépôt de Puteaux.

Doté d'environ 70 véhicules, situé quai National non loin du pont de Neuilly, Puteaux était la base d'exploitation des lignes 73, 141, 144, 157, 158, 159 et 244. Il était épaulé par la remise de Port-Marly, située en bordure de la route nationale menant à St Germain-en-Laye.

Cette remise avait une capacité approximative de 15 véhicules pour l'exploita-



Vue aérienne du Centre Bus de Nanterre dans les années 1980.

tion des lignes 160 et 258.

Le Centre-Bus de Nanterre, bâti à proximité de la Seine, occupe 57.000 m² dont un peu plus de 11.000 m² sont couverts

(13.000 m² à l'origine avant qu'une partie du hall de remisage soit supprimée). L'accès au dépôt se fait par une voie privée longeant le fleuve et débouchant sur l'avenue Hoche.

CENTRE BUS DE NANTERRE - AFFECTATION DES VEHICULES au 31/07/99

Ligne(s)	Nb	Matériel	N° de parc
141	18	Renault Agora-VO	2001 à 2018
144	25	Renault R312-3p	5258 à 5274, 5312 à 5319
157	12	Renault SC10R	3044, 3213, 3214, 3298, 3555 à 3557, 3774, 3823 à 3825, 3875
	1	Renault R312-3p	5805
158	8	Renault R312-2p	5959 à 5966
159	12	Renault R312-3p	5246 à 5257
160	12	Renault Agora-VO	2031 à 2042
167/367	14	Renault R312-2p	6480 à 6493
241	13	Renault Agora-VO	2055 à 2067
244	12	Renault Agora-VO	2019 à 2030
	1	Renault Agora-V2	2575
258	26	Renault R312-2p	5967 à 5978, 6098, 6101 à 6111, 6282, 6297
275 / 278	14	Renault R312-3p	5242 à 5244, 5432 à 5439, 5461, 5462, 5863
304	27	Renault PR180-2	4686, 4756 à 4758, 4846 à 4868
360	12	Renault Agora-V2	2857 à 2868
541	5	Gruau MG19	202, 203, 221 à 223
559	3	Gruau MG19	211 à 213
TOTAL	215	VÉHICULES A L'EFFECTIF DU CENTRE BUS	

Nanterre est pour l'heure un des rares dépôts à ne pas être sur-saturé. Sa capacité de remisage est de 220 véhicules et le parc actuel est de 215 autobus.

Exceptés 8 Gruau MG19, le parc est entièrement constitué de véhicules produits par Renault : 12 SC10R, 101 R312, 68 Agora-S et 27 PR180-2.

Nanterre sera dès l'an prochain, et après Créteil, le deuxième dépôt équipé pour recevoir et entretenir des bus au GNV.

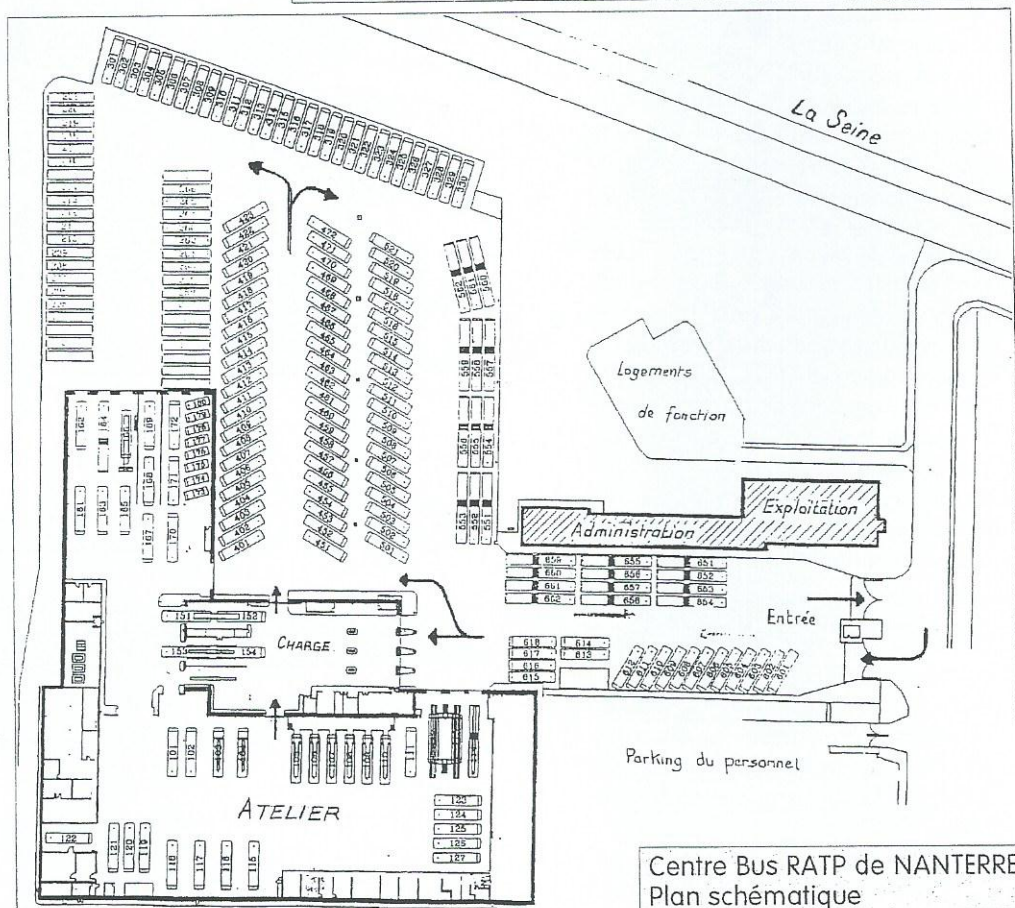
Le Centre-Bus de Nanterre dessert principalement les secteurs de La Défense, Nanterre, Rueil et Suresnes, grâce à 17 lignes dont 2 locales.

Il est placé sous la responsabilité de Mr Alain Batier secondé pour la maintenance par Mr Daniel Juignonnet.



© Jean-Michel BOUTILLIER

NANTERRE, Centre Bus - Journée "Portes Ouvertes" du 22 juin 1996
Deux R312, dont le 6492, en exploitation sur la ligne 367



Centre Bus RATP de NANTERRE
Plan schématique

Nomenclature des lignes :

- 141 : La Défense-RER / Lycée de Rueil
- 144 : La Défense-RER / Rueil-RER
- 157 : Pont de Neuilly / Nanterre-Boulevard de Seine
- 158 : Pont de Neuilly / Rueil-RER
- 159 : La Défense-RER / Nanterre (Cité du Vieux-Pont)
- 160 : Nanterre-Préfecture / Pont de Sèvres
- 167 : Pont de Levallois / Nanterre-Ville
- 241 : Rueil-RER / Porte d'Auteuil
- 244 : Rueil-RER / Porte Maillot

- 258 : La Défense-RER / St Germain-RER
- 275 : La Défense-RER / Pont de Levallois
- 278 : La Défense-RER / Courbevoie-Europe
- 304 : Asnières-Gennevilliers (Gabriel-Péri) / Nanterre-La Boule
- 360 : La Défense-RER / Hôpital de Garches
- 367 : Rueil-RER /Eglise de Colombes
- 541 : Desserte locale de Puteaux
- 559 : Desserte locale de Nanterre
- 770 : Noctambus T - Pont de Neuilly / Nanterre - Bd de Seine

TOUR DE FRANCE DES SURBAISSES

Sauf erreurs ou omissions, au regard des informations parvenues à la rédaction au 1er septembre 1999. Les tableaux du "Tour de France des Surbaissés" ne sont pas des états de parc complets. Ils reflètent les informations, parfois lacunaires, actuellement en notre possession concernant le(s) type(s) de matériel repris dans les tableaux.

ARRAS



Tableau établi par Jean Pierre DUPONCHELLE

Modèle	Immatriculation	N° de série	Mise en service	Première mise en service
Standards				
GX317-3p	7306 QR 62	VJ1PS09B4-00000062	06/12/94	
	553 QY 62	VJ1PS09B4-00000004	04/07/95	06/06/94 (ex-démonstration Heuliez)
	2104 RC 62	VJ1PS09B4-00000077	21/12/95	23/06/95 (ex-démonstration Heuliez)
	9911 SA 62	VJ1PS09B4-00011121	14/05/98	13/02/98 (ex-démonstration Heuliez)
	2003 SH 62	VJ1PS09B4-00011740	23/12/98	14/09/98 (ex-démonstration Heuliez)
Agora-3p	432 RN 62	VF6PS09B4-00010032	15/01/97	20/06/96 (ex-démonstration RVI)
	5660 RV 62	VF6PS09B4-00010033	14/10/97	26/06/96 (ex-démonstration RVI)
Mercedes O405N2-3p	1535 QX 62	WDB357454130-75703	02/06/95	19/09/94 (ex-démonstration Mercedes)
	9936 RH 62	WDB612402130-80980	07/08/96	27/10/95 (ex-démonstration Mercedes)
	1740 RG 62	WDB612402130-80751	28/05/96	29/11/95 (ex-démonstration Mercedes)
	332 SA 62	VF9612412103-00002	07/04/98	26/06/97 (ex-démonstration Mercedes)
Autocars				
Mercedes O405GN-4p	1533 QX 62	WDB357542130-71700	02/06/95	11/06/93 (ex-démonstration RATP)

Les véhicules STCRA n'ont pas de n° de parc



© Jean-Pierre DUPONCHELLE

ARRAS, dépôt STCRA - 09 juin 1999
L'Agora-3p n° 432 RN 62

ATHIS-MONS



Tableau établi par Patrick KIRSTETTER

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Standards				
Agora-3p	98910	33 CEZ 91		
	98911	35 CEZ 91		
	98912	39 CEZ 91		
	98913	42 CEZ 91		
	98914	49 CEZ 91		
	98915	54 CEZ 91		

BESANÇON



Source : CTB

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Standards				
VanHool A300	101	497 VS 25	21979	29/10/92
	102	499 VS 25	21980	29/10/92
	103	501 VS 25	21982	29/10/92
	104	502 VS 25	21981	29/10/92
Heuliez GX317	105	3410 WH 25	224	29/11/95
	106	3411 WH 25	231	29/11/95
	107	3414 WH 25	232	29/11/95
	108	4268 WH 25	223	05/12/95
	109	4269 WH 25	233	05/12/95
	110	5009 WH 25	234	08/12/95
	111	5012 WH 25	235	08/12/95
	112	5013 WH 25	236	08/12/95
	113	3349 WN 25	537	09/12/96
	114	6717 WQ 25	577	03/07/97
	115	6719 WQ 25	578	03/07/97
	116	6720 WQ 25	579	03/07/97
	117	2728 WS 25	586	07/11/97
	118	8367 WS 25	635	19/12/97
	119	8720 WS 25	637	24/12/97
	120	7571 WX 25	11643	10/08/98
	121	7606 WX 25	11644	11/08/98
	122	7608 WX 25	11663	11/08/98
	123	7650 WX 25	11664	11/08/98
	124	7651 WX 25	11675	11/08/98
Articulés				
Heuliez GX417	531	182 WN 25	575	13/11/96
	532	183 WN 25	588	13/11/96
	533	184 WN 25	589	13/11/96
	534	7573 WX 25	1401	10/08/98

CHALON SUR SAÔNE



Tableau établi par Patrick KIRSTETTER

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Standards				
Heuliez GX317-2p	971	8059 WE 71		
	972	8062 WE 71		
Renault Agora-2p	981	6934 WH 71		
	982	8751 WH 71		
	983	3540 WK 71		



© Patrick KIRSTETTER

CHALON SUR SAÔNE, boulevard de la République - 31 juillet 1999
L'Agora n° 983, le petit dernier du réseau STAC

COLMAR



Source : TRACE

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Standards				
Agora-GNV	141	2314WN 68	VF6PS09B500000027	03/99
	142	2308 WN 68	VF6PS09B500000029	03/99
	143	2312 WN 68	VF6PS09B500000030	03/99
	144	2770 WR 68	VF6PS09B500000041	09/99
	145	2769 WR 68	VF6PS09B500000042	09/99
	146	2772 WR 68	VF6PS09B500000043	09/99
Articulés				
Agora-L-GNV	147	1314 WV 68	VF6PU08A100000002	03/99

GRENOBLE



Tableau établi par Jean-Marie GUETAT

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Standards				
Renault Agora-3p <i>Châssis : VF6.PS09B4.000</i>	413	402 BBM 38	12338	29/04/99
	414	400 BBM 38	12367	29/04/99
	415	397 BBM 38	12368	29/04/99
	416	394 BBM 38	12369	29/04/99
	417	375 BBM 38	12370	29/04/99
	418	364 BBM 38	12371	29/04/99
	419	361 BBM 38	12372	29/04/99
	420	356 BBM 38	12387	29/04/99
	421	351 BBM 38	12388	29/04/99
	422	349 BBM 38	12390	29/04/99
	423	345 BBM 38	12391	29/04/99
	424	307 BBM 38	12392	29/04/99
	425	309 BBM 38	12393	29/04/99
	426	312 BBM 38	12394	29/04/99
	427	320 BBM 38	12407	29/04/99
	428	325 BBM 38	12408	29/04/99
	429	327 BBM 38	12409	29/04/99
	430	329 BBM 38	12410	29/04/99
	431	332 BBM 38	12411	29/04/99
	432	335 BBM 38	12412	29/04/99
	433	337 BBM 38	12413	29/04/99
	434	342 BBM 38	12414	29/04/99
	435	837 BBP 38	12429	06/05/99
	436	838 BBP 38	12430	06/05/99
	437	839 BBP 38	12431	06/05/99
	438	841 BBP 38	12432	06/05/99
	439	842 BBP 38	12448	06/05/99
	440	844 BBP 38	12449	06/05/99
	441	846 BBP 38	12450	06/05/99
	442	849 BBP 38	12467	06/05/99
	443	448 BBR 38	12389	12/05/99
	444	450 BBR 38	12468	12/05/99
	445	447 BBR 38	12469	12/05/99
	446	440 BBR 38	12470	12/05/99
	447	437 BBR 38	12471	12/05/99
	448	436 BBR 38	12472	12/05/99
	449	415 BBR 38	12488	12/05/99
	450	417 BBR 38	12489	12/05/99
	451	421 BBR 38	12507	12/05/99
	452	423 BBR 38	12508	12/05/99
	453	424 BBR 38	12509	12/05/99
	454	426 BBR 38	12522	12/05/99
	455	412 BBR 38	12523	12/05/99

ESSONNE (Marcoussis)

CARS D'ORSAY

Tableau établi par Patrick KIRSTETTER

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Standards				
Mercedes O405-N2-GNV	318	503 CGS 91		27/11/98
	319	511 CGY 91		10/12/98
	320	517 CGY 91		10/12/98
	321	520 CGY 91		10/12/98
	322	791 CGY 91		11/12/98

NB : La date de mise en service correspond à la date d'immatriculation

SÉNART Ville Nouvelle

Sénart  *Bus*

(Centre CGEA de Moissy-Cramayel)

Tableau établi par Jean-Yves MIAILLE

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Standards				
Mercedes-Citaro	523	598 BXX 77		
	524	430 BYW 77		

SUCY EN BRIE



(Réseau SITUS)

Tableau établi par Patrick KIRSTETTER

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Standards				
Heuliez GX217-2p	3118	28 BHK 77		
	3119	31 BHK 77		
	3130	379 BVX 77		
	3131	384 BVX 77		

MONTS JURA Autocars

Parcs des réseaux URBEST

Cet autocariste, figure de proue de Cariane en Franche-Comté, exploite 5 réseaux urbains (et le réseau suburbain de Besançon), par le biais de sa filiale "URBEST".

Les véhicules ont une numérotation générique Monts Jura et sont affectés aux différents réseaux en fonction des besoins, ce qui explique la présence de véhicules immatriculés dans un département différent de celui de la ville concernée. Les véhicules de la série 61000, affectés au service, n'apparaissent pas dans les parcs ci-dessous. (Source Monts Jura - Printemps 99)

DOLE

Dolebus

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Minibus et gabarits réduits				
Heuliez GX77	1485	3410 RK 39		
	1504	3248 RL 39		
Mercedes 414	1729	6154 RY 39		
VanHool A508	1453	6595 RH 39		
Standards				
Heuliez GX107	1366	3622 RW 39		
	1367	3727 LE 70		
Heuliez GX317	1747	5784 RZ 39		
	1748	5782 RZ 39		
Renault PR100-2	1375	3145 VP 25		
	1997	4162 RC 39		

OYONNAX

DUO bus

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Minibus et gabarits réduits				
Peugeot Boxer	1704	4344 VZ 01		
	1730	8305 VY 01		
Renault Master	1705	8525 VY 01		
	1731	9367 VY 01		
VanHool AU138	1270	1935 VD 25		
VanHool A508	1717	6262 TQ 01		
	1718	6258 TQ 01		

PONTARLIER



Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Minibus et Gabarits réduits				
Heuliez GX77	1636	2420 WR 25		
Standards				
Berliet PR100	1378	3858 VE 25		
Heuliez GX107	1365	2411 WT 25		
Renault PR100	1605	6997 RZ 25		

SAINT CLAUDE

URBUS

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Minibus et Gabarits réduits				
VanHool A508	1395	1891 RD 39		
	1396	1892 RD 39		
Standards				
Heuliez GX107	1447	5733 RH 39		
	1448	4407 RH 39		
Renault PR100	1899	2114 SF 25		

VESOUL



Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Minibus et Gabarits réduits				
Gruau MG19	1446	3003 LV 70		
Heuliez GX77	1489	4548 LN 70		
	1617	66 LV 70		
	1618	65 LV 70		
Standards				
Heuliez GX107	1369	3707 LE 70		
	1370	3706 LE 70		
	1382	4179 LF 70		
	1391	4429 LF 70		
Heuliez GX217	1656	5482 LY 70		
	1657	5483 LY 70		
	1701	1504 MA 70		

FPTU INFOS

Assemblée Générale 99

L'Assemblée Générale 99 se prépare et nous vous donnons donc rendez-vous les 23 et 24 octobre prochains dans la région stéphanoise.

Un avant-goût vous en est donné par Olivier DELESTRADE dans l'"Edito" du présent numéro.

Nous remercions tous les adhérents qui ont pris soin de s'inscrire en temps et en heure. Les éventuels retardataires sont invités à contacter Jean-Michel BOUTILLET rapidement ! Nous ferons notre possible pour accepter les inscriptions de dernière minute, mais les réservations (hôtels et restaurants) sont d'ors et déjà en cours.

Tous les détails concernant le déroulement de cette Assemblée Générale seront envoyés par courrier aux adhérents inscrits dans les prochains jours.

Élections au Conseil d'Administration

Vous trouverez, joint à ce numéro, la liste des candidats au Conseil d'Administration. Cette liste a valeur de bulletin de vote. Conformément aux statuts de l'association, il s'agit d'un scrutin de liste, vous pouvez donc apporter votre suffrage soit à l'ensemble des candidats, soit à un ou plusieurs d'entre eux. Il vous suffit alors de rayer sur la liste le nom des candidats que vous ne souhaitez pas soutenir.

Les candidats ayant reçu plus de 50% des suffrages seront élus.

Comment voter ?

Deux possibilités vous sont offertes : le vote par correspondance si vous ne pouvez pas vous déplacer à Saint Etienne, et le vote sur place, lors de l'Assemblée Générale.

Attention ! Le vote par correspondance est réservé uniquement aux adhérents qui ne participeront pas à l'Assemblée Générale.

Par correspondance.

Insérez le bulletin, éventuellement rectifié, dans une enveloppe vierge hermétiquement close comportant uniquement la mention "FPTU - AG 99 - Vote par correspondance".

Insérez cette enveloppe dans une seconde enveloppe expédiée, avant le **10 octobre 1999** à :

FPTU - Jean-Michel BOUTILLET
4/15 Square Pierre et Marie Curie - 78120 RAMBOUILLET
FRANCE

Merci d'indiquer au verso de cette seconde enveloppe votre nom et/ou n° d'adhérent si vous ne joignez pas de courrier.

Dès réception, et afin d'éviter les doubles votes, votre nom sera coché sur une "Liste d'électeurs".

Toutes les enveloppes de vote seront apportées à St Etienne et

jointes aux enveloppes recueillies sur place avant dépouillement.

Vote sur place.

Vous pouvez préparer à l'avance votre bulletin selon les mêmes conditions que pour le vote par correspondance. Des enveloppes seront toutefois mises à votre disposition lors de l'Assemblée Générale.

Les noms des votants seront cochés sur la "Liste d'électeurs".

Les enveloppes du vote par correspondance et celles recueillies sur place seront mêlées et dépouillées par des adhérents volontaires, non candidats.

A l'issue du dépouillement, les résultats seront annoncés et les élus se répartiront les postes au Conseil d'Administration. La composition du nouveau Conseil d'Administration sera donc annoncée en séance.

Rencontres du GART

Les XVIIèmes Rencontres du GART se dérouleront du mercredi 24 au vendredi 26 novembre prochains à Mulhouse.

Au-delà d'une simple visite, incontournable, FPTU espère pouvoir, comme l'an dernier au Congrès UTP d'Orléans, obtenir la possibilité d'exposer à "Transport Expo 99" qui se déroulera en parallèle.

Dans l'hypothèse où cette participation "officielle" se confirmerait, nous faisons appel aux bonnes volontés qui pourraient se rendre disponibles à ces dates, ne serait-ce qu'une demi-journée ! Il s'agit avant tout de permettre une présence permanente sur l'espace qui pourrait être dévolu à FPTU.

Les associations partenaires de FPTU sont bien entendu les bienvenues à la condition qu'elles prennent en charge leur propre logistique et promotion.

Contributions et publication

Vos contributions au magazine nous parviennent sans relâche et en nombre de plus en plus important. C'est, pour l'équipe chargée de la rédaction de "Réseaux Urbains" une énorme satisfaction et nous ne pouvons que vous encourager, encore et toujours, dans cette voie.

Paradoxalement (mais tout s'explique !) cette situation peut parfois engendrer, pour nos contributeurs les plus assidus comme pour ceux qui participent de manière plus ponctuelle, un sentiment de frustration ou d'impatience lorsque les contributions ne sont pas reprises de manière immédiate ou en intégralité dans le prochain magazine à paraître.

Nous comprenons bien entendu ses sentiments mais devons néanmoins apporter quelques éclaircissements.

“Réseaux Urbains” reste, même si l'impression générale que donne la revue peut prêter à une flatteuse confusion, un magazine conçu par des amateurs !

Un magazine bimestriel de 64 pages demande, vous vous en doutez, un travail considérable : lecture du courrier et des messages, tri des informations, choix des articles, rédaction, mise en page, mise sous pli, etc. Dans une maison d'édition professionnelle, une telle revue mobiliserait au bas mot une dizaine de personnes à temps plein ! Ceci explique donc qu'il existe parfois un décalage entre la réception des contributions et la parution éventuelle dans le magazine.

De même, un magazine professionnel peut sans problème augmenter sa pagination de quelques pages en finançant ce surcroît rédactionnel par quelques pages de publicités. “Réseaux Urbains” ne vit que grâce aux adhésions à FPTU et il nous est donc impossible de modifier la pagination sans faire... exploser le budget.

Votre magazine se veut, et il semble qu'il y soit parvenu, le seul magazine traitant de tous les aspects du transport urbain, matériel et exploitation, bus et métro, métropole et chef-lieu de canton. Il nous est ainsi difficile d'équilibrer dans chaque numéro, l'actualité restant notre priorité, la part dévolue à chacun de ces aspects. Aussi tentons-nous de le faire sur l'année, afin que chacun d'entre vous puisse y trouver son compte.

Il nous faut donc parfois faire l'“impasse” sur une information moins primordiale ou décaler un article au numéro suivant. Ces choix sont nécessairement arbitraires et souvent difficiles à opérer. Mais c'est, d'une certaine manière, le prix à payer pour satisfaire le plus grand nombre de nos lecteurs ou, tout du moins, en décevoir le moins possible !

Ceci ne doit en aucun cas freiner vos ardeurs contributives ! Bien au contraire : la richesse et la diversité de vos contributions font la richesse et la diversité du magazine que vous attendez avec impatience tous les deux mois !

CARNET D'ADRESSES

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

Tout le courrier concernant l'Association (problèmes administratifs, cotisations, relations inter-associations, etc.) doit être expédié à :

Jean-Michel BOUTILLEZ

Président de FPTU

4 - 15, square Pierre et Marie Curie

F - 78120 RAMBOUILLET

e-mail : fptu@wanadoo.fr

✍ Vous souhaitez apporter votre contribution ou joindre les rédacteurs de **RÉSEAUX URBAINS**, adressez vos courriers à :

Responsable de la Rédaction

Arnaud WADOUX
5 rue Diard
F - 75018 PARIS
awadoux@cybercable.fr

Rubriques “60 jours à...” et “Euro”

Patrick KIRSTETTER
6 rue Paul Belmondo
F - 93160 NOISY LE GD

Photothèque, Rubrique “Matériel”

Christophe DECAUX
2, square Vitruve
F - 75020 PARIS

Fonds Documentaire

Olivier DELESTRADE
22 route de Varizelle
F - 42400 ST CHAMOND

LU POUR VOUS

Heureuse initiative que celle de François ARNAUD, Directeur de la SETUB, le réseau de Bourg-en-Bresse ! Déçu de voir que les archives de son entreprise n'avait jamais été exploitées, ne serait-ce qu'en interne pour appuyer la culture d'entreprise, il a donc décidé de s'atteler à cette tâche !

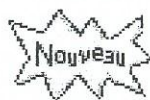
Passionné de transports urbains (et, accessoirement, adhérent de FPTU !), M. ARNAUD a donc conçu un très beau document retraçant les moments forts des transports de la capitale bressanne et intitulé “La Petite Histoire de Bourg en



Bus”. Conçu avant tout pour une utilisation interne, M. ARNAUD a souhaité en faire également profiter les passionnés. C'est donc avec grand plaisir et en toute objectivité que nous vous conseillons de vous procurer ce document de 46 pages dont 21 pages de cartes en couleurs illustrant l'évolution du réseau.

“La Petite Histoire de Bourg en Bus” est disponible directement auprès de la SETUB, contre la somme de 50,00 F couvrant les frais de reprographie et d'envoi.

LA BOUTIQUE DE FPTU



Pour éviter toute confusion et permettre plus de transparence, les prix indiqués sont désormais les prix de vente hors frais de port et d'emballage.

Ponctuellement, nos adhérents pourront bénéficier d'une remise pouvant aller jusqu'à 5% (maximum légal) sur une sélection d'ouvrages repérés par le symbole : ☉

Les frais de port et d'emballage sont établis forfaitairement à FRF 20,- pour le premier ouvrage commandé et FRF 10,- par article supplémentaire. Les anciens numéros et hors-séries de FPTU sont exempts de ces frais.

Nous acceptons les paiements en Euros (banques françaises uniquement), par eurochèques et mandats internationaux. Pour ces deux derniers modes de paiement, merci d'ajouter FRF 65,- pour frais de recouvrement.

Selon la date de commande, compter entre 15 et 30 jours pour la livraison.

ANCIENS NUMÉROS DE RÉSEAUX URBAINS DE FRANCE - 1995 / 1998

Les anciens numéros sont vendus frais de port inclus. Les numéros 1 à 5 (année 1995), 6 à 11 (année 96) et 12 à 17 (année 97) et 21 (année 98) sont épuisés mais peuvent être commandés sous forme de photocopies n&b à l'unité ou par année complète.

Veuillez nous consulter pour obtenir le sommaire des numéros non repris ci-dessous

N°4 - SEPTEMBRE 95
Salon, Annemasse, Thonon
Le CBM 220
La FNAUT

N°10 - SEPTEMBRE 96
Les réseaux de Strasbourg et
Mulhouse
Les bonnes idées des réseaux

N°16 - SEPTEMBRE 97
Le réseau d'Orléans
Le point sur le réseau TCL
L'Omnicity

N°22 - SEPTEMBRE 98
Météor
Le Mondial à Saint Etienne
Les surbaissés en France

N°5 - NOVEMBRE 95
Etang de Berre et Louviers
Le trolleybus VBH 85
Le MP 89 de la RATP

N°11 - NOVEMBRE 96
Perpignan, Clermont, Quimper
L'AGORA de RVI
Listing des réseaux urbains

N°17 - NOVEMBRE 97
Le Métrobus de Rouen
Montpellier et St-Chamond
L'Agora articulé RVI

N°23 - NOVEMBRE 98
Spécial Actualités de rentrée
Le salon de l'UTP
L'assemblée générale 1998

N°6 - JANVIER 96
Le réseau de Dijon
L'autobus SC10
Les tramways sauvagardés

N°12 - JANVIER 97
La vallée du Rhône
Le réseau de Rennes
Le congrès UTP de Rouen

N°18 - JANVIER 98
Le TVR
Le réseau de Saint Etienne
Les trolleybus de Lyon

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

N°7 - MARS 96
Le réseau de Saint-Etienne
Le réseau d'Arles
Le réseau de Chambéry

N°13 - MARS 97
Réseaux : Avignon, Narbonne
Histoire du tramway en France
L'autobus HEULIEZ GX217

N°19 - MARS 98
Les funiculaires (1/2)
Le réseau de Dijon
Les trolleybus de la RATP

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

N°8 - MAI 96
Réseaux : Dunkerque, Nice,
Roanne, Lannion
Bataille autour du VAL de Lille

N°14 - MAI / JUIN 97
Le réseau de Toulon
Le GX417
Vie des associations

N°20 - MAI 98
Les funiculaires (2/2)
Le réseau de Pau
Les bus propres

N°26 - MAI 99
Le tram de Lyon
Réseaux : Bergerac, St Dié
Les Floirat de Mulhouse

N°9 - JUILLET 96
Le réseau de Monaco
Le réseau de Saint Malo
Les bonnes idées des réseaux

N°15 - JUILLET 97
Réseaux : Cannes
L'autobus SETRA S315NF
Le tramway de GEC ALSTHOM

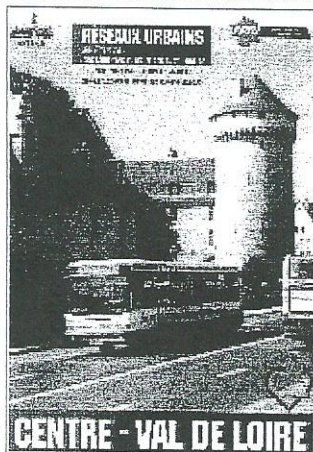
N°21 - JUILLET 98
Le Val de Rennes
Le réseau de Metz
Le tram-train (fiche technique)

N°27 - JUILLET 99
EOLE
Parc de Bordeaux

ANCIENS NUMÉROS	Adhérents		Non adhérents	
	FRF	€	FRF	€
Numéros 1 à 17 et 21 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	175,00	26,68
Année 96 (numéros 6 à 11) - Photocopies n&b	180,00	27,44	210,00	32,01
Année 97 (numéros 12 à 17) - Photocopies n&b	180,00	27,44	210,00	32,01
Collection 95/97 (17 numéros) - Photocopies n&b	500,00	76,22	575,00	87,66
Numéros 18 à 20 et 22 à 25 à l'unité - Originaux	50,00	7,62	55,00	8,38
Année 98 (numéros 18 à 23 dont n°21 photocopies n&b)	255,00	38,87	270,00	41,16
Collection complète (numéros 1 à 23)	750,00	114,34	800,00	121,96

NB : grille tarifaire établie en fonction des stocks disponible au 15 septembre 1999

PUBLICATIONS HORS-SÉRIE



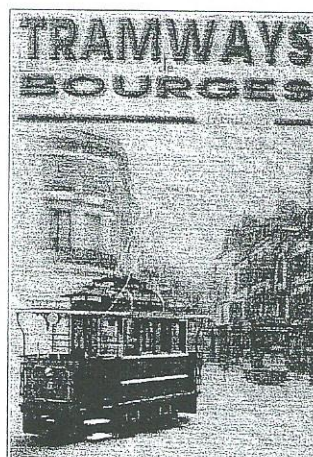
Quelques exemplaires du hors-série Centre-Val de Loire édité par FPTU et ASTUCE sont toujours disponibles.

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 (Frais de port inclus)	65,00	9,91	70,00	10,67

PUBLICATIONS FRANÇAISES



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.

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.

Les Éditions SERPENOISE, de Metz, proposent un ouvrage très complet, contenant "Deux Siècles de Transports Urbains Messins"

Enfin, les Édition MASSIN viennent de publier "Autobus de Paris", ouvrage constitué en majeure parties de photos des autobus parisiens, de l'origine à nos jours. Passionnant.

PUBLICATIONS FRANÇAISES	Adhérents		Normal	
	FRF	€	FRF	€
Éditions CMD - Mémoires d'une ville				
BORDEAUX, LE TRAMWAY - Christophe Dabitch	145,00	22,11	145,00	22,11
NANTES, LE TRAIN - Jean Bernard et Jacques Sigot	145,00	22,11	145,00	22,11
NANTES, LE TRAMWAY - Jean-Pierre Rault	145,00	22,11	145,00	22,11
TOURS, LE TRAIN - Jean Chédaille	145,00	22,11	145,00	22,11
TOURS, LE TRAMWAY - Jean Chédaille	145,00	22,11	145,00	22,11
Éditions du SIVOTU				
★ LES TRAMWAYS DE BOURGES	90,25	13,76	95,00	14,48
Éditions SERPENOISE				
DEUX SIÈCLES DE TRANSPORTS URBAINS MESSINS	150,00	22,87	150,00	22,87
Éditions MASSIN				
★ AUTOBUS DE PARIS	185,25	28,24	195,00	29,73

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 supérieure. Seuls les frais d'envoi au départ de Paris restent à votre charge.

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 et dans les meilleurs délais. 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	115,00	17,53	120,00	18,29
★	LIGHT RAIL IN EUROPE - Tour d'Europe des trams et métros légers	105,00	16,01	110,00	16,77
	PARIS METRO HANDBOOK - Tour d'horizon complet du métro parisien	90,00	13,72	90,00	13,72
	LONDON BUS HANDBOOK - La bible des bus londoniens	180,00	27,44	180,00	27,44
	LONDON TROLLEYBUS - Ouvrage de référence sur l'histoire des trolleybus	210,00	32,01	210,00	32,01
	LONDON TRAMWAYS - Ouvrage de référence sur les tramways londoniens	210,00	32,01	210,00	32,01
	UNDERGROUND OFFICIAL HANDBOOK - Tout sur le métro de Londres	90,00	13,72	90,00	13,72
	UNDERGROUND ROLLING STOCK - Etat de parc complet du métro londonien	90,00	13,72	90,00	13,72
	DLR OFFICIAL HANDBOOK - Tout sur le métro automatique des Docklands	90,00	13,72	90,00	13,72
	ARRIVA BUS HANDBOOK - Tour d'horizon des réseaux du groupe Arriva	160,00	24,39	160,00	24,39
	STAGECOACH BUS HANDBOOK - Tour d'horizon des réseaux du groupe Stagecoach	160,00	24,39	160,00	24,39
	FIRSTGROUP BUS HANDBOOK - Tour d'horizon des réseaux du groupe First	160,00	24,39	160,00	24,39
	TRAM TO SUPERTRAM - La renaissance du tramway de Sheffield	60,00	9,15	60,00	9,15
	CIRCLES UNDER THE CLYDE - Histoire du métro de Glasgow	170,00	25,92	170,00	25,92
	MANCHESTER METROLINK - Le nouveau tram de Manchester	80,00	12,20	80,00	12,20
	BERLIN U-BAHN - Tout sur le métro de Berlin	80,00	12,20	80,00	12,20
	BERLIN S-BAHN - Tout sur le RER de Berlin	80,00	12,20	80,00	12,20
	WORLD GAZETTEER - North America	140,00	21,34	140,00	21,34

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.	85,00	12,96	85,00	12,96
	6 - 11/94 - Blackpool, Sheffield, Glasgow, Nantes, Strasbourg, etc.	85,00	12,96	85,00	12,96
	7 - 06/96 - Japon, Birmingham, Manchester, Sheffield, France, etc.	100,00	15,24	100,00	15,24
	8 - 07/98 - Birmingham, Croydon, nouvelles de France et d'Europe	110,00	16,77	110,00	16,77
★ 	9 - A paraître à l'automne 99	110,00	16,77	120,00	18,29

La parution du très attendu "Light Rail Review" n°9, prévue à l'origine au printemps 1999, est une nouvelle fois retardée. Nous prions les lecteurs nous ayant déjà commandé cet ouvrage de nous excuser pour ces délais, indépendants de notre volonté.

COMPIÈGNE, Place de la Gare

Les Cars ACARY exploitent sur le réseau TUC, 3 Renault Agora dont celui-ci, immatriculé 2995 XY 60. Les véhicules circulant sur le réseau compiégnois ne portent pas de n° de parc. Remarquer, au-dessus de la roue arrière, l'évocation du Palais Impérial.

Juillet 1999



© Arnaud TISSERAND



© Lionel BREITMEYER

GENÈVE, gare CFF Cornavin

Un Agora, à la livrée de la Régie Départementale de l'Ain, climatisé et équipé d'une palette UFR, est actuellement en essais sur la ligne F du réseau genevois. Il reste la propriété de Iris.Bus France et est immatriculé 566 VW 69.

05 août 1999



Clap de fin

Les bus de l'été



© Christophe DECAUX

Ci-dessus : A Lorient, l'été, les Surfybus sortent de leur tanière. Autrefois exploités à l'aide de SCIOUPF (plateforme ouverte), ils le sont aujourd'hui en matériel plus classique, tel ce GX107 n°1-214 vu le 29 juillet 99, place Alsace Lorraine

Ci-dessous : S'il n'y a pas de plage du côté de Louviers, il y a néanmoins une base de Loisirs. Un nouveau service de Transbord, la "Navette Trepette", y emmenait petits et grands. C'est un S215SL de Cariane qui officiait, comme ici le 12 juillet 99 à Val de Reuil



© Bruno CANIVET