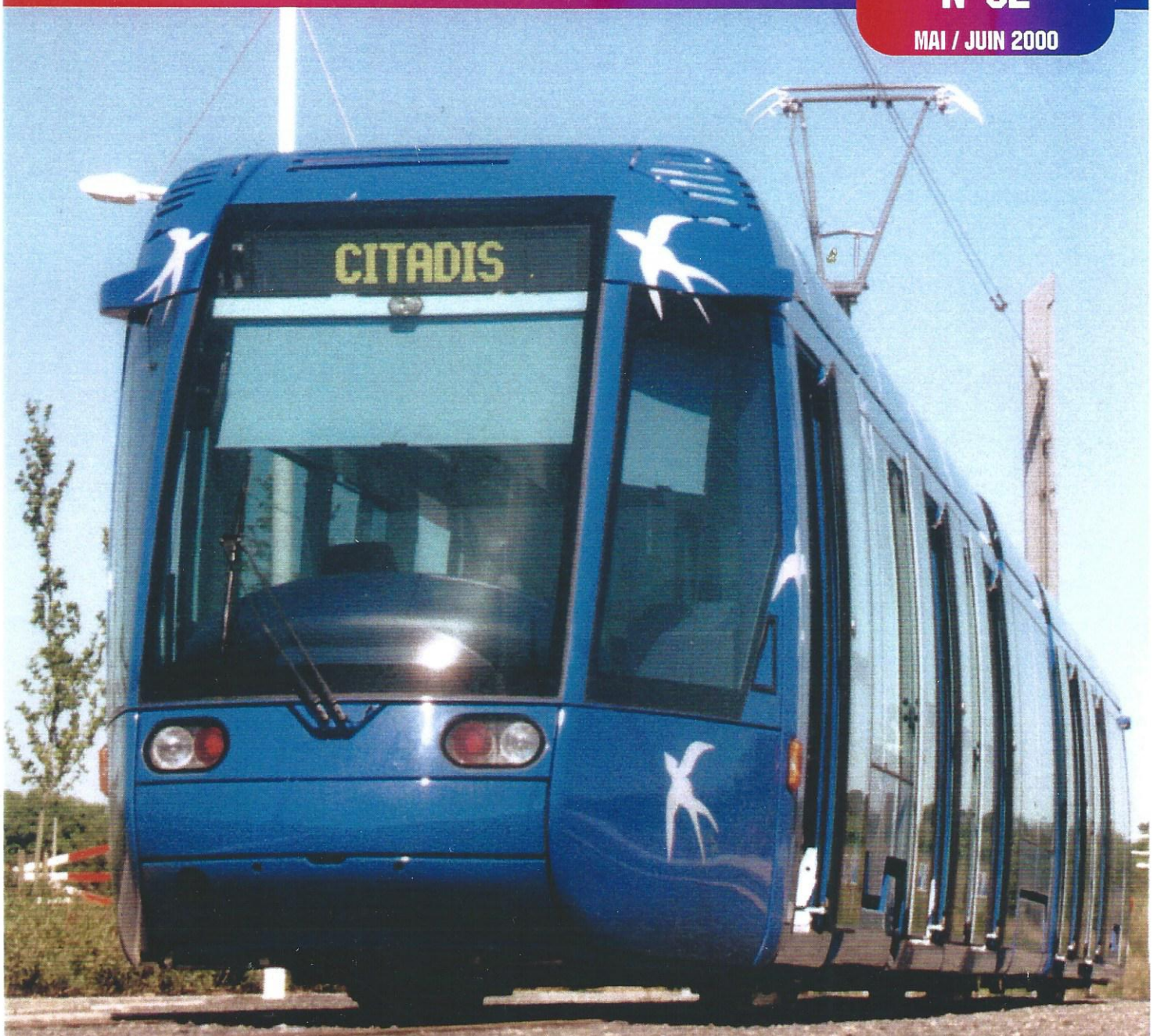
RÉSEAUX URBAINS
de France

N°32
MAI / JUIN 2000



MONTPELLIER : LE TRAM ARRIVE !

€ 6.86 - FRF 45.00
BELGIQUE : BEF 290 - SUISSE : CHF 12 - UNITED KINGDOM : £ 5,00
ISSN : 1283-4459 - DÉPÔT LÉGAL : 05/00

UNE PUBLICATION BIMESTRIELLE DE
FPTU France Passion des Transports Urbains



© Éric BOISSEAU

PREMIERS TOURS DE ROUES...

Malgré les latitudes méditerranéennes, le Citadis de Montpellier (ci-dessus, le 25 janvier 2000) a fait ses premiers tours de roue dans la neige !

C'est en revanche sous le soleil que le Citadis orléanais et sous l'œil attentif des passants a testé les intallations dans le secteur de la Source en avril dernier.



© Yves LE CHANU

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

SOMMAIRE

Numéro 32 - Mai / Juin 2000

Éditorial

Patrick KIRSTETTER ..... p. 4

Ligne Directe

Actualité nationale et internationale ..... p. 5

Dossier

Montpellier : Les Hirondelles prennent leur envol
Arnaud WADOUX ..... p. 10

60 Jours à...

Actualité des réseaux ..... p. 14

Tribune Libre

Réflexions sur l'organisation des Transports Parisiens
Pierre Colin ..... p. 42

Parcs et Dépôts

Les dépôts de la RATP : 9 - Fontenay aux Roses
Guy JONGERLYNCK et Patrick KIRSTETTER ..... p. 46

États de parcs / Tour de France des surbaissés ..... p. 48

Forum FPTU

Informations FPTU et Boutique ..... p. 58



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

RÉSEAUX URBAINS
de France

Directeur de la publication :
Jean-Michel BOUTILLEZ
Rédacteur en Chef :
Arnaud WADOUX

En vertu de la loi du 11 mars 1957 et du code pénal, article 425, il est interdit de reproduire intégralement ou partiellement la présente publication sans autorisation de la Rédaction.
Les conditions d'envoi et de publication d'informations et d'articles dans ce magazine sont régies par la "Charte de Publication", disponible sur simple demande. Le contenu des articles signés n'engage que la responsabilité de leur auteur.

Une publication bimestrielle de

FPTU 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 38 639 66 D La Source
(20041-01012-3863966D033 / 69)

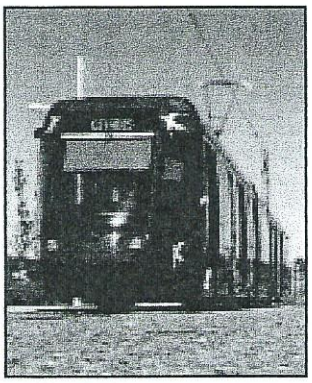
Association Loi 1901, fondée le 06 janvier 1995 et déclarée en Sous-préfecture de Rambouillet sous le n° 2/05857, France Passion des Transports Urbains rassemble les bénévoles passionnés par l'univers des transports urbains désirant mettre en commun leurs informations et documentation par le biais du présent magazine.

Président
Jean-Michel BOUTILLEZ
Trésorier
Christophe DECAUX
Secrétaire
Patrick KIRSTETTER
Conseil d'Administration
Olivier DELESTRADE
Guy JONGERLYNCK
Arnaud WADOUX

Adhésion et abonnement :
voir encart "Adhésion "

Reprographie et façonnage :
SPRINT COPY - PARIS 18ème

En couverture :

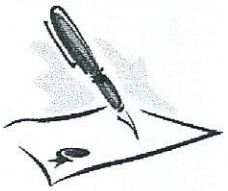


Le tram de Montpellier sera inauguré
le 30 juin 2000
Photo : Eric BOISSEAU

Rédaction :
Christophe DECAUX
Guy JONGERLYNCK
Patrick KIRSTETTER
Arnaud WADOUX

Ont aussi collaboré à ce numéro :
François ARNAUD
Jean Marc AUDIRAC
Eric BOISSEAU
Frédéric BOLLE
Hafid BOUANANI
Claude BOURGAUT
Jean-Michel BOUTILLEZ
Lionel BREITMEYER
Bruno CANIVET
Olivier CARRÉ
Alain CLAVEL
Pierre COLIN
Bernard CROCHET
Daniel CROSNIER
Olivier DELESTRADE
Claude DRUON
Jean-Pierre DUPONCHELLE
Thierry GAREL
Bernard GOULEY
Jean-Marie GUETAT
Maxime JOLIVET
Yves LE CHANU
David LE PAUTREMAT
Arnaud LEFEVRE
Jean-Paul LESCAT
Anthony MEYRUEIS
Jean-Yves MIAILLE
Serge NADAU
Bernard PAPOUZOPOULOS
Patrick PILON
Jean-Pierre RIBOUST
Alain ROGER
Patrick ROSTOUCHER
Brian ROWNEY
Raymond STREIT
Arnaud TISSERAND
Benjamin ULM
Benjamin WEYER

ÉDITO



Patrick KIRSTETTER

L'année des trams

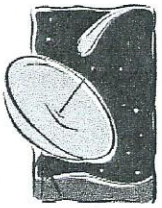
Si je me permets de revenir sur un sujet déjà abordé dans notre précédent édito, ce n'est ni par amour de la redite ni par manque cruel d'imagination.

Les prochains mois vont en effet voir un nombre impressionnant de mises en service ponctuées par des livraisons quasi continuelles de rames flambant neuves. Avant la fin de l'année, ce ne sont pas moins de 3 nouveaux réseaux qui auront rejoint les 8 existants. Depuis plusieurs années, les chantiers de pose de voies se succèdent sans discontinuité et le mouvement ne semble apparemment pas faiblir : avant même la fin des travaux actuels, ceux-ci débutent à Bordeaux et ne devraient plus tarder sur Noisy-le-Sec et Valenciennes. Pour couronner le tout, la surprise nous vient cette fois-ci de Nice où le Maire vient d'annoncer officiellement son choix pour le mode ferré.

Cependant, beaucoup de réseaux s'interrogent encore sur l'efficacité du tram mais surtout, certains lobbies pointent du doigt les prétendus désagréments pour tenter, faute de mieux, de faire adopter la solution sur pneus, plus souple, moins pénalisante et donc plus tolérante vis à vis de l'automobile. Si la restriction du trafic automobile est mal ressentie par certains riverains et notamment par les commerçants, une nouvelle source de contestation émane depuis peu de pseudo-défenseurs de l'environnement : la dernière critique à la mode concerne la gêne visuelle des fils électriques. Si ces esthètes veulent nous persuader que seuls les fils altèrent les belles perspectives, nous leur rétorquons que l'esthétisme ne se limite pas aux centres historiques mais doit s'étendre à l'ensemble des agglomérations, en particulier dans ces périphéries à l'urbanisme si discutable où dans ces trop fameuses "entrées de ville" défigurées par ces immenses et innommables "zones commerciales" très caractéristiques à notre pays.

Si le tramway connaît le succès et cet engouement, raillé par certains, c'est qu'il n'est pas seulement un mode de transport moderne. Au contraire de ces modes intermédiaires dont on nous vante surtout les économies supposées de réalisation, il participe à l'introduction d'une nouvelle conception des déplacements et de l'urbanisme et fait renaître une certaine harmonie et convivialité dans nos cités qui en ont fort besoin ! Grâce à tous ces tramways, plusieurs villes françaises vont pouvoir enfin connaître une véritable mutation concernant leurs flux de déplacements et plus globalement de leur urbanisme. Nous attendons avec impatience le bilan des villes qui auront choisi la technologie sur pneus, ainsi que celles qui n'auront rien choisi...

LIGNE DIRECTE



Adieu CGEA, bonjour CONNEX !

Lorsque CGEA Transport s'était vu confier l'exploitation de deux réseaux ferroviaires de la banlieue de Londres, South Central et South Eastern, une marque spécifique avait été créée : Connex. Evoquant le modernisme et les transports de la vie quotidienne, cette marque, également présente sur les réseaux CGEA de Scandinavie, va maintenant s'imposer sur tous les réseaux de transport du groupe et ce, partout dans le monde.

Cette stratégie de marque "globale" s'incrit dans la politique générale du groupe Vivendi, actionnaire majoritaire de CGEA. Ainsi Connex devient la marque commerciale du pôle transport comme Onyx était devenue celle du pôle propreté / environnement. Pour autant, afin de ménager les susceptibilités bien françaises, le vocable Connex ne se substituera pas au nom des actuels entreprises ou réseaux mais l'accompagnera, à la manière d'un label de qualité découlant de la "Charte du Voyageur" Connex :

- Votre réseau de transport se doit d'être à l'heure, et de minimiser votre temps d'attente et de transport.
- Votre réseau de transport se doit de vous apporter les meilleures conditions de sécurité possibles.
- Votre réseau de transport se doit de tout mettre en oeuvre pour être facile d'accès et pratique à utiliser.
- Votre réseau de transport se doit de vous donner dans tous les cas la meilleure information.
- Votre réseau de transport se doit de vous écouter avec considération.
- Votre réseau de transport se doit de vous faire voyager de la façon la plus confortable et agréable possible.
- Votre réseau de transport se doit d'investir dans la formation pour vous assurer le meilleur service.
- Votre réseau de transport se doit de vous offrir le meilleur rapport qualité/prix.
- Votre réseau de transport se doit de contribuer à l'économie locale.
- Votre réseau de transport se doit d'être conscient et respectueux de l'environnement.

Le premier réseau français à en bénéficier devrait être le réseau francilien Sénart-Bus, co-exploité par CGEA.

Futur Musée de Colombes

Faisant suite à l'étude de faisabilité précisant les diverses affectations des 4 hectares de la parcelle, un protocole d'accord a été ratifié le 22 mars dernier entre l'Etat, la Ville de Colombes et la RATP concernant l'aménagement du site dit de la "Marine". Utilisé jusqu'en 1996 par la marine pour ses activités logistiques et administratives, les anciennes usines d'aviation Amiot vont pouvoir bientôt être reconverties en dépôt de tramways d'une part et en musée des transports d'autre part. Un jardin public et des locaux d'activités complèteront le site.



C'est une grande satisfaction pour nos amis de l'AMTUIR et plus généralement pour tous les amateurs, car si l'endroit perd l'atmosphère historiques de St Mandé, les surfaces dédiées aux collections et diverses expositions seront considérablement augmentées, la surface mise à disposition étant de 11.570 m2.

les travaux devraient commencer, si tout va bien, en septembre.

Quoiqu'il en soit la RATP souhaite vivement que l'AMTUIR libère le dépôt de St Mandé.

Ainsi le déménagement aura lieu au cours du 2e semestre 2000 ! La collection sera rassemblée dans des bâtiments à détruire à Colombe afin de permettre de réaliser les travaux d'aménagement dans les bâtiments qui seront conservés pour le musée.

Rachat de VIA-GTI, suites...

Résultat de l'accord CGEA/SNCF concernant la reprise de VIA-GTI, les entreprises suivantes tombent dans l'escarcelle de la filiale de Vivendi :
Aérial, Citram Aquitaine, Citram Poitou-Charentes, Citram-Pyrénées, Citram Tourisme, CNA Joffet, Courriers Beaucerons, Courriers de la Garonne, CSO, IFT, Transports Jeannerot, Rapides de le Meuse, Sageco, TLC (Transports de Loir et Cher), Transports d'Eure et Loir et Transports Gagnard.
Certaines de ces entreprises sont exploitantes de réseaux urbains tels les TLC qui pilotent les réseaux TUB de Blois ou V'BUS de Vendôme.
Par ailleurs, les opérations boursières qui permettront à BNP-Paribas de se désengager du capital de Via-GTI au profit de la SNCF et de ses partenaires viennent de commencer.

Etat / STP / RATP / SNCF : les grandes manoeuvres

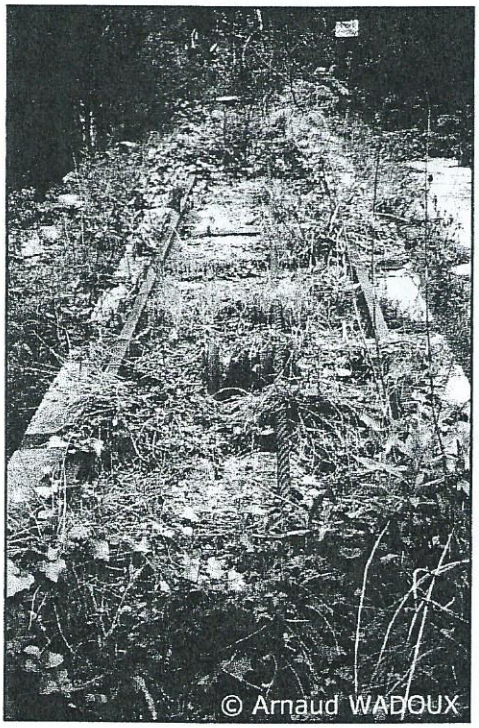
Le 23 mars était votée la Loi modifiant l'organisation du Syndicat des Transports Parisiens.
La première mesure est l'entrée des Elus Régionaux au sein du Syndicat.
La loi réforme également le mode de financement de la contribution versée par le STP à la RATP et à la SNCF au titre de l'exploitation du service public. Ainsi, pour simplifier, la contribution, fixée annuellement et forfaitairement serait désormais scindée en une contribution fixe pour le service rendu en général et une contribution annexe basée sur le volume des ventes et du trafic ainsi que du respect de la qualité de service dans le cadre d'une "contribution pluriannuelle". Au final, la contribution de l'État devrait être plus conséquente mais pourrait être sérieusement révisée à la baisse en cas de non respect des objectifs. La RATP ne s'oppose pas formellement à ce point de vue mais fait valoir sa revendication à obtenir plus d'autonomie dans sa politique commerciale et notamment le fait de pouvoir se porter candidate à l'exploitation de réseaux franciliens, français et étrangers mis en délégation, droit qui lui est actuellement refusé.
L'Etat semble avoir porté une oreille attentive à cette requête, à la condition que la RATP utilise des filiales indépendantes, financièrement, de la contribution du STP. Mais les sénateurs, qui examinaient ces jours-ci un amendement allant dans ce sens, ont pour l'heure repoussé cet amendement au nom du principe de réciprocité : si la RATP est autorisée à répondre à des appels d'offre hors Ile de France, il convient que d'autres groupes puissent concourir à Paris...

Siemens contre Alstom

Il n'a pas réussi, pour l'heure, à percer en France. Pourtant, comme le Citadis, le tramway Combino de Siemens fait son chemin et après ses succès en Allemagne, Suisse, Japon, Belgique, voilà que les Pays Bas ont décidé de lui faire confiance avec une première commande de 95 rames pour le réseau d'Amsterdam, à livrer à compter de Octobre 2001.
Ces deux modèles sont actuellement les plus vendus au monde en se partageant à eux deux plus de 50% du marché.

Pauvre funiculaire cannois

A l'heure où la Croisette bat le rappel des stars à l'occasion du célébrissime festival, ayons une pensée émue pour l'ancien funiculaire de Super-Cannes, (re)découvert lors d'un récent séjour sur la Côte d'Azur.
Le spectacle pitoyable des installations laissées en l'état depuis plus de 20 ans fait peine à voir. Laissée à l'appétit des vers à bois et autres sacs poubelles, la cabine jaune laissée à l'abandon en gare supérieure est surplombée par la tour panoramique à laquelle le funiculaire donnait l'accès, tour panoramique tout aussi délaissée. Les voies (voir ci-contre) et appareils de voie sont toujours là, envahies par les herbes folles.
A l'instar d'Evian, qui rouvrira l'an prochain un funiculaire similaire, la municipalité cannoise, qui a également laissé de côté la navette ferroviaire vers Ranguin, serait bien inspirée de changer sa politique des transports, d'autant que ce funiculaire pourrait redevenir un excellent vecteur touristique tant la vue, de là-haut, est impressionnante...
Une maigre partie des subventions versées au festival des paillettes devrait y suffire. A bon entendeur...



Recensement 1999

Nous vous avions livré dans notre numéro 30 les premières indications des chiffres de la population française issues des résultats du resencement 1999.
Les données concernant les agglomérations, qui nous intéressent comme une des données essentielles de l'organisation des transports urbains, viennent d'être publiées. Nous vous les livrons (pour les agglomérations dont la population dépasse 150.000 habitants) ci-contre.
Notons qu'un curieux volte face à eu lieu concernant ces chiffres. Une première publication en a été faite avec des données pour le moins surprenantes, l'INSEE ayant modifié ses critères de définition d'une agglomération, ceux-ci se rapprochant plus de la notion de "conurbation". Ainsi, plusieurs zones urbaines contigües avaient été regroupées : Nice englobait Cannes et Grasse pour former une conurbation de près de 900.000 âmes, Marseille, pour des raisons similaires, dépassait Lyon, Metz et Thionville, de même que Douai et Lens étaient comptabilisée en une seul entité, etc. Pour des raisons que nous ignorons (bassement politiques ?), de nouveaux chiffres ont été publiés deux jours plus tard (les premiers ayant été effacés de toutes les tablettes...), présentant des Aires Urbaines aux contours plus conformes, semble-t-il, à la réalité de terrain et non plus des agglomérations.
Ce sont ces derniers chiffres, qui correspondent en fait aux agglomérations élargies que nous vous délivrons.
De manière générale, les villes situées sur les façades atlantique et méditerranéenne sont celles qui connaissent le plus fort taux de progression. A l'inverse, les agglomérations industrielles du nord, de l'est et du centre de la France sont en perte de vitesse.
Toulouse et Montpellier sont les agglomérations qui connaisent le plus fort taux d'accroissement de leur population. Dans le "Top 20" des villes françaises, Toulouse, Strasbourg, Rennes et Tours sont les 4 villes qui "progressent". La très forte augmentation de la population de Montpellier ne lui permettant toujours pas de rejoindre Rouen.

AIRES URBAINES DE PLUS DE 150.000 HABITANTS

PARIS	10 562 000	+
LYON	1 598 000	++
MARSEILLE - AIX	1 398 000	+
LILLE	1 108 000	+
TOULOUSE	917 000	++++
BORDEAUX	882 000	++
NANTES	674 000	+++
STRASBOURG	557 000	++
NICE	557 000	+
GRENOBLE	505 000	++
RENNES	484 000	+++
TOULON	478 000	++
ROUEN	470 000	+
MONTPELLIER	446 000	++++
NANCY	396 000	+
TOURS	368 000	++
VALENCIENNES	368 000	-
GRASSE - CANNES	365 000	++
CLERMONT FD	352 000	+
CAEN	346 000	++
LENS	326 000	-
ORLEANS	325 000	++
DIJON	312 000	+
ANGERS	309 000	++
SAINT ETIENNE	308 000	--
LE HAVRE	291 000	-
MULHOUSE	275 000	+
BREST	275 000	+
REIMS	273 000	+
METZ	269 000	+
LE MANS	269 000	+
BETHUNE	267 000	-
DUNKERQUE	263 000	+
LIMOGES	232 000	+
AMIENS	220 000	+
BESANCON	213 000	++
AVIGNON	212 000	++
NIMES	209 000	++
DOUAI	209 000	-
ANNEMASSE	207 000	+++
BAYONNE	207 000	++
PERPIGNAN	205 000	++
PAU	195 000	++
POITIERS	188 000	+++
LORIENT	186 000	+
ANNECY	180 000	+++
MONTBELIARD	179 000	-
THIONVILLE	176 000	-
TROYES	168 000	+
SAINT NAZAIRE	161 000	+
VALENCE	160 000	++
LA ROCHELLE	157 000	+++

Symboles de la colonne 3 : taux de progression annuelle. Un + ou un - représente de 0 à 0,5 %



Publicité

France Rail Publicité (filiale de SNCF Participations) après avoir absorbé France Bus Publicité, devrait être cédée au groupe Clear Channel et sera pilotée par la tête de pont française du groupe américain : Dauphin. La SNCF garde néanmoins une part symbolique du capital.

Pauvres sites Internet

On l'a dit et répété, Internet est un excellent outil pour les sociétés de transports urbains, permettant l'info en temps réel, l'accès aux bases de données horaires, l'envoi de messages personnalisés, etc. pour un coût de mise en œuvre relativement modeste. Pourtant, sur la trentaine de réseaux français actuellement présents sur le web, combien de sites réellement utiles ? Peu ! Plusieurs affichent depuis de long mois une pâle page d'accueil invitant l'internaute à découvrir ultérieurement la merveille des merveilles. Un nombre important a été ouvert en fanfare il y a des lustres sans jamais avoir été mis à jour. Bref, on assiste à la revanche des petits, plusieurs réseaux de villes moyennes ayant su, mieux que ceux des grandes métropoles, appréhender l'outil. Ne parlons même pas des réseaux qui, totalement absents, se voient voler la vedette par des sites amateurs (les fameuses pages perso) qui n'ont rien à envier aux professionnels !
Exploitants français, à vos souris !

BRÈVES D'AILLEURS

Freiburg im Bresgau
Depuis décembre 1999 ont débuté les travaux en vue du prolongement du réseau de tramway VAG vers Haslach au sud de l'agglomération. La mise en service est prévue pour 2003.

Karlsruhe
De nouveau une ligne **6** pour les tramways urbains VBK. En effet, depuis le 28 septembre 1997 la ligne 6 reliant la Kaiserplatz à Oberreut avait pris l'indice 1. La nouvelle 6 relie depuis le 28 janvier dernier, la Kaiserplatz à Tivoli par un axe en site propre sur la Brauerstrasse entre Eberstrasse et Tivoli. D'autre part, le prolongement de la ligne 4 de Waldstadt vers Euroschule (1,5 km et 3 stations) devrait être mis en service à l'été 2000. Pour terminer, le dépôt de la Tullastrasse devrait être modernisé pour pouvoir accueillir les nouvelles rames surbaissées.

Nuremberg
La ligne de métro **U2** a été prolongée de 3,3 km jusqu'à l'aéroport depuis le 27 novembre 1999.

Anvers
Afin de faire face à l'arrivée des nouvelles motrices articulées, quatre voies de garage supplémentaires vont être implantées à Punt-aan-de-Lijn portant la capacité de cet établissement à l'équivalent de 99 motrices PCC ; celle d'Hoboken sera portée à l'équivalent de 126 PCC. Un atelier d'entretien pour les motrices articulées va être aménagé dans ce dernier dépôt. Ces nouveaux tramways articulés (de même qu'à Gand) ont reçus le doux sobriquet d'*"Hermelijn"* (hermine) dont l'auteur est une conductrice de bus de Gand.
A noter également l'entrée en force des distributeurs automatiques de titres de transports dans l'ensemble du réseau De Lijn à Anvers.

Gand
La première circulation sur la première partie du prolongement vers Zwijnaarde (Sint-Pietersstation / Galglaan) a eu lieu le 22 mars dernier avec une motrice des services électriques. Concernant les nouvelles motrices articulées, depuis le 22 mars, elles sont entretenues dans un nouveau hall du dépôt de Gentbrugge équipé de deux voies dotées de tout l'équipement nécessaire. Ce nouveau hall est parallèle au principal équipé de 8 voies.

Barcelone
Le futur tramway de Barcelone sera construit et exploité par un consortium réunissant Alstom, qui fournira une vingtaine de rames CITADIS construites à Barcelone, 4 sociétés expagnoles de travaux publics, Connex (CGEA Transport) épaulée de 3 compagnies espagnoles et 2 banques dont la Société Générale. Preuve est faite que le savoir-faire français en la matière est désormais reconnu !

Londres
Les transports londoniens sont une nouvelle fois en pleine mutation. Le nouveau Maire, récemment élu pour la première fois depuis la dissolution du Conseil du Grand Londres par le gouvernement Thatcher (celle-ci avait placé la capitale sous tutelle directe de l'Etat), retrouve les prérogatives transports. Dans un premier temps, le Grand Londres décidera des destinées du réseau bus/tram, du métro léger des Docklands et des dessertes fluviales. Le réseau métro tombera dans son escarcelle dès que la nouvelle organisation public/privé, conçue pour financer la rénovation nécessaire et pour le moins urgente des infrastructures, sera pleinement opérationnelle.

Croydon
L'inauguration du nouveau tramway de Croydon ne cesse d'être repoussée pour cause d'équipements de signalisation défaillants. Espérée finalement pour février, l'inaugauration d'une seule des trois liaisons avait eu lieu au moment où nous écrivons ces lignes. Ce qui n'empêche pas l'exploitant, Tramlink, de rentabiliser les circulations d'essais puisque la plupart des rames testant les fameuses installations arborent des livrées publicitaires. Une coupure pub, en quelque sorte !

Lugano
L'exploitation par trolleybus devrait cesser en 2001. Les TPL gestionnaires du réseau ont jugé que le coût du matériel était excessif du fait d'un matériel spécifique adapté au 1000 volts local. Ce réseau est actuellement constitué de 5 lignes (n°1 à 5) exploités à l'aide de 21 trolleybus (dont 8 articulés) de marque FBW, Volvo et Vetter pour les plus récents. Le réseau des transports sera pour l'occasion totalement restructuré et 15 autobus diesel (9 articulés et 6 standards) ont d'ores et déja été commandés.

DOSSIER

MONTPELLIER
Les "Hirondelles" prennent leur envol le 30 juin

Arnaud WADOUX



Avec trois mois d'avance sur le calendrier, le tramway de Montpellier sera, le 30 juin 2000, le premier des nouveaux trams de l'an 2000 en France et le premier sur lequel on pourra observer le CITADIS en exploitation commerciale.
Projet très médiatisé (une habitude montpelliéraine), dont le design "hirondelles" est une des pierres angulaires, la construction du tram de Montpellier reste une réussite technique et financière exemplaire. Tour d'horizon.

Le contexte de la naissance du tram

Ville d'implantation très ancienne, devenue très tôt un pôle intellectuel majeur, Montpellier, longtemps en sommeil, connaît depuis une trentaine d'années un regain extraordinaire.

Le climat, un des plus ensoleillés de France, la proximité de la mer, une politique municipale dynamique et volontarisme (qui tourne cependant parfois à la mégalomanie) sont autant d'atouts que Montpellier a su mettre en valeur.

Le développement des activités tertiaires, culturelles, universitaires vont de pair avec un dynamisme démographique de premier plan.
Ce développement intense et récent n'est pas sans poser de problèmes urbanistiques majeurs : densité urbaine du centre historique, développement de zones d'habitat collectif plus ou moins bien conçues alternant avec des zones tertiaires ou universitaires peu denses et gourmandes en espace en marge du centre-ville, prépondérance de l'habitat individuel plutôt anarchique en couronne, autant de données qui rendent difficiles la mise en place d'une politique de déplacement cohérente.

Les projets de densification du centre-ville et d'ancrage vers la mer, voulus par l'actuelle municipalité, se concrétisant par la construction des quartiers d'Antigone et de Port Marianne n'ont pas simplifié la problématique.

Aujourd'hui, l'aire urbaine de Montpellier s'étend sur plusieurs dizaines de kilomètres et regroupe près de 500.000 habitants, dont 200.000 au centre-ville. 850.000 déplacements mécanisés sont comptabilisés quotidiennement pour seulement 130.000 voyages en transports en communs. Les autobus sont en effet lourdement paralysés par la vitesse moyenne de circulation qui ne dépasse par 14 km/h et par la longueur des trajets effectués.

Aussi, comme dans de nombreuses autres agglomérations, le tramway a su s'imposer comme le mode de transport qui pourrait à la fois servir de trait d'union avec le centre historique, valoriser certains quartiers périphériques et être le moyen le plus adapté pour augmenter le vitesse commerciale des transports en commun grâce à sa circulation en site propre.

C'est le 17 juillet 1995 que le projet tramway est adopté par le District de l'agglomération de Montpellier.

La première ligne de tram : Mosson / Odysseum

Décidé en 1995, le projet de tramway deviendra concret en juin 1996 lorsque le tracé définitif de la première ligne sera publié.
Après les habituelles "obligations légales", les travaux pourront commencer au deuxième semestre 1997 tandis que le matériel roulant était choisi dès avril de cette même année.

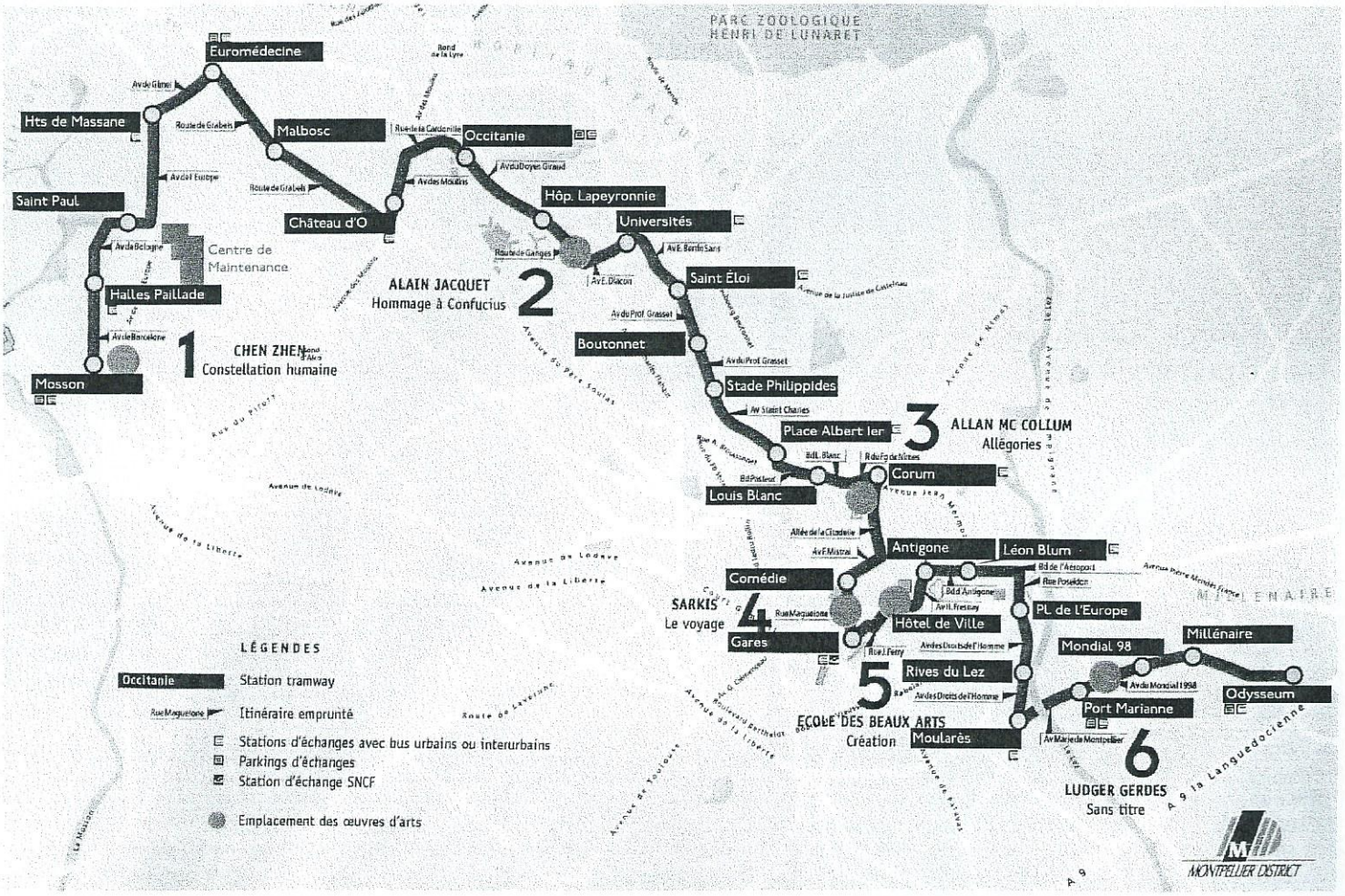
Le tracé retenu est d'orientation nord-ouest / sud-est et relie le quartier de la Paillade, un des premiers "Grands Ensembles" montpelliérain, au nouveau quartier de Port Marianne en plein développement. Le tracé, assez ondulant, permet d'emblée de desservir directement 75.000 personnes, la quasi-totalité des infrastructures scolaires, universitaires et hospitalières ainsi que 34 % des pôles d'emploi.

Les travaux se sont déroulés rapidement, la population étant informée de leur avancement par la Panthère Rose.
Débutés dès le deuxième semestre 1997, ils se sont achevés au début du premier trimestre 2000, avec plusieurs mois d'avance sur le calendrier puisque l'inauguration était initialement prévue au mieux pour la rentrée de septembre 2000.

Les essais de matériel roulant avaient pu débuter quant à eux sur la partie nord de la ligne dès l'automne 1999.

Pour préserver la possibilité ultérieure de connecter le tram au réseau ferroviaire, l'écartement ferroviaire standard (1.435 m) a été choisi.

Partant de la Mosson, où est implanté le principal stade de l'agglomération, la ligne dessert très correctement le quartier excentré de la Paillade où a été construit le Centre de Maintenance (*voir plus bas*).
Avant de rejoindre le centre-ville par le



nord, le tram irrigue les différents pôles hospitaliers et universitaires. Si le centre historique est contourné par l'est, le tram passe au centre de la place de la Comédie, cœur de la ville.
Après la desserte de la gare SNCF et du quartier administratif de la ville, le tram file vers les nouveaux quartiers Antigone et Port Marianne.
Le terminus sud est implanté à Odysseum, a proximité de la salle de concerts Zénith.

La ligne fait au total 15,2 km et est ponctuée de 28 stations. L'interstation moyenne est de 560 mètres.
12 de ces stations permettront les correspondances avec le réseau bus tandis que 7 le seront également avec le réseau suburbain et interurbain.

Toutes les stations sont équipées de parcs à vélos, 4 se voient adjoindre un parking.

Comme dans tous les nouveaux réseaux de tram, chaque station est bien entendu équipée d'un système d'information en temps réel et de distributeurs de titres. La monétique ayant été introduite en juin 1999, ces distributeurs offriront la possibilité de recharger les cartes d'abonnement.

Dans un souci de cohérence esthétique, la décoration des équipements de la ligne, de même que celle des rames, a été confiée à un seul cabinet de design, en l'occurrence Garouste et Bonnetti.
Par ailleurs, dans le cadre des équipements paysagers d'accompagnement, 2.000 arbres ont été plantés le long et à proximité de la ligne.

Les tramways, 28 rames au total dont 2 en réserve active, passeront toutes les 4 à 15 minutes de 05h00 à 01h00.
Si les rames peuvent effectuer des pointes en service commercial à 70 km/h, leur vitesse moyenne sur la totalité du parcours sera d'environ 20 km/h. 45 minutes environ seront donc nécessaires pour relier les deux terminus.

Actuellement estimé à 35.000 personnes par jour sur un parcours équivalent, le trafic devrait être d'emblée porté à 65.000 voyageurs par jour pour atteindre 75.000 à terme.

Le coût total de cette première ligne est de 2.288 milliards de francs, dont 48% financés par l'emprunt.
A noter qu'en raison de recettes d'autofinancement supérieures au prévisions, le coût de ces travaux sera amorti dès cette année au lieu de 2001.

L'ingénierie du projet a été confiée au groupement GOTRAM, emmené par la SEMALY.
La maîtrise d'ouvrage incombait au District de Montpellier qui l'a déléguée à la SMTU et TRANSAMO (Transdev).
Plusieurs cabinets d'architectes, majoritairement locaux, ont également participé au projet.

Le tram de Montpellier sera inauguré officiellement le 30 juin 2000 et sa mise en service commercial, accompagnée d'une semaine de gratuité, sera effective le 01 juillet 2000.

Le matériel roulant et les installations techniques

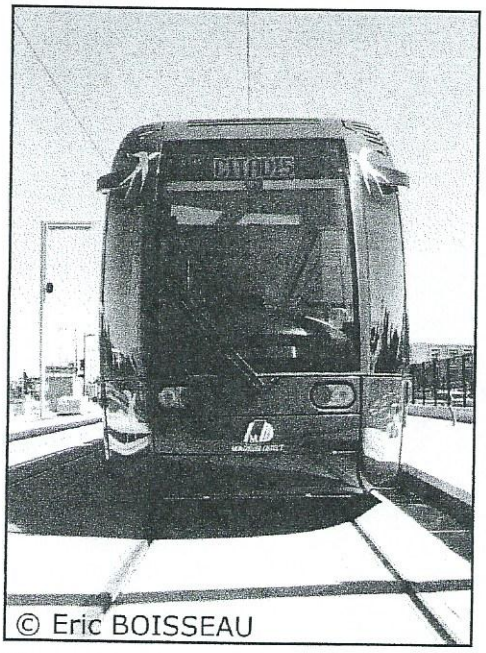
C'est Alstom, avec son modèle CITADIS, qui a remporté le marché montpelliérain. C'est d'ailleurs à Montpellier que le CITADIS fera son entrée, très attendue, en service commercial, avant Orléans et Lyon, plus tard dans l'année.

28 rames ont été jugées nécessaires à l'exploitation : 26 seront en service aux heures de pointe, l'exploitant réservant 2 rames à une réserve active.
Ces rames, longues de 30 mètres (avec possibilité d'allongement ultérieur à 40 m) et larges de 2,65 mètres pourront transporter 220 personnes.

Les caractéristiques techniques du matériel montpelliérain sont équivalentes à celles des autres matériels CITADIS qui ont déjà été présentés dans "Réseaux Urbains".

La livrée, remarquée dès sa conception, est l'œuvre du Cabinet Garoute et Bonnetti. Elle consiste en une robe bleu métallisée constellée d'hirondelles blanches.
Audacieuse, cette découpe s'intègre pourtant fort bien au paysage urbain.

L'aménagement intérieur n'est pas moins surprenant, fait de tubulures jaunâtres aux formes arrondies, à la manière des artistes espagnols tels Gaudi et de revêtements de sièges vert amande. Là, en revanche, l'unanimité est moins franche...



© Eric BOISSEAU

Montpellier, av. du Doyen Giraud
Le CITADIS en essai le 25 avril 2000

Les rames seront remisées et entretenues dans un tout nouveau Centre d'Exploitation et de Maintenance implanté sur 8 hectares à la Paillade, et tout naturellement baptisé : "Les Hirondelles".
Ce nouveau centre accueillera également les 80 autobus nécessaires à l'exploitation des lignes du nord de l'agglomération, autrefois remisées au dépôt de Gimel maintenant déclassé.

Le Bâtiment de Maintenance est commun aux trams et aux bus. Il comprend 3 ateliers (mécanique, électronique et électromécanique), un tunnel de peinture et un hall de remisage conçu dès l'origine pour assurer l'entretien d'une deuxième ligne de tram.

Le bâtiment d'exploitation, qui jouxte l'aire de remisage non couverte des autobus, comprend la salle de prise de service des conducteurs, des locaux administratifs et de détente mais surtout, à l'étage, le cerveau de l'exploitation de la ligne de tram puisque le P.C.C. de la ligne y est implanté.

Le renouveau du réseau bus

La mise en service de la ligne de tram bouleverse bien entendu l'actuel réseau bus. Le nouveau réseau bus-tram sera inauguré le 03 juillet 2000, soit 3 jours après la mise en service du tram.

La complémentarité bus / tram a bien entendu été recherchée et, comme par le passé, deux réseaux, l'un urbain, l'autre suburbain, ont été conçus parallèlement.

La grande nouveauté du réseau urbain est la création d'une large ligne circulaire baptisée "La Ronde" repérable par une image spécifique basée sur une livrée rouge. Elle se connectera en 5 points avec la ligne de tram et croisera la totalité des autres lignes bus.

Le "Petibus", quant à lui, abandonne la desserte d'Antigone, reprise par le tram, et se dirige maintenant du centre-ville vers le quartier du Peyrou, desservant au passage deux stations de tram, Louis Blanc et Corum.

Outre cette "Ronde" et le "Petibus", le réseau urbain version 2000 sera constitué d'une Navette Agropolis et de 9 autres lignes, numérotées à partir de 4, ce qui laissent libres les indices 2 et 3 réservés aux futures lignes de tramway qui devraient voir le jour à l'avenir !



Un des nouveaux Agora-GNV à la nouvelle livrée.
Document : District de Montpellier

4 Les Bouisses / Gares / Corum / Castelnau le Lez (2 branches)
5 Gares / Garosud ou Mas de Bagnères
6 Pas du Loup / Gares / Jean Monnet
7 Celleneuve / Gares / Les Bouisses ou La Martelle
8 Les Aubes / Corum / Gares / La Rauze
9 Mas du Rocher / Corum / Aiguelongue



Le "Petibus", créé pour la desserte du quartier Antigone va changer d'itinéraire et desservir l'ouest du centre historique

12 Grammont / Gares / Prés d'Arènes
15 Gares / Pierre de Coubertin
16 Tournezy / Gares / Euromédecine

Ce nouveau réseau urbain devrait transporter 27 millions de voyageurs. Les véhicules, sur ces lignes doivent parcourir environ 6 millions de kilomètres *(prévisions annuelles)*.

Le nouveau réseau suburbain voit sa principale évolution résider dans le report des terminus vers la station de tram la plus proche et non plus systématiquement vers la gare SNCF.

Il est composé de 13 lignes :

17 Moulares / Palavas
18 Port Marianne / Lattes
20 St Jean de Vedas / Gares
21 Corum / Vendargues
22 St Eloi / Clapiers
23 Occitanie / Prades le Lez
24 Occitanie / Grabels
25 Mosson / Juvignac
26 Gares / St Jean de VÈdas
27 Maurin / Gares
28 Moulares / Pérols / Palavas
29 Odysseum / Baillargues
30 Corum / Le Crès

Ces 13 lignes suburbaines représentent une offre de 2,2 millions de kilomètres annuels et doivent transporter 3 millions de voyageurs par an.

Le matériel évolue lui aussi. Déjà, l'aquazole équipe tous les bus diesel, soit un parc de 160 véhicules.
En avril 2000, 20 Renault Agora-GNV-2p climatisés sont arrivés sur le réseau *(voir ci-dessus)*. A partir du 03 juillet, 20 autres Agora-GNV seront livrés, 15 équiperont "La Ronde".

La station de compression GNV est installée au dépôt de Jeune Parque.

Rappelons pour mémoire que le Petibus est assuré par des minibus Volvo-Steyr au G.P.L.

Tous les nouveaux véhicules arborent une nouvelle livrée en accord avec celle du tramway.

La tarification avait évoluée grâce au passage à la monétique en juin 1999. Le système, fiable, donne toute satisfaction. Il ne sera donc pas revu et les tarifs ne seront pas modifiés.
Dans un souci de protection de l'environnement, un service de location de vélos est également mis en place. 60 vélos orange viennent d'être acquis à cet effet par le District.
Les vélos seront d'ailleurs acceptés dans le tram aux heures creuses et 150 km de pistes cyclables seront opérationnels d'ici 2003.

Et l'avenir ?

Comme tout nouveau réseau, celui qui entrera en vigueur le 3 juillet demandera sans doute quelques adaptations mineures.

La prochaine grande étape reste donc la création de 2 lignes de tramway, la ligne 2 étant très probablement amenée à relier Castelnau le Lez à St Jean de Védas. Les études concernant cette ligne doivent débuter en 2001, les travaux en 2002 et la mise en service devrait intervenir en 2005.

La ligne 3 sera certainement celle qui reliera définitivement Montpellier à son littoral en rejoignant Palavas via l'Aéroport Montpellier / Méditerranée.
Le matériel bus, dont le parc devrait rester stable, sera renouvellé rapidement, 50 % du parc actuel devant l'être en 2001.
Le GNV a été choisi pour faire de Montpellier un réseau 100% non polluant.

Remerciements
La plupart des informations publiées dans cet article proviennent de la documentation et des dossiers de presse qui nous ont été aimablement transmis par le District de Montpellier.
Merci également à Éric BOISSEAU pour ses documents photographiques



Montpellier, rue Maguelone
La foule se presse en ce 18 février pour la présentation officielle du tramway sur la place de la Comédie.

60 JOURS À...

Patrick KIRSTETTER, Arnaud WADOUX et tous les correspondants de FPTU

ALSACE

... MULHOUSE

Agoras

Les TRAM ont mis en service mi-avril 2 Renault AGORA-L portant à 6 le nombre de ces véhicules en circulation à Mulhouse.

Versement Transport

Suite à la prise en considération du projet de tram-train par le ministère des transports le 24 novembre dernier, le Syndicat intercommunal des transports de l'agglomération mulhousienne a décidé une augmentation du Versement transport.
De 0,98 % actuellement, il passera à 1,40 % au 1er juillet 2000 et à 1,45 % au 1er janvier 2001.



CHÂTENOIS Mairie, 08 avril 2000
L'un des deux GX117 du réseau TIS, immatriculé 8732 ZB 67, au terminus de la ligne A

... SÉLESTAT

Matériel

Pour compléter nos informations parues dans *RU*29, nous précisons que les deux GX117 acquis neufs par le réseau sont immatriculés 8726 et 8732 ZB 67.
La deuxième ligne (Scherviller-Sélestat-Muttersholtz) ayant de grandes chances de voir le jour en septembre prochain, l'exploitant, Cariane-Est, recherche actuellement un terrain pour édifier un dépôt, les deux véhicules actuels garant sur la place de la gare SNCF.

... STRASBOURG

Travaux tramway

Le tronçon commun aux lignes B et C est maintenant sous tension entre l'Elsau et la jonction avec la ligne existante située à la station "Homme de Fer".
Début avril, le montage de la ligne aérienne était en cours entre la place de la République et les terminus de Hoenheim et de l'Esplanade.
Les travaux de voie sont, 16 mois plus tard, pratiquement achevés, la dernière soudure ayant été réalisée le 28 février à 12H très exactement au bout de la rue du Wacken près du franchissement de l'Aar.
Pour les puristes, les nouvelles infrastructures qui se développent sur 12,3 km représentent 53.000 m de rails, 30.000 traverses, 3000 soudures et une vingtaine d'appareils de voie ; elles ont été éffectuées par 170 personnes. A noter également à Hoen-

heim, un essai sur 170 m d'un matériau résiliant qui en enrobant le rail devrait empêcher les vibrations de se transmettre à l'environnement

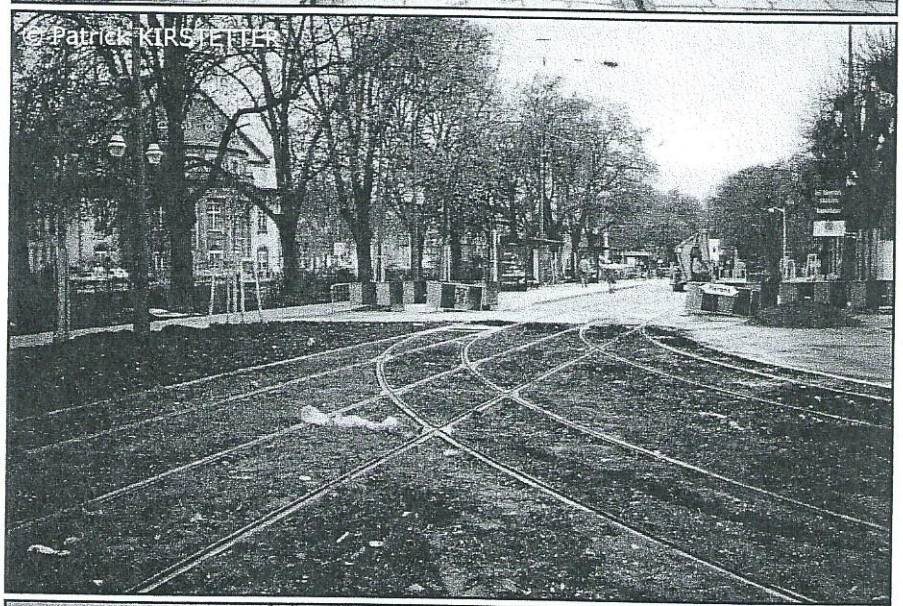
Matériel tramway
Le 24 février 2000 était livrée la dernière des 27 rames commandées par la CTS. Une première moitié de la 1067 fut débarquée le 23 février, l'autre le lendemain.
Si la première était arrivée directement des usines de Derby en Grande-Bretagne, toutes les autres ont transité par Hangenbieten, où la firme Lohr a assuré les finitions et les aménagements intérieurs, avant d'être livrées au dépôt central de Cronembourg.
Le parc se compose maintenant de 53 rames (dont 17 de 43 m), les motrices destinées aux lignes B et C étant petit à petit acheminées vers le dépôt de l'Elsau.

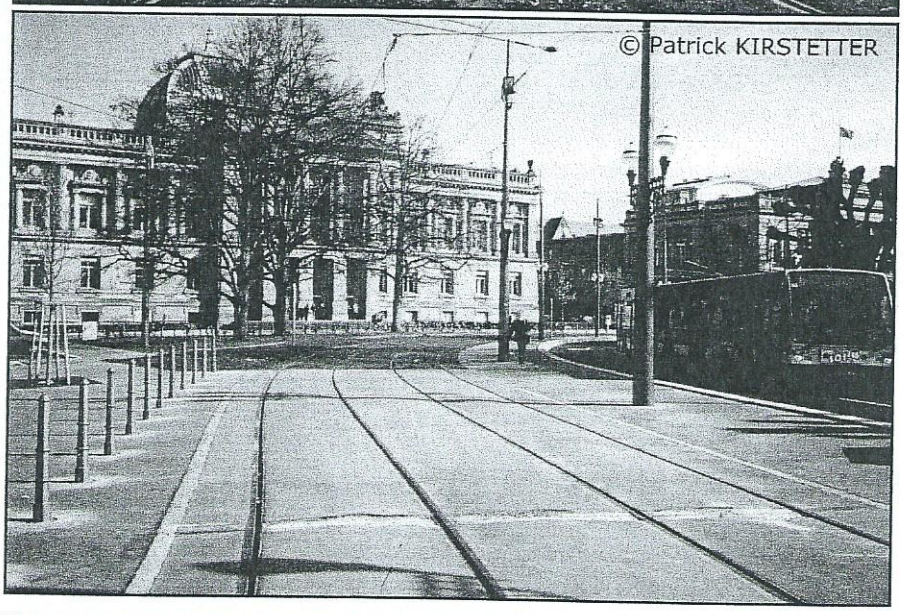
Navette-Aéroport
Suite au transfert vers le centre lyonnais de Verney des 3 GX317 qui assuraient la navette Baggersee-Aéroport (*RU*30), ce sont maintenant des surbaissés Setra-S315NF qui ont pris le relais sur cette liaison exploitée par Verney-Alsace pour le compte de la CTS.

Réseau 67
Une bande réservée aux transports en commun interurbains a été implantée à Furdenheim, sur une voie non urbaine et ce, semble-t-il pour la première fois en France.
Il est toutefois probable que l'exercice aura vite ses limites lorsque des automobilistes verront passer un véhicule autocar toutes les 10 minutes... aux heures de pointe.

STRASBOURG, avril 2000
En haut : croisement et liaison entre les lignes A-D et B-C à "Homme-de-Fer".
Au milieu : bifurcation entre les lignes B et C et nouvelle station "République".
En bas : vue de la place de la République avec la plateforme encastrée puis engazonnée.







Internet
La communauté urbaine de Strasbourg vient de mettre en place un site Internet consacré aux transports urbains.

Au-delà des informations de base concernant le réseau CTS, le site regorge de documents en tout genre, souvent téléchargeables : plans, dossiers, rapports, etc. Si la navigation au sein du site est parfois confuse, la richesse du contenu mérite qu'on s'y attarde.
www.transports-strasbourg.org

AQUITAINE

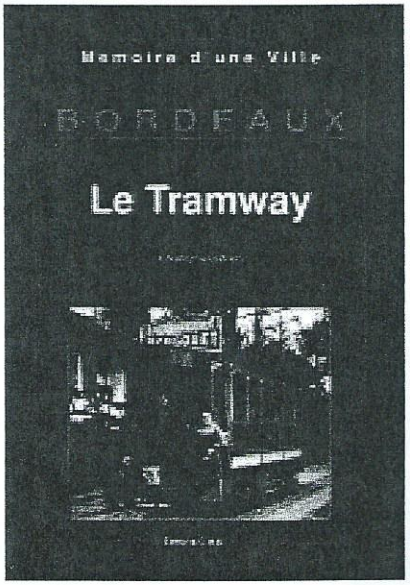
... BORDEAUX

Tramway
L'attribution du marché à Alstom ayant été déclarée caduque le 15 mars par le tribunal administratif suite aux plaintes des candidats malheureux ADtranz et Ansaldo, la commission d'appel d'offres s'est de nouveau réunie et à confirmé le 14 avril dernier Alstom comme fournisseur des 38 rames sans oublier de s'entourer cette fois de toutes les précautions nécessaires pour que ce résultat d'appel d'offres soit inattaquable.
Les travaux n'ont, quant à eux, pas attendu cette nouvelle et ont débuté fin mars avenue Thiers (rive droite de la Garonne).
Il ne serait, par contre, plus question d'une mise en service en 2002 comme initialement prévu : la situation chez Alstom est si tendue avec la fabrication simultanée des rames de Monpellier, Orléans, Lyon et Dublin, que la desserte entre Mériadeck et le CHR par la ligne A devrait être différée à la mi-2003 faute de rames en nombre suffisant fin 2002.
Il est par ailleurs fort probable qu'il y aura un "captage" au sol du courant électrique dans certaines zones sensibles, le procédé en expérimentation sur la ligne 68 de Marseille ayant semble-t-il donné satisfaction.

Noctambus
Devant les demandes de plus en plus pressantes, un service de bus de nuit devrait être expérimenté dès l'été prochain dans l'optique d'une desserte régulière à compter du mois de septembre.

Travaux
Le pont d'Aquitaine, point clé de la rocade autoroutière bordelaise, est en travaux. Pour anticiper d'éventuels problèmes de circulation, la CGFTE a décidé de suspendre le franchissement de la Garonne par la ligne de rocade 31, provisoirement limitée au Lac. Pour autant, la liaison entre les deux rives étant essentielle, une navette 68 a été créée en substitution entre le Lac et Lormont. Ainsi, la régularité de la ligne 31 ne sera pas affectée.

Campagne
Inciter les bordelais à prendre le bus en prenant parti de l'augmentation incessante du prix de l'essence, c'est le thème de la nouvelle campagne de publicité du réseau bordelais : " Si tu te plains du prix du plein , fais le plein d'économies avec le bus ".



Le tram renaît à Bordeaux. Offrez-vous une ballade photographique et historique sur les tramways de Bordeaux de la Belle Epoque.
Un livre des Editions CMD en vente dans la Boutique FPTU

FPTU
France Passion des
Transports Urbains

AUVERGNE

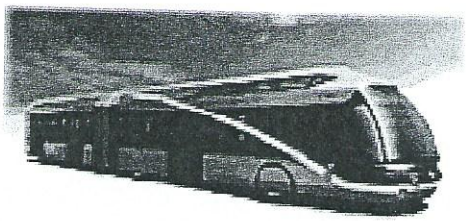
... CLERMONT-FERRAND

Matériels

Après une expérimentation peu concluante du diester, les T2C testent en parallèle le GNV et les pots catalytiques.
Après l'acquisition d'un GX217-GNV, le réseau devrait recevoir 4 autres standards fonctionnant au GNV et 6 articulés équipés de pots catalytiques et de filtres à particules, équipements qui seront aussi montés sur 30 bus existants.

Axes lourds

On le sait, Clermont-Ferrand sera dotée, dans quelques années de deux axes lourds en site propre.
La ligne 2, qui reliera Aulnat à Chamalières, servira en premier lieu de site d'expérimentation au Civis d'Irisbus dans le cadre de l'opération "Léo 2000".
Avant l'arrivée des Civis, 6 Agora-L équipés d'un système de guidage optique seront mis en ligne.



La ligne 1, reliant Montferrand au Campus des Cézeaux sera, la décision vient d'être prise, elle aussi équipée du fameux tramway sur pneu. Le Civis étant testé sur l'autre axe, il y a de fortes chances que ce matériel soit aussi choisi pour cette ligne.

BOURGOGNE

... NEVERS

Réservée

La rue des Francs-Bourgeois, important axe d'accès au centre ville par le sud-est, va être transformée en rue semi-piétonne réservée aux bus, piétons et riverains.
La mise en service est prévue avant l'été.
Cette première rue réservée dans la Cité Ducale sera empruntée par les lignes 2A, 2B, 3, 4D et 7 du réseau de semaine ainsi que par les lignes B et D dominicales.

Ligne D

Cette ligne, qui ne figure pas sur le plan STUNIV, fonctionne uniquement les dimanches et fêtes en période estivale.
Elle relie le centre ville au quartier Loire-Sud (camping, piscine, Jonction, Sermoise, Coulemelle) empruntée en semaine par la ligne 4D.

... SENS

Réseau

La ligne 6 est prolongée partiellement de Sens (Garibaldi) à Gron (Damiettes) depuis le 4 janvier dernier.

BRETAGNE

... FINISTÈRE

Monéo

Un communiqué paru dans Ouest-France le 28 avril dernier fait état de la mise en place, dès 2001, du porte-monnaie électronique Monéo actuellement testé avec un succès mitigé à Tours. Le volet "transport" de cette carte électronique intéresserait notamment les réseaux de Brest, Quimper et Morlaix, ainsi que le réseau départemental Pen Ar Bed

... LAMBALLE

Bienvenue !

A compter du 1er juin 2000, le District de Lamballe bénéficiera d'un service urbain dont les modalités restaient encore à définir lors de la parution de ce numéro.

Toutefois, le District a reçu 5 candidatures et a retenu 3 candidats. C'est finalement, la Société LE VACON, entreprise locale qui a remporté la délégation de service public. Son implantation locale forte, sa bonne étude du dossier, sa proposition complète et évolutive, sa volonté, motivation fortes, et par ailleurs, son coût du service inférieur de 250 à 300.000 F. HT par rapport aux autres candidats ont séduit les élus.
Le service (qui est un service à la demande uniquement) fonctionnera de 8h à 18h. La réservation devra être faite 16 h à l'avance. 4 lignes régulières fonctionneront le Jeudi pour le marché de Lamballe. Le prix du billet sera de 6 F et le carnet de 10, 50 Frs. Les cars Le Vacon (entreprise artisanale) mettront en place deux minibus de 10 et 16 places.
Le coût annuel pour le district est de 430.000 Frs (déficit d'exploitation). Pour couvrir cette dépense le V.T. à 0,1 % a été instauré.



SAINT MALO, Saint Servan - Avril 2000
L'un des GX217 de St Malo Bus en ligne sur la nouvelle ligne 2 vers Arkansas

... RENNES

Agoras
La STAR vient d'acquérir 20 nouveaux autobus (10 Agora standards et 10 articulés) qui viendront remplacer des SC10 et des PR180. Ces nouveaux bus sont équipés UFR et arborent bien entendu la toute nouvelle livrée rennaise.

Telecom
Le réseau STAR s'apprête à moderniser son système de radio-télécommunications. C'est la SNCF qui a été chargée de son développement.

... SAINT-BRIEUC

Restructuration
Un aménagement de réseau a été effectué afin de pallier à la baisse de fréquentation (1,5% à 3% par an) sur les lignes 1 et 8.
L'itinéraire en boucle de ces lignes est supprimé, les terminus modifiés et une fréquence attractive de 10 mn proposée.

Navette aéroport
Depuis le 7 juillet dernier, une navette relie la gare routière du Champ-de-Mars à l'aéroport St Brieuc-Armor. ce service est assuré par la CABRI en association avec des artisans taxis.

Image
Découvrez ci-dessous la nouvelle image visuelle des TUB, surprise par Yves LE CHANU, que l'on peut découvrir pour l'instant sur les tarifs affichés dans les abribus de la ville !

... SAINT-MALO

Premier bilan
Restructuré en octobre 1999, le nouveau réseau (assistance technique Transdev) peine à donner satisfaction. Les habitudes des malouins ont été bouleversées et la fréquentation est pour l'heure en baisse constante d'après la Mairie.
Par ailleurs, les nouveaux temps de parcours semblent avoir été mal appréciés lors de la conception des nouveaux horaires. Les retards sont fréquents et le personnel, comme la clientèle font état régulièrement de leur impatience...

Avenir
Le projet de Communauté d'Agglomération regroupant les communes du littoral de St Malo à Cancale devrait être suivi par un développement notable du Périmètre des Transports Urbains. On regrettera toutefois que les projets ne passent pas la Rance, un rapprochement St Malo - Dinard faciliterait grandement la vie de la population...

CENTRE - VAL DE LOIRE

... BOURGES

Succès pour la navette !

Si le trafic escompté par l'exploitant était de 3000 voyageurs par mois, le succès dépasse toutes les espérances. Ce service qui a débuté le 17 décembre 1999 a transporté 4000 voyageurs les deux dernières semaines de décembre, puis 7000 en janvier et février. Les fréquences sont de 15 mn le matin et de 8 mn l'après-midi. Au printemps, les deux véhicules en circulation devraient être remplacés par des neufs fonctionnant au gaz.

Télésurveillance

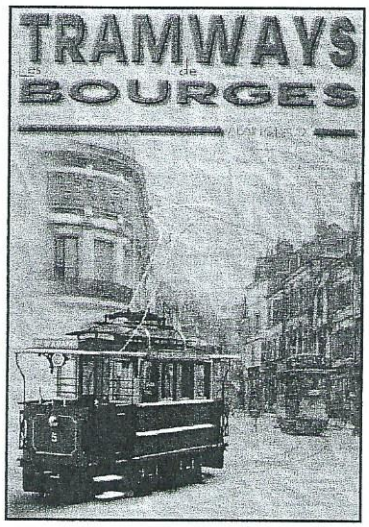
25 bus de la CTB sont ou seront équipés de trois caméras. Celles-ci enregistrent en continu les mouvements de voyageurs pendant 17 heures. En cas d'incident, les cassettes peuvent être visionnées par les services de police ou de justice ; dans le cas contraire, elles sont écrasées et prêtes pour de nouveaux enregistrements.

Indices

Depuis les nouveaux horaires des dimanches et jours fériés mis en place le 13 février 2000, les indices de lignes ne sont plus numériques mais alphabétiques.

Agence commerciale

La nouvelle agence commerciale "Espace Nation" vient d'ouvrir place de la Nation au coeur du réseau de Bourges. De fait la Boutic Bus cours Avaricum est fermée. Idem pour le point de vente du dépôt (Théophile LAMY).



Vivez l'histoire du réseau de tramway de Bourges, aujourd'hui entièrement disparu

Un livre édité par le SIVOTU en vente dans la Boutique FPTU



ORLEANS, dépôt atelier de la Source - 22 Avril 2000
Baptème de la première rame du tramway orléanais.

... ORLÉANS

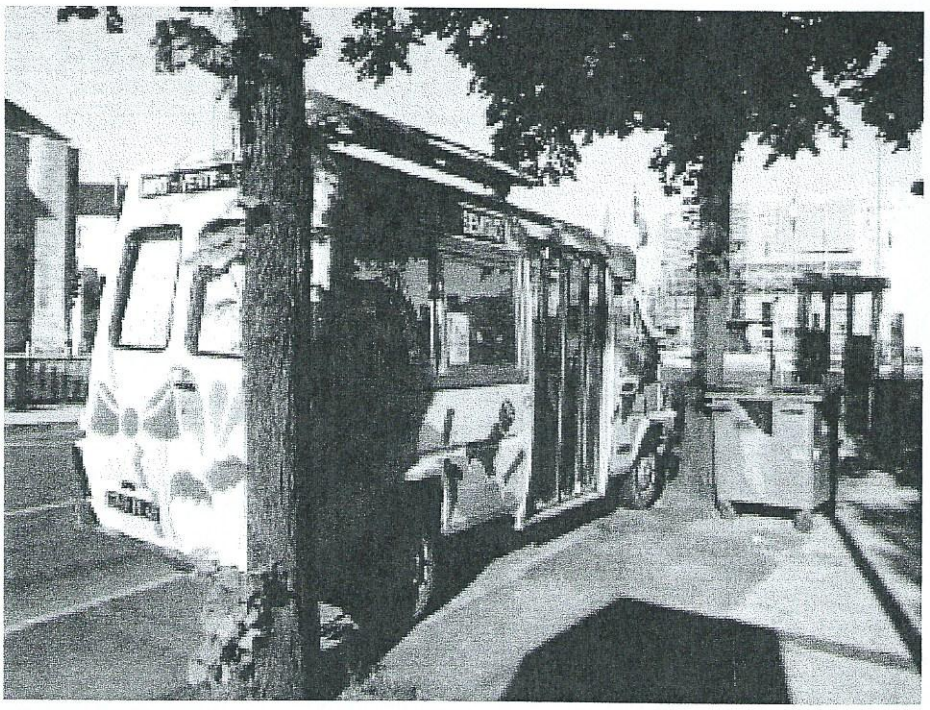
Tramway

Le calendrier a été faste en cette fin mars, jugez en plutôt : le 16 au matin (à 09h11 précises), arrivée de la première rame, le 22, ouverture du premier tronçon de ligne entre "Chèques-postaux" et l'hôpital, et le 24, baptème de la première rame au dépôt-atelier.

C'est donc le Maire de Combleux qui a eu l'honneur d'inaugurer SA motrice et en même temps la série des 22 baptêmes avec dragées, fumée, musique des "Pink Floyd" et... champagne. Le 14 avril, la seconde rame, *"Marigny-les-Usages"*, était à son tour réceptionnée et effectuait ses premiers tours de roues le 17 avril. Sa grande soeur, la *"Combleux"*, l'avait précédée depuis le 22 mars, Alstom procèdant aux essais afin de valider le cahier des charges des rames et ce jusqu'à fin avril.

Tout d'abord effectués à vide, ces essais sont, depuis le 28 mars, réalisés avec une charge répartie de 20 tonnes de fonte soit une surcharge de 8 tonnes par rapport à la capacité maximale d'une rame de 174 personnes. Ils

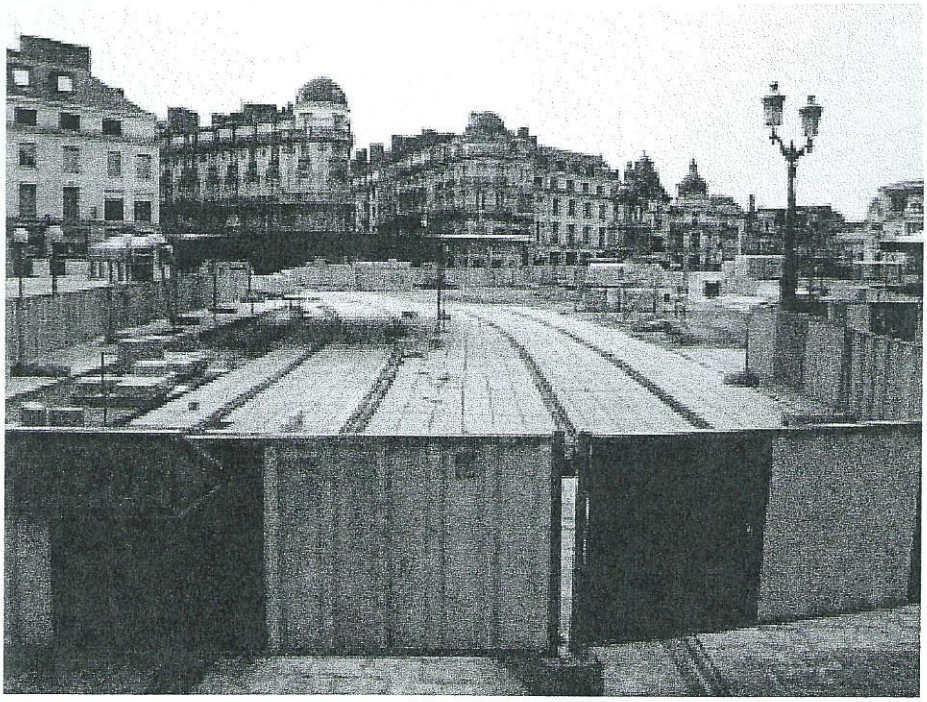
doivent permettre de vérifier les performances de freinage, d'anti-enrayage ou de patinage. Pour ce faire, les rails sont aspergés d'eau savonneuse avant le passage de la rame afin de diminuer sensiblement l'adhérence. Mi-avril débuteront les essais d'endurance : 5000 km pour la première, 500 km pour les autres.
En attendant l'ouverture complète des 18 km de ligne fin juillet, ces essais seront réalisés à La Source. Pour la petite histoire, les deux premiers formateurs ont suivi un stage de trois semaines, l'un à Nantes, l'autre à Genève.
Il est à noter une très légère modification d'itinéraire au niveau de la future station "Croix-St Marceau" afin d'accroitre l'espace dévolu aux piétons. Le pressing ne sera donc pas démoli, une partie du bâtiment étant transformé en abri avec banc, l'autre en commerce (presse ou vente à emporter).



ORLEANS, Médiathèque - Avril 2000
Le centre-bus en travaux, l'information est relayée par un Master "Infobus".

Travaux

Il avance, il avance, le tram d'Orléans. La quasi-totalité des travaux de plateforme sont terminés et l'électrification va bon train un peu partout. Le dernier maillon, le centre-bus, est maintenant l'objet de toutes les attentions. Les travaux lourds ont été entrepris. Ainsi, le 7 avril, la dalle de la Place d'Arc a été découpée afin de réaliser l'ascensceur et les escaliers roulants qui permettront de rejoindre le tram.



ORLEANS, Place du Martroi - Avril 2000
Le centre-ville est prêt à recevoir les trams. Ne manquent que les fils, en cours de pose

Foire

Lors de Foire Exposition, il était impossible de ne pas voir le superbe stand consacré aux transports de l'Agglomération Orléanaise.
La SEMTAO proposait entre autres une borne interactive très bien faite permettant aux visiteurs de se familiariser avec le futur réseau.
Le TRAM présentait les thèmes qui illustreront les stations tram tout au long de la ligne. Comme l'année dernière, on retrouve sur ce stand la maquette de la ligne de Tram qui rencontre toujours un vif succés (réalisée par l'atelier Concept Volume et electrifiée/informatisée par l'IUT de génie electrique d'Orléans La Source).
L'occasion de découvrir également le tout nouveau guide de l'intermodalité (Bus, Tram, Parcs Relais, Train, Autocars) réalisé par la SEMTAO.

Tarifs

Les titres plein tarif OPEN 31/45 (45

voyages valables pendant 31 jours) et le titre scolaire LASER 31/45 sont supprimés, faute d'être suffisament utilisés.
Les titre OPEN 31 et LASER 31 voient leur prix baisser
Par ailleurs, le chèque transport remplace les titres Alpha pour les demandeurs d'emploi.

Test
Un CITO de Mercedes est en circulation expérimentale sur la ligne EMPLET (EM).

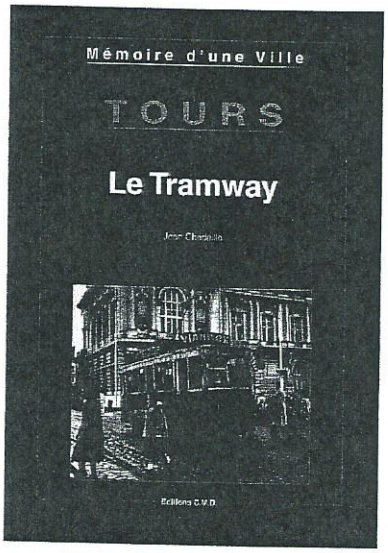
"Centre-bus"
Les travaux de restructuration de la gare centrale d'autobus ont débuté en mars. Entièrement repensé par le cabinet Wilmotte, l'architecte chargé de l'aménagement du tramway, le centre-bus sera repris du sol au plafond. Le PCC du réseau y sera implanté.

Matériel bus
Nous vous annonçions dans ***RU***30 l'arrivée de 10 nouveaux Agora-S (557 à 566). Retrouvez les caractéristiques de l'ensemble des 17 Agora-S orléannais (550 à 566) en rubrique "Parcs et dépôts".

... TOURS

Étude
Une étude de Jean-Marie BEAUVAIS, menée notamment à Joué les Tours et publiée dans "Transports Publics" secoue un certain nombre d'idée reçues sur la nécessité de posséder une automobile en milieu urbain.
Nous retiendrons pour l'anecdote que les ménages non-motorisés effectuent autant de déplacements que ceux possédant 2 voitures, la différence résidant essentiellement dans les distances parcourues.
Par ailleurs, les membres des familles non-motorisées dorment plus longtemps et travaillent moins longtemps. Abandonnez votre voiture !

Calèche
La fameuse calèche Fil Bleu ayant remporté un beau succès l'an dernier, elle a repris sa ronde dans les quartiers historiques de la ville pour tout l'été. A vos tickets !



Le tram reviendra-t-il à Tours ? Découvrez ce qu'il était à travers cette évocation historique richement illustrée
Un livre des Editions CMD en vente dans la Boutique FPTU

CHAMPAGNE - ARDENNES

... CHÂLONS EN CHAMPAGNE

Matériel
Deux Mercedes, un Cito et un deuxième Citaro, sont arrivés sur le réseau SITAC.
Retrouvez l'ensemble des surbaissés de Châlons en rubrique "Parcs et Dépôts".

... REIMS

SC10R
Il reste 29 exemplaires de ce type de matériel sur le réseau rémois : n°311, 315, 316, 319 à 322, 326 à 333, 335 à 338, 340 à 349.

... SAINT-DIZIER

Surbaissé
Ce petit réseau que nous vous avions présenté dans ***RU***24, vient de recevoir un Mercedes-Citaro. Il est immatriculé 6626 MW 52.
Par ailleurs, pour compléter les informations de Pierre COLIN concernant le matériel circulant sur le réseau, Gilles LENHARD nous indique avoir vu également un PR100.2, un Mercedes O405 et un minibus Mercedes O308D, ce qui porte au total le parc à 9 véhicules :
- 5 Renault PR100.2
- 2 Mercedes O405
- 1 Mercedes Citaro
- 1 Mercedes O308D

ÎLE DE FRANCE

Carte Orange sur Internet...

La RATP vend désormais les coupons de Carte Orange sur Internet. Annonce séduisante mais quelque peu trompeuse. En effet, les coupons sont vendus par l'intermédiaire de 3 "supermarchés" en ligne (houra.fr, lastminute.com et telemarket.fr). Le hic, c'est que ces supermarchés facturent, quelque soit le nombre de produits achetés, un forfait livraison s'échelonnant de 40,00 à 120,00 F. Aussi, l'offre n'est intéressante que dans la mesure où le cyber-acheteur achète son coupon en complément de ses courses habituelles...
Rappelons que la SNCF envoie les billets de train à domicile sans supplément de prix...

... et dans les tabacs

Si les parisiens et habitants de la première couronne ont l'habitude de trouver les carnets de billets et autres cartes Orange au tabac du coin de la rue, les franciliens de la deuxième couronne devaient se contenter de la gare la plus proche ou du guichet de leur transporteur local. Désormais, les buralistes de toute l'Ile de France pourront délivrer les titres RATP grâce à un accord de commissionnement récemment conclu.

Internet gratuit dans le RER

Les stations Châtelet - Les Halles, Luxembourg, Port-Royal ou Denfert-Rochereau sont désormais équipées de bornes d'accès Internet en libre-service. Le meilleur moyen de vérifier l'état exact du trafic si la rame n'arrive pas et surtout pas de commander son coupon de carte Orange, comme la RATP, insidueusement, vous y incite !

Direct Infos

Promise depuis plusieurs mois, la lettre d'information par e-mail est arrivée. Inscriptions sur le site internet de la RATP : www.ratp.fr.

Objets promotionnels

Nous déplorions dans un précédent Réseaux Urbains l'absence d'objets à la griffe RATP. Le centenaire du métro nous aura exaucé puisque la vénérable Régie commercialise enfin "100 objets pour un centenaire" à thématique métro. Les points de vente : Maison de la RATP, Galeries Lafayette, Kiosques à journaux "RELAY"

Métro, RER, Orlyval, Funiculaire

✔ **Commande**

D'ici à la fin de l'année, la RATP devrait faire l'importante commande attendue de matériel MF2000, le métro du futur designé par l'agence lyonnaise "Avant-Première" et destiné aux lignes 2 puis 5 et 9.
Selon les dernières informations, cette commande devrait porter sur 800 voitures soit 160 rames, la rame de présérie devant être livrée en 2003, les rames de série devant arriver sur le réseau à partir de 2005.

✔ **Trafic**

Sur l'année écoulée, le trafic métro à augmenté de 3,3%, l'offre de service ayant augmenté de 2,7%

✔ **Ligne 9**

Les travaux de rénovation des voies de la ligne 9 se poursuivent. Le trafic est depuis le 17 avril interrompu entre Franklin Roosevelt et Oberkampf à partir de 20h30 sauf samedis, dimanches et fêtes et soirs de match au Parc des Princes. Cette section verra passer les engin de chantier jusqu'au 28 Juillet 2000 et du 28 août jusqu'en octobre 2000. Une fois de plus, on déplore l'absence de navette de bus en remplacement.

✔ **Ligne B**

Nous avons accidentellement omis dans nos éditions précédentes de mentionner l'inauguration, le 15 décembre dernier, des nouvelles installations de la gare de Denfert-Rochereau. C'est d'autant plus regrettable que cette rénovation est d'une grande qualité. Parallèlement, le terminal bus de la ligne "Orlybus" a été équipé d'un nouveau bâtiment d'exploitation en harmonie avec l'architecture du secteur. Preuve que lorsqu'une volonté forte existe, les moyens sont débloqués pour construire de beaux équipements fonctionnels.

✔ **Centenaire**



N'oubliez pas LA date du 19 juillet. C'est ce jour que seront officiellement célébrés les 100 ans du métro.
D'ici là, une grande exposition sur les 100 ans passés et... les 100 ans à venir se déroule à la Maison de la RATP.
Les bus, les entrées et stations de métro s'apprêtent à être décorés pour fêter l'"Été du Centenaire".
Dès juin, des tickets "série limitée" seront édités à deux ou trois reprises.
De leur côté, les rénovations de stations pour le centenaire se poursuivent. Dans la catégorie "à thème", Europe a été rouverte dans ses nouveaux habits aux couleurs... de l'Europe. C'est maintenant au tour de St Germain des Prés de subir un lifting sur le thème de la création, de Carrefour Pleyel qui s'adonnera à la Musique et de Luxembourg qui elle, prônera l'Ecologie Urbaine.
Par ailleurs, de nombreux chantiers de rénovation profonde mais classi-

100 ans de métro : Les années 1940-1960

Quelques projets lancés avant le début de la guerre ont pu voir le jour avant l'occupation allemande : la ligne 8 est prolongée de Porte de Charenton à Charenton Ecoles en 1942, la ligne 5 étant prolongée de Gare du Nord à Eglise de Pantin au même moment.

Durant le conflit mondial 1939/1945, de nombreuses stations seront fermées (la plupart d'entre elles servant d'abri) et le réseau souffre à plusieurs reprises des bombardements. Cependant seule la ligne 11 devra être totalement fermée. Elle rouvrira en mars 1945.
Seul moyen de transport en commun disponible pendant la guerre, le métro connaîtra un niveau de fréquentation jamais atteint depuis.

L'après-guerre est consacré à la remise en ordre du métro et la majorité des financements sont affectés au réseau bus entièrement sinistré.
Ceci explique que, jusqu'en 1970, le réseau fasse montre d'une inédite stabilité si l'on fait exception du prolongement de la ligne 7 de Porte d'Ivry à Mairie d'Ivry en 1946, le prolongement de la ligne 13 de Porte de St Ouen à Carrefour PLeyel en 1952 et la mise en exploitation autonome, fin 1967, de la branche Louis Blanc / Pré St Gervais de la ligne 7 qui devient 7bis

L'évènement majeur de cette période reste donc la création de la RATP le 21 mars 1948, établissement public issu de la fusion, décidée en 1941, du réseau métro de la CMP et du réseau de surface de la STCRP.
La nouvelle RATP est placée sous l'autorité de l'Office Régional des Transports Parisiens, ancêtre du STP.

que s'ouvrent un peu partout, par exemple à Lamarck-Caulaincourt, À Ménilmontant ou à Montparnasse où les travaux du gigantesque couloir sont en voie d'achèvement. On retrouvera également dès le mois de mai un édicule Guimard à l'entrée de la station Châtelet.
On peut toutefois regretter la volonté de recréer à tout prix le style d'origine et notament l'apposition quasi systèmatique des fameux petits carreaux de céramique blanche.
Quoiqu'on en dise, patrimoine ou pas, cela fait, même neuf, un peu vieillot et, disons-le, un peu... pissotière. Un peu de modernisme n'aurait pas nui.



Tramway

✔ T1

La ligne reliant actuellement St Denis à Bobigny devant être prolongée à partir de ce dernier terminus à Noisy-le-Sec, va l'être aussi à partir de St Denis vers Gennevilliers puis vers Colombes, Nanterre et peut-être jusqu'à Rueil-Malmaison.
Cette rocade-nord sera alors beaucoup trop longue pour assurer une exploitation efficace et pour éviter de mettre en service une ligne ingérable, la RATP la scindera en organisant un terminus intermédiaire à Gennevilliers-RER.
La T1 deviendrait alors la liaison Gennevilliers / Noisy-le-Sec, un autre indice prenant le relais vers Nanterre.



Autobus

✔ **EXPLOITATION**

Trafic
Sur l'année écoulée, le trafic bus à augmenté de 5,6%, l'offre de service ayant augmenté de 2,1%

Pétition sur le 26
La ligne 26, reliant la gare Saint-Lazare au Cours de Vincennes, est actuellement la troisième ligne parisienne par sa fréquentation avec 48000 voyageurs par jour. Desservant trois gares, de nombreux établissements scolaires et plusieurs secteurs très commerçants, cette ligne de rocade traversant les arrondissement périphériques est exploitée avec 33 R312 (remplacés en août 2000 par des AGORA).
A l'est, le 26 constitue une véritable colonne vertébrale pour le 20ème arrondissement, mais il souffre d'une voie de circulation peu appropriée à un trafic aussi intense: relativement étroite, essentiellement résidentielle et jalonnée de nombreux commerces. L'exploitation de la ligne est continuellement sujette aux retards et irrégularités, et aux surcharges des voitures qui en découlent.
Partant de ce constat, l'association Transports 20ème a fait circuler un questionnaire qui a aboutit à une pétition ayant recueilli près d'un millier de signatures. Cette pétition, demandant une amélioration du fonctionnement de la ligne 26, a été adressée au Maire du 20ème arrondissement qui a organisé une réunion d'information en mairie le 18 avril.
Plusieurs représentants institutionnels étaient conviés: les mairies des autres arrondissements desservis par le 26, la RATP, la Préfecture de Police, et les Services de la Voirie (qui ont brillé par leur absence). Par ailleurs, environ 150 personnes avaient répondu à l'invitation et étaient présentes dans la salle, démontrant l'intérêt d'une telle démarche plutôt inhabituelle dans la capitale.
Après un état de la situation et un rappel des difficultés et actions de chacun, RATP et Préfecture de Police, la parole a été donnée à l'assistance. Questions générales ou problèmes ponctuels rencontrés et remarques constructives ou revendicatives n'ont pas manqué de fuser. Les principaux thèmes abordés ont concerné les problèmes de ré-

gularité et de fiabilité, les fréquences jugées trop faibles, l'inconfort lié à la charge, la mise en service d'Altaïr avec les AGORA, l'insécurité, la surveillance insuffisante des itinéraires par la Police...
Le débat a duré deux heures et permis de nombreuses prises de notes.

La fin des couloirs ?
On savait les couloirs de bus peu respectés... et peu surveillés, entre utilisation sauvage par certains automobilistes et livraisons.
Depuis plusieurs semaines, les modalités ont été modifiées dans la capitale. Les livraisons y sont autorisées de 09h30 à 16h30 et de 19h30 à 07h30. Les couloirs de bus deviennent donc des couloirs de livraison 19h/24 ! Sachant que ces nouvelles dispositions ne sont pas davantage respectées que les précédentes, on regrette que de véritables mesures ne soient pas engagées pour concilier la circulation des autobus et les livraisons, indispensables à la vie commerçante.
L'occasion pour nous de soutenir l'action de la FNAUT auprès du tribunal administratif à l'encontre du préfet de Police pour ses manquements en matière de surveillance des couloirs de bus.

Lignes PC
Les avatars des premiers jours d'octobre semblent être loin. Le nouveau concept de ligne a pris son rythme de croisière et les premières estimations de trafic donnent une progression de 8% en semaine voire 11 à 13% en fin de semaine. Cinq nouvelles voitures (dont deux pour le PC1) devraient prochainement venir renforcer le parc.

Châtillon-Montrouge
La nouvelle gare routière située au terminus sud de la ligne de métro n°13 a été mise en service le 11 mars et le PCL de "Cimetière de Bagneux" y a été transféré.
Quatre lignes y ont leurs terminus (le 68 qui faisait auparavant son terminus au Cimetière à quelques centaines de mètres, le 195, le 294 et le 388) et trois autres (194, 295 et 323) sont de passages.

Altaïr
Depuis le 20 mars, les lignes **91** et **92** commandées par le PCL de Montparnasse sont équipées de ce SAEIV par GPS.
D'ici l'été 2000, son déploiement se poursuivra sur les lignes 95, PC2, PC3, 170 et 173.

"République"
Pour compléter nos dernières informations concernant la modification de la ligne 54, nous précisons que l'abandon par cette ligne du terminus "République" consacre la mort de ce dernier.
Le pôle "République-Voltaire" était jadis le terminus des lignes à indice 50 : 52, 53, 54, 55, 57 et 58 aujourd'hui disparues ou remodelées.

✔ MATÉRIELS ET DÉPÔTS

"Roissybus"
Ce n'était pas un poisson : après des mois d'attente (relire nos éditions précédentes), tous les Agora-L ont enfin été mis en service sur cette ligne le matin du samedi 1er avril.
Les 16 PR100-2 initialement en service sur cette ligne (4155 à 4170) sont actuellement remis à l'identité visuelle avant de reprendre une nouvelle affectation.
Il est à noter que ces véhicules détiennent les records de kilométrages. Au 14 février 2000, les compteurs inscrivaient 963.379 km pour le **4164**, 949.123 km pour le **4157**, et 994.792 km pour le **4170** alors que le plus gros kilométrage des SC10R est de 786.289 km, par le 3577.

Ouverture
La remise annexe de Massy est opérationnelle depuis le 28 avril dernier.
Les lignes 119, 196, 199, 297/299, 319 et Valbus y ont établi leurs quartiers.

Cure de jouvence
Jusqu'en 2001, la RATP réceptionnera près de 500 autobus neufs par an. Ces livraisons massives permettront de procéder au renouvel-





Ci-contre :
Passation de pouvoir au dépôt Belliard : au soir du 31 mars 2000, fin de service du PR100-2 n° 4157 et Agora-L n° 4473 prêt à prendre le relais dès le lendemain.
Ci dessus : l'Agora-L n° 4470 en ligne au terminus Opéra le 16 avril 2000.

Réseau bus RATP. Mises en service en mars-avril 2000				
Types	Coquilles	Lignes	Dépôts	Nombre
Renault Agora-L	4462 à 4477	352 (Roissybus)	Belliard	16
	1506 à 1535	304	Nanterre	30
Heuliez GX117	401	585	Thiais	1
	402	589	Malakoff	1
Total				48

lement des derniers SC10R, et cela dès la mi-2001.
En 2002, le rythme des livraisons devrait chuter à 150 bus par an.
D'autre part, la Régie pourrait décider d'anticiper le renouvellement des R312 qui s'achèverait alors dès 2006. La durée de vie des bus serait ramenée de 15 à 10 ans environ.
Cette évolution permettrait de "coller" au plus près des évolutions technologiques, diminuer les pannes dues au vieillissement et supprimer les réhabilitations à mi-vie.

Agora-L
Nous vous communiquons le calendrier provisoire des affectations des 130 nouveaux articulés en cours de livraison. Les Agora-L actuellement en service sur les lignes 80 et 95 seront bien entendu dispatchés sur d'autres lignes.
Il est à noter que 5 véhicules (1501 à 1505) sont provisoiremement affectés aux PC, les trois premiers à Aubervilliers sur les PC2 et PC3, les deux autres à Ivry sur le PC1, pour servir de relais aux bus réguliers en cours d'équipement de ventilation forcée.

Villejuif
Le midibus R212 exploitant le service urbain mis en place récemment dans cette commune (***RU***28, p26), vient d'être remplacé par un GX117.
C'est la première ligne RATP a être équipée de ce matériel destiné à remplacer les GX77 et les MG36.

Prévision affectation Agora-L		
1536 à 1563	27	28 voitures
1564 à 1595	80	32 voitures
1596 à 1630	95	35 voitures

Midibus
Mis à part les 2 GX117 (401 et 402) mis en service, 3 autres GX117 (403 à 405) ont été affectés tout récemment au dépôt d'Asnières.
Concernant les R212, s'ils gardent actuellement une fonction de réserve à Malakoff et Thiais, leur avenir est assez incertain.

Réformes
26 PR180-2 (4643 à 4645, 4647 à 4652, 4660, 4662 à 4664, 4669, 4670, 4673, 4674, 4677, 4678, 4680, 4682, 4686, 4687, 4704, 4728 et 4729) ont été radiés ainsi que le premier des Gruau MG36 (411).
Par ailleurs, sachez que 300 des SC10-R récemment réformés ont été revendus au réseau RATC de Casablanca (Maroc).

Renumérotage
Comme prévu, l'Agora-L n°4572 a été rebaptisé n°1501 pour (re)prendre la tête d'une nouvelle série.

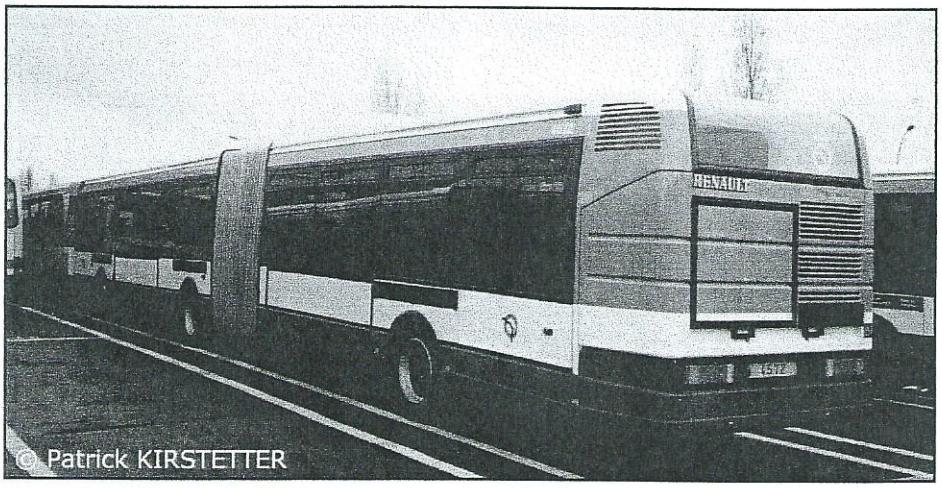
GPL
Les bus fonctionnant au GPL ayant connu un taux de pannes anormalement élevé (53%), la cause a été trouvée : elle était due à un dépôt qui a colmaté les filtres des réservoirs. Les choses devraient donc revenir en ordre.

Réparation
L'Agora-L n°4405 qui avait été sérieusement endommagé par un incendie provoqué par une mise à la masse d'un câble électrique au niveau de l'articulation (relire ***RU***30), est en cours de réparation chez Renault.

Transilien

Castor, le retour !
La rénovation de la section urbaine de la ligne C du RER, un des grands classiques de l'été, se poursuit.
Du 22 juillet au 27 août 2000, la section Austerlitz - Invalides de la ligne sera totalement fermée. Des bus assureront le lien entre ces deux stations.

Bibliothèque de France
La nouvelle station du RER-C, se substituant à Boulevard Masséna et permettant la correspondance avec la li-



Centre Bus d'Aubervilliers, 28 février 2000
Le 4572 en attente de mise en service et de renumérotation. Noter la reprise du numéro de coquille à l'arrière au dessus des fenêtres)

gne 14 du métro sera bel et bien prête pour décembre 2000.
Les travaux de finition sont en cours et le basculement des voies est prévu pour la fin de l'été.

ADATRIF apte

... ARGENTEUIL

R'BUS

Reprise
Depuis la reprise de VIA-GTI par SNCF-Participations et la rétrocession concomittante d'une partie du groupe à CGEA-Transport, TVO, important transporteur de la banlieue nord-ouest, va connaître une destinée assez inédite.
En effet, la RATP et CGEA ont conclu une alliance pour la reprise de cette entreprise du Val d'Oise ; pour cela, la RATP va rentrer dans le capital de TVO à la hauteur de 35 / 40%. En contrepartie, la RATP prendra le contrôle de l'exploitation du réseau R'BUS.
TVO possède deux centres d'exploitation : Argenteuil qui gère les 11 lignes du réseau R'BUS (Argenteuil-Bezons-Sartrouville) à l'aide de 72 autobus, et St Gratien qui gère les 9 lignes du réseau NEVO (secteur Enghien-Montmorency) avec sa flotte de 42 autobus. TVO représente 300 salariés et 100 millions de francs de chiffre d'affaires.



Beauchamp, dépôt Lacroix - 28 mars 2000
Le Setra S315NF n° 964 du réseau STIVO et propriété des Cars Lacroix

... BEAUCHAMP - VAL D'OISE

LACROIX

Commande
La durée de vie des véhicules de cette entreprise ayant été limitée à 5 ans (l'âge moyen de ce parc de 125 véhicules est de 2,4 ans), 6 ou 7 Setra S315NF seront réceptionnés cette année ainsi que 2 Agora-L. Le fait mérite d'être relevé, le parc Lacroix étant, à l'exception de 2 Van-Hool A508, totalement constitué d'autobus et d'autocars de marque Setra.
Ces nouveaux véhicules permettront la réforme des derniers S215SL ainsi que des 2 articulés SG219SL.
Les 2 A508 seront eux aussi remplacés mais la direction de Lacroix n'a pas encore arrêté son choix entre le A308, le GX117 et le Centroliner de Néoplan ; le Cito a pour sa part été évincé.
Pour l'avenir, Lacroix compte bien anticiper l'homologation en France des "15m" qui devrait intervenir en octobre 2001 pour commander ce genre de véhicule.
Nous reviendrons prochainement plus en détail sur cette dynamique PME du Val d'Oise.

... CERGY-PONTOISE

STIVO

Renouvellements
La STIVO, entreprise détenue à parité par Giraux et Lacroix, exploite le réseau de 186 km irrigant les 14 communes de cette "ville nouvelle" située en grande banlieue nord-ouest.
Le pool d'opérateurs constitué par Giraux, Lacroix et CGEA-Ecquevilly (ex-CFTA) a constitué une société gérante, les TPC (Transports Pontoise Cergy). L'ensemble des 96 véhicules de ces trois entreprises est remisé à Génicourt et conduit par du personnel STIVO. Par contre, le matériel est entretenu dans les ateliers des propriétaires respectifs.
La partie "Lacroix" est actuellement intégralement composée d'autobus de marque Setra (21 S315NF et 13 SG219SL). Cette belle unanimité va bientôt être mise à mal par l'arrivée de 6 Agora-L.
Découvrez le parc STIVO en rubrique "Parcs et dépôts".

Internet
Le réseau STIVO est désormais sur Internet :
http://www.stivo.com

... CHELLES

Apolo 7

Gare routière
La gare routière actuelle (positionnée au nord de la gare SNCF de Chelles Gournay) est en refonte totale pour accueillir les véhicules du réseau Apolo 7, mais aussi ceux du réseau TRA / RATP

... COULOMMIERS

Carte d'identité
Darche-Gros assure la desserte de cette ville du Nord Seine et Marne (13.000 habitants) avec 1 circuit principal (24 dessertes quotidiennes) et 7 circuits supplémentaires (dessertes variables suivant les jours de la semaine), assurés en minibus.
A noter que pour ce petit réseau une offre de titres de transport complète est proposé, dont un titre à la journée pour 15 FRF, fait plutôt rare.



Fontainebleau, Gare SNCF - 01 août 1999
Le S215SL n°333 (4580 YC 77) vu au terminus de la ligne A

... ÉTAMPES

Carte d'identité
Le réseau CERISE, qui propose 7 lignes sur l'agglomération d'Etampes, est désormais exploité par Ormont Transport qui prend la suite des Cars Martignon. Les véhicules en exploitation sur le réseau sont principalement des Mercedes O405, tout de blanc vêtus.

... FONTAINEBLEAU

Citaro
Ce réseau géré par le centre CGEA de Samoreau a reçu récemment 4 Mercedes Citaro (E849 à E851 et E859) pour remplacer une partie du parc équipé de S215SL et de 2 SG219SL. Les deux articulés ont été réformés et le transporteur n'a pas encore arrêté ses choix sur l'éventualité d'une commande d'articulés Citaro-G.
Retrouvez les Citaro en rubrique "Parcs et dépôts"

... GONESSE

Matériel
Ce réseau de la grande banlieue Nord, exploité par une filiale du groupe Sud-Cars (Gallienne) et contrôlé par Connex, va recevoir courant juillet 2 GX317 neufs (8132 et 8133) qui devraient remplacer le S45R (8114) et le dernier Mercedes-Heuliez O305 au parc (8106).
D'autre-part, il est à noter que 9 Setra S215SL (8116 à 8124) ont fait l'objet d'une révision générale et d'une remise à niveau en 1997.
Retrouvez en rubrique "Parcs et dépôts" le parc simplifié de ce réseau.

Internet
Le réseau Transvo est désormais sur le web à l'adresse :
http://www.transvo.com

... MAISONS-LAFFITTE

Vivabus
L'actuelle ligne N° 2 CGEA (Maisons Laffitte - St Germain RER), est de plus en plus déficitaire, et va se trouver sous tutelle du SIVOM Maisons Laffitte - Mesnil le Roi, avec en effet immédiat la mise en service de véhicules GX 317 au concept VIVABUS.
Cette ligne sera-t-elle intégrée au réseau "Bus en Seine", ou bien la cheville ouvrière d'une nouvelle création de CGEA? A suivre.

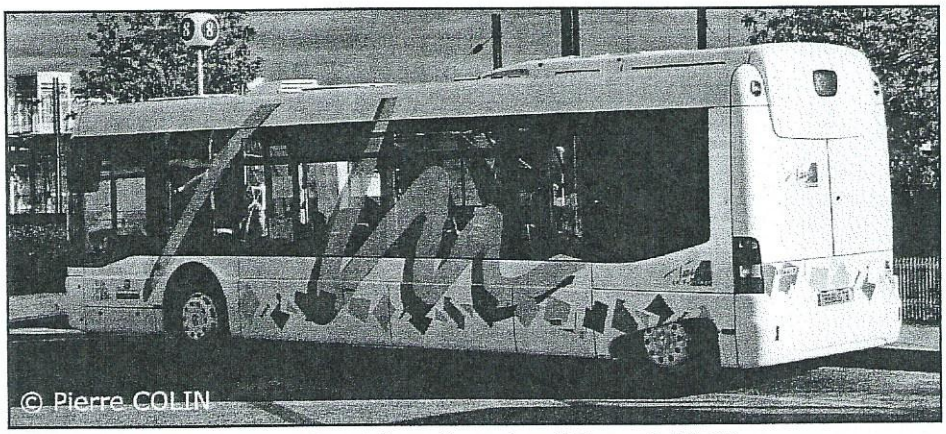
... MANTES LA JOLIE

Identité TAM
Le réseau TAM fait apparaître son nouveau logo (et ses nouvelles découpes) uniquement sur les nouveaux Agora et Mercedes Cito, et sur les documents horaires *(voir photo page suivante)*.
Le plan en vigueur est toujours celui de 12/98, mais une restructuration est annoncée pour 2000 (mise en oeuvre en septembre?).

Rive Droite
Le transporteur Giraux, actionnaire à 66% de TAM, a lancé un nouveau logo "Rive droite" pour les dessertes de la commune de Limay, sur la rive droite de la Seine de l'autre côté de Mantes la Jolie. Ce logo apparaît en catimini sur un tableau d'affichage près de la gare SNCF et sur deux GX 107 vus en ligne.
A noter pour cette mise en place un N° azur: 0810 28 78 95

... NEMOURS

Carte d'identité
Les Carts Verts exploitent pour le compte de Nemours et St Pierre (15.000 habitants) le réseau urbain TVL à l'aide de GX 317.



Mantes la Jolie, Gare Routière Ouest - 25 avril 2000
La nouvelle livrée TAM sur un Cito récemment arrivé

... SÉNART Ville Nouvelle

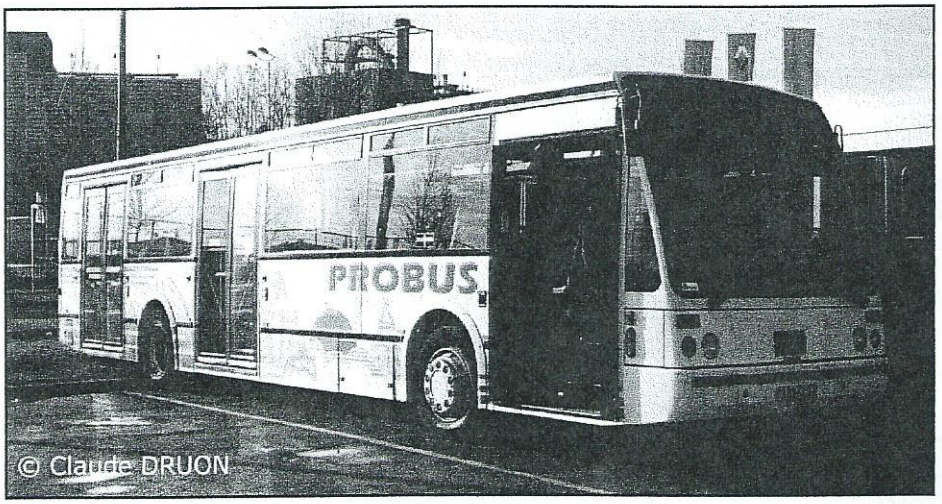
Sénart Bus **Surbaissés**
Après son co-gestionnaire CGEA, c'est au tour de la STRAV de mettre en service sur le réseau 2 Citaro standards (363 et 364). Ils remplacent les S105RX n°255 et 256 qui retournent sur le réseau STRAV, l'Agora-L remplaçant quant à lui le PR180-2 n°249 qui retourne lui aussi sur le réseau STRAV.
Le parc de ce transporteur dédié au réseau Sénart-Bus est actuellement de 18 véhicules dont 3 articulés.
Retrouvez les caractéristiques des Citaro en rubrique "Parcs et dépôts".

... OUEST PARISIEN

Traverciel **Surbaissés**
Six nouveaux véhicules surbaissés ont, depuis courant mars, été mis en service sur ce réseau cogéré par la RATP, la CGEA et SALG (Louis Gaubert). Les équipements concernent 2 standards Heuliez-GX317 (E530 et E531) sur la ligne **26**, 3 midibus GX117 sur le **469** et un GX117 sur le **459** *(voir pages couleur)*.
Ce réseau transporte quotidiennement 10.300 voyageurs à l'aide d'une flotte de 23 autobus.
Retrouvez les nouveaux bus standards en rubrique "Parcs et dépôts"

... PROVINS

PROBUS **Carte d'identité**
Procars assure avec 2 lignes la desserte urbaine de cette ville médiévale de 11.600 habitants, très touristique. La principale (indice "Ile de France" 771-009) circule 33 fois par jour sur tout ou partie de son circuit, des extensions étant assurées sous l'indice 228-010.
En plus du VanHool A500 déjà observé fin 1999 *(voir photo ci dessous)*, un R312 fatigué sans girouette claire (immatriculé 311 BAB 77), avec découpe PROBUS et quelques Renault FR 1 de PROCARS ont été vus en ligne lors d'une visite en avril 2000.
Enfin, un service à la demande, desservant les différentes communes du "Pays Provinois" (2 jours par semaine, dont le samedi) est proposé par Procars sous l'appellation "Balade".



Dépôt PROCARS - 29 novembre 2000
Le VanHool A500 (915 AFK 77) affecté au réseau Probus

... VÉLIZY-VILLACOUBLAY

Louis Gaubert **Omnicity**
En mars, un standard Scania-Omnicity-2p de démonstration (5529 XF 49) a été vu sur le réseau de la SALG.
Ce transporteur possède déja 2 standards Omnicity-3p.

... VERSAILLES

Phébus **Ligne I**
Mise en service le 17 avril sur cette ligne reliant Garches à Buc d'un autocar Van-Hool T815-Alizée des Cars Sylvestre SY07 (7906 SN 78) à la place du S105R n°117.
Le car, sous le régime de l'affrêtement, est aux couleurs Phébus et muni de bandeaux d'un effet assez curieux sur un autocar.

Ligne Z
Depuis le 17 avril, cette ligne est prolongée à partir de Jouy-en-Josas jusqu'au Christ-de-Saclay avec doublement des fréquences.

Essais
Le réseau a procédé aux essais d'un GX117 (*VJ1GX586H1C000078*) du 20 au 25 mars respectivement sur les lignes S, U et E, ainsi que du Cito déja présenté récemment par CGEA à Maisons-Laffitte (*RU*31) (*WEV66620013090045*) du 27 au 29 mars.

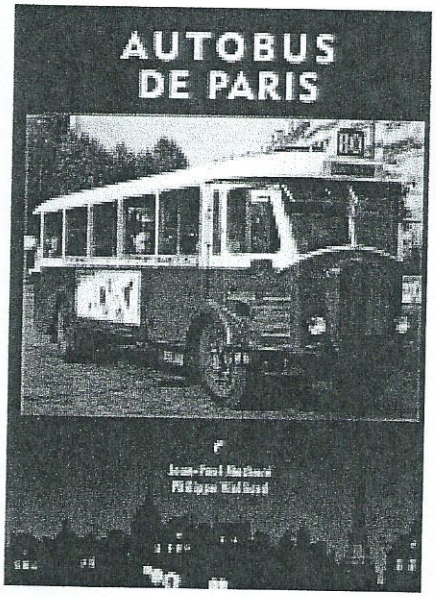
Occasions
Deux nouveaux R312 mutés de Cariane sont arrivés à Versailles. Ils ont été repeints à la livrée *Phébus* et leurs scelleries ont été restaurées.
Nous vous communiquons leurs diverses affectations :
Châssis n°289
1ere mise en service le 24/02/89
SADAC-Chaumont - 7469 MA52
2e mise en service le 08/10/93
Respaut (Pont-à-Mousson)
2946 WP 54
3e mise en service le 03/04/97
Trans-Roissy (aéroport) n°17
n°Cariane 89915
138 BXC 95
Châssis n°408
1ere mise en service le 17/07/89
SITUA-Givors (GIBUS)
5768 NV 69
2e mise en service le 03/06/97
Trans-Roissy (aéroport)
n°Cariane 89919
777 BXC 95

Ligne touristique ?
La SVTU devrait mettre en service à l'occasion de deux journées de fête sur le thème des transports (les 20 et 21 mai) une ligne touristique dans Versailles.

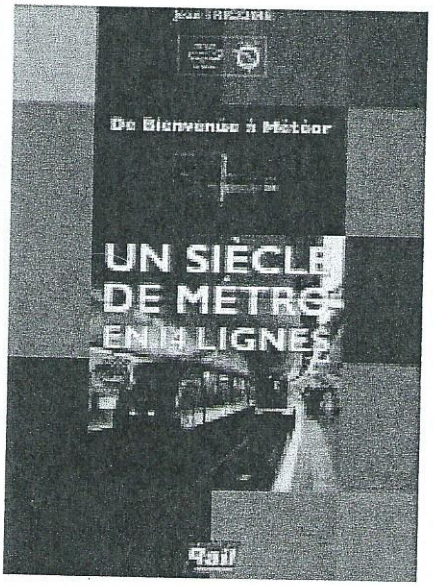
Pour l'exploiter, elle est entrain de remettre à niveau un des bus à impériale MAN-Gräf-Stif du réseau touristique parisien Paribus exploité par la société des Cars-Rouges du groupe Cariane (relire *RU*27) qui l'avait acquis d'occasion au réseau de la capitale autrichienne.
Rappellons que ces 14 véhicules, à double essieu arrière et fonctionnant au GPL, sont petit à petit remplacés par des Volvo-B10M à impériale découverte carrossés par ELG.

Girouettes
Pour compléter notre tableau de présentation des surbaissés versaillais paru dans notre précédent numéro, nous précisons que les Agora n°202 à 219 sont équipés d'une girouette latérale.

Les 3 ouvrages indispensables pour mieux connaître les transports parisiens sont en vente dans la Boutique de FPTU !

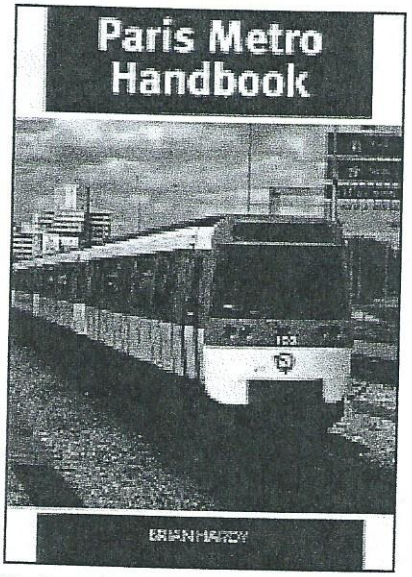


Ballades historique et photographique dans les bus parisiens avec "**Autobus de Paris**" aux Editions Massin.



L'épopée de la construction du métro parisien avec le livre du centenaire, "**Un siècle de Métro en 14 lignes**", édité par La Vie du Rail.

FPTU France Passion des Transports Urbains



Infos techniques, états de parcs et autres chiffres dans "**Paris Metro Handbook**", l'édition 1999/2000 de l'ouvrage de référence édité par Capital Transport.

LANGUEDOC - ROUSSILLON

... AMÉLIE LES BAINS - PALALDA

Navette
Dans le cadre du réseau départemental "Carinter 66", les Courriers Catalans et les Transports Vaills exploitent une navette purement urbaine dans cette station thermale des Pyrénées Orientales.
L'unique circuit, effectué une dizaine de fois par jour excepté le dimanche, permet de relier rapidement les principaux pôles de la ville d'eaux : les Thermes, Super Amélie, Palalda et la Gare Routière.
Une tarification spécifiquement urbaine est applicable pour cette navette et comprend le ticket à l'unité (6,00 F) et 4 abonnements : hebdo (38,00 F), spécial cure 21 jours (114,00 F), mensuel (152,00 F) et semestriel (759,00 F)

... MONTPELLIER

Tramway
Nous évoquons pour la dernière fois le tramway de Montpellier en tant que projet puisque l'inauguration officielle aura lieu le 30 juin prochain.

Lisez dans ce numéro notre dossier consacré au tram de Montpellier.

Identité
La SMTU deviendra-t-elle TAM à l'occasion de cette inauguration ?
C'est ce dernier vocable qui apparaît maintenant sur le site web du Syndicat des Transports Montpelliérain lorsqu'il s'agit d'évoquer l'exploitant.

LIMOUSIN

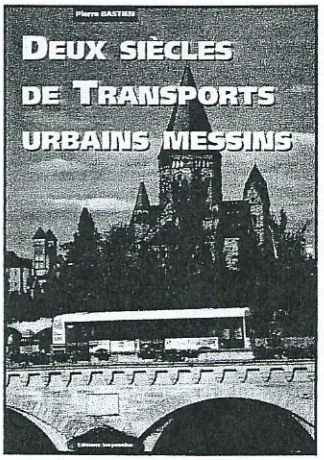
... LIMOGES

Projets
Mis à part l'achat cette année d'une dizaine de surbaissés, le grand projet du SIOTAL est la reconstruction du dépôt STCL du Clos-Moreau ainsi que l'étude et la mise en place de sites propres et voies réservées du centre-ville au futur CIEL (Centre Intermodal d'Échanges de Limoges). Une autre bonne nouvelle est le prolongement en septembre prochain (normalement le 3) de la ligne aérienne jusqu'au quartier du Roussillon. Jusqu'à présent, les trolleybus de la ligne 5 effectuait le tronçon "François-Perrin" / "Roussillon", long de 1,4 km, en mode thermique perches au toit.

LORRAINE

... NANCY

TVR
Les premières rames du "tramway sur pneu" du Grand Nancy commencent à arriver. Les essais pourront ainsi rapidement débuter sur la première ligne dont l'ouverture reste prévue pour décembre 2000. Nous aurons l'occasion de revenir plus longuement sur le "TPGN" dans notre prochaine édition.



100 années de transports urbains à Metz évoquées dans ce superbe livre des Editions SERPENOISE en vente dans la Boutique FPTU

NORD - PAS DE CALAIS

... LILLE Métropole

Transpole

Matériel bus
Si dans *RU*29 nous relations l'absence d'arrivée de matériels neufs pour cette année, cette information devra être relativisée par la publication le 20 septembre 2000 d'un avis d'appel d'offres concernant la fourniture de standards et d'articulés en motorisation gazole d'une part et GNV d'autre part.
Le marché englobe aussi l'achat de gabarits réduits.

Parc
Afin de rendre plus compréhensif l'intégralité du parc publié dans *RU*30 et 31, nous publions toujours en rubrique "Parcs et dépôts" un état sommaire de l'ensemble des véhicules lillois.

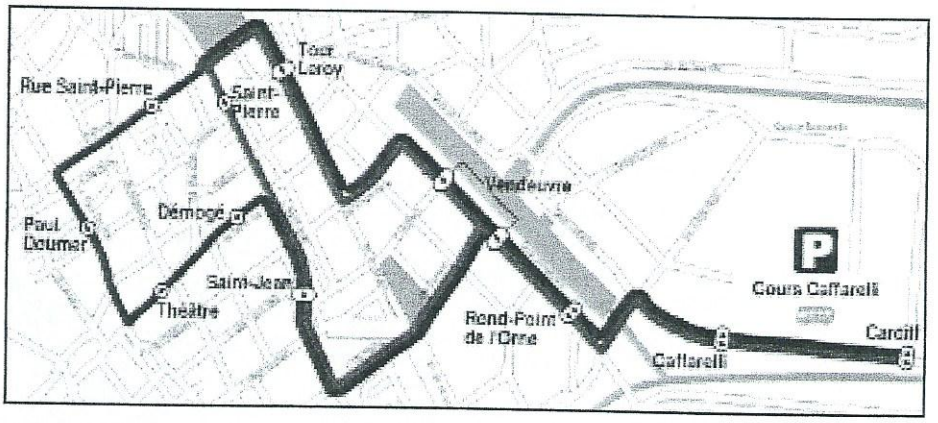
Transpole

NORMANDIE

... CAEN

CTAC

Navette
Depuis le 17 Janvier 2000, les minibus de la CTAC sillonnent les rues du centre-ville. 2 trajets *(voir plan ci-contre)*, presque identiques, sont proposés au départ du parking Cafarelli : le matin, de 07h30 à 09h00, un bus toutes les 7 minutes via St Pierre, le reste de la journée, jusqu'à 19h30, un bus toutes les 10 à 13 minutes via Paul Doumer. Le stationnement au Parking Cafarelli, d'une durée illimitée dans la journée, est gratuit et un ticket spécial Navette (6 Francs l'aller/retour) est proposé. Toutefois, pour bénéficier des correspondances, la billetterie CTAC classique doit être utilisée.





LE HAVRE, Hôtel de Ville - 24 juillet 1997
Les nouveaux GX417 havrais rejoindront le premier exemplaire, vu ici place de l'Hôtel de Ville

... HAVRE (Le)

BUS Océane

Mise en service
Le parc de surbaissés vient de s'enrichir de 9 nouveaux véhicules : 7 GX317-3p (32 à 38) et 2 articulés GX417-3p (610 et 611).

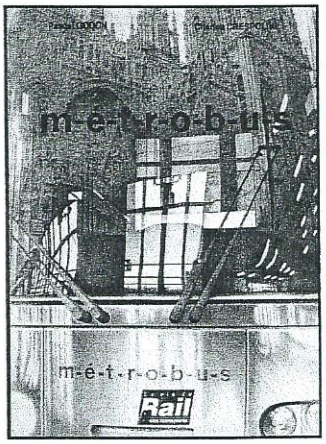
Retrouvez les nouveaux venus en page "Parcs et dépôts".

... ROUEN

réseau m-é-t-r-o-b-u-s TCAR

PDU
Rouen est la deuxième agglomération à promulguer son PDU. Dans le droit fil de la politique menée actuellement, les transports collectifs y sont traités prioritairement. L'axe TEOR et le prolongement du tramway vers Elbeuf sont les deux pierres angulaires de ce Plan.

TEOR
La mise en site propre de l'axe TEOR se poursuit. Jusqu'à fin Juin 2000, les lignes 2 ,4, 8, 15, 28 et 43 ont leur itinéraire modifié dans le centre-ville à cause des travaux de voirie rue Jeanne d'Arc.
Par ailleurs, communication oblige, le numéro 2 du magazine TEOR est sorti.



Le tramway de Rouen dévoilé, de sa conception à sa réalisation.
Aux Editions La Vie du Rail en vente dans la Boutique FPTU

PAYS DE LA LOIRE

... ANGERS

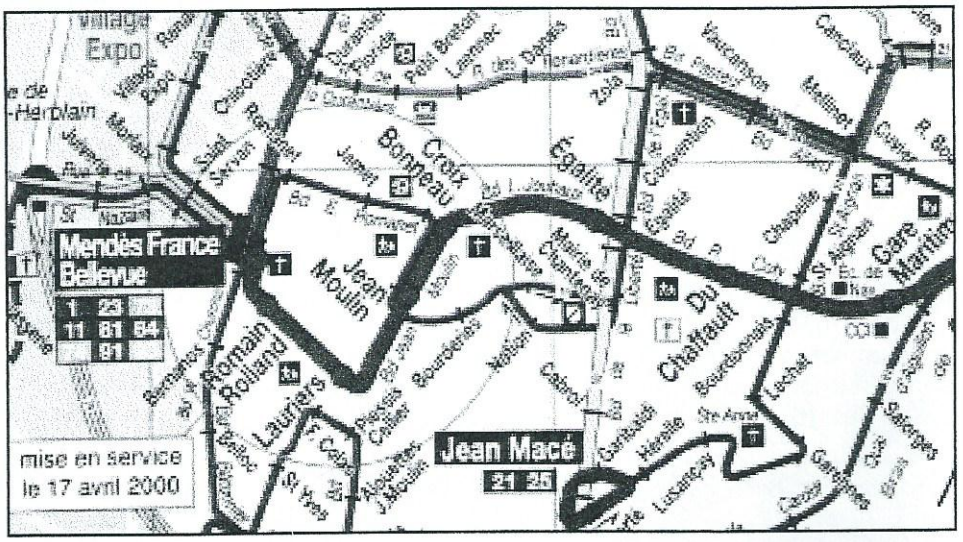
COTRA *Ma ville en direct*

A l'avant !
Comme de nombreux autres exploitants, la COTRA a choisi, depuis le 10 janvier 2000, d'imposer la montée à l'avant dans ses autobus. Cette mesure, principal outil de lutte contre la fraude, n'est cependant pas exempte d'inconvénients comme le rappellent régulièrement un certain nombre d'associations d'usagers : temps de stationnement allongés aux arrêts (jusqu'à plusieurs minutes pour les arrêts les plus importants) et répartition inégale des voyageurs à l'intérieur des véhicules.

... NANTES

TAN

Tram 1
Le 17 avril a eu lieu, comme prévu, la mise en service de la déviation du tram entre Croix Bonneau et Bellevue, prélude au prolongement, en août prochain, de la ligne 1 vers St Herblain. Les stations Croix Bonneau et Bellevue (rebaptisée Mendès France Bellevue) ont été déplacées et



3 nouvelles stations ont vu le jour : Jean Moulin, Lauriers et Romain Rolland.
Quant aux stations Jamet et Romanet, elle sont maintenant desservies par la ligne bus 11 remodelée *(voir extrait plan TAN ci-dessus)*.

Autobus
Depuis le 16 Février 2000, la ligne 77 a son itinéraire raccourci suite à la fermeture définitive de l'Hôpital de la Droitière, son ancien terminus.
Cette ligne effectue désormais Haluchère - Seilleraye par Maubreuil. Un seul aller-retour quotidien est proposé, car il s'agit d'une ligne qui ne dessert que les hôpitaux de court et long séjours de la périphérie).
Dès la mi-février et pour plusieurs semaines, les lignes 41, 80 et 90 ont vu leurs itinéraires modifiés entre Beauséjour et La Paquelais pour permettre la réalisation des derniers gros travaux de la ligne 3 entre Beauséjour et le futur terminus de Plaisance, tronçon qui sera ouvert en août.

Exil
Un certain nombre de véhicule TAN réformés sont parti équiper les réseaux en pleine renaissance de Bosnie-Herzégovine tels ceux de Sarajevo ou Gorazde.



NANTES, 1986
Cet Heuliez/Mercedes O305 fait peut-être partie de ceux partis équiper les réseaux bosniaques de Sarajevo ou Gorazde...

C'est le cas notamment de 6 Heuliez/Mercedes O305, matériel que la SEMITAN exploitait en nombre conséquent depuis de très nombreuses années. Ne correspondant plus aux critères actuels de confort, ce matériel est progressivement réformé.

... ROCHE SUR YON (La)

Canal-Bus
Depuis le 24 septembre 1999, un service de taxi à la demande, *"Canal-Bus"*, permet de desservir des villages de la périphérie de la cité vendéenne.
Sur le même principe, trois circuits dominicaux de taxi, *"Canal-Bus-Dimanche"*, fonctionnent depuis le 27 septembre.

Foirexpo 2000
A l'occasion de cette manifestation, une navette spéciale a été mise en place entre le centre-ville (place Napoléon) et le parc des expositions des Oudairies à raison de 14 A/R, fonctionnant les 18, 20, 24 et 25 mars.
Pour les dimanches 19 et 26 mars, deux circuits furent organisés à travers l'agglomération pour rallier le parc des expositions à raison de 2 A/R pour chacun des circuits, les bus ne circulant pas (hormis les taxis à la demande) normalement le dimanche.

Ajoncs
Très récemment, le réseau dessert la zone industrielle des Ajoncs située à 6 km à l'est du centre-ville.
Ce service, qui est labellisé "STY-Esswein-Sepro" est affrété par la STY à la société Sovetours à raison d'un départ à 07H35 de la gare SNCF et d'un retour à 17H00 au départ des Ajoncs.

... SAINT-NAZAIRE

Navette
Le réseau vient de mettre en service le premier exemplaire du Gépébus-Oréos55 en version électrique.
Ce véhicule est destiné à une navette gratuite mise en place entre un parking de 700 places construit sur le port et le centre-ville.

POITOU - CHARENTES

... CHÂTELLERAULT

Panoramique
Pour leur navette de centre-ville, les TAC ont mis en service le "P'titbus", véhicule panoramique de 10 places.

... ROCHELLE (La)

Électrique
De nombreuses voitures électriques viennent de faire leur arrivée depuis janvier, qui s'ajoutent au parc de 10 véhicules en location détenu en propre par la RTCR. Les nouvelles venues sont gérées en sous-traitance par LISELEC.

Aquazole
Depuis le 13 Mars 2000, 4 bus RTCR dont le GX107 n°427 et le GX317 n°501, roulent à l'aquazole pour une durée expérimentale de 3 mois.

PROVENCE - ALPES - CÔTE D'AZUR

... CANNES

Réseau
Le réseau Bus Azur, qui avait connu d'importantes modifications lors de l'intégration récente des dessertes internes à la commune de Mandelieu-La Napoule, a connu le 07 février quelques retouches sous le nom de code "Réseau 2000", ces aménagements permettant d'effacer un peu plus la "cassure" entre les "sous-réseaux" de Cannes d'une part et de Mandelieu d'autre part.
La ligne 2, en provenance de l'Hôtel de Ville de Cannes, est prolongée de Bocca Formapole à Mandelieu Balcon d'Azur. Les horaires de la ligne 2 sont désormais harmonisés avec ceux de la ligne interurbaine 620 (Cannes - Théoule)
Une nouvelle ligne 10 est créée entre la Gare Routière de Mandelieu, La Napoule, Bocca Formapole et Ranguin. Par ailleurs, les horaires de la ligne 9 (Gare SNCF / Ranguin) et ceux de la ligne interurbaine 610 (Cannes / Grasse) ont eux aussi été harmonisés.

Infobus
Le réseau Bus Azur propose désormais à ses clients le "pager Infobus" d'informations en temps réel.

Déco
Deux GX107 entièrement décorés par DUAIV, l'un d'un paysage verdoyant, l'autre à l'effigie des stars du festival ont pu être vus en avril sur le réseaux *(voir pages couleurs)*.

... CIOTAT (La)

Tramway
Un tramway à la Ciotat ? Ce sera fait en 2001 ! Lasse des embarras de circulation dus à la densité urbaine de ce site enclavé et à l'éloignement de la gare SNCF (5 km du centre-ville), une solution rapide et peu onéreuse, déclin de l'industrie locale oblige, devait être trouvée.
Les idées les plus simples étant les meilleures, l'équipe municipale, pleine de bon sens, s'apprête donc à réhabiliter la voie de chemin de fer qui la relie la Gare pour y faire circuler des tramways. Cette voie unique, qui ne servait plus qu'au fret à destination des chantiers navals aujourd'hui disparus, est encore en très bon état sur la majeure partie du parcours.
Quant aux rames, elles viendront de Berlin Est et seront restaurées.
Bref, tout est d'occasion mais la mise en œuvre en est d'autant plus astucieuse, rapide et économique !

... GAP

Aquazole
Ce réseau devrait tester l'aquazole sur 3 véhicules pendant sept semaines, et ce à compter de début mai.

... GRASSE - ANTIBES

Identité
La nouvelle marque commerciale du STGA, SILLAGES, a encore bien du mal à s'imposer. Seuls quelques rares véhicules et quelques arrêts sont aux nouvelles couleurs. La documentation commerciale est quant à elle inexistante, les hôtesses de la gare routière de Grasse allant même jusqu'à proposer un plan qu'elles qualifient elles-mêmes de "complètement faux" !
Il est vrai que les récentes restructurations, consécutives à la mise en place du PDU de Grasse sont encore évolutives. Ainsi, la Farandole, navette gratuite de ceinture pourrait bien faire des émules sous la pression des usagers : ceux-ci appréciant le service de cette navette réclament la



ANTIBES, Gare routière - 11 avril 2000
La nouvelle livrée "Sillages" du réseau STGA a bien du mal a s'imposer. Elle ne sera probablement jamais apposée sur ces antiques GX47 (dont le 415 au premier plan) que l'on dirait sortis d'un musée !



GRASSE, Gare Routière - 10 Avril 2000
La "Farandole" (ici le Master immatriculé 211 ACX 06) a tant de succès que la population réclame la gratuité pour d'autres lignes du réseau !

gratuité sur d'autres circuits !
Quoiqu'il en soit, le réseau prépare l'avenir et insiste sur les services annexes. Ainsi, le service pour personnes à mobilité réduites Mobiplus, testé avec succès à Antibes, sera prochainement étendu à Grasse
Mais c'est encore plus loin que voient les décideurs du Syndicat des Transports : 2005. C'est en effet à cette date que doit être rouverte la ligne ferroviaire entre Cannes et Grasse, entraînant un surcroît de trafic et de nouveaux besoins. La multimodalité devra alors être organisée de manière efficace. Un tramway, ou même un téléphérique (le site de Grasse s'y prête) pourrait alors voir le jour pour relier la gare, remise en activité, à la vieille ville et au-delà.
Il reste à espérer que la multimodalité tarifaire sera également d'actualité. La conurbation azuréenne, de St Raphaël à la frontière italienne est en effet morcelée en de multiples réseaux indépendant ayant chacun leur mode de fonctionnement, notamment tarifaire. Aujourd'hui encore, les lignes interurbaines qui assurent la liaison entre les différents et nombreux pôles urbains n'offrent qu'à de très rares exceptions l'intégration tarifaire. Par exemple, la ligne 901 Cannes - Grasse, qui assure également les dessertes urbaines de chacun des deux réseaux accepte leurs titres sur leur territoire respectif. Mais il n'est pas possible, lors d'un trajet interréseaux, de payer un complément lorsque l'on possède un abonnement sur l'un des deux. Le billet pour la totalité du parcours est dû...

... MARSEILLE

Cito, or not Cito ?

Une certaine confusion a semble t-il entouré l'importante commande de matériels passée à Mercedes par la régie marseillaise. Alors que nous annoncions dans notre dernier numéro un marché portant sur 18 Cito et 82 Citaro, l'hebdomadaire ferroviaire *"La Vie du Rail"* annonçait dans ses colonnes une commande portant sur une centaine de Cito, nouvelle reprise par nos amis de *"TRAM-2000"*. Cette information était néanmoins contredite par notre confrère britannique *"Tramways & Urban Transit"* qui relatait dans son édition d'avril l'achat d'une centaine de Citaro. Notre correspondant marseillais, immédiatement recontacté, nous reconfirme donc que ce marché concerne bien **18 Cito et 82 Citaro.**

Mercedes-O405N

Ces véhicules sont au nombre de 125 (61, 62, 701 à 799, 801 à 824).

Bus-école

Concernant notre dernier tableau récapitulatif du parc RTM, notre correspondant nous prie de bien vouloir préciser que les GX113 n°121 et 438 sont des voitures-écoles. Les GX113 affectés à l'exploitation sont donc au nombre de 292.

... MONACO

Suite

En complément des informations parues dans ***RU***31, il apparaît que les Van Hool A308 sont au nombre de 5 (n° 80 à 84), roulant tous au diester, avec bloc climatisation sur la toiture et dispositif d'agenouillement, et ceci depuis la fin 1999.

... NICE

TCSP

C'est la Sémaly qui a remporté l'appel d'offres de maître d'œuvre du futur transport en site propre de la métropole azuréenne. Les études de conception de la première phase du TCSP ont été lancées en octobre 1999. Elles se poursuivront tout au long de l'année 2000, jusqu'en janvier 2001. Tramway ! Et comme une bonne nouvelle ne vient jamais seule, nous sommes heureux d'apprendre que ce "TCSP" sera un "vrai tramway" sur fer comme nous le relatons dans notre édito.
Le Maire a justifié son choix en déclarant le 29 mars au côté du Maire de Strasbourg : *"nous hésitions mais moi, j'ai choisi le mode fer. Pour deux raisons essentielles. Cette technique permet, d'une part, de réaliser un tramway moderne, avec de plus grandes capacités de trans-*

port que le pneu donc une meilleure rentabilité et d'autre part, d'envisager dans le cadre d'un projet intercommunal, un "tram-train" comme il en existe par exemple à Karlsruhe en Allemagne".
L'option du Maire publiquement déclarée, le syndicat mixte devra se positionner, la décision finale revenant au Conseil municipal en séance du 28 avril.

... TOULON

Tramway
L'enquête publique lancée pour la première phase de construction du tramway bute sur son premier écueil : l'Université. Si le Président de l'Université admet la nécessité de desservir le Campus, il refuse le passage du tram sous ses fenêtres, pour des raisons de... sécurité et d'environnement.
Il est certain que la voirie actuelle, dédiée au tout-automobile, est d'une sûreté sans faille et pour le moins écologique...

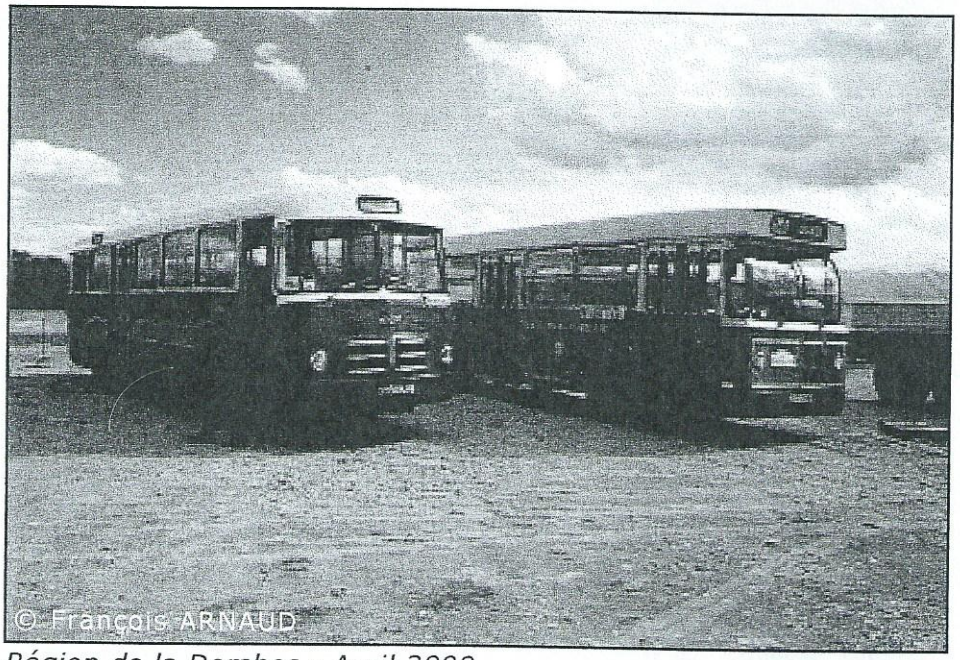
RHÔNE - ALPES

... BOURG EN BRESSE

Tarifs
Le carnet Joker (10 tickets tarif réduit) et le ticket Groupe, qui étaient respectivement à 25,50 FF et 23 FF sont passés le 18 février dernier à 26 FF. Le STAB (autorité organisatrice) a décidé de ne pas augmenter les autres tarifs.
Par ailleurs, un nouveau tarif à la journée à vu le jour le 06 mars. Baptisé "Bon Jour", il permet de circuler librement sur toute l'agglomération de Bourg en Bresse pour seulement 19 FF pendant une journée complète (dès l'heure de validation à la montée dans le premier bus).

FidéloTUB
En souscrivant un abonnement annuel Joker ou Atout'Bus, les clients TUB se voient remettre un chéquier avantages leur permettant de bénéficier d'offres particulières chez 21 commerçants ou activités culturelles du Centre Ville.
Ce chéquier avantages est également distribué sur présentation de deux cartes de fidélité remplies chacune dans un délai de 3 mois. Chaque carte permet de recevoir gratuitement le convertisseur Euro TUB, le Stylo 2000 TUB et enfin le Porte Clé, objets également en vente à la Boutique TUB.

Ligne 5
Le 15 mai 2000, la ligne 5 change... de couleur (du brun au bleu), d'itinéraire et... de bus !
Vers le sud, l'itinéraire abandonne l'avenue Alsace-Lorraine et la Gare SNCF au profit du nouveau Boulevard de Brou permettant une liaison plus directe avec le centre-ville. Au centre-ville, un nouvel arrêt sera créé à l'intersection du Cours de Verdun et de la rue Bichat : "Bichat - Hôtel de Ville". Au nord, la desserte de l'hôpital de Fleyriat sera rendue plus directe dans les deux sens. Les bus qui vont à la Chambière iront jusqu'à la zone hôtelière où ils marqueront leur terminus.
4 nouveaux bus (un standard et 3 gabarits réduits), décorés à l'effigie de l'église de Brou, assureront la desserte de la ligne 5.



Région de la Dombes - Avril 2000
Sortie campagnarde pour le PGR Berliet de la SETUB (à droite sur le cliché). Ce bus peut être loué pour toute occasion.

Histoire
Samedi 15 avril, une sortie était organisée avec le club automobiliste Berliet, l'occasion de re-découvrir le Berliet PGR rouge de la SETUB, aux couleurs de l'époque. Acquis fin 1972, ce véhicule a été en service jusqu'en 1985 et récupéré chez un casseur en... 1998.

... GRENOBLE

Tram B
Le chantier d'extension de la ligne B au-delà du terminus provisoire Cité Judiciaire, bat son plein avec le début des déviations de réseaux. Mise en service prévue en septembre 2001

Plan
Les étudiants grenoblois peuvent maintenant disposer d'un plan spécifique à la desserte du Campus de St Martin d'Hères.

Intermodalité
Depuis mars 2000, TAGO'TRAIN Journée, Jeunes, Salariés, ainsi que TAGO'CAR Journée, Jeunes et Tout public sont les 6 titres de transport qui peuvent être utilisés conjointement sur les réseaux TAG et TER ou sur le réseau TAG et les autocars interurbains.

Protection
Une seconde "barrière virtuelle" de protection des voies du tramway au niveau d'un carrefour est mise en service à Fontaine-Jaurès après celle de Berriat-Grégoire datant d'août dernier. ce système consiste en un bornage très lumineux affleurant le sol qui s'allume automatiquement lors du passage des rames.

Ligne 5
Le nombre de courses est passé sur cette ligne de 220 à 254. 11.000 voyages y sont effectués chaque jour, ce qui en fait la seconde ligne du réseau bus.

... LYON

Nouveautés réseau
Outre la Navette des Pentes évoquée dans notre précédente édition, les TCL ont mis en place début janvier une nouvelle ligne 65 : exploitée aux heures de pointe, elle relie Charcot à Gorge de Loup (métro D) via Valdo et les Battières en complément de la ligne 66.
D'autres modifications sont survenues sur le réseau :
La ligne 2 ne dessert plus Gorge de Loup. Elle relie désormais St Rambert - Plateaux à Croix Rousse via la Gare de Vaise.
La ligne 43 voit son terminus lyonnais reporté de Pêcherie à Gare de Vaise. Pour rejoindre Neuville/Saône, elle ne dessert plus Fontaine / Saône mais Collonges, à l'inverse de la ligne 184 qui, sur un trajet équivalent ne dessert plus Collonges mais Fontaine sur Saône. Les fréquences de la ligne 40 (Pêcherie / Neuville via Fontaine) sont augmentées.
La ligne 52 voit son terminus de Vaulx Lakanal reporté à Vaulx - Le Bourg.
La ligne 66 (Valdo / Les Sources) est prolongée à Champagne - Cimetière par l'avenue de Mont-Louis.

Aménagements bus
Le parc lyonnais compte désormais près de 200 bus équipés de plancher bas et 6 d'entre eux sont équipés de palettes "nouvelle génération" expérimentées sur la ligne 99. Des aménagements de voirie ont été réalisés pour mettre aux normes 9 arrêts sur cette ligne : Ferrandière (direction Cordeliers), Maisons Neuves (dans les deux sens), Montchat Place Ronde (départ et arrivée), Place Ronde (descente), Cordeliers St-Bonaventure, Pompidou Sacré Cœur (dans les deux sens) et Saxe Bonnel (direction Monchat Place Ronde).

TCL de nuit !
Depuis le 26 avril, les TCL proposent à titre expérimental une ligne de nuit qui longe les quais de Saône, très fréquentés par les noctambules, Noctibus. Elle fonctionne les vendredis et samedis soir de 02h30 à 05h00.

Trolleys
Le miditrolley n° 1716 est arrivé fin avril et est immatriculé : 4806 WE 69.

Matériel - Errata
Quelques informations parues dans notre numéro 31 étaient erronées. L'Agora 3636 équipe la ligne 99. Par ailleurs, le parc des surbaisses (page 57), mentionne 182 Agora. Ils sont en fait au nombre de 194.

Matériel - Mouvements
Les PR180.2 n°2131 et 2133 qui étaient aux Pins viennent de repartir à Nord Alsace où ils équipent la N26. En revanche, la 2155 est arrivée aux Pins.
L'Agora 3101 d'Oullins est partie équiper la ligne 1, de même que l'Agora 3008. En revanche, les 3349 et 3350 ne sont plus en service sur cette ligne.

Matériel - Brèves
La rénovation des R312 continue. Le 3345 a été vu a la nouvelle livrée.

Agora-Line
25 Agora-Line 3p ont pour l'heure été livrés au SYTRAL. Les 3901 à 3914 circulent sur la ligne 44, les 3915 à 3920 sont arrivés au dépôt des Pins et mis en ligne sur le 25. Ils sont tous équipés du GPS, de vitres athermiques et équipement UFR sur la porte centrale.

GPS
Les pupitres des 20 Agora (3601 a 3620) de la ligne pilote n°36 viennent d'être modifiés pour permettre l'utilisation de l'IDV (repérage par satellite).
Mais les retards pressentis sont confirmés : mise en place du système sur la ligne pilote (36) le 30 mai 2000 à la place du 8 mai 2000. La fin de ces essais aura lieu le 11 Avril 2001 à la place du 8 mars 2001 comme il était prévu.

Vidéo-surveillance
Le SYTRAL avait décidé il y a quelques temps d'équiper 150 bus de camera.
Le R312 n° 3328 vient d'être aménagé avec ce système.
Cela consiste en la pose de caméras au niveau des 3 portes et de la cabine de conduite. Soit au total quatre!

Tram - 1ère rame
La première rame de tram est arrivée de la Rochelle dans la nuit du 5 et 6 Avril dernier. Le convoi de 40 mètres n'aura mis que 3 jours au lieu des 5 qui étaient prévus.
Elle a été déchargée le 06 Avril au matin.
Le 13 avril s'est tenu au centre de maintenance l'inauguration très officielle de la première rame et du cen-

tre. Tellement officielle qu'aucun de nos modestes correspondants locaux n'en avait été informé !
En attendant les premières circulations, la rame est bien gardée. Impossible de pénétrer dans le nouveau centre.
Quant au site internet "Infotram", dont la première page vante la mise à jour régulière, les dernières informations datent de... décembre 1999 !

Inaugurations

C'est donc le 13 avril 2000 qu'ont été inaugurés en grande pompe la première rame de tramway ainsi que l'atelier-dépôt de Saint-Priest.
Nous ne reviendrons pas sur le matériel Alstom-Citadis-TGA302 et son look bizarre, pour nous attarder un peu plus sur l'immense atelier-dépôt que nous aurons l'occasion de vous faire découvrir plus en détail prochainement.
Cet ensemble de 5 ha dédié uniquement aux tramways, a été édifié à l'extrémité de la ligne 2 sur le site de la Porte-des-Alpes, le long du futur boulevard urbain-est et aux portes du futur parc technologique.
Il comprend un ouvrage très soigné de 19.000 m2, signé du cabinet d'architectes Ferrand-Sigal.
Mis à part un hall de remisage équipé de 13 voies pour garer l'ensemble du parc des deux lignes (39 + 8 nécessaires au prolongement à St Priest), il est constitué d'un atelier de maintenance, du poste de commandement des lignes de tram et d'une partie administrative.
La totalité de ces équipements est placée sous une vaste toiture à la charpente métallique, confectionnée en membrane PVC et ponctuée par 133 ouvertures munies d'écrans filtrants en toile tendue afin de laisser passer une lumière naturelle.
Les essais de la première rame, débarquée à St Priest le 6 avril après un périple en camion assez rocambolesque *(voir plus loin)*, ont d'ores et déjà commencés jusqu'au campus de l'Université Lumière-Lyon II puis au centre de Bron afin qu'elle effectue ses 500 km réglementaires.
La deuxième rame devait arriver fin avril, suivie de la troisième courant mai.

Voyage mouvementé

Parti le 3 avril de l'usine Alstom de La Rochelle-Aytré, le convoi exceptionnel routier transportant la première rame de tramway est resté bloqué plus d'une journée à Veauche dans l'agglomération stéphanoise.
L'itinéraire avait en effet été modifié au dernier moment pour éviter d'emprunter la montée des Choulans. Or, pour emprunter les autoroutes A7 et A47, il était nécessaire d'attendre de nouvelles autorisations. On peut d'ailleurs s'étonner que tout n'ait pas été prévu dès le début.

Tram - Conducteurs

Les machinistes des TCL avaient jusqu'au 27 mars dernier pour déposer leur candidature à la formation conduite tram. 100 places étaient a pourvoir. Et c'est avec immense surprise que la SLTC n'a reçu que ... 130 candidatures pour 2.600 chauffeurs, principalement parmi les machinistes des lignes 26, 26N, 39 et 39N qui vont disparaître. Les autres proviennent majoritairement du dépôt de Parmentier qui devrait fermer ses portes.
Les raisons de cette faible motivation? Les conditions de travail et plus précisément les horaires, la peur d'être "recalé" et surtout le manque de confiance par rapport au nouveau matériel. Ainsi, une rumeur, affirmant que les rail auraient été posés à l'envers circule dans l'entreprise...

Métro - Ligne B

Le 5 avril a eu la présentation officielle du prolongement de la ligne B à la presse. Les travaux sont maintenant presque terminés, seule la station Stade de Gerland nécessite quelques finitions. Quant au prix de ces travaux, bonne surprise ! La somme estimée était de 1.125 millions de francs, alors que le coût n'est finalement que de 925 millions de francs !
Les marches a blanc en conditions réelles d'exploitation auront lieu en août pour une ouverture au public devant intervenir entre le 28 août et le 4 septembre.

Grèves à répétition

Le mardi 11 Avril dernier, un chauffeur de la ligne 28 a été agresse tôt dans la matinée par un individu a l'aide d'une bouteille en verre. En réaction a cet acte, aucun bus n'est sorti du dépôt des Pins. L'agresseur vient de ce rendre a la police.
Le mercredi 12 Avril, les syndicats avaient appelle a la grève contre la fermeture du dépôt Parmentier et contre des affectations arbitraires des chauffeurs de celui-ci. Le réseau métro a circulé normalement, le réseau de surface à 50 %.
Le vendredi 14 avril, une grève surprise a sérieusement perturbé le trafic. Trois dépôts ont été particulièrement touches: Parmentier, les Pins et Oullins. Les chauffeurs réclamaient le paiement du jour de grève (mardi 11 avril) des conducteurs des Pins au nom du droit de retrait en cas d'agression. En effet, la direction accordait ce droit qu'a 3 lignes du dépôt des Pins ! Les autres chauffeurs des autres lignes n'étaient pas payes.
Les syndicats ont prévenus qu'en cas de non-abandon du projet de fermeture de Parmentier, d'autres grèves auraient lieu.
Bref, il semblerait que les lyonnais n'aient pas fini de marcher !

Dépôt Parmentier

Évoqué dans notre dernier numéro, la fermeture de ce vieux dépôt d'autobus et de trolleybus du 7e arrondissement semble maintenant irrévocable malgré l'émoi que ce projet a suscité parmi le personnel. La mise en service des deux lignes de tramway va s'accompagner d'une restructuration du réseau bus touchant principalement les unités des Pins et de Parmentier. Ce dernier étant jugé par les gestionnaires exigu et vétuste, il sera fermé et ses voitures réparties dans les autres établissements. Parmentier exploite actuellement les lignes 4, 18, 23, 26, 47 et 91.

... ROANNE

Agora

2 nouveaux Agora standards circulent depuis fin mars sur le réseau STAR. Ils sont numérotés 70 et 71 et immatriculés 4275 et 4276 XZ 42.

Ils comportent 10 places assises de plus (soit 36) que leur trois congénères déjà en service.

... SAINT ÉTIENNE

Tramway

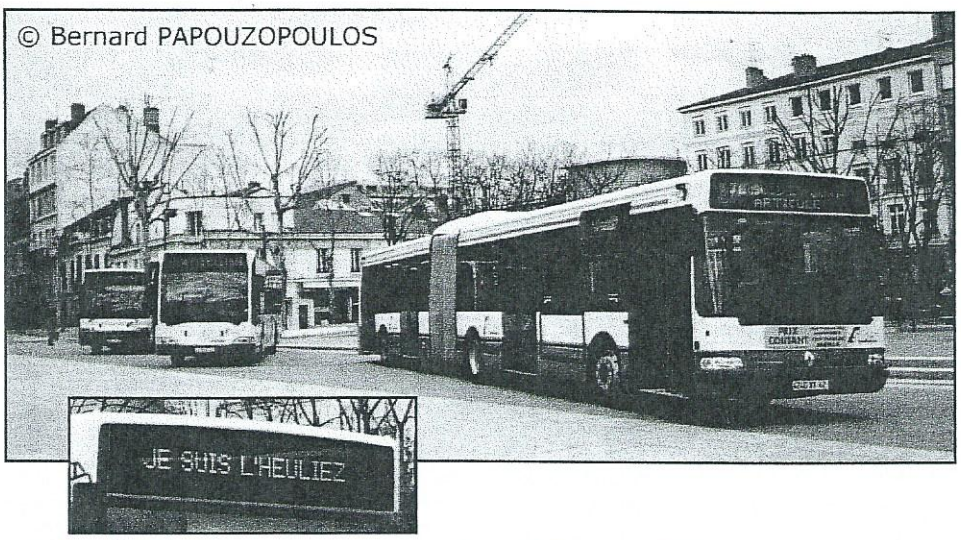
Les trams ont cessé de circuler du 25 février au 1er mars afin de permettre la fin des travaux de mise en site propre, place Bellevue et rue Gabriel Péri.
A noter que, pour une fois, les bus de remplacement ont utilisé un itinéraire différent dans le sens Nord-sud entre la place du Peuple et la place Anatole France (par le cours Victor Hugo).

Les trolleybus résistent !

Le nouveau plan de circulation avait pour but de rendre le trafic automobile plus fluide pour une ville moins polluée. Mais ces louables intentions ont été détournées de leur but final par la suppression des trolleybus sur les lignes 1, 3, 5 et 7. Les trolleybus ont été arrêtés par la STAS à l'insu des décideurs qui ont cependant financé les bus les remplaçant.
Les membres de l'ADTLS (association Améliorer les Déplacements et les Transports en Loire-Sud) ont à plusieurs reprises rencontré des responsables du SIOTAS et de la STAS et, en novembre 99, le SIOTAS demandait un audit sur les 53 trolleys retirés de la circulation.
La STAS reconnaissait alors que 41 véhicules étaient en état de marche.
Le PDU prévoit d'ailleurs l'exploitation électrifiée des lignes 1, 7 et 10. L'ADTLS a obtenu que les lignes 3, 5 et 8 soient également assurées par ce mode.
Pour confirmer cette bonne nouvelle, le SIOTAS a annoncé le 30 mars qu'il lancera très prochainement un appel d'offres concernant 30 trolleybus.

Nouveaux matériels

Le réseau a reçu dernièrement 26 nouveaux autobus se décomposant en 10 Agora-L, 14 Citaro et 2 GX117. Les Agora-L ont été mis en service principalement sur la ligne **6**, les Citaro le sont sur les lignes **16** et **26**, les GX117 seront exploités sur les lignes au tracé étroit et difficile (22, 23, 37, 38, 39 et 40).
Ces véhicules étaient exposés place Jean Jaurès le 30 mars dernier.



SAINT-ÉTIENNE, place Jean Jaurès - 30 mars 2000
Les nouveaux matériels reçus par la STAS sont présentés au public au centre-ville.
Remarquer l'utilisation originale des girouettes électroniques !



ST ETIENNE - Transpole STAS
23 octobre 1999
Cette bucolique perspective saura t-elle porter chance aux trolleybus stéphanois ?

Aquazole

Le réseau abandonne l'aquazole au profit du filtre à particules de type CRT couplé à l'emploi de gaz désulfuré. Cette technique équipe les 24 véhicules les plus récents du réseau, 10 Agora-L et 14 Citaro standards. Néanmoins, les 40 bus qui roulent à l'aquazole continueront avec ce carburant jusqu'à leur remplacement.

Gares

La communauté de communes de Saint-Etienne-Métropole a décidé de rénover les gares de son secteur. Dans un premier temps, ce sont Firminy, Le Chambon-Feugerolles et La Ricamarie qui sont concernées.
Pour les deux dernières, les projets sont un peu flous. Par contre, à Firminy, le projet est plus avancé avec la création de 300 places supplémentaires sur le parking, d'un souterrain et d'un pôle d'échanges.
Les premiers travaux devraient débuter à la fin de l'année.

SRT : et de 100 !

Nous avons souvent évoqué cet exploitant dans nos colonnes, tant sa place dans les transports urbains stéphanois est importante puisqu'il exploite 4 lignes pour le compte de la STAS.
Présent dans l'exploitation du réseau stéphanois dès la création du SIOTAS



et de la STAS en 1960, la SRT s'est toujours distinguée par la mise en ligne de matériel moderne et performant. C'est le cas pour le Citaro, exploité depuis 1998.
Le 10 mars dernier, la SRT a invité clients, fournisseurs et personnalités locales pour la mise en service officielle de son 100ème véhicule, en l'occurence un Mercedes O350 Tourismo pour une soirée chaleureuse et fort bien organisée, par le personnel même de l'entreprise.
Notre correspondant, Bernard PAPOUZOUPOLOS, a permis que FPTU soit un des parrains officiels de cette manifestation puisque la plaquette qu'il a conçu à l'effigie de notre association pour cet événement était distribuée à tous les invités parmi lesquels le Maire de St Étienne, M. THIOLLIERE, et ceux des communes desservies par la SRT ou les directeurs d'Evobus France, M. KELLER et de Mercedes Tourisme, M. VOILLOT.
Les adhérents de FPTU peuvent bien entendu obtenir cette plaquette. *Voir en rubrique "Forum".*

... THONON LES BAINS

Justice
Après l'attribution de l'exploitation du réseau à la STAT (filiale Vivendi) par le syndicat d'agglomération SIBAT, l'ancien gestionnaire, les Cars Philippe, a saisi le tribunal administratif pour contester la régularité du choix d'appel d'offres.

SUISSE ROMANDE

... FRIBOURG

Commande groupée
GFM et TF se sont groupés pour commander 62 autobus à EvoBus, soit 32 Standards et 16 articulés pour le trafic régional, le solde étant affecté aux services urbains pour 7 standards et 7 articulés.

Livrée
Après le blanc agrémenté de carrés bleus à la mode lausannoise, les bus de Fribourg se parent peu à peu d'une robe blanche constellée de points rouges... Nos amis suisses seraient-ils atteint de minimalisme géométrique ?



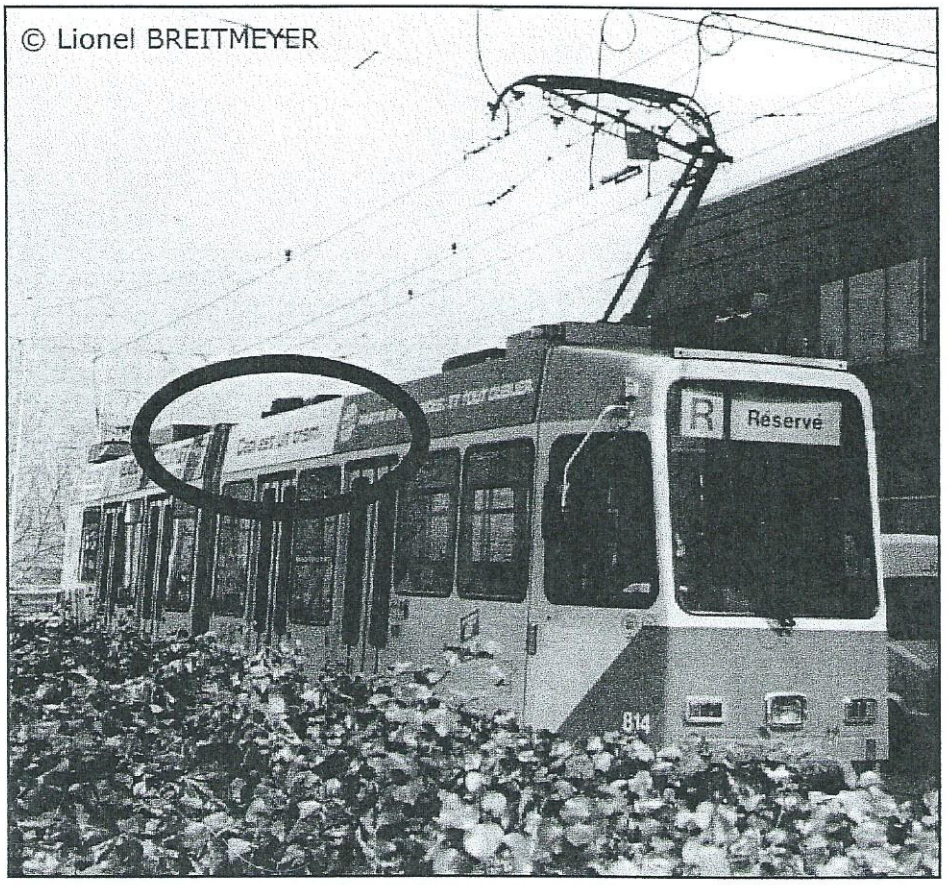
GENÈVE - Avril 2000
Cariane Ain vient de recevoir deux SETRA pour l'exploitation de la ligne TPG Y. Ici, le 902, immatriculé 8839 WG 01

... GENÈVE

Réseau
Quelques modifications sont en cours ou à venir sur le réseau TPG. La ligne H (Tours de Carouge / Archamps) ne franchit plus la frontière et reprend donc un indice urbain : le 44.
A ne pas confondre avec l'ancienne ligne 44, disparue suite à la mise en service de la ligne 13 du tram.
Une nouvelle ligne B est annoncée pour

l'automne entre Anières et Vésenaz, au nord-est de l'agglomération genevoise. Cette navette serait assurée par un minibus de 15 places.
Enfin, le service à la demande, Télébus, change de nom pour un plus classique et "branché" taxi@bus

37 millions pour le tram 13
Trente-sept millions de CHF : tel est le crédit demandé par l'exécutif de la Ville de Genève pour le prolongement du tram 13.
Pour l'instant, celui-ci s'arrête à la Gare CFF Cornavin. A l'avenir, il continuera sa course le long de la rue de Lausanne, puis montera l'avenue de France jusqu'à la place des Nations.
Le montant de 37 millions comprend 25,3 millions pour les travaux d'aménagement et de réfection directement liés au tram (notamment la réalisation des arrêts et leur équipement), 10,6 millions pour la construction d'un nouveau réseau de collecteurs des eaux et 2,8 millions pour le prolongement de la ligne de bus 1 vers la place des Nations.
Ce parcours remplacera un tronçon de la ligne 4 qui sera abandonné. A ces sommes s'ajouteront encore 60 millions issus des caisses de l'État.
Le projet prévoit que le tram circule au milieu de la chaussée. Sur la rue de Lausanne, la voie en direction de Lausanne est en site propre, laissant ainsi une piste réservée aux voitures. En revanche, le tram et les automobiles se partageront la même file pour le retour vers la gare. Des pistes cyclables sont également prévues, ainsi que des aménagements pour les piétons. Le trafic de transit est censé se reporter sur le réseau routier périphérique.
La durée des travaux est estimée à trente mois et le Conseil administratif rêve de pouvoir démarrer le chantier cet été. Mais son ouverture dépend de recours déposés auprès du Département fédéral des
transports. Le Touring Club Suisse en particulier préférerait un tram en site propre dans les deux sens pour mieux préserver... le trafic automobile.
Christian Ferrazino, le responsable du Département municipal de l'aménagement, des constructions et de la voirie, ne cache pas son exaspération contre ceux qui retardent le processus: *"Tout projet de transports publics a forcément une incidence sur le trafic, mais nous ne dévierons pas de nos objectifs, qui sont l'amélioration de l'offre de transports publics, la diminution du trafic automobile individuel au centre-ville et de la pollution de l'air"*.

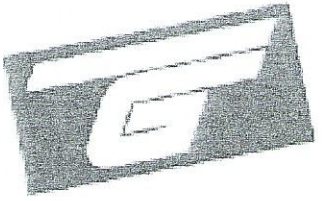


GENÈVE, Bachet de Pesay - Avril 2000
Il semble que les TPG pensent que leur clientèle est soudainement devenue débile ! Dans le cercle noir est en effet inscrite la mention "Ceci est un tram"... Ah bon ?

Pub !
12 rames sur les 46 que compte le parc tramway des TPG circulent maintenant avec habillage publicitaire intégral.
Il s'agit des rames 803 à 806, 808, 809, 817, 819, 831, 846, 847 et 849.

Volvo 7000A
Le premier véhicule intégral Volvo 7000A articulé, numéroté 301, fait son entrée sur le réseau le 31 janvier 2000.
Il est la tête d'une série de 60, la série pouvant éventuellement atteindre 80 véhicules si les options sont exercées.
Dés le 10 février ce véhicule a effectué 20 jours de test sur le réseau Lausannois, dans le cadre de la collaboration TPG / TL. Ce véhicule inaugure également une nouvelle découpe des véhicules TPG.

Cariane
Deux Setra de Cariane sont maintenant en exploitation sur la ligne transfrontalière Y



ENDSTATION OSTRING
Servette 30A
Ch-1202 GENEVE
http://ostring.tsx.org

Certaines des informations contenues dans les rubriques "Suisse Romande" et "Wallonie - Bruxelles" sont issues de "Endstation Ostring" pour la Suisse ou "Tram 2000" pour la Belgique.
Pour en savoir plus sur les réseaux de ces deux pays, n'hésitez pas à vous référer à ces deux publications !

TRAM 2000
Rue Abbé heymans 15
B - 1200 BRUXELLES
http://www.tram2000.be

... LAUSANNE

Gaz
Les 3 premiers autobus fonctionnant au gaz naturel, du type Van Hool A330 CNG, font leur entrée sur le réseau, en dépendant du dépôt de Perrelet. Ils sont la tête d'une série de 14 véhicules.
Le réseau TL de Lausanne pousse ainsi fortement son effort pour contribuer à la maîtrise de la qualité de notre air, puisque Lausanne fait déjà partie des gros exploitants de trolleybus, et que le réseau de "métro" est en fort développement.

Précisions
Nous vous informions de l'attribution à Alstom du contrat de fourniture du système de pilotage et du matériel roulant du futur métro de Lausanne. 15 rames de 2 voitures, totalement automatiques, de la gamme Alstom Urbalis, desserviront le nouveau métro de Lausanne.
En 2005, la dite ligne reliera donc Ouchy, sur les bords du Lac Leman, à la commune d'Epalinges au nord de l'agglomération Lausannoise.

WALLONIE - BRUXELLES

... BRUXELLES / BRUSSEL

Tram 52
Les travaux de réaménagement de la Grand' Route à Drogenbos sont terminés : les tramways de la ligne 52 desservent de nouveau ce terminus.

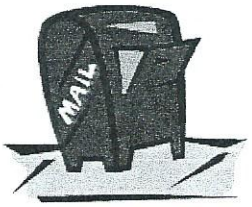
Tram 83
Sous l'indice 83 apparaît une nouvelle ligne de tram... qui n'en est pas une. En effet, ce nouvel indice correspond à l'ancien itinéraire de la ligne 82 récemment déviée.
Néanmoins, la desserte originale via la station Clemenceau étaient encore effectuée à certaines heures sous l'indice "82 via Clemenceau".
Bref, le 83 c'est Berchem / Midi via Clémence !

Tram - Travaux
Le chantier de renouvellement des voies du tunnel sous la place de la Constitution ont pas mal perturbé les lignes 18, 23, 52, 55, 56, 81, 83 et 90.
L'exploitation de la ligne 23 a même été suspendue entre les gares du Nord et du Midi jusqu'au 13 avril.

Autobus
Sept unités supplémentaires ont été rajoutées à la commande des 25 articulés Van-Hool AG300-4p (série 8826 à 8857).
La STIB sera donc équipée en 2001 de 32 autobus de ce modèle qui auront une particularité par rapport aux autres engins de ce type.
Afin de libérer de la place dans l'habitacle, le constructeur a décidé de placer le radiateur sur le toit, à l'avant du véhicule.

FPTU
France Passion des Transports Urbains

TRIBUNE LIBRE



Réflexions sur l'organisation des transports en Île de France

Pierre COLIN

A partir d'un simple constat en deux points, il est aisé de comprendre le parcours du combattant de bon nombre de clients des transports en commun dans la région Île de France, que ceux-ci soient réguliers ou occasionnels.

Constat

1° constat:

Il existe de très nombreuses entreprises de transport, en charge de multiples types de prestations.
Toute sont animées par des autorités organisatrices autonomes et il apparaît assez vite pour les spécialistes, mais aussi pour les néophytes, que l'organisation proposée est propre à chaque entreprise. Il n'existe que très peu de cohérence globale. Ainsi il est parfaitement possible de trouver de nombreuses fois la ligne de bus 5 ou B.

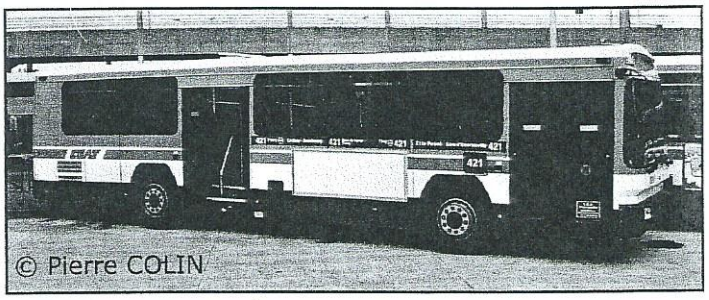
2° constat:

Hormis le client régulier armé de sa Carte Orange ou le touriste muni d'une kyrielle de plans et d'un Pass Paris Visite, le clients occasionnel ne rentrant dans aucune des catégories ci-dessus aura bien du mal à comprendre comment se rendre d'un lieu à un autre en utilisant plusieurs entreprises, et donc plusieurs modes d'organisation, donc différents modes d'information et de tarification.

Essayons nous à quelques statistiques:

- 8 départements de taille diverse mais de population équivalente compose la région administrative d'Ile de France, région administrative géographiquement déséquilibrée : le sud de la Picardie est bien plus proche de Paris que le sud ou l'est de l'Île de France : les transports parisiens ne prennent donc pas en compte la notion de "bassin de vie ou d'emploi".

- au moins 25 entreprises assurent environ 60 services de transports urbains. Certains services sont réduits à une ligne unique en complément d'un réseau interurbain, d'autres sont de puissants réseaux comme ceux de Versailles ou Melun.



Torcy, Gare Routière - 20 avril 2000
RATP ? CEAT ? Pool RATP/CEAT ? Le voyageur s'en moque. Il cherche un réseau pratique, facile à identifier, offrant une tarification intégrée...

- plus de 50 entreprises assurent des services interurbains (depuis les lignes de marché, jusqu'aux lignes express, en passant par les dessertes ferroviaires, celles spécifiques aux aéroports ou parcs de loisirs, et les dessertes interurbaines classiques).

- au moins 7 systèmes d'identification des lignes de transport (pas de système, des chiffres avec ou sans système de série, des lettres, des combinés lettres et chiffres ou inversement, des couleurs, des noms, etc...) en fonction de l'entreprise dans la plupart des cas. Il est



Poissy, Gare Routière RER - 25 avril 2000
Intermodalité, multimodalité... Le grand défi des transports urbains des années 2000

intéressant de noter que les départements 77 et 91 tentent de rechercher un peu de logique, la RATP ayant elle même sa propre cohérence. Le summum de la difficulté se trouve sans doutes dans le département des Yvelines avec les lignes CGEA et CSO, dont les indices de lignes semblent n'avoir que peu de logique.

Comment faire chez nous...

... pour les numérotations de lignes :

Avec une forte volonté de la région Île de France et de la principale autorité organisatrice d'Île de France qu'est le STP, il est possible d'introduire quelques principes simples d'organisation:

1. Toute liaison est numérotée ou dénommée. Cela s'applique en particulier aux liaisons ferrées, dont le système d'organisation est à ce jour le plus hermétique, hormis si la liaison est incluse dans le RER.

2. Des concepts déjà utilisés à l'étranger doivent être utilisés. Par exemple les lignes de nuit commencent toutes par la lettre N, les liaisons Express commencent toutes par la lettre X, les liaisons de nature régionale ont une numérotation dans la série 900, les lignes de Métro commencent toutes par la lettre M, etc....

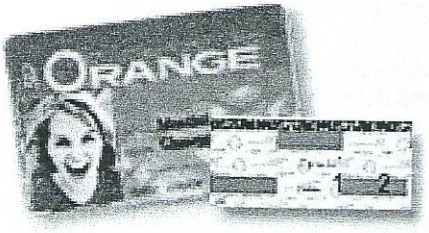
3. Plus spécifiquement à notre région Île de France:
   Les liaisons de nature interurbaine sont numérotées par département dans une série unique de numéros quelle que soit l'entreprise exploitante, les liaisons comportant déjà des noms sont conservées en l'état, les lignes spécifiquement urbaines commencent toutes par la lettre U.

- nous ne nous aventurerons pas à dénombrer le nombre de systèmes de tarification. Les systèmes à sections subsistent encore, et des systèmes de billetterie sans contact font leur apparition.

Regardons en dehors de notre pays :
Dés que l'on sort de France (car la situation en Île de France n'est pas meilleure en province, hormis peut-être Lille qui a tenté d'organiser les choses de façon cohérente), la plupart des très grosses agglomérations présentent des systèmes multi-entreprises avec des numéros de lignes uniques et des tarifications unifiées, les systèmes d'information suivant dans la plupart des cas.
En vrac, citons Londres, et d'autres grosses agglomérations britanniques (mais les opérateurs britanniques doivent faire attention à ne pas dériver de ce principe, car on peut observer des déviations suite à la libéralisation des attributions de concessions), les grosses communautés tarifaires allemandes avec des systèmes de numérotation significatifs et bien sur des tarifications zonales unifiées, les grosses agglomérations suisses et notamment Zurich, les grosses entités d'Amérique du Nord, et d'Amérique du sud (ou les numéros de lignes à quatre chiffres sont courants), etc...

... pour la tarification :

Pas de secret, les systèmes zonaux utilisés de façon importante dans le monde, sont la seule solution pour créer une tarification unifiée indépendante des entreprises exploitantes.
Le zonage carte orange peut être utilisé comme zonage de base, et un sous zonage peut y être ajouté pour appliquer ensuite un système de tarification entre zones dépendant du nombre de zones traversées au cours du trajet considéré.
Le sous zonage doit être créé en respectant les "bassins de vie ou d'emploi", de façon à simplifier la vie des clients dans ces zones homogènes.



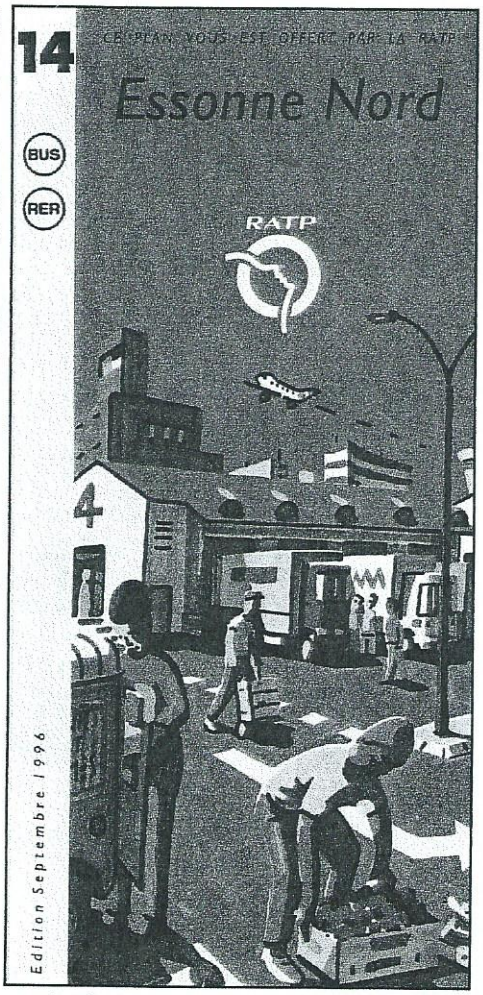
... pour l'information :

Là non plus, pas de secret, la seule façon de présenter une information complète consiste à éditer des documents indépendants des exploitants, ouvrir des entités d'informations qui n'appartiennent pas aux entreprises concernées mais à une autorité unique dans laquelle chaque entreprise contribue à hauteur de son niveau de trafic.
L'outil Internet est un outil technologique tout à fait adapté à la mise en place d'un serveur d'information multimodale. En France Marseille s'y essaye avec le site www.lepilote.com.

En guise de conclusion

Quelques bonnes séances de travail permettraient de mettre au point rapidement une règle de numérotation des lignes cohérente et simple.
La mie en œuvre demanderait un peu plus de temps mais pourrait se faire à l'occasion de dates ou d'événements symboliques, telles les restructurations de réseaux.
Tout est question de volonté, les financements ne devant pas éternellement constituer un obstacle aux changements.
L'investissement pour simplifier la lecture des organisations de transports en commun, peut générer des clients supplémentaires, voire des économies.

Pour ce qui est des modes de tarification et d'informations, il faut "inventer" une structure de pilotage forte. La région Île de France, maintenant assise à la table du STP, parait bien placée pour assurer cette tutelle.
Le financement de cette structure doit là aussi dépendre des niveaux de trafic.
Au minimum il faut la aussi quelques séances de travail pour construire le sous zonage du zonage actuel Carte Orange, construire la politique tarifaire avec un certain nombre de simulations financières.
La mise en œuvre doit se faire de façon zonale pour éviter la panique d'un changement brutal et subit.
Le passage au système sans contact "Francile" ou "Modeus" pourrait par exemple constituer une superbe occasion.



Malgré l'excellence de sa qualité graphique, le plan n°14 de la RATP est un cas d'école ! N'exploitant qu'une vingtaine de lignes sur cette zone, la Régie propose néanmoins un plan de grande dimension, aux deux tiers vide, sans mention aucune des lignes complémentaires et réseaux locaux exploités par les "concurrents", pourtant nettement plus denses...

Construire une marque globale des transports franciens doit être une priorité. Cette marque, indépendante des réseaux et sous-réseaux doit devenir l'unique porte d'entrée pour le client quotidien.
C'est cette marque globale qui deviendrait l'unique référence, déclinée sur les plans, titres de transport, serveurs d'information consultables sur Internet.

La construction d'un tel site web prendrait du temps mais les exemples de serveurs réussis et pratiques ne manquent pas à l'étranger et notamment en Allemagne. S'en inspirer ne nécessiterait pas de tout réinventer pour mettre à la disposition des clients un produit convivial d'information 24h sur 24.
Concevoir des plans n'est pas complexe puisqu'il suffirait de réutiliser l'excellente base RATP des 14 plans de l'Île de France et d'y ajouter les (très) nombreux éléments manquants, relatifs aux entreprises autres que la RATP.

Bref avec un peu de volonté, il est possible de simplifier la vie de très nombreux clients des transports en commun franciliens...
Puissent ses reflexions y avoir contribué après toutes ces années où, semble-t-il, on s'est ingénié à tout compliquer.
Il est vrai que nos systèmes politiques d'organisation territoriale avec leurs compétences et leurs modes de financements associés ne simplifient pas la tâche...

FPTU France Passion des Transports Urbains

FPTU France Passion des Transports Urbains

LES DÉPÔTS DE LA RATP
9 – Fontenay aux Roses

Guy JONGERLYNCK, Patrick KIRSTETTER

Le Centre-Bus

Repartant du dépôt de Malakoff *(voir RU31)*, suivons la RN306 en direction du Petit-Clamart. Au rond-point Charles-De Gaulle sur la commune de Châtillon, nous l'abandonnons pour reprendre vers la gauche son ancien tracé, avenue de la Division Leclerc.
C'est au numéro 3, situé sur la commune de Fontenay-aux-Roses, qu'est implanté cet établissement, placé sous la direction de M. Dense assisté pour la maintenance par M. Celton.
Le dépôt de Fontenay-aux-Roses a été édifié en 1967, lors de la grande vague de construction de nouveaux remisages. Il est donc adapté à la maintenance et à la gestion des matériels modernes et sa capacité est de 200 véhicules, l'ensemble du remisage étant couvert.

Les lignes

Le 17 avril 2000, les lignes exploitées par ce centre ont été l'objet d'une légère restructuration (relire ***RU***31) entraînant la suppression de la ligne circulaire **198** et la création de la ligne **294**.
D'autre part, l'ancienne antenne du 179 desservant la zone industrielle de Meudon-la-Forêt prend l'indice **279**.

Les modifications concernant les lignes 179, 194, 195 et 295 ont été relatées dans notre précédent numéro.

Nomenclature des lignes

169 : Pont de Sèvres (M) / Balard (M)
179 : Pont de Sèvres (M) / Sceaux-Robinson (RER)
189 : Porte de St Cloud (M) / Clamart-G. Pompidou
190 : Mairie d'Issy (M) / Clamart-Vélizy 2
194 : Porte d'Orléans (M) / Châtenay-Malabry (lycée polyvalent)
195 : Châtillon-Montrouge (M) / Sceaux-Robinson (RER)
279 : Pont de Sèvres (M) / Meudon-la-Forêt (zone industrielle)
289 : Porte de St Cloud (M) / Clamart (Cité de la Plaine)
290 : Mairie d'Issy (M) / Meudon-la-Forêt (Europe-Nord)
294 : Châtillon-Montrouge / Igny (RER)
295 : Porte d'Orléans (M) / Vélizy 2
379 : Vélizy 2 / Fresnes-Roosevelt
389 : Pont de Sèvres (M) / Meudon-la-Forêt (centre administratif)
390 : Bourg-la-Reine (RER) / Vélizy-Villacoublay (Hôtel de Ville)
395 : Clamart-G. Pompidou / Antony (RER)
594 : (Le Fontenaisien) Clamart-Fontenay (Leclerc) / Eglise des Blagis
595 : Sceaux-Robinson (RER) / Le Plessis-Robinson (La Boursidière)

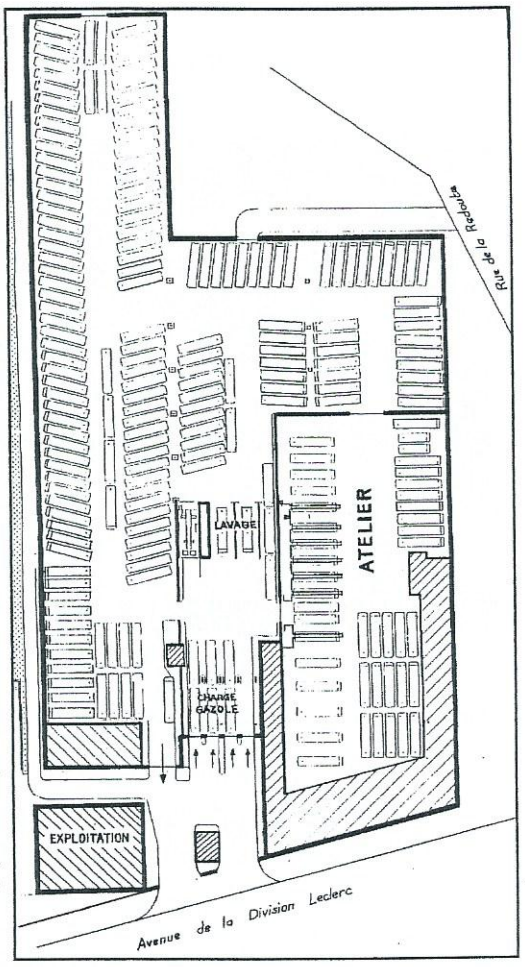


FONTENAY AUX ROSES, Centre Bus RATP - 19 avril 2000
Hall principal de remisage abritant essentiellement des GX317 et R312



ROBINSON, Gare RER - 29 avril 2000
Créée le 17 avril 2000, la ligne 294, Châtillon-Montrouge / Igny, est exploitée en R312. Ici, le 5306 de la ligne 295, mis en ligne provisoirement lors du lancement de la nouvelle desserte.

Centre-Bus de Fontenay



Le matériel

Lors des mouvements de matériel consécutifs à l'ouverture du dépôt de Vitry, Fontenay perdait le **162** qui intégrait le nouvel établissement pendant que le **191** retrouvait son dépôt d'origine, Malakoff.
Actuellement, le dépôt compte 212 voitures se répartissant en 40 GX317, 10 Agora-S, 139 R312, 21 SC10R et 2 GX77.

CENTRE BUS DE FONTENAY - AFFECTATION DES VEHICULES au 17/04/2000			
Ligne (s)	Nb	Matériel	N° de parc
169	10	GX317-2p	1045 à 1054
179	14	R312-3p	5464 à 5477
189	23	GX317-2p	1022 à 1044
190	13	SC10R	3787, 3788, 3843, 3845 à 3851, 3855, 3860, 3899
194	25	R312-3p	5046 à 5070
195	21	R312-3p	5124 à 5144
279	7	R312-3p	5478 à 5484
289	20	R312-3p	5275 à 5290, 5308 à 5311
290	8	SC10R	3844 ,3852 à 3854, 3856 à 3859
294	11	R312-3p	5711 à 5717, 5752, 5906, 5908, 5909
295	20	R312-3p	5071, 5145, 5291 à 5307, 5835
	1	Agora-2p	2054
379	3	R312-3p	5485, 5334, 5860
	5	R312-2p	6305, 6306, 6445 à 6447
389	5	Agora-2p	2324, 2325, 2511, 2512, 2671
390	7	GX317-2p	1055 à 1060, 1091
	4	Agora-2p	2111, 2112, 2116, 2117
395	10	R312-3p	5233 à 5236, 5335, 5342, 5652, 5675, 5800, 5802
594	2	GX77	661,666
595	3	R312-3p	5414 à 5416
TOTAL	212	VÉHICULES A L'EFFECTIF DU CENTRE BUS	

ÉTATS DE PARCS

Sauf erreurs ou omissions, au regard des informations parvenues à la rédaction au 1er mai 2000.

Cergy Pontoise

STIVO

État de parc simplifié		Benjamin WEYER
Standards		
Renault S105RX	1	999
Renault PR100-2	8	152 à 159
Heuliez GX107	19	160 à 166, 180 à 182, 505 à 513
Setra S215SL	1	167
Setra S315NF	21	954 à 974
Heuliez GX217	1	516
Renault Agora-S-2p	11	171 à 179, 514, 515
Articulés		
Renault PR180-2	3	791, 792, 794
Heuliez GX187	8	605 à 607, 793, 795 à 798
Setra SG219SL	15	754, 755, 807 à 812, 814 à 820
Heuliez GX417	2	609,799
Renault Agora-L-3p	6	610, 611, 750 à 753
TOTAL	**96**	**véhicules**

Gonesse

TRANSVO

État de parc simplifié		Benjamin WEYER
Minibus et Gabarits réduits		
Heuliez GX77	2	8130,8131
Standards		
Mercedes O305-HLZ	1	8106
Renault S45R	1	8114
Setra S215SL	10	8116 à 8124, 8127
Renault Agora-3p	2	8128,8129
TOTAL	**16**	**véhicules**

Lille

Transpole

État de parc simplifié		Brian ROWNEY
Standards		
CBM-TDU11S	26	2433, 2443 à 2445, 2447, 2448, 2459, 2465, 2638, 2651, 2657, 2659, 2662 à 2664, 2673 à 2675, 2678, 2679, 2681, 2683, 2689, 2696, 2697, 2699
CBM-TDU11SR	3	2702, 2703, 2705
Renault PR100-2	78	4001 à 4024, 4801 à 4811, 4813 à 4825, 4901 à 4914, 4921 à 4936
Renault PR100-2-GNV	1	4812
Renault PR112	1	4826
Renault R312-3p	123	6200 à 6255, 6710 à 6737, 6739 à 6777
Mercedes O405	8	5001 à 5008
Setra S300NC-3p	20	3001 à 3020
Heuliez GX217-3p	1	9101
Heuliez-RVI GX317-3p	12	9300 à 9311
Heuliez GX317-2p	1	9312
Renault Agora-3p-GNV	7	10001 à 10007
Articulés		
Mercedes O405GN	3	1001 à 1003
Heuliez GX187	1	8001
Renault PR180-2	32	8501 à 8532
TOTAL	**317**	**véhicules**

Chaumont

LE BUS

État de parc complet					Claude DRUON
Modèle	Parc	Immatriculation	N ° de série	Mise en service	Observations
Minibus et Gabarits réduits					
Mercedes 410 D	949	6663 MP 52			Trouillet
	950	6664 MP 52			Trouillet
Mercedes O814	63	8027 MV 52	WDB6703731N085188	--/09/99	Vehixel / ex-St Dizier
VanHool A508	446	4809 MK 52	YE250800N24M23550	--/--/94	
	447	4811 MK 52	YE250800N24M23546	--/--/94	
	448	4812 MK 52	YE250800N24M23549	--/--/94	
	449	4814 MK 52	YE250800N24M23544	--/--/94	
	450	4816 MK 52	YE250800N24M23545	--/--/94	
	451	4818 MK 52	YE250800N24M23548	--/--/94	
	452	4820 MK 52	YE250800N24M23547	--/--/94	
Standards					
Renault PR100MI	57	9248 MS 52	VF6PS05A1PD101350	--/--/98	ex-Le Puy n° 13
Renault PR100-2	58	6602 MT 52	VF6PS08A1PX102695	--/--/98	ex-Pont à Mousson / ex-50
	59	7563 MT 52	VF6PS08A1PX103509	--/--/98	ex-Pont à Mousson
	60	7564 MT 52	VF6PS08A1PX103508	--/--/98	ex-Pont à Mousson
Articulés					
Mercedes O305G	366	3228 ML 52	VJ130710111030968		Occasion

Saint Dizier

city bus



État de parc complet					Claude DRUON
Modèle	Parc	Immatriculation	N ° de série	Mise en service	Observations
Minibus et Gabarits réduits					
Mercedes 410 D	948	6662 MP 52			Trouillet
Standards					
Renault PR100-2	45	2194 MB 52	VF6PS08A1PX101818	--/05/89	
	46	3891 MB 52	VF6PS08A1PX101809	--/07/89	
	47	9502 MB 52	VF6PS08A1PX102557	--/10/89	
	61	7623 MT 52	VF6PS08A1PX102699	--/02/90	ex-P à Mousson / St Dizier
	62	7625 MT 52	VF6PS08A1PX102696	--/02/90	ex-P à Mousson / St Dizier
Mercedes O405	54	5736 MP 52	WDB35700013084287	--/09/96	
	55	5737 MP 52	WDB35700013084176	--/09/96	
Mercedes Citaro	64	6626 MW 52	VF9628000X0300085	--/02/00	

Nevers STUNIV



Après avoir longtemps hanté les rues de Nevers, les Saviem S53M (ici le n°40 carrossé par Jonckheere, vu en avril 1987) ont maintenant disparu du parc STUNIV

État de parc complet

Olivier CARRÉ - Jean-Pierre DUPONCHELLE

Modèle	Parc	Immatriculation	N ° de série	Mise en service	Observations
Minibus et Gabarits réduits					
Gruau MG36		3633 RP 58			Navette Coursinelle
Standards					
Renault SC10R	81	7986 QH 58			
	90	5699 QB 58			
	91	5700 QB 58			
	92	5701 QB 58			
	94	6005 QC 58			
	95	6006 QC 58			
	96	6007 QC 58			
	106	3797 QE 58			
	107	3798 QE 58			
	108	3799 QE 58			
	204	8089 QN 58			
	205	8091 QN 58			
	206	8088 QN 58			
		8090 QN 58			
Renault PR100-2		4286 RH 58			ex-Annecy n°82
Renault PR112		4287 RH 58			
Renault R312		3209 QS 58			
		3210 QS 58			
		2390 QT 58			
		2391 QT 58			
		5844 QX 58			
		5845 QX 58			
		3851 QY 58			
		2668 RA 58			
		6255 RD 58			
		6256 RD 58			
		744 RE 58			Occasion
		2778 RL 58			Occasion - Arr. Agora
		4289 RH 58			Occasion
Renault Agora		2780 RL 58			2 portes
		2782 RL 58			3 portes
Renault Agora Line		4753 RQ 58			
Articulés					
Renault PR180-2	202	2161 QN 58		--/04/87	

TOUR DE FRANCE DES SURBAISSÉS

Sauf erreurs ou omissions, au regard des informations parvenues à la rédaction au 1er mai 2000. 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.

Châlons en Champagne

SITAC BUS

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Minibus et Gabarits réduits				
Mercedes Cito	84	6989 ZR 51	WEB66620013090114	--/--/00
Standards				
Mercedes O405N-3p	76	9933 XL 51	VF961240210300035	31/10/97
	77	9938 XL 51	VF961240210300036	31/10/97
	78	5618 YT 51	VF961240210300187	--/--/98
	79	1191 YV 51	VF961240210300196	--/--/98
	81	2092 ZL 51	VF961240210300244	--/--/99
Mercedes Citaro-3p	82	9084 ZP 51	VF9628000X0300081	--/01/00
	83	6999 ZR 51	VF9628000X0300082	--/--/00

Tableau établi par Claude DRUON

Fontainebleau

LES CARS VERTS

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Standards				
Mercedes-Citaro	E849	285 CCF 77		
	E850	832 CCF 77		
	E851	297 CCF 91		
	E859	305 CCF 77		

Tableau établi par Jean Yves MIAILLE

Havre (Le)

BUS Océane

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Standards				
Heuliez GX317-3p	32	5878 ST 76	12341	--/--/00
	33	5877 ST 76	12342	--/--/00
	34	5875 ST 76		--/--/00
	35	5873 ST 76		--/--/00
	36	5854 ST 76		--/--/00
	37	3117 SV 76		--/--/00
	38	1448 SX 76		--/--/00
Articulés				
Heuliez GX417-3p	610	2003 SR 76		--/--/00
	611	2006 SR 76		--/--/00

Tableau établi par Jean-Pierre DUPONCHELLE

Lyon

UT Caluire

TCL

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Trolleybus Gabarit Réduit				
MAN-Kiepe NMT 222-A53	1711	2383 VW 69	WMAJ30A001L900847	--/06/99
	1712	166 WE 69	WMAJ30A001L900848	--/11/99
	1713	171 WE 69	WMAJ30A001L900849	--/12/99
	1714	4814 WE 69	WMAJ30A001L900850	--/--/00
	1715	175 WE 69	WMAJ30A001L900851	--/--/00
	1716	4806 WE 69	WMAJ30A001L900852	--/--/00
	1717	4819 WE 69	WMAJ30A001L900853	--/--/00

Tableau établi par Maxime JOLIVET

Orléans

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Standards				
Agora-S-3p	550	1927 WR 45	VF6PS09B400011786	05/10/98
	551	1928 WR 45	VF6PS09B400011787	05/10/98
	552	1929 WR 45	VF6PS09B400011788	05/10/98
	553	1930 WR 45	VF6PS09B400011789	05/10/98
	554	1931 WR 45	VF6PS09B400011790	05/10/98
	555	1932 WR 45	VF6PS09B400011791	05/10/98
	556	1933 WR 45	VF6PS09B400011792	05/10/98
	557	7639 XA 45	VNEPS09B400200015	26/11/99
	558	7643 XA 45	VNEPS09B400200016	26/11/99
	559	7646 XA 45	VNEPS09B400200017	26/11/99
	560	7647 XA 45	VNEPS09B400200018	26/11/99
	561	7648 XA 45	VNEPS09B400200019	26/11/99
	562	7649 XA 45	VNEPS09B400200020	26/11/99
	563	7650 XA 45	VNEPS09B400200021	26/11/99
	564	7651 XA 45	VNEPS09B400200022	26/11/99
	565	7652 XA 45	VNEPS09B400200023	26/11/99
	566	7653 XA 45	VNEPS09B400200024	26/11/99

Tableau établi par Jean-Pierre DUPONCHELLE

Ouest Parisien Traverciel

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Standards				
GX317-2p	E530	243 CGB 92	VJ1PS09B400012775	
	E531	251 CGB 92	VJ1PS09B400012776	

Tableau établi par Christophe DECAUX



Sénart

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Standards				
Mercedes-Citaro	363	365 CPZ 91		
	364	367 CPZ 91		

Tableau établi par Benjamin WEYER

LYON
Parc complet des Trolleybus ER100R

(le parc des midi-trolleybus Man-Kiepe est publié page 48 de ce même numéro)

Tableaux établis par Maxime JOLIVET

Modèle	Parc	Immatriculation	Dépôt et ligne	Mise en service	Observations
Berliet TCC - ER100R	2601	340 HB 69	La Soie 1 (?)	1978	ex 3901 rénov 93
	2602	343 HB 69	La Soie 1 (?)	1978	ex 3904 rénov 93
	2603	351 HB 69	La Soie 1 (?)	1978	ex 3912 rénov 93
	2604	8980 HB 69	La Soie 1 (?)	1978	ex 3918 rénov 93
	2605	8976 HB 69	La Soie 1 (?)	1978	ex 3929 rénov 93
	2606	8986 HB 69	La Soie 1 (?)	1978	ex 3931 rénov 93
	2607	8989 HB 69	La Soie 1 (?)	1978	ex 3932 rénov 93
	2608	8993 HB 69	La Soie 1 (?)	1978	ex 3933 rénov 93
	2609	8997 HB 69	La Soie 1 (?)	1978	ex 3934 rénov 93
	2610	3234 HE 69	La Soie 1 (?)	1978	ex 3960 rénov 93
	2611	3236 HE 69	La Soie 1 (?)	1978	ex 3962 rénov 93
	2612	3242 HE 69	La Soie 1 (?)	1978	ex 3968 rénov 93
	2613	3240 HE 69	La Soie 1 (?)	1978	ex 3966 rénov 93
	2614	3243 HE 69	La Soie 1 (?)	1978	ex 3969 rénov 93
	2615	3233 HE 69	Caluire/Par 18	1978	ex 3959 rénov 93
	2616	3226 HE 69	Caluire/Par 18	1978	ex 3952 rénov 93
	2617	3227 HE 69	Caluire/Par 18	1978	ex 3953 rénov 93
	2618	3228 HE 69	Caluire/Par 18	1978	ex 3954 rénov 93
	2619	3229 HE 69	Caluire/Par 18	1978	ex 3955 rénov 93
	2620	349 HB 69	Caluire/Par 18	1978	ex 3910 rénov 93
	2621	345 HB 69	Caluire/Par 18	1978	ex 3906 rénov 93
	2622	341 HB 69	Caluire/Par 18	1978	ex 3902 rénov 93
	2623	346 HB 69	Caluire/Par 18	1978	ex 3907 rénov 93
	2624	350 HB 69	Caluire/Par 18	1978	ex 3911 rénov 93
	2625	9001 HB 69	Caluire/Par 18	1978	ex 3943 rénov 93
	2626	3218 HE 69	Caluire/Par 18	1978	ex 3944 rénov 93
	2627	3219 HE 69	Caluire/Par 18	1978	ex 3945 rénov 93
	2628	3220 HE 69	Caluire/Par 18	1978	ex 3946 rénov 93
	2629	3221 HE 69	Caluire/Par 18	1978	ex 3947 rénov 93
	2630	3222 HE 69	Caluire/Par 18	1978	ex 3948 rénov 93
	2801	3231 HE 69	La Soie 11	1978	ex 3957 rén 94/95
	2802	3239 HE 69	La Soie 11	1978	ex 3965 rén 94/95
	2803	8994 HB 69	La Soie 11	1978	ex 3921 rén 94/95
	2804	8988 HB 69	La Soie 11	1978	ex 3926 rén 94/95
	2805	8996 HB 69	La Soie 11	1978	ex 3928 rén 94/95
	2806	8983 HB 69	Caluire 13	1978	ex 3919 rén 94/95
	2807	8991 HB 69	La Soie 11	1978	ex 3920 rén 94/95
	2808	354 HB 69	La Soie 11	1978	ex 3915 rén 94/95
	2809	8992 HB 69	La Soie 11	1978	ex 3927 rén 94/95
	2810	8977 HB 69	La Soie 11	1978	ex 3917 rén 94/95
	2811	8978 HB 69	La Soie 11	1978	ex 3923 rén 94/95

Modèle	Parc	Immatriculation	Dépôt et ligne	Mise en service	Observations
Berliet TCC - ER100R	2812	8999 HB 69	La Soie 11	1978	ex 3922 rén 94/95
	2813	355 HB 69	La Soie 11	1978	ex 3916 rén 94/95
	2814	8981 HB 69	La Soie 11	1978	ex 3924 rén 94/95
	2815	8985 HB 69	La Soie 11	1978	ex 3925 rén 94/95
	2816	1118 GY 69	Parmentier 4	1977	ex 1901 rén 94/95
	2817	1121 GY 69	Parmentier 4	1977	ex 1902 rén 94/95
	2818	1127 GY 69	Parmentier 4	1977	ex 1903 rén 94/95
	2819	1131 GY 69	Parmentier 4	1977	ex 1904 rén 94/95
	2820	1147 GY 69	Parmentier 4	1977	ex 1910 rén 94/95
	2821	1133 GY 69	Parmentier 4	1977	ex 1905 rén 94/95
	2822	1136 GY 69	Parmentier 4	1977	ex 1906 rén 94/95
	2823	1138 GY 69	Parmentier 4	1977	ex 1907 rén 94/95
	2824	1140 GY 69	Parmentier 4	1977	ex 1908 rén 94/95
	2825	1144 GY 69	Parmentier 4	1977	ex 1909 rén 94/95
	2826	8995 HB 69	Caluire 13	1978	ex 3939 rén 94/95
	2827	347 HB 69	Caluire 13	1978	ex 3908 rén 94/95
	2828	342 HB 69	Caluire 13	1978	ex 3903 rénov 96
	2829	352 HB 69	Caluire 13	1978	ex 3913 rénov 96
	2830	8984 HB 69	Caluire 13	1978	ex 3936 rénov 96
	2831	8987 HB 69	Caluire 13	1978	ex 3937 rénov 96
	2832	8990 HB 69	Caluire 13	1978	ex 3938 rénov 96
	2833	344 HB 69	Caluire 13	1978	ex 3905 rénov 96
	2834	8998 HB 69	Caluire 13	1978	ex 3940 rénov 96
	2835	9002 HB 69	Caluire 13	1978	ex 3941 rénov 96
	2836	9003 HB 69	Caluire 13	1978	ex 3942 rénov 96
	2837	8982 HB 69	Caluire 13	1978	ex 3935 rénov 96
	2930	3045 GZ 69	La Soie 1 (?)	1978	ex 2908 rén 94/95
	2931	3081 GZ 69	La Soie 1 (?)	1978	ex 2916 rén 94/95
	2932	3053 GZ 69	La Soie 1 (?)	1978	ex 2909 rén 94/95
	2933	3038 GZ 69	La Soie 1 (?)	1978	ex 2907 rén 94/95
	2934	3023 GZ 69	La Soie 1 (?)	1978	ex 2904 rén 94/95
	2935	3120 GZ 69	La Soie 1 (?)	1978	ex 2925 rén 94/95
	2936	3062 GZ 69	La Soie 1 (?)	1978	ex 2911 rén 94/95
	2937	3065 GZ 69	La Soie 1 (?)	1978	ex 2912 rén 94/95
	2938	3058 GZ 69	La Soie 1 (?)	1978	ex 2910 rén 94/95
	2939	3029 GZ 69	La Soie 1 (?)	1978	ex 2905 rén 94/95
	2940	3074 GZ 69	La Soie 1 (?)	1978	ex 2914 rén 94/95
	2941	3091 GZ 69	La Soie 1 (?)	1978	ex 2918 rén 94/95
	2942	3097 GZ 69	La Soie 1 (?)	1978	ex 2920 rén 94/95

Notas :

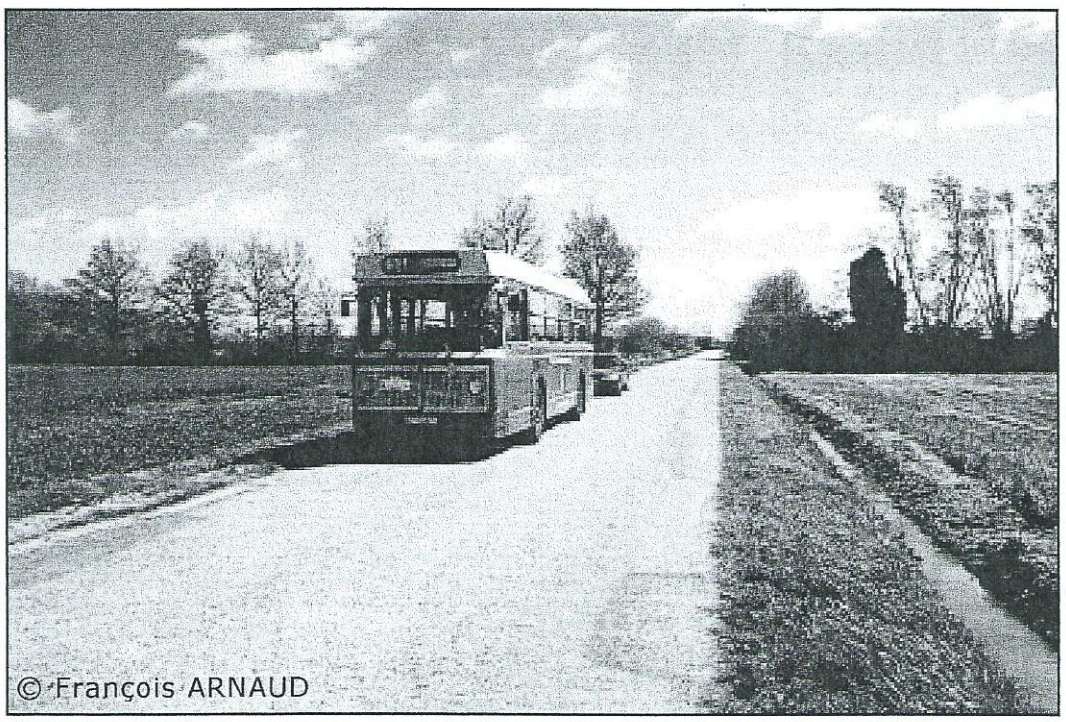
La 2806 a une livrée différente des autres : elle a été apposée pour le centenaire du cinéma
Les 2801 à 2837 et 2930 à 2942 sont équipés d'une face avant SAFRA
Les trolleys de la ligne 1 sont pour l'instant au repos !

BOURG EN BRESSE
Parc historique complet

Tableaux établis par François ARNAUD

Modèle	Parc	Immatriculation	Mise en service	Radiation	Observations
Berliet PAK 50	1	593 JL 01	08/11/66	11/04/79	
	2	594 JL 01	08/11/66	19/12/78	
	3	51 JM 01	08/11/66	06/12/79	
	4	52 JM 01	08/11/66	01/10/81	
	5	415 JM 01	16/11/66	01/05/81	
	6	722 JM 01	19/11/66	16/09/79	
	7	564 JZ 01	03/07/67	31/01/82	
Berliet PLB	8	175 JX 01	15/09/67	01/07/73	
	9 puis 20	444 JV 01	31/03/67	30/06/73	école des infirmières
Berliet PH 80	9	266 LB 01	21/10/68	31/12/75	
Berliet PH 85	10	43 LG 01	07/01/69	08/09/84	
Berliet PGR 70	11	598 NC 01	25/01/71	31/12/77	
Berliet PH 100	12	190 MU 01	04/09/70	20/02/84	
Berliet PGR 70	13	4077 QA 01	02/01/73	25/09/85	Recupéré fin 1998
Berliet PR 100	14	8107 QD 01	11/03/74	23/05/90	
	15	6887 QF 01	22/11/74	30/06/89	
Berliet PAK 50	16	3144 QG 01	26/02/75	01/06/82	provenant de Besançon
	17	3142 QG 01	08/04/75	01/06/82	provenant de Besançon
	18	3143 QG 01	27/04/75	30/10/80	provenant de Besançon
Berliet PR 100	19	365 QJ 01	10/10/75	17/07/88	
	20	7624 QJ 01	05/01/76	07/09/87	
	21	1177 QL 01	03/06/76	10/06/87	
Berliet PR 100 MI	22	5146 QS 01	02/01/78	18/03/91	
	23	337 QV 01	19/09/78	03/07/91	
	24	1516 QX 01	11/04/79	03/08/91	
	25	2145 QY 01	12/07/79	20/07/92	
Renault PR 100 MI	26	2516 RA 01	08/02/80	20/07/92	
	27	4609 RD 01	11/12/80	15/07/93	
	28	2376 RE 01	05/03/81	15/07/93	
	29	930 RH 01	01/12/81	08/09/93	
	30 puis 130	8744 RK 01	06/08/82	08/07/94	
	31 puis 131	5082 RL 01	06/10/82	29/07/94	
	32 puis 132	472 RS 01	10/01/84	17/05/95	
	33 puis 133	473 RS 01	10/01/84	31/07/95	
	34 puis 134	474 RS 01	10/01/84	25/11/96	
	35 puis 135	7247 RT 01	29/06/84	10/06/96	
	36 puis 136	8696 RT 01	12/07/84	13/07/96	
Renault PR 100 - 2	37 puis 137	990 RZ 01	22/08/85	11/07/97	
	38 puis 138	2039 SD 01	28/08/86	11/07/97	
	39 puis 139	7867 SM 01	03/06/88	en service	
	40 puis 140	7868 SM 01	03/06/88	en service	
	41 puis 141	7869 SM 01	03/06/88	15/04/99	
	42 puis 142	8507 SN 01	19/08/88	20/07/98	
	43 puis 143	8509 SN 01	19/08/88	20/07/98	

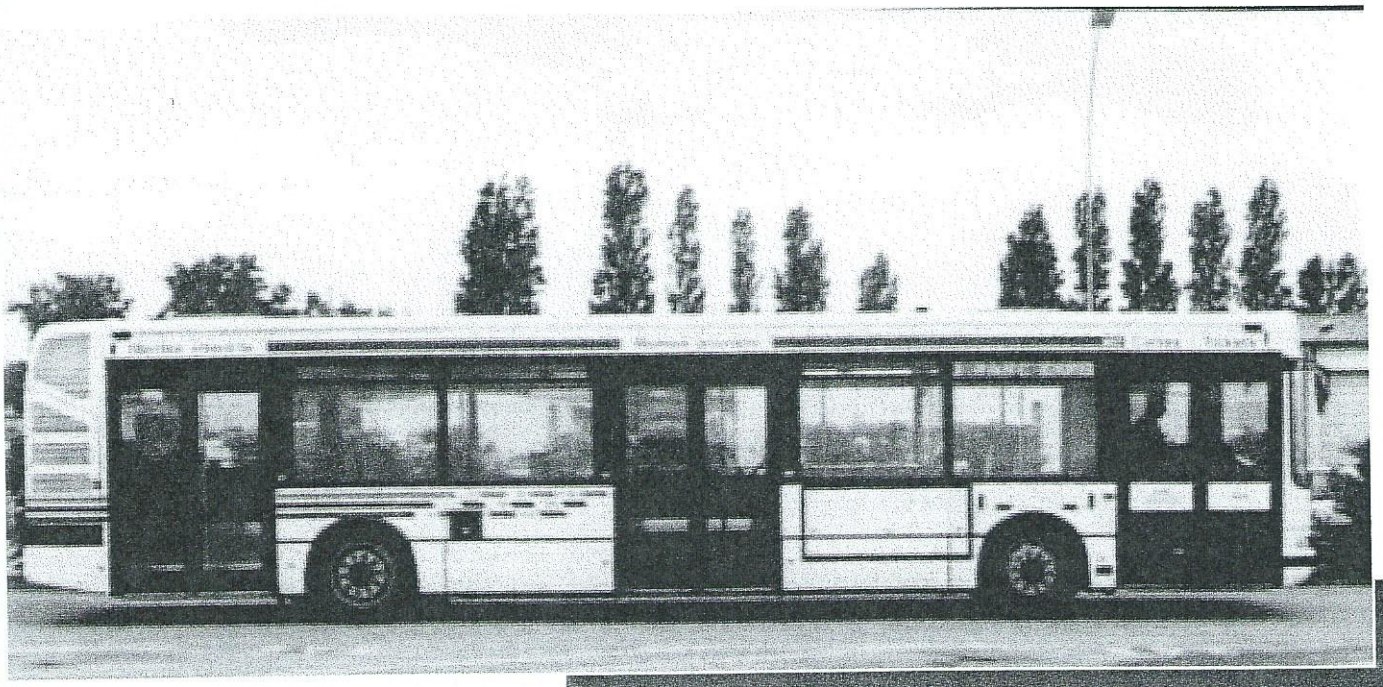
suite ...



Le Berliet PGR70 ex n° 13 a été récupéré chez un ferrailleur en 1998. Entièrement refait à l'original, y compris la livrée SETUB rouge, il sert maintenant de bus "Rétro Infos" et peut-être loué.

... suite

Modèle	Parc	Immatriculation	Mise en service	Radiation	Observations
Renault R312	44 puis 344	3885 SV 01	29/06/89	en service	
	45 puis 345	3888 SV 01	29/06/89	en service	
	46 puis 346	*3901 SV 01*	*29/06/89*	*30/06/99*	
	47 puis 347	7371 SY 01	12/02/90	en service	
	48 puis 348	2672 TG 01	30/07/91	en service	
	49 puis 349	2674 TG 01	30/07/91	en service	
Renault PR100-2	50 puis 150	2675 TG 01	30/07/91	en service	
Renault R312	351	410 TM 01	17/07/92	en service	
Renault PR100-2	152	2058 TN 01	16/10/92	en service	
	153	7182 TR 01	21/07/93	en service	
	154	7188 TR 01	21/07/93	en service	
Renault R312	355	7185 TR 01	21/07/93	en service	
Renaul PR112	156	5006 TY 01	26/07/94	en service	
Renault R312	357	9777 TY 01	05/09/94	en service	
	358	8980 VC 01	15/06/95	en service	
Renault PR112	159	1816 VD 01	30/06/95	en service	
	160	892 VJ 01	12/06/96	en service	
	161	893 VJ 01	12/06/96	en service	
Renault Agora	462	3708 VL 01	07/11/96	en service	décoration "Médiane"
	463	5366 VP 01	02/07/97	en service	décoration "Médiane"
Renault PR112	164	5369 VP 01	02/07/97	en service	
	165	8777 VV 01	02/07/98	en service	
Renault Agora	466	8779 VV 01	02/07/97	en service	décoration "Médiane"
	467	6960 VZ 01	01/03/99	en service	décoration "Médiane"
	468	359 WE 01	01/09/99	en service	décoration "Médiane"
	469	361 WE 01	01/09/99	en service	décoration "Médiane"
Heuliez GX117	270		en commande		Midibus
	271		en commande		Midibus
	272		en commande		Midibus



▲ Renault AGORA

Renault PR100-2 ▶

▼ Renault PR112





Ces trois photographies sont extraites de la page "Photos" du site internet des TUB

http://perso.wanadoo.fr/tub/

FORUM

FPTU France Passion des Transports Urbains

FPTU INFOS

Assemblée Générale : Orléans 2000

Pour son assemblée générale 2000, FPTU pouvait difficilement éviter de fêter l'inauguration d'un des nouveaux réseaux de tramway français.
Le choix d'Orléans s'est imposé pour des questions de dates, l'inauguration ayant lieu seulement quelques jours avant notre Assemblée Générale.
Pour des questions d'organisation également : Yves Le CHANU, qui prépare pour nous cette Assemblée Générale avec l'aide essentielle de notre deuxième correspondant orléanais Alain ROGER, a été, pendant plusieurs années, le meilleur chroniqueur qui soit de l'évolution du "Projet Tram" : son accueil en sera d'autant plus enthousiaste.
De plus, le réseau SEMTAO est adhérent à FPTU depuis plusieurs années. Ses dirigeants, au premier rang desquels son Directeur, Mr SARAZIN, connaissent nos activités et notre passion pour les transports urbains modernes.

Notez donc cette date :
AG Orléans 2000 - 18 / 19 novembre 2000

UTP Lille 2000

Comme chaque année, FPTU sera présente au grand congrès annuel des professionnels du transports urbain, organisé cette année à Lille par l'Union des Transports Publics.
Notre association aura bien entendu son stand dans les espaces d'exposition prévus en marge du congrès.
Comme de coutume, nous faisons d'ores et déjà appel aux bonnes volontés qui pourront nous aider à garantir une présence sur le stand pendant toute la durée du salon.
Merci de prendre contact avec notre Président, Jean-Michel BOUTILLEZ.

UTP Lille 2000 : 25, 26 et 27 octobre 2000

Ballade nostalgique en Sprague

Dans le cadre du centenaire du métro, la RATP organise des circulations de jour en rame Sprague sur la ligne 6, aérienne sur la quasi totalité de son parcours.
Nous proposons à nos adhérents de se joindre à nous pour une de ses ballades et envisageons, **sous réserve de places disponibles**, la date du **dimanche 02 juillet**. Dans les deux cas, le rendez-vous est fixé à 15h00, station Kléber (ligne 6, a proximité de Charles de Gaulle - Étoile).
Attention ! La réservation auprès de la RATP étant obligatoire, nous vous demandons impérativement de pré-réserver votre place par courrier ou par téléphone auprès de Jean-Michel BOUTILLEZ, ou par e-mail (fptu@wanadoo.fr) **avant le 15 juin.**
Le prix du billet spécial est de 80,00 F, payable sur place.

Internet

Le site Internet de l'association, FPTU en Ligne, semble avoir trouvé son rythme de croisière. Il enregistre désormais plus de 500 visites par mois. Depuis le 1er juin 1999, soit près d'un an, il a été consulté près de 5.000 fois par plus de 1.000 visiteurs différents.

Le site est devenu aujourd'hui le mode de promotion n° 1 de l'association puisque la majorité de nos nouveaux adhérents nous ont connu par ce biais. Ils ont pu en trouver l'adresse sur la plupart des moteurs de recherche mais aussi sur les sites de plus en plus nombreux qui référen-

cent, de leur propre chef, nos coordonnées.
Le contenu du site FPTU en Ligne évolue sans cesse et la quasi totalité des Espaces Documentaires sont maintenant disponibles. Ces espaces offrent infos et photographies (une centaine à ce jour) des différents modes de transports présent en France.
Au fil des mois, des partenariats se nouent. Ainsi, devant le succès de la librairie de FPTU, dont l'offre reste volontairement limitée, un partenariat a été conclu avec la librairie en ligne "Alapage.com" qui permet de commander par correspondance à peu près n'importe quel ouvrage disponible à prix public. Si vous souhaitez utiliser ce service, merci de vous y connecter par le biais du site de FPTU (rubrique Librairie) : l'association se voit reverser une commission sur les ventes passées par l'intermédiaire du site "FPTU en ligne".

Plaquette FPTU / SRT

Pour fêter l'arrivée en l'an 2000 du 100ème véhicule de la SRT (voir en pages "60 jours à..."), Bernard PAPOUZOPOULOS a conçu, pour FPTU, une plaquette (A4 couleurs) de présentation de cette entreprise et de son parc.
Les adhérents FPTU peuvent se la procurer directement auprès de notre correspondant contre 4,50 F en timbre couvrant les frais d'envoi, à l'adresse suivante :

Bernard PAPOUZOPOULOS
61 rue Joliot Curie
42153 RIORGES

Cartes Postales ARF

Nos amis de l'ARF (Amis du Rail du Forez) éditent plusieurs collections de cartes postales de grande qualité.
Nous avons souhaité en promouvoir certaines dans ces colonnes.
Les commandes (et informations sur d'autres séries, ferroviaires notamment) sont à adresser directement à :

ARF
Gare SNCF St Étienne Bellevue
42100 SAINT ÉTIENNE

Transports urbains de St Étienne
13 cartes couleurs (1992) 40,00 F

Trams et trolleys anciens de St Étienne
8 cartes couleurs (1999) 30,00 F

Trams publicitaires de St Étienne
6 cartes couleurs (1999) 20,00 F

L'ARF diffuse également les deux ouvrages de Jean Pierre RAHON sur l'histoire des transports stéphanois :

Les tramways de St Étienne et de ses environs (1981 - en voie d'épuisement) 65,00 F

Un désir nommé tramway
Histoire des transports stéphanois (1993) 340,00 F

Genève : tram touristique

Nos confrères de l'Association Genevoise du Musée du Tramway nous informent de la reprise des circulations touristiques pour l'été 2000. Ces circulations auront lieu sur la totalité du réseau tram genevois les dimanches 28 mai, 25 juin, 30 juillet, 27 août et 24 septembre. Plusieurs départ auront lieu chaque jour.

Pour tout renseignement complémentaire :

AGMT
Case postale 5465
CH-1211 Genève 11 Stand
http://www.agmt.ch

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

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

Photothèque
Christophe DECAUX
29 rue des Terres au Curé
F - 75013 PARIS

Fonds Documentaire
Olivier DELESTRADE
22 route de Varizelle
F- 42400 ST CHAMOND

Petites Annonces

Codes mission RER
Un de nos correspondants allemands effectue des recherches en vue de constituer un catalogue complet des "codes mission" du RER parisien.
Ses lacunes concernent essentiellement les premières années d'utilisation de ces codes.
Si vous avez des informations à ce sujet, merci d'écrire en français, ou de préférence en anglais ou allemand à :

Matthias HINTZEN
Herzogstr. 112
D - 80796 München
Allemagne
hintzen@ws.tum.de

Photos
Raymond STREIT recherche pour ses archives personnelles :
- Photos Bus et Cars SGTD / VIA-GTI tous réseaux
- Photos Bus et Cars CHAUSSON
- Photos Bus Renault urbains, série R4190 et suivantes

Frais de retirage et de port à la charge du demandeur.
Merci de prendre contact avec :

Raymond STREIT
41 rue François SIMON
57070 ST JULIEN LES METZ
03.87.75.66.63 après 19h00

Autocaristes franciliens
Brian ROWNEY, un de nos adhérents britanniques et par ailleurs spécialiste de la France pour le magazine "Buses Worldwide" recherche toute information sur le matériel des autocaristes dont le siège où l'exploitation se situe à Paris.
Merci de prendre contact, en français ou en anglais avec :

Brian ROWNEY
17 Humber Road
Astley - Tyldesley
MANCHESTER M29 7HL
Royaume-Uni

VanHool
Laurent HUBERT effectue des recherches concernant la circulation d'un autobus articulé Van Hool AG280 dans la région de Metz.
Cet autobus, "le prototype AG280 (carrosserie n° 6898) construit en 1979 est revendu fin 1982 à "un exploitant de la région de Metz" nous dit Van Hool. Fin 1984, ce bus revient chez Van Hool suite à un échange.
Les documents en sa possession sont mauvais, mais la plaque pourrait être 6522WM57.
Quelqu'un en sait-il plus ? Si non, qui peut lui faire parvenir la liste des exploitants de la région de Metz, afin de leur écrive pour avoir des infos ?
Merci de transmettre ces informations à :

Laurent HUBERT
Avenue des Cerisiers 40
B - 1040 BRUXELLES
Belgique

BOUTIQUE

FPTU France Passion des Transports Urbains

La boutique de FPTU vous en offre toujours plus et vous propose sa nouvelle présentation, tout en images, pour l'an 2000.

Les prix indiqués s'entendent hors frais de port. Les ouvrages édités en France sont proposés au prix public, les adhérents de FPTU se voyant offrir la réduction légale de 5% sur une sélection de livres. Cette sélection est reprise sur le feuillet spécifique joint au magazine. Le prix des ouvrages édités à l'étranger est soumis aux variations des taux de change et commissions bancaires et est mis à jour à chaque parution.

Les frais de port et d'emballage (voir bon de commande) sont fixés à FRF 5,00 pour les anciens numéros, originaux ou photocopies. Pour les livres, FRF 20,00 sont perçus pour le premier puis FRF 10,00 pour chacun des suivants.



Hors Série CENTRE VAL DE LOIRE
Ed. FPTU / Astuce
Présentation géographique et historique de la région et de 15 villes, 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,..



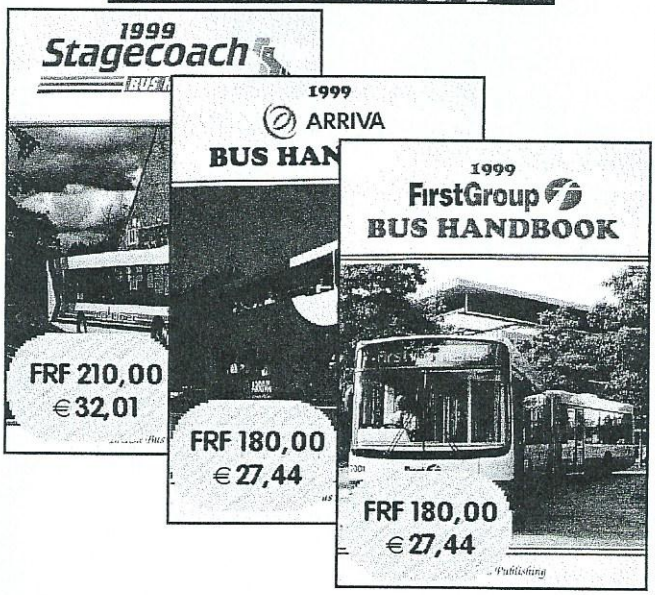
RÉSEAUX URBAINS - Anciens numéros
Sont toujours disponibles les n° 18, 19, 20, 22, 24, 25, 26, 27, 28 et 29. Tarif dégressif pour les adhérents à partir de 3 numéros commandés. Les numéros épuisés peuvent être obtenus sous forme de photocopie n&b au prix de FRF 25,00. Détails sur le bon de commande.



AUTOBUS DE PARIS
Massin
Le nouvel ouvrage de référence sur l'histoire des autobus parisiens. Plus de 300 photos couleur et n&b.
Format 24x32 - 170 pages



LONDON BUS HANDBOOK
Capital Transport
Tout, sur tous les bus londoniens !
Format 15x21 - 240 pages



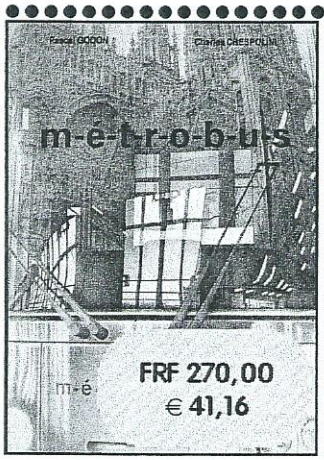
Collection BUS HANDBOOK 1999
British Bus Publishing
Histoire, photos et états de parc des 3 "majors" de l'exploitation urbaine et interurbaine outre-Manche.

- **STAGECOACH**
  Format 15x21 - 276 pages
- **FIRST GROUP**
  Format 15x21 - 250 pages
- **ARRIVA**
  Format 15x21 - 212 pages



2 SIÈCLES DE TRANSPORTS - METZ
Serpenoise
Comme son nom l'indique !
Format 24x32 - 200 pages

LA BOUTIQUE FPTU



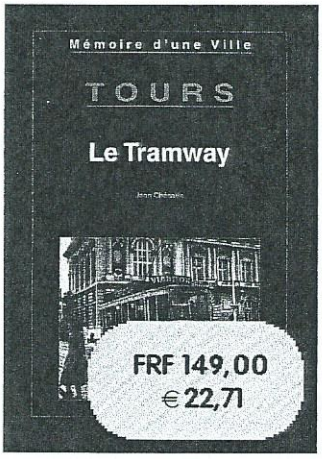
METROBUS
La Vie du Rail
La jeune histoire du tram de Rouen
Format 24x32 - 190 pages



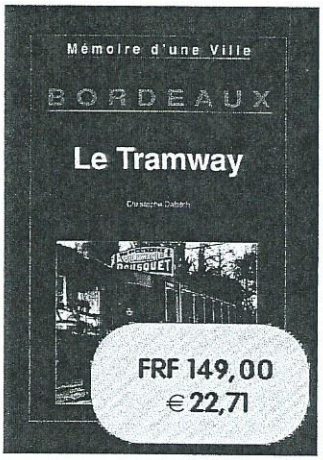
UN SIÈCLE DE MÉTRO
La Vie du Rail
LE livre du Centenaire ! L'ouvrage le plus complet sur l'histoire du métro parisien
Format 24x32 - 350 pages



LIGHT RAIL IN EUROPE
Capital Transport
Tout les tramways d'Europe
Format 15x21 - 144 pages *(en anglais)*



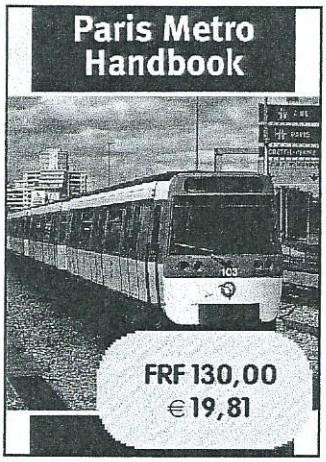
TOURS - Le Tramway
CMD
Ouvrage historique et iconographique
Format 21x30 - 112 pages



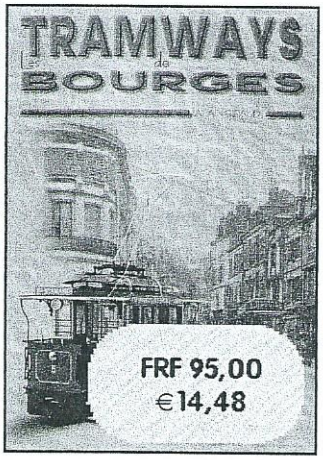
BORDEAUX - Le Tramway
CMD
Ouvrage historique et iconographique
Format 21x30 - 140 pages



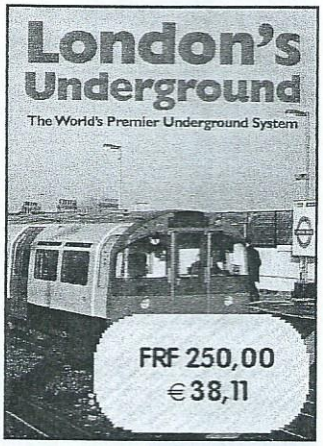
LIGHT RAIL REVIEW 8
Platform 5 / LRTA
La revue de référence du tram
Format 21x30 - 80 pages



PARIS METRO HANDBOOK
Capital Transport
NOUVELLE EDITION 1999/2000
Format 15x21 - 128 pages *(en anglais)*



LES TRAMWAYS DE BOURGES
Sivotu
Ouvrage historique et iconographique
Format 21x30 - 84 pages



LONDON'S UNDERGROUND
Ian Allan
9ème édition (1999/2000) de la bible du métro londonien
Format 22x30 - 160 pages *(en anglais)*



THE BERLIN U-BAHN
Capital Transport
Tout sur le métro de Berlin
Format 15x21 - 112 pages *(en anglais)*



WORLD METRO SYSTEMS
Capital Transport
Tous les métros du monde, un volume !
Format 17x24 - 136 pages *(en anglais)*



DOCKLANDS LIGHT RAIL
Capital Transport
Le métro automatique de Londres
Format 17x24 - 80 pages *(en anglais)*



RAMBOUILLET, Gare SNCF 20 avril 2000
Le Mercedes Citaro n° E749 (666 BDZ 78) dans la magnifique livrée R'BUS

CHÂLONS EN CHAMPAGNE, dépôt SITAC 14 avril 2000
Le Mercedes Cito n° 84 (non encore immatriculé) dans la curieuse livrée champenoise



FPTU

France Passion des
Transports Urbains



© Arnaud WADOUX

BUS AZUR FAIT SON FESTIVAL !

Depuis trois années, le GX107 immatriculé 2886 WR 06, promeut à sa manière, et grâce au talent de DUAIV, le festival du film auquel la ville de Cannes doit sa renommée. Il semble toutefois qu'un automobiliste ait hésité sur l'identité d'un des artistes représentés...