

RÉSEAUX URBAINS

de France

N°34

SEPT. / OCTOBRE 2000



Nantes, Strasbourg Le tramway tisse sa toile

€ 6.86 - FRF 45.00

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

ISSN : 1283-4459 - DÉPÔT LÉGAL : 09/00

UNE PUBLICATION
BIMESTRIELLE DE



France Passion des
Transports Urbains

LES TRANSPORTS EN COULEUR



© Hafid BOUANANI

Le réseau nantais compte aujourd'hui 48 GX317. Le tram se développe sans entraver la modernisation du réseau bus.

Le réseau CTRL de Lorient inaugure une "nouvelle nouvelle livrée" chargée d'habiller l'arrière de ses GX317



© Christophe DECAUX

SOMMAIRE

Numéro 34 - Septembre - Octobre 2000

Éditorial

Olivier DELESTRADE p. 4

Ligne Directe

Actualité nationale et internationale p. 5

Dossier

Nantes, Strasbourg, le tram tisse sa toile p. 9

60 Jours à...

Actualité des réseaux p. 17

Zoom

Landerneau : le dernier né des réseaux bretons p. 47

Tribune Libre

Couloirs de bus et SC10 p. 50

Parcs et Dépôts

Les dépôts de la RATP : 11 - Montrouge p. 52

États de parcs / Tour de France des surbaissés p. 54

Forum FPTU

Informations FPTU et Boutique p. 59



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

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

RÉSEAUX URBAINS

de France

Directeur de la publication :

Jean-Michel BOUTILLET

Rédacteur en Chef :

Arnaud WADOUX

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

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

Une publication bimestrielle de



France Passion des
Transports Urbains

4/15 square Pierre et Marie Curie

78120 RAMBOUILLET

Tél. : 01 34 83 98 12

Fax : 01 42 59 25 49

e-mail : fptu@wanadoo.fr

CCP 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 BOUTILLET

Trésorier

Christophe DECAUX

Secrétaire

Patrick KIRSTETTER

Conseil d'Administration

Olivier DELESTRADE

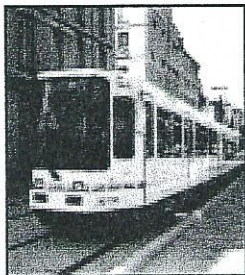
Guy JONGERLYNCK

Arnaud WADOUX

Adhésion et abonnement :
voir encart "Adhésion"

Reprographie et façonnage :
SPRINT COPY - PARIS 18ème

En couverture :



La ligne 3 du réseau de Nantes est ouverte, mais pour le moment sans les Incentro d'AdTranz qui se font désirer, comme le dit le film...
© Pierre Marie VAINEAU

Rédaction :

Christophe DECAUX
Guy JONGERLYNCK
Patrick KIRSTETTER
Arnaud WADOUX

Ont aussi collaboré à ce numéro :

François ARNAUD
Jean-Marc AUDIRAC
Jérôme BONATO
Hafid BOUANANI
Lionel BREITMEYER
Fabrice CARTERON
Pierre COLIN
Olivier DELESTRADE
Jean-Pierre DUPONCHELLE
Jean-Paul FOURNIER
Jean-Marie GUETAT
Dominique GUIBERT
Maxime JOLIVET
Yves LE CHANU
David LE PAUTREMAT
Bertrand LEFEBVRE
Gilles LENHARD
Jean-Paul LESCAT
Olivier MEYER
Antony MEYRUEIS
Serge NADAU
Bernard PAPOUZOPOULOS
Jean-Pierre RIBOUST
Alain ROGER
Patrick ROSTOUCHER
Raymond STREIT
Pierre-Marie VAINEAU
Benjamin WEYER
Florian WEYER
Jean-Pierre ZIMMERMANN

ÉDITO



Olivier DELESTRADE

C'est parti pour la saison 2000/2001 !

Et voilà une sixième saison qui commence pour FPTU. A l'heure où vous lirez ces lignes, plusieurs réjouissances comme nous les aimons se seront déroulées à Nantes, Strasbourg ou Lyon, en attendant Orléans, Nancy et... Lyon à nouveau.

Ailleurs, pourtant, ça "coince" un peu : commerçants mécontents du tramway à Bordeaux, enquête bâclée à Maubeuge, véhicule sur pneus en lieu et place d'un tramway à Clermont-Ferrand... Et que dire de Saint Etienne, où l'on nous disait il y a un an, lors de notre visite sur place, que le trolleybus avait encore un avenir dans cette ville. Une seule ligne reste en exploitation contre 7 il y a encore peu de temps. Pourtant, matériels et fils d'alimentation existent toujours. Mais c'est ainsi, nous relatons les bonnes nouvelles mais aussi les moins bonnes !

En un an, plus de 200 réseaux français ont eu au moins une fois les honneurs de notre magazine dans sa rubrique "60 jours à...", et plus de 50 qui ont été évoqués dans les rubriques "Zoom" ou "Parc et Dépôts". Si les "gros" réseaux ont systématiquement le privilège de faire la Une de la presse dite professionnelle, nous nous faisons, nous, un point d'honneur à vous faire découvrir, autant que faire se peut, les "petits" dont la plupart sont de création récente : Landerneau, Pompey, Saint Galmier, Pont Audemer, Sélestat...

Seul Réseaux Urbains vous permet de suivre la vie et l'évolution de ces réseaux qui participent, au même titre que les commerces où les écoles, à la vie de nos petites villes et de nos villages. Ces informations locales qui font la richesse de votre magazine, ce sont bien sûr vous, lecteurs de Réseaux Urbains, adhérents de notre association, qui nous les faites partager. Alors que la perspective (impensable il y a deux ans) des 200 adhérents et abonnés est en ligne de mire, nous ne pouvons que vous encourager à continuer sur cette lancée.

Bonne rentrée à tous ! N'oubliez pas de venir nous voir ou participer avec nous au Congrès de l'UTP à Lille les 25, 26 et 27 octobre où nous serons présents et rendez-vous à Orléans pour l'Assemblée générale 2000 début décembre.

LIGNE DIRECTE



Accident dans le métro parisien

Ils sont si rares qu'on oublierait presque qu'ils peuvent survenir.

Pourtant, le 30 août 2000, vers 13h25, la motrice de tête de la rame MF67 n° 131 de la ligne 12 filant vers Mairie d'Issy s'est couchée sur la voie opposée peu avant son entrée dans la station "Notre Dame de Lorette". Par miracle, la rame s'est immobilisée immédiatement après avoir heurté la tête de quai, évitant ainsi la collision avec le train arrêté en station en direction de Porte de la Chapelle. Ce fait providentiel a permis d'éviter le pire : 24 voyageurs "seulement" ont été blessés et seule une dizaine a dû subir plusieurs jours d'hospitalisation.

La rapidité d'intervention des secours a été remarquable et l'enquête se déroule, semble-t-il, promptement : on peut affirmer que la vitesse excessive est sans doute la raison principale de ce déraillement. Aucune anomalie ne semble avoir été détectée et la rame elle-même était passée en révision générale récemment.

S'il est encore trop tôt pour trancher entre incident technique et / ou erreur humaine, on sait que le machiniste était en conduite manuelle et que la rame a abordé cette courbe serrée et en descente à une vitesse vraisemblablement supérieure à 50 km/h alors que le profil de la ligne, à l'entrée de cette station, impose une réduction de vitesse en-deça de 30 km/h.

La circulation a été totalement interrompue entre Concorde et Jules Joffrin les 30 et 31 août pour permettre l'évacuation de la rame et les vérifications de sécurité nécessaires.

Si les media se sont bien sûr emparés de cet accident "sensationnel", ils ont été malgré tout bien utiles pour l'information du public. La RATP, malgré la mise en place le 31 août d'un service bus de substitution, s'est avérée incapable d'informer correctement sa clientèle : l'interruption des circulations sur la ligne n'a été communiquée qu'à partir 16h00 sur le site internet censé informer en temps réel et pendant deux jours, peu, voire aucune annonce sonore n'a été diffusée dans les stations de correspondances. Seuls les écrans vidéo d'information faisaient état de l'interruption du trafic mais en alternance avec les messages commerciaux habituels. Il fallait donc lever les yeux au bon moment ! Enfin, les stations non desservies étaient purement et simplement fermées...

Certes, l'émotion devait être intense au sein des différents services de la Régie, mais cette communication pour le moins légère à de quoi surprendre et... n'est pas de nature à rassurer une clientèle à juste titre inquiète.

Inaugurations de rentrée

Nantes a ouvert le bal des grandes inaugurations "d'automne" le 28 août avec l'ouverture de la ligne 3 et le prolongement de la ligne 1 de son réseau tram.

Le 2 septembre, Strasbourg prenait la suite avec l'ouverture de ses deux nouvelles lignes B et C.

Enfin, le 4 septembre, Lyon prolongeait la ligne B de son métro de 3 stations.

La vague des inaugurations d'hiver sera tout aussi déferlante avec, par ordre supposé d'apparition, l'ouverture de la première ligne de tram d'Orléans, le prolongement de la ligne 2 du Val de Lille, la mise en service très attendue du TVR de Nancy et le lancement des deux nouvelles lignes du tram lyonnais !

A vos marques...

Voir aussi ci-dessous et notre "Dossier" consacré à Nantes et Strasbourg.

Seuls 11 accidents majeurs, dont 3 mortels, sont à déplorer en un siècle sur le réseau métro. La ligne 12 a connu le 30 août son 4ème accident. Néanmoins, le rappel ci-dessous montre le caractère extrêmement sécuritaire des circulations.

10 août 1903 : l'incendie d'une motrice, à la station Couronnes, provoque la mort par asphyxie de 84 passagers, la plupart ayant refusé de quitter les lieux, réclamant le remboursement de leur ticket.

23 avril 1930 : une rame, en stationnement devant un signal d'arrêt est percutée ligne 12 par le train suivant à la station Porte de Versailles : deux morts et de nombreux blessés.

10 janvier 1963 : une rame de métro entre en collision avec celle qui la précède, près de la station Porte de Versailles (ligne 12), faisant une quarantaine de blessés.

13 décembre 1969 : deux rames de métro se heurtent sur la ligne 12 à la station Madeleine: une vingtaine de blessés.

30 octobre 1973 : 19 voyageurs sont légèrement blessés à la suite d'une collision et d'un déraillement à la station Louis-Blanc (ligne 7).

25 novembre 1976 : collision de deux rames entre les stations Concorde et Madeleine (ligne 8), due à un défaut de signalisation : 33 blessés légers.

3 février 1977 : collision provoquant un double déraillement entre les stations Gare de l'Est et Gare du Nord (ligne 4): quelques passagers sont légèrement blessés.

6 février 1981 : accident à la station de métro Nation (ligne 2): un mort (le conducteur de la rame), et cinq blessés légers.

26 décembre 1990 : le déraillement d'une voiture d'une rame de métro à la station Etoile (ligne 6) fait sept blessés légers.

18 novembre 1996 : le déraillement de deux wagons sur la ligne 6 du métro à la station Etoile fait deux blessés légers.

Bombardier se paye AdTranz

Le constructeur canadien Bombardier a annoncé le 4 août la signature d'une convention de vente et d'achat avec DaimlerChrysler, visant l'acquisition de sa filiale Adtranz. « La mise en commun des ressources de Bombardier Transport et de Adtranz fera de la nouvelle entité un chef de file mondial dans l'ensemble des activités liées à la production de véhicules sur rail », a déclaré le président et chef de la direction de Bombardier, M. Robert E. Brown. De son côté, le président du directoire de DaimlerChrysler, M. Jürgen Schrempp a commenté cette acquisition par Bombardier dans les termes suivants : « Nous avons progressivement amélioré la performance de Adtranz pour l'amener au seuil de rentabilité ; le temps est donc venu de placer Adtranz entre les mains d'une entreprise pour laquelle le matériel de transport sur rail est un secteur clé. Nous croyons que Bombardier est l'entreprise la mieux qualifiée pour conduire Adtranz vers un avenir prometteur. »

Ce nouveau géant est présent partout dans le monde et sur tous les segments du marché des transports, dont évidemment le transport urbain.

Le "Citadis" se vend bien

Le concept de tramway modulaire développé par Alstom semble séduire les transporteurs.

En plus des réseaux français de Montpellier, Orléans, Lyon, Valenciennes et Bordeaux, plusieurs réseaux étrangers ont choisi le "Citadis".

Après Dublin, Melbourne et Barcelone, c'est au tour du réseau RET de Rotterdam de commander 60 éléments unidirectionnels à 4 portes ; ils devraient être livrés sur 18 mois à partir de juillet 2002. RET possède un parc de 122 tramways exploitant à partir de 3 dépôts un réseau de 10 lignes s'étendant sur une centaine de kms. Il est actuellement en extension et en complète restructuration.

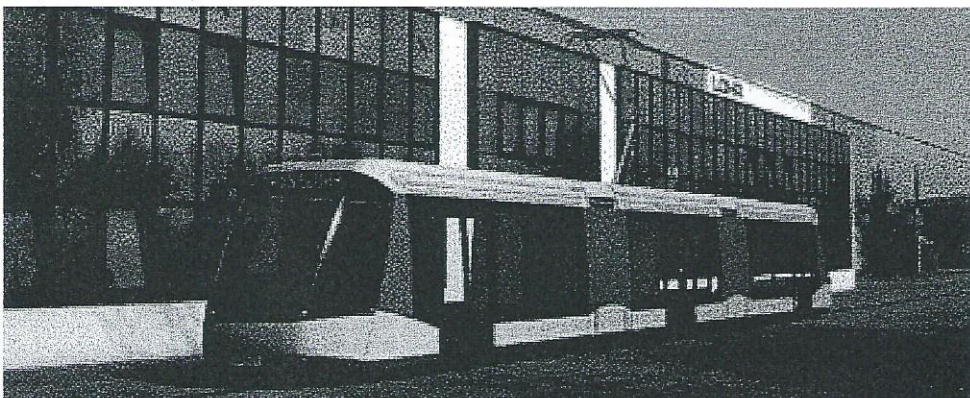
Le SK en Chine

Malgré son échec retentissant sur l'aéroport Roissy-Charles-De Gaulle, un SK vient d'être inauguré par les autorités de Shanghai et les représentants de Systra. La ligne longue de 660 m traverse le fleuve Huangpu en souterrain et relie le quartier Puxi du vieux Shanghai au quartier moderne d'affaires de Pudong. La mise en service est prévue pour le 1er octobre 2000. (d'après ELL n° 102).

VIA-Cariane :

stabilisation fin 2001

C'est seulement à la fin de l'année prochaine que l'ensemble VIA-Cariane sera définitivement stabilisé. Si la fusion des activités est actuellement en cours, le pierre angulaire de la restructuration reste le montage financier. Le Groupe SNCF a réaffirmé ne pas souhaiter détenir plus de 40 % du capital et recherche actuellement des partenaires financiers solides garantissant la stabilité de cette société qu'il pilotera.



Le Translohr se dévoile

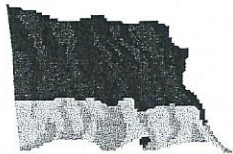
Retardé dans sa conquête commerciale à cause de difficultés de mise au point du prototype, le Translohr, présenté récemment pour la première fois dans son fief alsacien, commence sa tournée de séduction. Après une présentation statique à Tours dans le cadre de la journée sans voiture le 22 septembre, le concurrent du TVR rejoindra en Ile de France la zone d'essais du TVM. La RATP testera en condition réelle ce matériel d'octobre à décembre.

Transdev livre bataille au Royaume-Uni

Le groupe français Transdev, filiale de la Caisse des Dépôts, vient de lancer une OPA hostile sur le groupe britannique Go-Ahead. Parti modestement de son berceau initial de la région de Newcastle, le groupe Go-Ahead est devenu l'un des 5 "majors" des transports urbains et ferroviaires lors de la dérégulation des transports publics. Si l'OPA réussit, la donne risque d'être bouleversée des deux côtés de la Manche : outre de nombreux réseaux de bus, Go-Ahead exploite plusieurs franchises ferroviaires actuellement en cours de renégociation, mais en partenariat avec un autre français : Via-Cariane...



BRÈVES D'AILLEURS...



Offenburg

Une nouvelle station centrale des autobus vient d'être récemment mise en service. Un équipement high-tech tout en acier et en voilures synthétiques incluant une voie réservée à contresens et muni de tableaux d'affichages digne des meilleurs aéroports a été implanté devant la gare ferroviaire pour faciliter les correspondances ; un système cadencé à "rendez-vous" (deux fois par heure) a été institué. Cette réalisation vient compléter la restructuration du réseau d'autobus qui a eu lieu le 28 mai dernier. Le réseau des *Schlüsselbusse* (120 arrêts, 70 bus dont 4 au GNV) desservant l'agglomération de 57.000 habitants est administré par TBO (*Technischen Betrieben Offenburg*), une société d'économie mixte constituée par la ville et les deux transporteurs privés SWEG et RVS mandatés pour l'exécution du service. Les bus ne fonctionnent que jusqu'à 19H30 ; au delà, les voyageurs peuvent faire appel aux taxis collectifs à la demande (*Sammeltaxi*).

Anvers / Antwerpen

L'ex motrice PCC (De Lijn n°7000), totalement restaurée, a repris son ancienne livrée rouge de l'ex réseau anversoïse, MIVA, et profité de l'occasion pour prendre le matricule... 2000. Le voyage inaugural en tant que tram-musée a eu lieu le 4 juin 2000.

Genk

Le 1er juillet dernier, le réseau interne de cette ville flamande du Limbourg belge, exploité par De Lijn, a été restructuré. Ce qui est intéressant dans la démarche est la volonté de la municipalité d'offrir un réseau moins cher et bénéficiant de fréquences attractives.

20 nouveaux autobus Volvo-Jonckheere Transit-2000 exploitent les 5 nouvelles lignes urbaines cadencées aux 15 mn à la pointe et 30 mn au creux. Après 20h00, une ligne de soirée (*Avondlijn*) prend le relais avec trois passages chaque heure. Le dimanche les lignes sont desservies chaque heure mais la ligne de soirée ne fonctionne pas.

Pluie de projets

Au pays de la privatisation triomphante, 180 milliards de Livres devraient être mobilisées dans les 10 années à venir dans de nombreux projets de transports en commun.

Outre divers travaux d'infrastructure ou d'aide au développement des transports ruraux et le renforcement des réseaux bus, une part non négligeable de ces fonds doit financer la création ou le développement de réseaux en site propre, majoritairement ferrés, le tram faisant figure de nouvel emblème : Manchester (extension du réseau "Metrolink" - 6 lignes), Londres (prolongement du Dockland Light Rail jusqu'à l'aéroport de London City), Newcastle (extension du "Metro" vers Sunderland et South Hylton), Birmingham (extension du "Midland Metro" - 2 lignes), Nottingham, Leeds, Bristol et Portsmouth.

En revanche, des projets comme ceux de la création d'un réseau tram à Liverpool ou Edinburgh n'ont pas été retenus dans ce plan, les dossiers présentés n'étant pas, semble-t-il suffisamment convaincants.



Linz

Début des travaux de réalisation d'un pôle multimodal à la gare centrale dont le principal ouvrage sera la déviation du tram 1 pour desservir la gare par un tunnel de type pré-métro. Ce pôle devrait être mis en fonction pour 2003.

Varsovie

Connex vient de se voir attribuer la concession d'exploitation du réseau urbain de la capitale polonaise

Londres

Le nouveau Maire de Londres, est, on le sait, un défenseur assidu des transports urbains. Il n'est donc pas étonnant, cela faisait partie de son programme, qu'il propose un péage urbain à l'entrée du centre de Londres assorti d'un tarif voulu dissuasif, le tout pour encourager la fréquentation des transports publics. Les négociations sont actuellement en cours mais il n'est pas impossible que ce projet aboutisse rapidement. A suivre.

N'oubliez pas que de nombreux ouvrages généralistes sur les tramways ou métros du monde ainsi que d'autres traitant des transports du Royaume Uni sont en vente dans la boutique de FPTU.



De Nantes à Strasbourg, le tram tisse sa toile

Arnaud WADOUX,

avec la collaboration de Dominique GUIBERT pour Nantes, de Gilles LENHARD et Jean-Pierre ZIMMERMANN pour Strasbourg

Après l'ouverture en fanfare malgré quelques couacs du nouveau tram de Montpellier, et en attendant celles des nouveaux réseaux orléanais et lyonnais, Nantes et Strasbourg ouvrent en cette rentrée des extensions majeures de leur réseaux.

A l'Ouest le prolongement de la première ligne et l'ouverture d'une troisième, à l'Est la mise en service d'un deuxième axe. Un parallélisme symbolique puisqu'il consacre la place prépondérante du tram dans la vie de deux métropoles faisant figure de modèle et qui ont œuvré chacune à leur manière pour la résurrection d'un mode de transport encore jugé dépassé il y a peu. Deux événements qui signent aussi la consécration française pour le constructeur allemand AdTranz qui, à l'heure de son rachat par Bombardier, fournit les rames Eurotram de Strasbourg et les nouvelles rames Incentro nantaises.

Nantes : 1, 2, 3 !

Quelques repères historiques



NANTES, avril 1989

La "144" et la motrice Mekarski conservée à St Mandé, inaugurant "à l'ancienne" le prolongement vers Beaujoire.

Document : site internet "Qu'est-ce qui se tram à Nantes"

En 1825, Stanislas BAUDRY, propriétaire d'établissements de bains à la périphérie nantaise, eut l'idée de créer une navette pour transporter ses clients. Pour dix sous, il offrait le transport et les soins. Son coup de génie fut de comprendre vite que la mode n'était pas à l'hygiène et que ses clients descendant avant le terminus, sans payer, il avait plus de chance de faire fortune en transportant les Nantais qu'en cherchant à les faire laver. Les transports publics étaient nés. Sur cette prémonitoire lancée, la première ligne de tramway est construite en 1878. Déjà, Nantes se distingue puisque c'est un tramway à air comprimé, ou tramway Mékarski qui est préféré au classique tramway hippomobile. C'est une première et tout le monde vient voir ce nouveau système de propulsion.

Nantes, qui a beaucoup investi dans le système Mékarski, peine à électrifier son réseau, électrification qui débute



NANTES, ligne 2

Pendant 15 ans, la silhouette du tramway moderne d'Alstom aura signé le renouveau du tram en France
Document : site internet "Qu'est-ce qui se tram à Nantes"

néanmoins dès 1913.

En 1910, alors que les trams s'arrêtaient à la demande, les premiers arrêts fixes apparaissent. La guerre 1914-1918 retarde l'électrification du réseau qui ne sera achevée qu'en 1919. Les tramways nantais possèdent alors 100 motrices et 50 remorques.

En 1924, "l'ennemi" autobus fera son apparition à l'occasion de la Grande Exposition Nationale. Mais il n'empêchera pas (encore) le réseau de tramway de se développer.

A la fin des années 30, le tramway électrique transportera jusqu'à 27 millions de passagers (pour une population de 195.000 habitants) et le réseau comportera jusqu'à 20 lignes. La guerre 1939-1945 portera un coup

fatal au tramway. Les bombardement de septembre 1943 endommagent très fortement le réseau. Les lignes trop endommagées ne seront pas reconstruites et seront remplacées par des bus.

Le 26 janvier 1958 le tramway fait son dernier trajet dans Nantes. Il faudra attendre le 7 janvier 1985 pour le revoir circuler dans les rues de la ville suite à une décision politique courageuse et novatrice, qui finira par faire des émules.

Pour fêter le retour du nouveau tramway, une ancienne motrice "Franco-Belge" de 1914 était restaurée. A partir d'une caisse retrouvée en juin 1983 dans la campagne nantaise, les ateliers

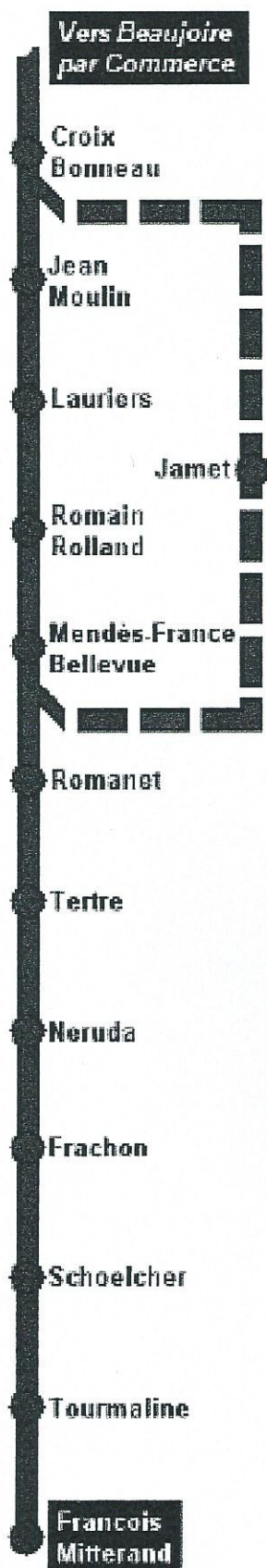
bruxellois de la STIB, avec le concours du MTUB, effectuaient un travail exemplaire de remise à neuf et celle-ci fut présentée au Nantais le 23 mai 1987.

C'est elle, cette désormais fameuse "144", qui ouvrit en compagnie de la motrice Mekarski exposée au Musée de Saint-Mandé depuis 1958, le cortège inaugural du prolongement de la première ligne de tramway moderne de la Haluchère vers le stade de la Beaujoire le 22 avril 1989.

D'après "Qu'est ce qui se tram à Nantes", site web de Dominique GUIBERT

<http://bustram.multimania.com>

28 août 2000 : la 1 est prolongée, la 3 est ouverte



La ligne 1 du tram, inaugurée en janvier 1985 sur le tronçon Bellevue / Haluchère, a connu un premier prolongement en avril 1989 d'Haluchère à la Beaujoire.

En préparation de l'extension ouverte ce 28 août, une déviation de son extrémité ouest entre Croix Bonneau et Bellevue avait été ouverte en avril 2000, accompagnée d'une reconfiguration du pôle de Bellevue, repaptisé Mendès-France - Bellevue.

Depuis le 28 août, la ligne 1 continue sa route depuis Mendès France - Bellevue, jusqu'à son nouveau terminus «François Mitterrand» à Saint Herblain, soit un prolongement de 4,9 km, presque entièrement engazonné. 7 nouvelles stations jalonnent ce prolongement.

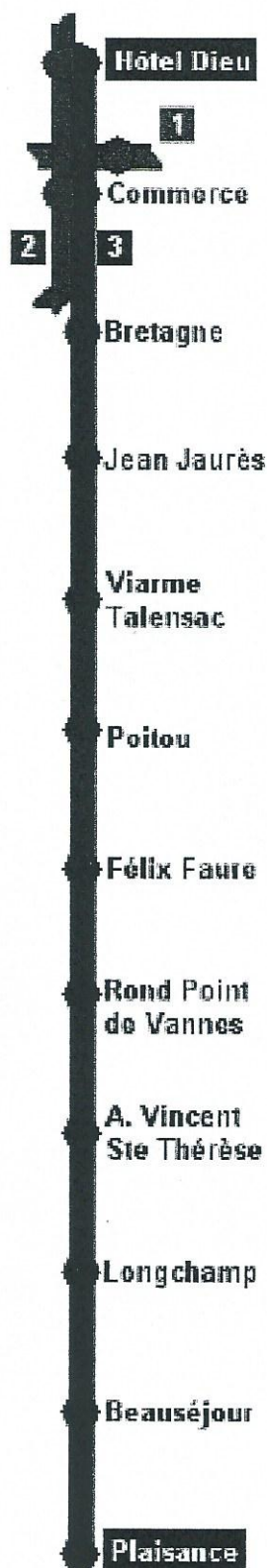
Hors matériel roulant, le coût total des travaux de la ligne 1 s'élève à 358 millions de Francs.

Le tronçon abandonné ne le sera pas entièrement. Il servira à la formation des nouveaux conducteurs et de plateforme d'essais pour les nouvelles rames avant leur mise en exploitation.

La ligne 3 devait initialement être construite avant la ligne 2. La politique, ainsi que l'urgence d'une desserte optimale du Campus universitaire en auront décidé autrement. Le tronçon de la ligne 3 ouvert ce 28 août n'est que l'amorce d'un grand axe nord-ouest / sud-est, qui devrait à terme rejoindre Vertou au sud de l'agglomération nantaise.

Cette nouvelle ligne 3, longue de 4,3 km, relie donc pour l'heure le quartier de Beauséjour (station Plaisance) au centre de Nantes en reprenant peu ou prou le tracé des lignes de bus 40 et 41 qui frôlaient la saturation. Se raccordant à la ligne 2 peu avant la place du Commerce, le terminus sud de la ligne est provisoirement aménagé à l'Hôtel Dieu où des voies en tiroir permettent le rebroussement des rames. Outre «Hôtel Dieu» et «Commerce», 10 nouvelles stations, espacées de 400 m en moyenne sont desservies.

5 stations supplémentaires devraient permettre de rejoindre dès 2002 le Sillon de Bretagne. Au total, la ligne 3



"Nord" sera longue de 6,1 km. 866 millions de francs auront été engagés pour cette nouvelle ligne (donc 645 millions pour le tronçon désormais ouvert), une part non négligeable de ce budget ayant été utilisé pour la restructuration du plateau Sauvetout, autour de la Tour

de Bretagne. Par ailleurs, pour atténuer les vibrations, la plateforme est posée, rues du Poitou et des Hauts-Pavés, sur des plots en élastomère lui conférant une structure de "dalle flottante". Une autre originalité réside en la mise en site banalisé de la station "Poitou"

où les automobiles rouleront sur les voies du tramway sur le même principe que celle de la place des Lauriers à Bellevue.

Pour la petite histoire, c'est la rame 341 qui la première a parcouru la totalité de la ligne le 4 juillet 2000

Un nouveau matériel roulant



Si elles ont bien du mal à s'imposer dans les rues de Nantes, retard de livraison oblige, les nouvelles Incentro ont pour autant belle allure ! Document : site internet "Qu'est-ce qui se tram à Nantes"

Habitué, depuis près de quinze ans à la silhouette des premières rames "Alstom", les Nantais découvriront en même temps que les nouvelles lignes de nouveaux véhicules. La SEMITAN a en effet décidé d'inaugurer en France le

nouveau modèle Incentro du constructeur allemand AdTranz. Affecté en priorité à la ligne 3, ce nouveau matériel devrait être également utilisé sur les 2 autres lignes pour assurer les renforts.

Néanmoins, des retards de livraison risquent de gêner l'exploitant quelques semaines encore, le parc de 23 nouvelles rames n'étant pas, loin s'en faut, au complet.

Noter qu'une option de 16 rames au total est négociable en plusieurs tranches jusqu'en 2005

Les caractéristiques de ces nouvelles rames Incentro AT 6/5 L sont les suivantes : à écartement standard (1,435 m), les rames sont longues de 36,40 m et pèsent 33 tonnes (contre 55 pour les rames Alstom !). Elles sont composées de 5 modules à plancher bas intégral et permettent d'embarquer 252 personnes dont 72 assises.

Le nouveau tramway se distingue également par un nez personnalisé pour Nantes (par l'agence AVANT-PREMIÈRE à Lyon), une disparition des rétroviseurs au profit d'un système vidéo embarqué, une climatisation de l'ensemble de la rame et une large accessibilité aux personnes à mobilité réduite, facilitée par 6 grandes portes vitrées louvoyantes et coulissantes et un abaissement du plancher au niveau des portes.

Le réseau bus restructuré

La rentrée signe bien sûr un redéploiement des moyens autour des nouvelles dessertes et principalement dans les quartier concernés par les nouvelles dessertes tramway. C'est donc une restructuration importante du réseau bus que les TAN proposent à leur clientèle. Le plan 2000/2001, il convient de le noter indique par un tracé renforcé les

lignes bus structurantes. Voici les principales nouveautés :

Lignes 12, 21, 22, 23 : Passage dans les deux sens par la rue de l'Hôtel de Ville (au lieu de Pilon vers Foch). Les bus de ces lignes ne desservent plus le secteur piétonnier du quartier Decré. Ligne 22 : La ligne traverse les Dervallières dans les deux sens par l'arrêt Saint Laurent. Elle ne dessert

plus les arrêts Raoul Dufy et Châtaigniers.

Ligne 25 : Abandon de la desserte de Bellevue sud

Ligne 29 : Abandon de la desserte Mairie de Basse Goulaine entre les arrêts Grignon et Croix des Fosses, et passage par le quartier de la Champagnère

Ligne 31 : Meilleure desserte de la

gare SNCF les dimanches et jours fériés : la ligne est rétablie sur son itinéraire de semaine (et non plus coupée à Pirmil) en service hiver comme en service été

Ligne 40/41 : Cette ligne est complètement restructurée. Le parcours entre Commerce et Beauséjour est repris par la ligne de tramway n°3. Les deux branches au delà de Beauséjour sont fusionnées en une seule ligne 40 en forme de banane, ayant pour parcours Sillon de Bretagne <-> Cholière, et passant par Beauséjour, en correspondance avec la ligne 3.

Ligne 56 : Terminus à Hermeland. La liaison Hermeland - Bouvardière est reprise par la ligne 59. C'est la troisième ligne du réseau à être équipée de bus GNV.

Ligne 59 : nouvelle ligne reliant Beauséjour - Bouvardière - Tillay - Preux - Bellevue, avec une fréquence de 20 à 30 minutes. Elle reprend le segment de la ligne 56 entre Bouvardière et Hermeland et assure une liaison entre les quartiers du Tillay, Preux et Bellevue.

Ligne 73 : Cette ligne effectue désormais le trajet Mairie de Saint Herblain - Beauséjour via le terminus de la ligne 1 : François Mitterrand.

Ligne 79 : nouvelle ligne reliant Les Angès - Mairie d'Orvault - Pont de la Baronnière - Petit Chantilly - Beauséjour, avec une fréquence de 30 minutes.

Ligne 80 : Cette ligne est désormais dédiée à la desserte de la Bugallière depuis Beauséjour et la ligne de tram n°3. Son terminus est situé au coeur de la Bugallière après une boucle par Madoire.

Ligne 81 : Cette ligne dessert la Vecquerie, abandonnée par la ligne 73

Ligne 83 : La ligne est prolongée de Haluchère vers Ecole Centrale / Sup de Co du lundi au vendredi. Elle conserve son terminus à Haluchère le samedi.

Ligne 84 : nouvelle liaison directe Sinière - Chabossière - Mairie de Saint Herblain - Hermeland via le terminus de la ligne 1 : François Mitterrand.

Ligne 87 : Création d'un itinéraire à deux antennes au delà de Mairie d'Orvault.

Ligne 89 : Suppression de 10 des 12 courses par jour qui assurent la desserte en heures creuses sur le trajet La Montagne - Château d'Aux via Saint Exupéry et Europe.

Ligne 90 : Devient une ligne directe Sautron - Beauséjour. Elle ne passe plus par la Bugallière, le lycée Appert

et Angevine.

Ligne 92 : La boucle terminale à Thouaré est modifiée pour assurer une meilleure desserte du bas de la rue des Chalonges.

Ligne 93 : devient une navette spécifique entre le terminus de la ligne de tramway n°1 et l'Hopital Nord Laennec, en traversant la zone d'activité de Saint Herblain.

Ligne 99 : Amélioration de la fréquence le samedi (30 minutes)

Circuit F : Ce service de nuit emprunte l'itinéraire de la 54/55 entre Commerce et Grand Carcouet, rejoint Beauséjour, puis retrouve sa boucle habituelle sur Petit Chantilly

Circuit H : Ce service de nuit est modifié entre Neruda et Mairie de Saint Herblain : il dessert Village Expo et Vecquerie. Au retour sur Nantes, il rejoint Commerce par Zola et Mellinet.

Mise en place de navettes à fréquences variables pour la desserte de la base de loisirs de Port Barbe, sur le trajet Jean Macé / Mendès-France-Bellevue en remplacement de la ligne 25, sur le trajet Jules Verne / Vieux Doulon et sur le trajet Le Pellerin / Bois Tillac.

Strasbourg : A, B, C, D !

Quelques repères historiques

C'est en 1871, alors que Strasbourg est devenue allemande après la "guerre de 70" que les premières demandes de concessions sont faites, les fiacres étant devenus insuffisants. Mais il faut attendre novembre 1876 pour qu'une ordonnance impériale donne à la ville une concession de 32 ans pour l'exploitation de 8 lignes, la plupart passant par la place Kléber et desservant entre autres Hoenheim, Kehl, Illkirch, Wolfisheim, la Robertsau, Mittelhausbergen, Neudorf, le Neuhof.

En avril 1877, la ville cède sa concession à la Compagnie des Chemins de Fer Hippomobiles qui inaugurerait sa première ligne à

écartement standard en juillet 1878 entre le Faubourg de Pierre et le Pont du Rhin.

En 1884, l'exploitant devient la Compagnie des Tramways Strasbourgeois et voit sa concession prolongée de 30 années (échéance janvier 1940).

L'écartement métrique s'impose pour les nouvelles lignes et l'électrification du réseau interviendra à partir de 1895.

En échange de sa participation à la construction du Pont du Rhin, la CTS voit sa concession à nouveau prolongée jusqu'en 1965. Le réseau est alors long de 21 km et transporte près de 5 millions de voyageurs annuels.

L'expansion continue malgré la guerre de 14/18 qui verra la construction d'embranchements stratégiques.

En 1918, les 144 motrices et 173 remorques transportent 46 millions de passagers. Le tramway contribue à l'urbanisation de Strasbourg et fait partie intégrante de la vie quotidienne.

Malgré les dégâts de la guerre, le tramway reste de loin le moyen de transport privilégié à Strasbourg, et en 1930 il transporte 54,6 millions de personnes. La CTS quitte ses installations du centre ville (rue des Bonnes-Gens) pour de nouveaux bâtiments à Cronembourg... Mais à compter de cette date, la chute

s'amorce...

Comme partout ailleurs, les lignes de bus ou de trolleybus sont préférées à de nouvelles lignes de tramway. Le changement de mode se fait au gré des non-remplacements d'installations. En 1938, la fréquentation du tram tombe à 33 millions de passagers.

Après l'évacuation de Strasbourg en 1939, le tramway va connaître un deuxième souffle. Sa traction électrique est un atout en cette période de rationnement des hydrocarbures, et les voitures se font rares. Le réseau urbain transporte 71,5 millions de personnes en 1943.

Mais le matériel passe les nuits dehors, les bombardements endommagent les voies et les lignes électriques.

Après la guerre, l'exploitation du tram reprend tant bien que mal, mais le matériel vieillot, impossible à renouveler en raison des coûts, ne séduit plus. Les trolleybus, plus souples que le tram, sont de plus en plus utilisés (47-48).

Les bus arrivent massivement dès 1953, et remplacent des lignes de tramway entières.

En 1957 il reste seulement 2 lignes avec des motrices récentes. Le tramway est condamné à mort par le manque de volonté des élus locaux.

Tout s'achève le 1er mai 1960 : 100.000 personnes commémorent la mort du tramway..., les rails sont arrachés et le matériel roulant, récent ou non, est carrément brûlé, comme s'il fallait s'en débarrasser au plus vite, ne laisser aucune trace !

Revirement de l'histoire, les politiques, à la fin des années 80 veulent faire de Strasbourg une ville modèle en terme d'écologie urbaine. Deux projets se font concurrence pour le renouvellement des transports : l'équipe municipale défend un projet de VAL tandis que l'opposition prêche pour le retour du tram.

En 1989, lors des élections municipales, les strasbourgeois trancheront en faveur du tram et c'est en novembre

1994 qu'un matériel au design surprenant, le modèle Eurotram conçu par Bombardier Transport, reliera Hautepierre à Baggersee sur la ligne A du nouveau tram.

Le succès de cette première ligne, prolongée au sud à Illkirch, nécessitera un doublement des fréquences sur le tronçon central. Un service "D", prélude à une future desserte vers Neuhof double la ligne A entre Rotonde et Etoile, où un terminus partiel est installé.

Mais déjà, le deuxième axe d'orientation générale est-ouest, décidé début 1997, occupe les esprits. 3 années de travaux auront été nécessaires pour construire les 12,2 km de voie et les 23 stations reliant Elsau à Hoenheim d'une part et Esplanade d'autre part.

D'après le site internet de Daniel Masson :

<http://www.multimania.com/dmasson/tramway-strasbourg/>

1er septembre 2000 : Tram = A/D + B/C

A peine 4 mois après son ouverture symbolique (le 15 mai 2000) par la rame 1035, première à parcourir en

totalité les nouveaux tronçons et après seulement un mois d'essais intensifs (les circulations "à blanc" n'ayant



STRASBOURG, Homme de Fer

Spectacle désormais quotidien de deux rames se croisant au centre-ville

véritablement commencé que le 30 juillet dernier), l'inauguration officielle des deux nouvelles lignes s'est donc déroulée le 1er septembre à partir de 14h00 en présence du Premier Ministre. Mille personnes étaient présentes au nouveau dépôt de l'Elsau pour prendre place à bord des 5 rames inaugurales, la rame officielle étant la 1607. Un premier trajet, avec 2x2 rames de front et une isolée, a permis de rallier la station "Place de Broglie" d'où les personnalités ont rejoint l'Hôtel de Ville, le temps de quelques discours improvisés, d'un bain de foule et pour procéder à l'inauguration d'une plaque commémorative dont on ignore pour l'heure où elle sera définitivement posée...

La rame 1607 finit par se frayer un chemin dans une foule compacte afin de poursuivre rapidement son trajet vers Hoenheim où elle arrive à 15h45. Nouveau bain de foule, livre d'or, bise à la Miss avant de repartir en sens

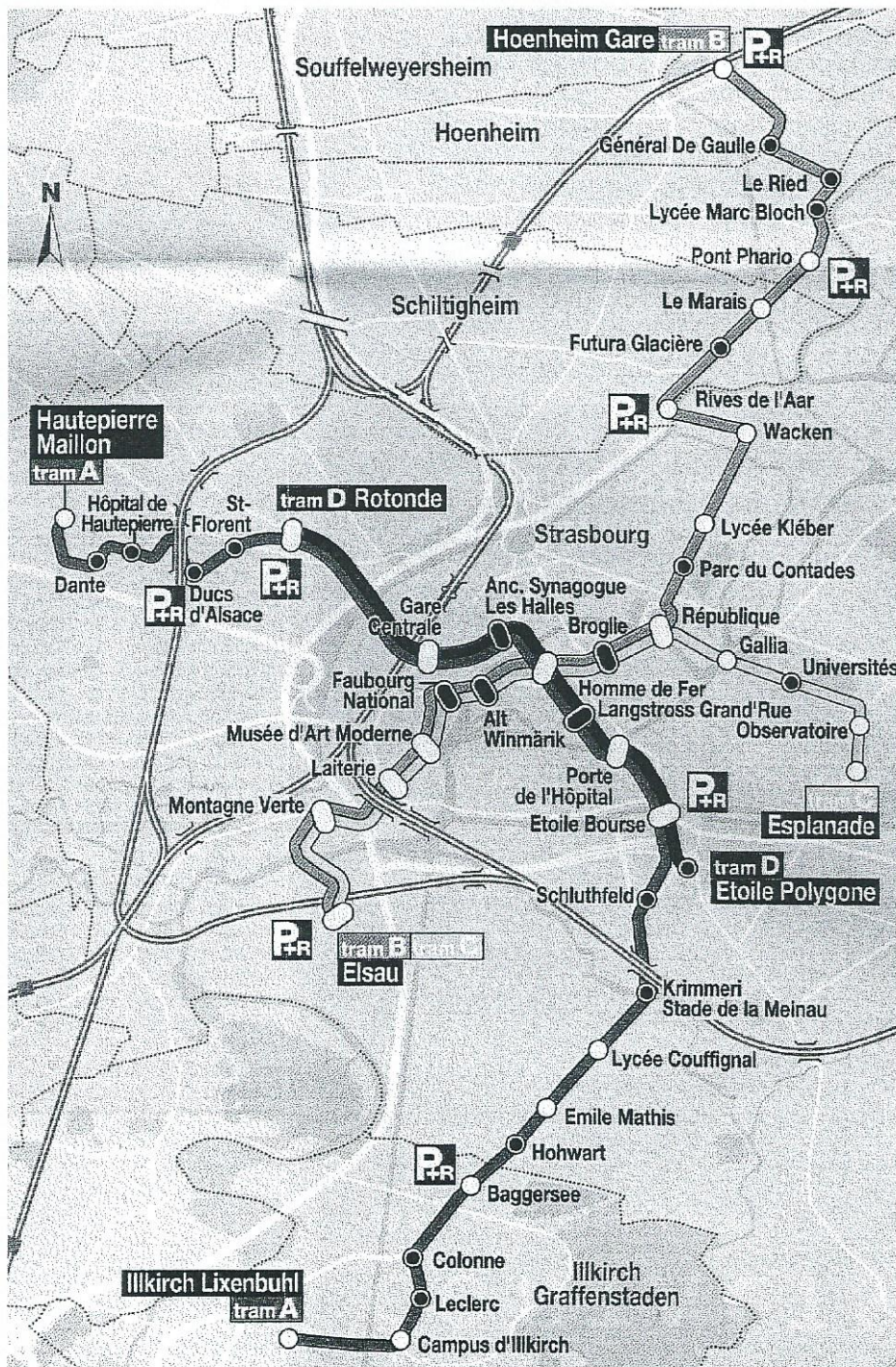
inverse pour la prochaine étape, Pont Phario, sur la commune de Bischheim. Nouvelles congratulations officielles puis nouveau départ, vers Schiltigheim cette fois. A la station "Futura", le

scénario se répète mais le temps presse : les cérémonies locales sont expédiées en un rien de temps. A 17h00, enfin, la 1607 s'immobilise devant le palais des congrès sur un

quai provisoire pour la dernière étape officielle. Ouf !

Voir photo de la 1065 (ligne A) croisant la 1034 à "Homme de Fer".

Les deux nouvelles lignes



l'agglomération de Strasbourg, compte en finir avec l'invasion automobile.

Les 12,6 km du premier axe nord-ouest / sud ont rempli le rôle d'armature à une nouvelle politique de déplacement. Les 12,6 km (beau hasard !) de ce second axe ouest/nord-est/est, permettent de peaufiner cette politique sur la base d'un réseau tram cohérent.

Depuis le 2 septembre, la ligne B relie le quartier de l'Elsau aux communes de Schiltigheim, Bischheim et Hoenheim, tandis la ligne C se dirige, toujours depuis l'Elsau et après s'être débranchée de la ligne B à la station République, jusqu'au quartier de l'Esplanade.

24 nouvelles stations, dont 9 communes, jalonnent ce nouvel axe. Le tronç commun permet de multiplier les points de desserte du centre-ville, la correspondance avec les lignes A/D s'effectuant à "Homme de Fer", station proche du coeur de Strasbourg, la place Kléber.

Les 27 rames Eurotram, à trois ou quatre caisses, circuleront indifféremment sur les 4 lignes en fonction des besoins. La trame de desserte sur la totalité du nouveau réseau reste conforme à celle qui était en vigueur sur les lignes A/D à savoir une exploitation de 04h30 à 00h30 et une fréquence de 5 à 6 mn sur chaque ligne aux heures de pointe soit moins de 3 mn sur les troncs communs A/D et B/C.

Quatre nouveaux parcs relais (2 300 emplacements) ont été aménagés en bordure des lignes B et C à l'Elsau, au terminus de Hoenheim, à la cité de l'ill et au débouché de l'autoroute A350 qui s'ajoutent aux trois existants (1.900 places) en bordure de la ligne A.

Bien entendu, de nombreux aménagements paysagers ont accompagné la construction de ces deux nouvelles lignes et

Si la mise en service en 1994 de la première ligne (A) et de son doublage

(D) est un succès commercial, c'est avec les nouvelles lignes B et C que

l'engazonnement des plateformes, désormais incontournable, s'est imposé partout où cela était possible. Si la ligne A/D atteint aujourd'hui 77.000 voyageurs par jour, l'exploitant, la CTS, espère atteindre rapidement 80.000 voyageurs sur les lignes B/C.

A peine les deux nouvelles lignes sont-elles inaugurées que l'on évoque déjà les extensions futures. Des études ont

d'ores et déjà été engagées sur les prolongements depuis le rond-point de l'Esplanade jusqu'à la place du Marché de Neudorf en ce qui concerne la ligne C et depuis l'Elsau jusqu'à l'entrée d'Ostwald.

En septembre prochain, le conseil de la CUS sera appelé à lancer des études sur des extensions vers Neudorf et le Neuhof (ligne D), d'Ostwald vers Lingolsheim (ligne B), de la place de l'Étoile au pont Vauban (sur l'axe

Strasbourg-Kehl), d'Illkirch-Lixenbuhl à Illkirch-Centre (ligne A), de HautePierre à la voie de liaison intercommunale ouest (lignes A/D).

Une liaison entre la place du Marché de Neudorf et la Meinau doit par ailleurs permettre d'opérer une jonction entre la ligne A et la ligne C et cette dernière est destinée à être reliée à la gare centrale dans le cadre du projet de tram-train.

Un réseau bus entièrement restructuré

La mise en service du nouvel axe des lignes B/C chamboule bien évidemment le réseau bus, dont la nouvelle mouture a été proposée aux strasbourgeois le 4 septembre.

La remise à plat du réseau s'accompagne d'un nouveau système de numérotation des lignes.

Les lignes desservant le centre de Strasbourg se voient attribuer un indice à 1 chiffre.

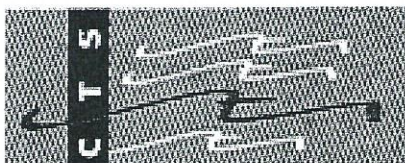
Les dizaines rondes sont réservées aux lignes de rocade ou de contournement.

Les autres indices à deux chiffres étant attribuées aux lignes de rabattement sur le tram, désormais majoritaires sur le réseau.

Les têtes pensantes de la CTS n'étant pas dénuées d'humour, une exception confirme la règle : la ligne 15. Desservant le centre-ville, cette ligne aurait dû se voir attribuer l'indice 5. Mais voilà... elle dessert le quartier des... Quinze !

Faire la comparaison entre nouveau et ancien réseau aurait été fastidieux, aussi proposons nous ci-contre la nouvelle nomenclature des lignes.

Il est toutefois intéressant de noter la disparition de la ligne de moyenne ceinture 20 reprise en partie sur son parcours nord par la nouvelle ligne 2 et sur son parcours sud par la "fameuse" ligne 15



Tram

- A HautePierre Maillon / Illkirch Lixenbuhl
- B Elsau / Hoenheim Gare
- C Elsau / Esplanade
- D Rotonde / Étoile Polygone

Lignes desservant Strasbourg Centre

- 2 Campus d'Illkirch / Pont du Rhin
Antenne 2a vers Rond Point de l'Esplanade
- 4 Reichstett ou Hoenheim (Tram B) / Wolfisheim
Antenne 4a vers HautePierre (Tram A)
- 6 Hoenheim (tram B) / Bisheim (Tram B) via Strasbourg centre
Antenne 6a vers Niederhausbergen
Antenne 6b vers Hoenheim Cigognes
- 7 Wacken (Tram B) / Illkirch
- 15 Robertsau / Holtzheim

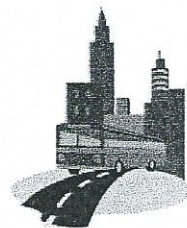
Lignes de rocade ou de contournement

- 10 Ceinture centre ville
- 30 Robertsau / Wattwiller (Rocade Est)
- 40 Unterelsau / Neuhof (Rocade Sud)
- 50 Wacken (Tram B) / Lingolsheim (Rocade Nord / Sud Ouest)
Antenne 50a vers Collège Le Marais
- 70 Robertsau / HautePierre (Tram A) (Rocade nord)

Lignes de rabattement

- 11 Gutemberg / Wattwiller
Antenne 11a vers General Motors
- 13 Montagne Verte (Tram (B/C) / Entzheim
- 14 Gutemberg / Neuhof (Jean Moulin)
- 17 Mittelhausbergen / Cronenbourg CTS
- 19 Rotonde (Tram A/D) / Cronenbourg Arago
- 21 Gutemberg / Kehl
- 24 Gutemberg / Neuhof (Stéphanie)
- 51 HautePierre (Tram A) / Oberschaeffolsheim
- 62 Baggersee (Tram A) / Graffenstaden
Antenne 62a vers Geispolsheim
- 63 Campus d'Illkirch (Tram A) / Plobsheim
- 65 Baggersee (Tram A) / Lipsheim (via Ohnheim)
- 66 Baggersee (Tram A) / Lipsheim (via Fegersheim)
- 71 Lampertheim ou Eckwersheim / Les Halles (Tram A)
- 72 Bisheim / La Wantzenau
Antenne 72a vers République (Tram B/C)

60 JOURS À...



Patrick KIRSTETTER, Arnaud WADOUX et tous les correspondants de FPTU

Bien que certaines informations nous soient déjà parvenues à ce sujet, les nouveautés de la rentrée 2000/2001 seront, comme chaque année, au menu principal de notre numéro de novembre. La quasi totalité des réseaux est actuellement contacté par la Rédaction de "Réseaux Urbains", mais, comme tous les ans, nous ne pouvons garantir le nombre ou la qualité des réponses qui nous recevrons. N'hésitez donc pas à nous faire parvenir, d'ici le 20 octobre, toutes les informations concernant les réseaux de votre ville ou de votre région : plans, horaires, journaux de rentrée, etc. C'est grâce à votre aide que nous pourrons faire un tour de France aussi complet que possible du paysage des transports urbains pour l'année à venir. Merci d'avance pour votre participation !

ALSACE

... STRASBOURG



En service !

L'extension du réseau tram a eu

lieu, comme prévu, le lundi 4 septembre après une inauguration officielle le 1er. Retrouvez plus d'informations sur les deux nouvelles lignes et la restructuration du réseau CTS dans notre "Dossier".

Réparations

La première rame accidentée lors du tamponnement du 29 octobre 1998 dans le tunnel de la gare, est rentrée au dépôt au début de l'été après réparation. La seconde rame devait la suivre de peu.

Incident

Le 27 juin vers 17h00, une rame est restée bloquée pendant 30 mn dans le

tunnel de la gare. Les passagers ont dû être évacués au bout de 15 mn et une voyageuse a été victime d'un malaise, la panne s'étant produite à une heure de pointe et par une température caniculaire.

Parking-relais

Un nouveau parking-relais, implanté à la station "Ducs d'Alsace" de Cronembourg, est entré en fonction le 17 avril dernier. D'une contenance de 580 places il servira de délestage à celui de "Ronde", situé deux stations plus loin et totalement saturé.

Quatre autres parkings-relais (2420 places) accompagnent les nouvelles lignes B et C : Rives de l'Aar, Route de la Wantzenau, Pont Phario et Elsau. Ajoutons que la fréquentation des actuels parkings-relais (1940 places) est en hausse de 7,4%.

Abandon

Les principaux flux de voyageurs

devant maintenant être absorbés par les 4 lignes de tramway, la CTS a annoncé qu'elle renonçait aux autobus articulés. Seuls des standards GNV seront maintenant commandés.

Autobus

Les 15 nouveaux Agora-S-GNV ont depuis été mis en service, le parc d'Agora-GNV étant dorénavant de 30 véhicules (700 à 729). Par contre, ils n'ont pas équipé pas le 10 (petite ceinture) comme prévu (RU31), mais le 23 (Robertsau-Cité de l'Ill / Campus d'Illkirch).

Toutefois, leur affectation a changé le 4 septembre, la ligne 23 ayant été supprimée lors de la mise en service des deux nouvelles lignes de tram.

D'autre part, l'ensemble du parc urbain strasbourgeois est maintenant intégralement à la nouvelle identité visuelle, les derniers SC10R arborant l'ancienne livrée rouge ayant été réformés.

En marge des ouvrages parus ou à paraître sur le réseau strasbourgeois, il nous a paru intéressant de signaler celui de Jean-Pierre Zimmermann, conducteur à la CTS, qui a publié "Attaché à la direction" (la direction en question étant bien entendu le volant du bus !). "J'ai voulu, approcher l'histoire officielle de la CTS en plaçant au centre ce qui est sa force vive : les chauffeurs" explique l'auteur.

Cet ouvrage de 208 pages comportants de nombreux documents et photos inédits est publié aux éditions G.L de Strasbourg et disponible pour 185,00 F directement chez l'auteur, 5 rue Ste Agnès, 67100 STRASBOURG.

AQUITAINE

... AGEN

TRANS BUS Minibus
Quatre minibus
Mercedes-Foller
ont été récemment acquis par le
réseau. Ces véhicules
arborent la nouvelle
identité visuelle, c'est à
dire le sempiternel blanc
parsemé de quelques
taches de couleurs, visuel
quelconque très en vogue dans
l'Hexagone.



Agence commerciale
Une nouvelle agence du réseau a été
ouverte le 3 juillet dernier, boulevard
Carnot.

© Hafid BOUANANI



AGEN, dépôt Transbus - 06 juillet 2000

Deux des nouveaux minibus Mercedes-Foller, le 7174 SV 47 et le 706 SX 47

... BISCAROSSE

BiscaBus
Sous ce nom, la commune de
Biscarosse a organisé l'intermodalité
entre sa navette urbaine, confiée aux
autocars Lefebvre, qui relie 5 fois
par jour la plage et le village, et les 4
liaisons interurbaines desservant son
territoire : la ligne des Autobus
d'Arcachon vers... Arcachon, la ligne
RDTL vers Ychoux, la ligne
TER/Cariane vers Fature et la ligne
des Rapides de la Cote d'Argent vers
Bordeaux.
Toutes ces liaisons sont reprises dans
un unique dépliant.

... BORDEAUX

CGTE
JAGRED SUR TOUTE LA LIGNE
2000/2001
La ligne 82 voit
ses horaires
adaptés pour
desservir la Zone Industrielle
Toussaint-Catros depuis St Medard.

La ligne 27 dessert la Zone de Fret de
Bruges à certains parcours depuis
Villaboies.

La ligne 77 dessert les quartiers
Dulamon, Cimbats et Breillan en liaison
avec le collège Dupaty.

La ligne 94 dessert la ZI de
Blanquefort assurant une liaison avec
l'usine Ford et le Lycée Professionnel
de Blanquefort.

La ligne SM s'enrichit de 3 parcours
Express (soit 7 au total) vers Bordeaux
Centre (gain de temps ; environ 10
mn).

La ligne P est prolongée à certaines
heures de "Cap de Bos" aux avenues de
Champagne et de Bretagne.

Taxibus

Les lignes Taxibus, testées avec succès
sur le secteur de St Médard en Jalles,
se développent ailleurs sur le réseau.
A Bruges, le taxi remplace la navette
bus 70 sur un itinéraire légèrement
modifié mais aux horaires équivalents.
Au Taillan, une ligne permet de rallier
matin et soir la gare de Blanquefort.
Enfin, à Villenave d'Ornon, une liaison
Taxibus relie le Bourg et le Domaine de
la Plantation grâce à 5 allers/retours

les mercredis et samedis.

Bus de soirée

Les dessertes testées cet été sont
confirmées (voir RU33), mais des
améliorations de fréquence, adaptées
selon les jours, sont proposées.
Certaines lignes voient ainsi leur
fréquence passer à 10 mn ! La totalité
des lignes restent exploitées de 21h30
à 00h30 à l'exception notable de la
ligne S11, qui relie Bordeaux au
Campus de Talence et qui circule toute
la nuit en fin de semaine pour le
bonheur des étudiants et autres
noctambules.

Précisons que les lignes S2, S3, S4, S6
et S8 sont affrêtées auprès des Cars
de Bordeaux ou de Citram Aquitaine.
Les lignes S1, S5, S7, S9, S10 et S11
sont gérées directement par la CGFTE
et sont rattachées aux lignes 1 (S1),
7/8 (S7), 9 (S9). Pour la gestion des
conducteurs une ligne virtuelle n° 97 a
été créée regroupant les services des
lignes S5, S10 et S11.

Tramway

Les travaux démarrent fort. C'est
l'aménagement des quais de la Garonne

qui apparaît comme le plus symbolique : plusieurs hangars ont été détruits et la voirie est déviée au niveau des Chartrons. Des Quinconces à Bacalan les 4 files routières sont déviées progressivement vers la Garonne afin que le tram puisse passer côté habitations. Aussi débute la valse inévitable des déviations de lignes ou suppression de couloirs réservés comme pour la ligne 1 sur les Quais. En cette rentrée sont concernées les lignes 4, 32, 33, 35, 62, 63, 81, 84, 91, 92 et U sur les secteurs de Bordeaux, Pessac, Lormont et Cenon. Concernant ces deux dernières communes, des liaisons directes avec Bordeaux sont proposées aux heures de pointe pour minimiser la gêne occasionnée.

Habillage

Les arrêts des lignes 1, 4, 9, 14, 15, 17, 18, P et R disposent désormais d'une indication des horaires de passage aux arrêts et des plans de ligne détaillés ce qui représente une nette amélioration des informations clientèle.

... LÈGE - CAP FERRET

Estival et nocturne

Si la commune a passé un accord tarifaire avec le Conseil Général pour les lignes Trans'Gironde (10,00 F pour

Le tram renaît à Bordeaux.

Offrez-vous une ballade photographique et historique sur les tramways de Bordeaux de la Belle Epoque.

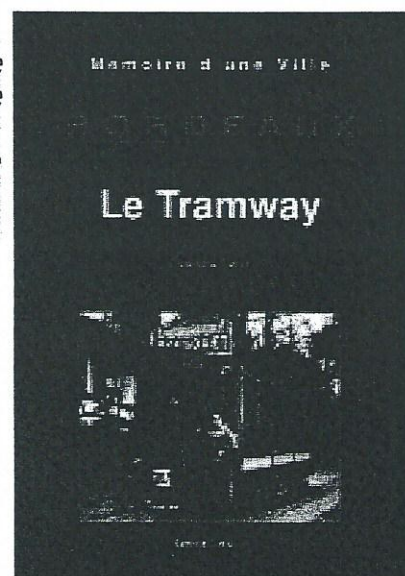
Un livre des Editions CMD en vente dans la Boutique FPTU

un trajet interne), ce qui retient l'attention est la mise en place cet été d'un "Bus de Nuit" qui relie toutes les demi-heures de 23h00 à 06h00 le Cap Ferret au Village de Lège. Une initiative remarquable pour lutter contre l'alcoolémie au volant dans une station réputée chez les estivants noctambules.

... VILLENEUVE SUR LOT

Inauguration

La "Flèche Bleue" semble être le nom choisi pour le tout nouveau réseau de Villeneuve sur Lot, mis en service le 1er septembre dernier. Nous manquons pour l'heure d'informations précises mais aurons l'occasion de revenir sur ce nouveau venu. Sachez pour l'heure que trois lignes, à fréquence quasi-horaire le matin et le soir, sont proposées aux villeneuvois. L'exploitation est lancée à l'aide de trois véhicules d'occasion mais trois autobus neufs devraient rapidement arriver.



Malgré l'opinion très positive de la population quant à ce nouveau service et la gratuité accordée les deux premiers jours, les trois bus n'ont pas fait le plein comme espéré. Mais il faut avouer que le document horaire édité pour le lancement n'a pas encore été diffusé partout et que les arrêts ne sont pas encore tous matérialisés, faute d'avoir reçu le mobilier urbain en temps et en heure.

Enfin, d'après les premiers témoignages, il apparaît que les horaires proposés, notamment en fin d'après-midi, seraient mal adaptés aux contraintes des salariés.

Mais il faut bien que jeunesse se passe et nous souhaitons longue vie à ce nouveau réseau.

Auvergne

... CLERMONT-FERRAND



Nouveautés 2000/2001
Suite à l'extension du périmètre d'intervention du SMTC découlant de la création en décembre 1999 de la Communauté

d'agglomération, six nouvelles communes seront désormais

desservies par le réseau version 2000. Châteaugay est desservie par une nouvelle ligne 71 partant de Cébazat-CHU.

Le Cendre est desservi par le prolongement de la ligne Express-A à partir de Courmon.

Lempdes et Nohanent le sont par le prolongement de la ligne 10M depuis Durtol.

Orcines voit sa desserte effectuée par un complément des services de cars

"Transdôme".

Pérignat-lès-Sarliève, enfin, est desservie par le prolongement de la ligne 13 depuis Quartier-Chambon.

Par ailleurs, deux nouvelles lignes ont été créées à Clermont intra-muros.

La nouvelle ligne 7 traverse Clermont d'est en ouest et relie Pradelle-Ronzières à Salins-gare routière (via la rue de la Pradelle) et une liaison directe, Campus de Cezeaux / La

60 JOURS À...

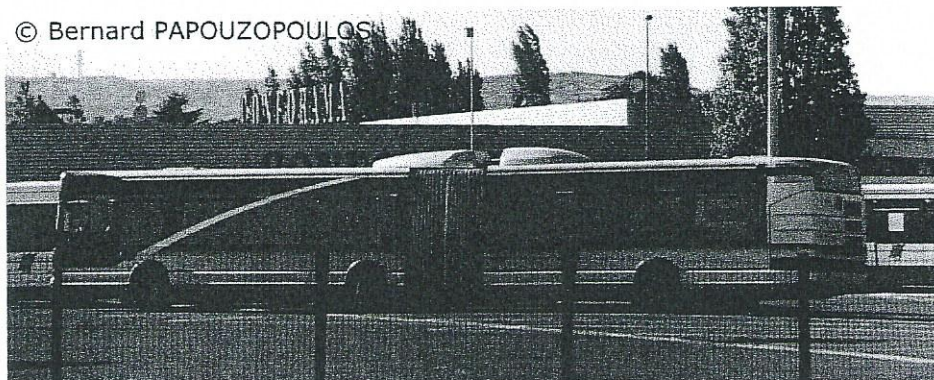
Pardieu-gare SNCF a été mis en service à titre expérimental.

Leo2000

Le premier tronçon expérimental de Léo2000 entre la Gare SNCF de Clermont et le Place Allard à Royat devrait être terminé d'ici la fin 2000. La matérialisation d'une voie réservée sur ce tronçon est en effet le préalable à la mise en service de 6 Agora-L (en attendant le Civis) équipés du système de guidage optique que les T2C ont commencé à recevoir.



© Bernard PAPOUZOPOULOS



CLERMONT-FERRAND - Dépôt T2C - 10 août 2000
Le réseau clermontois a reçu son premier Agora Léo 2000

... SAINT FLOUR

Carte d'identité

La petite cité cantalienne propose

depuis quelques années semble-t-il un petit service urbain composé de 8 circuits permettant de relier une fois par jour au moins les différents quartiers de la ville, dont celui de la Rouyère, aux points stratégiques que sont la gare SNCF et l'Hôpital.

Nous nous en remettons à nos lecteurs pour en apprendre un peu plus sur ce réseau que nous avons déjà évoqué sans plus de précisions dans notre numéro 22.

BOURGOGNE

... CHALON SUR SAONE



Surbaissés

Le parc du principal exploitant du réseau continue de s'étoffer et... de se diversifier.

C'est en effet à une valse hésitation que semble se livrer le transporteur concernant ses achats. Après la livraison de 2 GX317-2p (971 et 972), il avait ensuite acquis 3 Agora-2p (981 à 983).

Cette fois, la STAC est revenue au constructeur Heuliez pour ses toutes dernières acquisitions portant sur 2 GX317-2p (991 et 992) mais aussi un midibus GX117 (993).



Retrouvez en rubrique "Parcs et dépôts" les caractéristiques de

© Patrick KIRSTETTER



CHALON SUR SAÔNE, dépôt STAC - 27 juillet 2000
Le GX117 n°993 habillé pour la ligne 3

l'ensemble des surbaissés chalonnais.

BRETAGNE

... CONCARNEAU



Agence
L'agence
Commerciale

TUSCO, (mal) installée dans un local du marché couvert a déménagé vers la Place du Général de Gaulle.

... LORIENT



Lignes E-P-O : Batobus
Lors de son
élargissement à la
reentrée 1996, le District
du Pays de Lorient s'est

étendu sur l'autre rive de la Rade, jusqu'aux communes de Port-Louis et Gâvres.

Une desserte purement routière se serait révélée particulièrement longue. Aussi, les navettes maritimes existantes ont été intégrées au réseau. Depuis Lanester et Lorient, la ligne E mène au Port de Pêche ou un bateau prend le relais jusqu'à Port-Louis. Là, la ligne P assure la desserte de Port-Louis et Riantec. À l'arrêt *Le Lohic*, une seconde navette maritime permet de rejoindre Gâvres où la ligne O complète le dispositif Batobus.

L'histoire ne dit pas si des cyclistes viennent s'entraîner sur cette ligne E - P - O...

Ligne L

Dans RU29, nous rapportions la transformation d'un service complémentaire en ligne régulière entre Ploëmeur et Larmor-Plage, sous l'indice L. Cette ligne est redevenue depuis un service complémentaire.

Pour autant, l'indice L n'a pas disparu ! Au 1er juillet 2000, une nouvelle liaison a été mise en service entre Lorient (Gare d'échanges) et Languidic (Mairie ou Kergonan), via Hennebont. Et avec l'été, Languidic est d'emblée desservie par une ligne

Surfy Bus (bus des plages) et par une ligne Hibus Festival (retour de nuit du Festival Interceltique).

Enfin, pour compléter la desserte de cette nouvelle ligne L, la ligne M1 a été prolongée de Brandérion à Languidic (Tréauray), au sud de cette dernière commune.

Matériel

Les O305 et O305G ont tous quitté le réseau, et les PR100 et PR180 sont en cours de réforme. Si un PR100.2 n°177 (VF6PS08A1PX100029), un PR180.2 n°166 (VF6PU04A1PY100022) et trois A500 n°145 (YE250000N22M21566), 146 (?) et 147 (YE250000N26M21589) ont été acquis d'occasion, la CTRL a reçu par ailleurs plusieurs GX317-3P neufs.

Retrouvez un état de parc simplifié et la liste des GX317 en pages "Parcs et Dépôts".

Nouvelle nouvelle livrée

Depuis 1998, une livrée composée d'une alternance de vagues bleu ciel et bleu azur réhaussées d'un filet jaune remplaçait peu à peu l'ancienne, bleue et jaune. Il semble que cette nouvelle découpe n'ait pas fait l'unanimité puisqu'une nouvelle déclinaison est apparue rapidement : si l'on retrouve le filet jaune et les fameuses vagues, celles-ci sont élargies sur le flanc des véhicules vers l'avant et l'arrière. La face arrière des bus arborant maintenant une large robe bleu ciel. *Retrouvez cette "nouvelle, nouvelle livrée" qui habille une soixantaine de véhicules, en pages couleur.*

... QUIBERON

Desserte estivale

Quiberon ne disposait pas de desserte interne jusqu'à présent. Seule la ligne départementale TIM n°1, en provenance de Vannes et Auray, empruntait l'axe gare SNCF - Centre Ville - Gare Maritime.

En été, la presqu'île bénéficie d'une desserte TER ferroviaire, le Tire-Bouchon, qui relie Auray à Quiberon. Mais la circulation routière étant néanmoins particulièrement difficile, la ligne TIM a son terminus reporté à la gare SNCF de Plouharnel, à l'origine de la presqu'île, où le Tire-Bouchon prend le relais.

Cette année, pour permettre aux voyageurs d'aller au-delà de la gare SNCF, un service de navettes se substituant à la ligne TIM a été mis en place. Ce service était assuré de 6h35 à 21h20, avec une fréquence de 20 minutes. Tarif unique par trajet : 10,00 FRF avec retour gratuit.

... RENNES



VAL

C'est le mardi 25 juillet que la première rame de VAL a fait ses premiers tours de... pneus. Ces essais se sont effectués sur le viaduc qui enjambe la rocade sud de Rennes, entre le dépôt-atelier de Chantepie et la station "Poterie", terminus-sud de la ligne. Cette rame Siemens importée d'Autriche a déjà été testée à Vienne et a parcouru 300 km.

... SAINT-MALO



Billets

Une refonte totale de la billetterie pour la rentrée de septembre était annoncée cet été.

Navettes

Moyennant 10,00 F, les visiteurs de la cité corsaire pouvaient cet été garer leur véhicule à l'hippodrome et emprunter une navette gratuite ralliant la Porte St Vincent, accès principal à la Ville Close. La liaison était assurée toutes les 15 mn par un

60 JOURS À...

SC10R de St Malo Bus qui a connu un taux de remplissage plus qu'honorable.

... VANNES



Eté 2000

Le même dispositif de dessertes gratuites a été mis en place cette été pour faciliter l'accès au centre ville d'une part, et à la presqu'île de Conleau d'autre part.

Le "Bus gratuit" a repris du service du 1er juillet au 3 septembre 2000 entre la Parc du Golfe et le centre ville. Parallèlement, la ligne 2 faisait un détour par ce même Parc du Golfe pour prendre en charge les voyageurs se rendant à Conleau.

Surbaissés

Le parc des TPV comprend à ce jour 15 autobus surbaissés, à savoir 7 Mercedes O405N et 8 AGORA-3P, soit près de la moitié de l'effectif total. Les trois derniers AGORA-3P portent les numéros de parc 132, 133 et 134 et sont immatriculés respectivement 6406WG56, 6404WG56 et 6403WG56.

Réseau 2000/2001

Le réseau morbihannais propose plusieurs améliorations en cette rentrée. La ligne 2 "Fourchêne / Conleau" ne dessert plus que 8 fois par jour le quartier de Kerthomas après le passage au terminus Fourchêne. La desserte du Centre Commercial de Kerthomas est désormais effectuée par prolongement de la ligne 5 "Limur / Le Pargo", l'antenne du Pargo n'étant désormais desservie qu'aux heures de pointe.

Sur les lignes 2, 4 et 5, les fréquences ont été améliorées. Quant au service Minibus reliant divers quartiers de Séné à République, déjà squelettique, ses horaires ont été "adaptés", ce qui signifie en clair que les dessertes des mercredi, vendredi et samedi après-midi ont été suspendues permettant un "recentrage" sur les mercredi et samedi matin.

Rappelons que le réseau TPV qui fête en 2000 ses 40 ans d'existence, dessert les 95.000 habitants des 9 communes du pays de Vannes. 45 véhicules parcourent chaque année 1.800.000 kms sur 8 lignes régulières (1 ligne spécifique le dimanche), un service minibus et un service scolaire. 12.500 vannetais utilisent chaque jour le bus.

Internet

Dès septembre, le site internet <http://www.tpv.fr> mettra le réseau de Vannes à portée de souris.

CENTRE - VAL DE LOIRE

... AMBOISE

Une desserte, enfin !

Les rumeurs enflaient, la certitude est là !

Amboise, deuxième agglomération de Touraine (plus de 15.000 habitants dans le District) est enfin dotée d'un service urbain. Il est vrai que le réseau viaire du centre-ville ne facilite pas la mise en place de dessertes mais la ville royale, très touristique, souffre de deux handicaps : une gare excentrée rive droite de la Loire et des quartiers périphériques isolés au sud du centre-ville.

Pour l'heure, les Cars BOSCHER (affiliés au Groupe Verney) effectuent à l'aide d'un bon vieux Renault S105R 044 un circuit reliant le centre-ville (Quai du Général de Gaulle) aux quartiers sud et est. La desserte est quelque peu variable sur les 4



AMBOISE - Office du Tourisme - Août 2000

Le S105R des Cars Boscher assurant la desserte urbaine.

rotations quotidiennes (deux le dimanche matin).

Encore balbutiant, le réseau n'est

matérialisé que par quelques abribus JC DECAUX mais une brochure a tout de même été éditée indiquant les

trajets, les horaires et les tarifs, plus que raisonnables (3,00 F pour les adultes, 1,50 F pour les enfants) On notera que cet embryon de réseau, aujourd'hui limité, a un fort potentiel de développement. Plusieurs pôles offriraient certainement une manne de clientèle non négligeable : au nord de la Loire, la gare SNCF, pour l'heure oubliée, est de plus en plus desservie par les services TER et "Aqualys" (Tours - Paris via Orléans) tandis que la zone industrielle adjacente connaît un dynamisme important. Au sud de la ville, 3 parcs d'attraction récemment ouverts (Mini-Châteaux, Fou de l'Ane et Aquarium de Touraine) connaissent un succès grandissant et n'ont toujours pas de liaison régulière avec le centre-ville. L'avenir semble donc souriant pour ce nouveau réseau !

... BLOIS

TUB Exploitant
D'après les informations disponibles auprès de Connex et Via-Cariane, il semble que le réseau urbain blésois soit resté dans le giron de Via alors que les Transports du Loir et Cher, l'exploitant, est passé sous la coupe de l'ex CGEA-Transport. Y aurait-il eu séparation des activités urbaines et interurbaines ?

Parc

Le réseau TUB fait des infidélités à VanHool, jusqu'alors fournisseur quasi exclusif des minibus et standards blésois. En effet, 2 GX 317 H ont pu être observés sur le réseau en août dernier.

Nouveau également, le Microstar Ernst Aüwarter en ligne sur la navette du centre-ville (ligne 5). D'après nos observations, il semble néanmoins que la petite taille du véhicule soit inadaptée à la fréquentation...

Enfin, il semble que les CBM220B et TDU850, qui effectuaient leurs courses sur les lignes 4 et 5, aient été retiré du service



... MONTARGIS

STAM Exploitation
Un appel d'offres européen a été lancé pour reprendre la gestion du réseau actuellement confié au groupe Via-Cariane. Six entreprises dont deux étrangères (une espagnole, l'autre britannique) ont postulé. Rappelons que la STAM a été créée en 1982 pour reprendre le service effectué par les Cars Simon. 32 autobus exploitent un réseau de 9 lignes régulières et une vingtaine de lignes scolaires irriguant outre Montargis, les communes d'Amilly, Chalette-sur-Loing, Cepoy, Villemant-deur, Pannes, Paucourt et Corquilleroy. Pour 1999, le nombre de voyageurs s'élève à 1,595 million dont 923.400 scolaires.

... ORLÉANS

Centre-ville
Après les essais sur les extrémités nord et sud de la ligne, le tram a maintenant ligne ouverte au centre-ville. Le 31 août dernier à 15h15, la rame 41 a parcouru pour la première fois le tronçon entre l'avenue de Paris et le pont Georges V. L'événement n'est bien entendu pas passé inaperçu et de nombreux orléanais ont dû jalouser leur Maire qui avait pris place à bord. Aucun problème de conception de la voie ou de la plateforme n'a été détecté lors de ce premier passage aller-retour.

Transferts

Trois rames (42, 43 et 44) avaient été transférées par convoi exceptionnel du dépôt de La Source au terminus nord "Jules-Verne" pour commencer les essais en ligne sans attendre que le



BLOIS, quartier de la Gare - Août 2000

Le nouveau Microstar des TUB en service sur la ligne 5

tronçon central ne soit achevé. La première rame fut transférée dans la nuit du 7 au 8 août et déchargée rue Lamartine sur la rampe venue de Montpellier. Elle fut ensuite tractée par le camion rail-route jusqu'au terminus "Jules-Verne". Le 10 août, était ouvert le tronçon menant du terminus nord jusqu'à l'avenue de Paris près de la gare d'Orléans permettant le démarrage des essais.

Taggée

Les vandales n'ont manifestement pas perdu de temps pour démontrer leur pouvoir de nuisance. En effet, dans la nuit du 8 au 9 août, la rame n° 39 a été taguée sur ses deux côtés sur le site de remisage du dépôt pourtant surveillé par un gardien. Le dispositif de surveillance devrait être renforcé d'ici la rentrée par la mise en place de caméras vidéo qui éviteront de telles intrusions. En attendant, la rame 39 a été démontée, les panneaux constituant la coque devant être séparés les uns des autres afin de pouvoir être repeints.

Sous le tram... les trous !

Les poseurs de voie ont eu la désagréable surprise, rue de la Jouine à Olivet, de voir le sol s'effondrer et d'être obligés de combler le cratère pour reprendre leur travail.

Résultat : quinze jours de retard.

Maintenance tramway

Jusqu'à présent, et si l'on se réfère à la création des différents réseaux français de tramway, la maintenance du matériel roulant était assurée par les techniciens de l'entreprise exploitante.

A Orléans, la maintenance des rames sera assurée par le constructeur (Alstom) pour une durée minimale de cinq ans reconductible deux fois. Ce contrat établit ainsi la mission d'Alstom qui devra mettre tous les matins à disposition de l'exploitant, et ceci dès la mise en service, le nombre de rames désiré en parfait état de fonctionnement.

Le projet incluant une garantie du matériel roulant de deux ans, Alstom sera donc présent jusqu'en 2003 pour la garantie, et jusqu'en 2015 pour la maintenance. D'autre part, le service

de maintenance vient d'acquérir deux véhicules rail-route, l'un pour le dépannage équipé d'une grue, l'autre pour les interventions sur la ligne aérienne équipé d'une nacelle. Concernant plus particulièrement la dépanneuse, elle est équipée d'une cabine pouvant accueillir 6 personnes et la grue a une capacité de levage d'une tonne.

Ce véhicule permet en outre de fournir une alimentation électrique de 24 volts à une rame, énergie suffisante pour lui permettre de freiner en cas de remorquage. Il est enfin équipé d'un compresseur d'air embarqué qui serait utile en cas de déraillement ; les crics pneumatiques permettent alors de lever la rame afin de la remettre sur les rails.

"Centre-Bus"

L'agence de la SEMTAO a rouvert ses portes le 21 août au "Centre-Bus".

Le minibus de vente assurant l'interim a donc cessé son service la veille.

Bilan 99

16.106.227 voyages très exactement ont été effectués par les habitants de l'agglomération durant l'année ce qui correspond à un très médiocre 61 voyages/an/habitant (en retrait de 1,02% par rapport à l'année précédente), alors que l'offre était augmentée (+2,1 km/an/hab). Vivement le tramway et la restructuration du réseau-bus pour doper la fréquentation !

... TOURS



GPL, suite

FIL BLEU a décidé de poursuivre son équipement en bus GPL mais s'adresse cette

fois-ci à deux constructeurs différents.

Dans le courant de l'automne, 5

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

articulés VanHool AG300GPL viendront s'ajouter au 10 actuellement en service (n° 700 à 709) tandis que 8 Heuliez GX317GPL compléteront le parc des 13 standards VanHool A300GPL (n° 501 à 513).

Fil Bleu, en accord avec les collectivités locales, se fixe l'objectif de faire circuler 61 bus au GPL d'ici 2002 et de "basculer" totalement à terme sur cette source d'énergie au gré du renouvellement de la flotte qui s'élève aujourd'hui à 222 unités (79 articulés, 140 standards et 3 minibus)

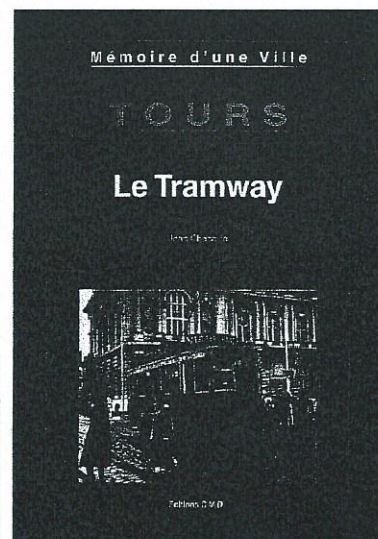
Journée... sans tramway !

La journée sans voiture se déroulera à Tours comme ailleurs le vendredi 22 septembre. Au programme, la présentation des prototypes Civis et Translohr. Le preuve semble donc faite, malgré un PDU toujours en cours de définition, qu'une décision est déjà prise concernant le futur transport en site propre tourangeaux. Pour manifester notre légendaire mauvaise humeur (!), nous rebaptiserons donc cette journée tourangelles la "Journée sans tramway" !

Notons que comme l'année passée, un ticket à 1,00 F sera proposé lors de cette journée, ce qui était également le cas pour l'accès aux navettes bus organisées pour la Braderie, le premier week-end de septembre.

2000/2001

Une nouvelle ligne interne à Joué les Tours, la ligne 35, est créée à l'essai pour la desserte des quartiers sud de la commune et notamment celui du



Carroir Fouchet. 10 allers-retour (7 par bus, 3 par taxi) sont proposés de 07h00 à 19h00.

Par ailleurs, 3 quartiers de Joué les Tours (Grande Bruère, Bois Tailhard et Branly) seront également reliés au centre de Joué les Tours mais cette fois-ci par une ligne Taxibus, indicée 36, à la demande dont les horaires (8 départs) sont toutefois prédéfinis.

Décembre 2000

Ce n'est qu'en fin d'année que sera mise en place une nouvelle ligne 15 qui reliera, de 06h00 à 21h30 la Gare Vinci et la Place Jean-Jaurès au parking Saint-François proche de l'Hôpital Bretonneau via le boulevard Béranger... Il faut en effet attendre les derniers aménagements de ce nouveau Parc Relais.

A cette occasion, une tarification

Parking + Bus sera mise en place.

Le concept de parc relais est assez nouveau à Tours, en tout cas avec la mise en place d'une liaison spécifique avec le centre-ville.

Cet aménagement à St François est d'ailleurs mené parallèlement avec un réaménagement du parking du Lac, au sud, déjà desservi par de nombreuses lignes.

On peut toutefois s'étonner de l'emplacement choisi, à l'ouest de la ville, quartier qui n'est pas, malgré la proximité du périphérique, un point d'entrée majeur dans l'agglomération.

Fil Facile

Le tarif "Fil Facile", permettant le samedi de voyager à 3 ou 4 pour 10,00 F, testé en mai dernier est reconduit pour tout le mois de septembre.

Compétence transport

Les lois Chevènement, imposant le regroupement communal, devaient sonner la glas de la multiplicité des structures intercommunales. Ce ne sera évidemment pas le cas en Touraine. La Ville de Tours ayant enfin rejoint le Syndicat des Transports (SITCAT), il devenait réaliste de basculer la compétence transport vers Tour(s) Plus, la nouvelle Communauté d'Agglomération centrée sur Tours.

Mais les communes des deuxième et troisième couronnes ayant été incapable de s'entendre entre elles, pas moins de 3 autres Communautés de Communes couvrent le territoire de desserte Fil Bleu.

Le SITCAT a donc encore de beaux jours devant lui !



France Passion des
Transports Urbains



© Patrick KIRSTETTER

TOURS - Rue Nationale, Août 2000

Une rue Nationale enfin débarassée des voitures laissant libre le champ aux AG300 GPL (ici le 703).



Fréquences

Retour du billet d'humeur annuel concernant les fréquences estivales du réseau bus / tram de la RATP. 15 à 18 minutes sur la plupart des lignes, véhicules bondés dans la torpeur de l'été, fréquences indiquées aux arrêts correspondant au service d'hiver, ... on en passe et des meilleures. Bref, la RATP, qui aspire à l'exploitation de réseaux de province fait presque pire à Paris que la plupart des exploitants des métropoles françaises...



Centenaire

La RATP, dans diverses réponses faites à des

courriers mettant en doute le caractère festif des manifestations du centenaire, semble satisfaite de l'organisation mise en place, arguant du fait que le choix a été fait de répartir tout au long de l'année de multiples actions devant permettre à chacun de se réappropriier le métro. Mais, décidément, ce centenaire ne finit pas de décevoir...

Ainsi, le 19 juillet 1900 à 13h00, au départ de la Porte Maillot vers la Porte de Vincennes, le métro emmenait ses premiers voyageurs dans un indifférence quasi générale. Le 19 juillet 2000, peu avant 13h00, la rame MP89 numéro 20 en provenance de la Défense arrive à la station *Porte Maillot* de la ligne 1. Elle s'immobilise et les portes s'ouvrent. Un message est alors diffusé dans la station, annonçant le centenaire du métro à cet instant précis.

Moment historique ? À peine audible, faisant plutôt l'effet d'une annonce de

Réseaux

service, le message semble n'avoir intéressé personne. La rame numéro 20 referme ses portes et s'élance dans le tunnel.

De son côté la "grande exposition" à la Maison de la RATP, malgré une inauguration en grande pompe, peine à trouver son public. Si certains visiteurs semblent avoir apprécié (ouf, l'honneur est sauf...), il faut bien avouer que la majorité d'entre eux n'a pas été convaincue. Un coup d'oeil sur certaines remarques du livre d'or suffit à s'en persuader.

Malgré les promesses du site internet dédié à l'événement, on cherche encore drapeaux, flons flons et autres tickets spéciaux.

Enfin, par un malheureux concours de circonstance dont tout le monde se serait bien passé, l'accident du 28 août sur la ligne 12 (voir "Ligne Directe") semble être venu définitivement gâcher la fête. Il n'y a croyez-le bien, point d'ironie dans ce dernier propos

Le métro a 100 ans... et alors ?

Trafic

En juillet 2000, le trafic des bus a augmenté de 1,8% par rapport à juillet 1999 et depuis le début de l'année, la hausse atteint 3,7%.

Ainsi, par rapport à juillet 1995, le trafic d'un jour ouvrable a progressé de 12,5% sur l'ensemble du réseau bus.

La situation est identique sur le métro et le RER (+3,3% sur chacun des réseaux depuis janvier)



Métro, RER, Orlyval, Funiculaire

Ligne 1

Les derniers MP59, mis en service en 1963, ont donc quittés définitivement la ligne 1 pour être redéployés sur les lignes 4 et 11.

La ligne Château de Vincennes-La Défense (Grande Arche) est donc maintenant totalement exploitée par du matériel MP89, soit 52 rames. Chaque rame est constituée de quatre motrices intermédiaires (N) encadrées par deux remorques dotées de loges de conduite (S).

La composition des rames est constante : S - N1 - N2 - N2 - N1 - S. Voir ci-dessous le tableau de composition définitif.

Ligne 9

Une nouvelle phase de RVB, consistant au renouvellement complet des voies, du ballast et des drains, a débuté le 17 avril dernier entre Franklin-D-Roosevelt et Oberkampf jusqu'à octobre. Le trafic est interrompu du lundi au vendredi à 20H30.

METRO LIGNE 1 - COMPOSITION DU PARC

N° rame	Composition de la rame					
1	89 S 001	89 N1 001	89 N2 001	89 N2 002	89 N1 002	89 S 002
2	89 S 003	89 N1 003	89 N2 003	89 N2 004	89 N1 004	89 S 004
3	89 S 005	89 N1 005	89 N2 005	89 N2 006	89 N1 006	89 S 006
Et ainsi de suite jusqu'à :						
49	89 S 097	89 N1 097	89 N2 097	89 N2 098	89 N1 098	89 S 098
50	89 S 099	89 N1 099	89 N2 099	89 N2 100	89 N1 100	89 S 100
51	89 S 101	89 N1 101	89 N2 101	89 N2 102	89 N1 102	89 S 102
52	89 S 103	89 N1 103	89 N2 103	89 N2 104	89 N1 104	89 S 104

100 ans de métro :

Retrouvez dans notre prochain numéro, le dernier de l'année 2000, la fin de notre chronique sur l'extension du métro parisien avec les récentes mises en service et l'état des projets actuels

Marne la Vallée

Connue sous le nom de code "Serris-Montévrain", la nouvelle station du RER A située entre Bussy St Georges et Chessy devrait ouvrir d'ici la fin de l'année sous le nom de "Val d'Europe". Cette station est déjà mentionnée sur le nouveau plan de poche de la RATP, édition de juillet 2000.



Tramway

RN1

Le projet de site-propre, devant relier Saint-Denis (Porte de Paris) à la gare RER de Garges-Sarcelles par la RN1 et connecté avec le tramway T1 à St Denis, continue de faire son chemin, ardemment défendu par les élus des communes traversées.

Ce qui est par contre dommage, c'est le refus de ces derniers d'une solution tramway classique au profit d'un engin guidé sur pneu.

Le projet devant être le prétexte d'une requalification de cet axe, le tramway serait vraiment le système adéquat ayant déjà prouvé ses compétences en la matière, la ligne St Denis-Bobigny passant à proximité.

De plus, le choix du fer éviterait une rupture de charge entre les deux modes à St Denis et la multiplication des centres de remisage et de maintenance.

Le choix des élus est guidé par deux arguments qui ne tiennent manifestement pas "la route" : la difficulté d'insertion supposée alors

que les emprises sont plus larges que certains tronçons du T1, et le coût qui serait d'après eux "moitié moindre". Pour ce dernier argument, nous leur conseillons en toute tranquillité de prendre contact avec leurs collègues nancéens qui tempéreront certainement leur élan !



Autobus

✓EXPLOITATION

Fusions ?

La fusion des lignes 21 et 81 pourrait avoir lieu en Février 2001. C'est en tout cas ce que murmurent les agents RATP du dépôt de Pleyel ! A suivre...

Ligne PC1

Un premier bilan après 6 mois d'exploitation de cette ligne équipée de nouveaux matériels et de couloirs protégés vient d'être établi. D'ores et déjà, les objectifs de trafic en heure de pointe, qui étaient visés à l'horizon 2003, sont déjà atteints à plus de 60% (augmentation du trafic de 9,1% et de 15,6% sur la partie protégée de la ligne). Ceux concernant la vitesse sont atteints à presque 90%, celle-ci s'établissant désormais à 14,5 km/h soit une augmentation de près de 18%. Une plus grande surveillance des sites s'avère néanmoins nécessaire, les véhicules empruntant illicitement les couloirs étant encore trop nombreux. Par contre, les coûts de réparations des autobus ont été multipliés par cinq. Cette inflation s'explique par la progression du nombre d'accidents qui dans 42% des cas sont constitués par des véhicules tournant à droite et coupant la route aux bus.

A ce sujet, nous ne répéterons jamais assez que les sites propres axiaux sont préférables aux latéraux, les intersections étant limitées à l'essentiel, la sécurité y est meilleure et leur emprunt par des véhicules tiers, rare. Mais les nombreuses réparations ont aussi comme raison principale l'usure prématurée des flancs de pneumatiques. Une reprise

de certains bords de voirie permettrait que le mouvement de la remorque dans les courbes s'intègre mieux dans le couloir, la largeur de certains aménagements équipés de bordurettes hautes étant vraiment très étroite. D'autre part, certains carrefours présentant une chaussée en "dos-d'âne", les bus doivent les franchir à vitesse réduite afin que le pare-choc avant ne frotte pas contre elle.

Lignes PC 2 et 3

Bénéficiant de l'amélioration de la régularité due à la coupure en 3 arcs et de la mise en service des articulés, la ligne PC2 a progressé en moyenne journalière d'environ 8% et elle sera équipée dès octobre des mêmes aménagements que le PC1 entre ses deux terminus de la Porte d'Italie et de Porte de La Villette.

Le trafic du PC3 reste quant à lui stable, les importants travaux du chauffage urbain entre la Porte de La Chapelle et la Porte Pouchet perturbant les améliorations de l'offre mise en place le 1er octobre 1999.

Une amélioration sensible est toutefois possible à la fin de ces travaux et à la mise en service des couloirs protégés entre son terminus de la Porte des Lilas et la Porte d'Aubervilliers.

Ligne 303

Cette longue ligne de rocade reliant Noisy-le-Grand (Mt d'Est) à Bobigny (P. Picasso) ne devait pas faire partie à l'origine du futur réseau "Mobicité". C'était sans compter sur la détermination du maire noiséen : fin juillet, le ministre des Transports l'informait de l'ajout du 303 au réseau principal régional.

Une voiture supplémentaire a été de plus récemment injectée pour faire face à la forte charge ce qui a fait du Centre-Bus de La Maltournée le seul dépôt à voir son nombre de SC10R augmenté !

Saint-Ouen

Les lignes 137, 166 et 237 sont maintenant déviées dans cette commune par la rue du Landy. Si nous nous permettons de passer cette information à première vue sans intérêt, c'est que les autobus empruntent dans le sens banlieue un

contresens installé dans une voirie à l'équipement soigné et arboré mis en place dans le cadre du réaménagement de la tête de pont menant à l'Ile-St Denis.



Cet aménagement métamorphose des lieux sérieusement "défavorisés" et sont un bel exemple d'insertion d'une voie dédiée aux transports en commun dans une ville.

Spéciaux d'été

Comme tous les étés, la ligne RER-C a été interrompue entre les gares d'Austerlitz et des Invalides pour permettre à la SNCF de mener à bien les travaux d'entretien sur le tronçon central de cette ligne. Pendant cette période, la liaison a été assurée par un service d'autobus.

Du 22 juillet à fin août, 28 bus articulés RATP ont assuré cette prestation. Ces articulés, PR180.2 et Agora-L prélevés essentiellement sur les lignes 105, 183, 187, TVM et PC2 / 3 ont été prioritairement engagés sur "Castor" durant l'interruption de la ligne RER C, bien que des standards aient pu être vus lors des pointes (R312, Agora S et GX317 Citybus).

Le service de remplacement de la ligne 2 du métro (3 juillet au 2 septembre) entre Belleville et Barbès-Rochechouart s'est en revanche retrouvé exclusivement réalisé avec des standards (R312 et Agora).

Ces services spéciaux ont acheminé respectivement 30 et 35.000 voyageurs quotidiennement.

Insolite...impossible

Le fameux "arc de triomphe", présenté page 8 de notre précédent numéro, confectionné à l'aide de 3 SC10R de la RATP réformés et devant être le clou de la "Fête de la RN2" n'a finalement pu être édifié comme prévu à la Porte de La Chapelle, les menaces de tempêtes ayant incité les organisateurs à la sagesse.

✓ MATÉRIELS ET DÉPÔTS

Acquisitions

L'ensemble des Agora-L (exceptés ceux de l'Orlybus, lire plus loin) est maintenant livré, les mises en service



© Patrick KIRSTETTER

SAINT OUEN, rue du Landy - 03 août 2000

Bel exemple de requalification urbaine que ce contre-sens en site propre donnant accès à l'arrêt Quai de Seine

se faisant petit à petit et dans un ordre aléatoire.

Le 95 est maintenant totalement équipé et ses anciens Agora-L sont maintenant exploités sur le 31.

C'est maintenant au tour des nouveaux Agora-S d'être réceptionnés. Ils équipent prioritairement les lignes 26, 113 et 115.

Mouvements

Ces acquisitions ont permis de muter les 15 Agora-L en service sur le 80 (4428 à 4441, 4478) sur la ligne 43 du même dépôt.

Les R312-3p libérés du 26 sont partis équiper le 21 de Montrouge et le 119 de Massy, ce dernier dépôt ne possédant donc plus de SC10R.

Orlybus

Le remplacement des PR180-2 par des

Agora-L était normalement prévu pour cet automne.

Mais ce qui a été possible sur le "Roissybus" ne le sera pas sur le 283 : en effet, entre les anciens et les nouveaux véhicules il y a un différentiel d'une quinzaine de places assises ce qui n'était pas admissible pour les gestionnaires du dépôt d'Ivry. Le remplacement des véhicules est donc différé en attendant l'adoption d'un matériel plus adapté à l'exploitation de cette ligne aéroportuaire.

Réformes

69 voitures ont été réformées :

27 PR180-2 (4698, 4699, 4701, 4702, 4705, 4706, 4708, 4721 à 4723, 4724, 4747, 4750, 4777 à 4784, 4785, 4787 à 4791),

39 SC10R (3075, 3110, 3111, 3113,

Réseau bus RATP. Mises en service en juillet-août 2000

Types	Coquilles	Lignes	Dépôts	Nombre
Renault Agora-L	1561* à 1592	80	Belliard	32
Renault Agora-2p	7201 à 7235	26	Lagny	35
Heuliez GX117	403 à 405	574	Asnières	3
Mercedes OA412DK	818	535	Asnières	1
Total				71

* Les livraisons se faisant dans un ordre aléatoire, les équipements par ligne ne sont pas encore définitifs. De ce fait, les 1561 et 1562 sont actuellement affectés à la ligne 27

Lignes équipées en surbaissés par dépôt (août 2000)

(en gras, lignes équipées ; en italique, en cours d'équipement)

Asnières
535, 574
 Aubervilliers
30, 31, PC2, PC3, 139, 170, 302
 Belliard
18, 43, 60, 80, 95, 352
 Charlebourg
176
 Créteil
24, 104, 117, 217, 308, 393
 Croix-Nivert
39, 62, 70, 92
 Flandre
333, 349
 Fontenay
169, 189, 389, 390
 Ivry
27, 91, PC1
 Lagny
26, 46, 62, 86
 Lebrun
20
 Lilas
76, 96, 115, 122, 301
 Malakoff
58, 68, 89, 128, 388, 589
 Maltournée
113, 206, 207, 211, 221, 321
 Massy
319, Val-Bus
 Montrouge
28, 38, 88
 Nanterre
141, 160, 241, 244, 304, 360, 560
 Pavillons
545
 Saint-Denis
153, 154, 156, 168, 253, 254, 255, 256, 261, 268, 269, 270, 354, 361, 368, 370
 Saint-Maur
106, 111, 112, 306
 Thiais
187, 192, 285, 292, 385, 585

Toutes les autres lignes sont encore exploitées avec des véhicules non-surbaissés



CENTRE BUS D'ASNIÈRES - 03 août 2000

Parmi les nouveaux surbaissés, les GX117 équipent maintenant le service urbain de Clichy, comme ici, le n°404

3128 à 3130, 3241, 3251 à 3265, 3344, 3601, 3612, 3647 à 3653, 3762 à 3765, 3876),
 Ont été réformés également 2 SC10-Ecole (100, 111) et un MG36 (412).

Parc surbaissés

Il nous a semblé judicieux, grâce à la nomenclature dressée ci-contre, de faire le point sur l'avancement de l'équipement des lignes en plancher bas.



Minicar

Le dépôt de Point du Jour vient de recevoir 3 autocars de gabarit réduit pour effectuer les services scolaires de Saint-Cloud (indice 960). En effet, la nouvelle réglementation oblige que tous les enfants voyagent assis un par siège et les GX77H ne comportaient pas assez de places.

Un véhicule Renault carrossé par Carrier (type PPC) a été acquis d'occasion et mis en service sous la coquille 920.

Les deux autres autocars sont en location : il s'agit d'un Mercedes O303 des Cars Suzanne et d'un Unic Chardon de Fast.

Ces trois véhicules ont été peints en blanc avec application d'un logo RATP. Nous vous présenterons ces trois véhicules dans un prochain numéro.

Aquazole

Nous pouvons confirmer notre précédente information concernant l'alimentation en aquazole des autobus du dépôt de Pavillons-sous-Bois après ceux de Lagny. Cette opération a nécessité la modification des installations fixes de charge en carburant, la vidange des réservoirs et l'échange des filtres.

GNV

Toujours pas d'information sur la réalisation de la deuxième tranche d'autobus au GPL et au GNV. Il se murmure par contre qu'en cas d'une extension du parc de bus au gaz, celle-ci serait prise en compte par les dépôts actuellement spécialisés (Aubervilliers et Créteil) et non par l'équipement des dépôts Belliard et de Nanterre initialement prévus.

Dépôt d'Ivry

Le centenaire de cet important établissement ouvert le 17 mars 1900 a été célébré lors d'une journée "Portes ouvertes" le 16 septembre dernier. L'accueil était particulièrement chaleureux, et les agents présentaient par le biais de nombreux stands leur activité au sein du Centre Bus. Enfin, des véhicules récents comme anciens étaient exposés..

Transilien

La ligne C prolongée

Depuis le 28 août dernier, la branche "C1" du RER C est prolongée sur 9 km de Montigny-Beauchamp à Pontoise permettant de renforcer un peu plus les liaisons avec la ville nouvelle du nord-est parisien.

4 ans de travaux, pour un budget de 463 millions de francs auxquels il faut ajouter 160 millions de francs pour l'acquisition de quatre rames 2N supplémentaires, ont été nécessaires pour concrétiser ce projet dont le point d'orgue est le nouveau pont sur l'Oise ayant permis l'installation de 6 voies au lieu des 2 existantes.

D'ici la fin 2001, des travaux complémentaires seront menés (suppressions de passages à niveau, etc.) et une nouvelle gare, à Liesse, sera ouverte.

La ligne E a un an

La SNCF annonce un bilan fort satisfaisant pour la première exploitation de la cinquième ligne du RER francilien.

Fer de lance du projet "Transilien", il est vrai que la ligne a tenu toutes ses promesses.

© Florian WEYER



VILLEMENEUX - Dépôt SETRA - 09 août 2000

Le Citaro-G n°3142 à son arrivée au dépôt de Villemeneux

ADATRIF

... BRIE COMTE ROBERT



Surbaissés

Le centre SETRA de Villemeneux ont mis en service le 28 août 2 Citaro articulés supplémentaires pour équiper la ligne 023 reliant Créteil-l'Echat à Brie-Comte-Robert.



Les 3141 et 3142 rejoignent donc le 3133, ce dernier en service sur la ligne 012.

Il faut noter que les numérotations de ces deux nouveaux véhicules a changé : ils devaient être répertoriés au départ sous les n°3140 et 3141.

Nous essaierons d'obtenir une explication.

... BRUNOY

STRAV Adoption

Les 7 véhicules récupérés de l'ex-réseau "Extrapolés" de feu-CGEA-

Corbeil ont fait d'abord l'objet d'une visite technique et d'une dépose de livrée au dépôt STRAV de Combs-la-Ville. Ils ont été ensuite renumérotés et deux logos STRAV (un avant et un arrière) ont été posés.

Des réparations mécaniques ont été effectuées si besoin était, puis ces véhicules ont rejoint le dépôt central de Brunoy où leurs aménagements intérieurs seront a priori modifiés. Ces véhicules ont été renumérotés à la suite des 6 Agora-Line (365 à 370) c'est à dire, 371 à 374 pour les 4 GX217 et 375 à 377 pour les 3 GX317.

... CHARNY

TVS

Surbaissé supplémentaire

Ce transporteur du groupe Verney opérant dans l'est de l'Île-de-France vient d'acquérir un Agora-Line (n°6572). Ce véhicule vient compléter la flotte de surbaissés constituée de 6 Agora-3p (5872 à 5874 et 6267 à 6269) dont les caractéristiques ont été publiées dans RU24.

Pour exploiter ses lignes à dominantes interurbaines, TVS dispose aussi de plusieurs PR100-2, PRB-Obradors, S45, FR1 et dernièrement d'un Arès. Retrouvez l'Agora-Line en rubrique "Parcs et dépôts".

... CORBEIL-ESSONNES



Feu "Extrapolés"

Mis à part la fermeture de ce centre d'exploitation, nous vous informons dans notre précédent numéro que la ligne 31B du réseau "Extrapolés" avait cessé de fonctionner depuis le 1er juillet 2000.

En fait, la fermeture de la deuxième ligne, la 31A, a suivi de près, le 1er août, entraînant de fait la disparition du réseau "Extrapolés".

D'autre part, c'est l'ensemble des véhicules de ce réseau qui sont mutés à la STRAV de Brunoy (groupe Connex) c'est à dire les 3 GX317 mais aussi les 4 GX217 présentés dans notre dernier numéro.

En guise d'adieu, nous publions une photo d'un des GX317-2p de l'ex-ligne 31B.



... DRAVEIL

Garrel et Navarre

Ce transporteur, basé jadis à Vigneux (Cars de Vigneux), dessert des communes de la grande banlieue sud-est, dans un bassin s'étendant entre Juvisy et Villeneuve-St Georges.

Il fut un des très rares à s'équiper régulièrement de véhicules de marque Van-Hool et tout particulièrement de 11 A120 équipés d'un moteur MAN de 220 ch acquis neufs en 1978.

Une partie de ces véhicules fut affectée aux lignes du secteur de Vigneux, les autres à la filiale SETVER exploitant à partir du dépôt de Ris-Orangis la ligne 404 du réseau de la ville nouvelle d'Evry, contrôlé alors par la RATP et exploité par les divers transporteurs du secteur.

Lorsqu'en 1994, VIA prit la succession de la RATP dans la gestion des TICE, SETVER a disparu et les Van-Hool A120 furent récupérés par la maison-mère. Cinq ou six exemplaires furent totalement rénovés et servirent pour la réserve ainsi que les services scolaires, les autres servant de magasins de pièces.

Ces véhicules viennent d'être réformés au printemps de cette année après une longue carrière qui ne semble pas être terminée pour certains. En effet, cinq d'entre eux ont été rachetés par un négociant qui les a vendus en Grèce.

Les 11 Van-Hool A120 étaient immatriculés 5932 TD 91 à 5940 TD 91, 4911 et 4912 TE 91, les véhicules Garrel et Navarre ne comportant pas de numéros de parc.

Actuellement, ce transporteur s'équipe d'Agora-Line dont 4 exemplaires sont déjà en service. Le reste du parc autobus est constitué de 13 GX107, 6 A500, 1 A508 et 12 interurbains Van-Hool T815 tous à la livrée "Transessonne".

Une activité tourisme est assurée notamment par des FR1, des T815 et des LAG-EOS-90 arborant tous la livrée "Garrel et Navarre".

© Patrick KIRSTETTER



MOISSY CRAMAYEL, dépôt CGEA - 29 juin 2000

Le GX317 n°E848, immatriculé 507 BWK 77 alors en exploitation sur l'ex-réseau Extrapôles de Corbeil

... OUEST PARISIEN

Traverciel GX117

2 nouveaux GX117 sont venus équiper la ligne 469. Ils appartiennent à la SALG (Louis-Gaubert), un des trois opérateurs du réseau de l'Ouest Parisien.

informant de l'intégration du réseau rambolitain aux "Réseaux CONNEX".

La Charte de qualité en 10 points (temps d'attente, sécurité, facilités d'utilisation, information, écoute, confort, personnel, rapport qualité / prix, contribution à l'économie locale et respect de l'environnement) était jointe à ce courrier.

... PARIS Touristiques



Agence

Le réseau touristique vient d'ouvrir une très spacieuse agence commerciale au 13 de la rue Auber à Paris pour accueillir les clients, mais aussi pour fournir des locaux pour le personnel de conduite.

... RAMBOUILLET



Connex

Les "abonnés" du "Club R'BUS" (voir notre précédente édition) ont reçu leur premier courrier, les

... SAINT GERMAIN EN LAYE



Nouvelles

Ce réseau restructuré depuis septembre 1999, est exploité depuis fort longtemps par la CGEA depuis son établissement de Montesson (centre Rabaux), ce dernier ne devant pas être confondu avec un deuxième dépôt CGEA sur cette commune (centre Boucle) qui exploite le réseau "Bus-en-Seine".

Le centre de Montesson-Rabaux exploite aussi le réseau "Entre Seine et Forêt" et la livrée CGEA jusqu'à présent en vigueur étant maintenant remplacée par des découpes spécifiques à ces sous-réseaux, le centre doit gérer plusieurs flottes indépendantes dans un même parc ce qui augmente les difficultés

© Patrick KIRSTETTER



MONTESSON - Dépôt CGEA de Rabaux - 20 avril 2000

Une partie de la flotte des GX317 équipant le réseau CGEA de St Germain en Laye

(impossibilité d'affectation de bus d'un réseau à l'autre, augmentation des réserves, etc...).

Depuis la restructuration, une nouvelle livrée, (du blanc avec des tâches de couleur !) sur le thème des saisons et présenté en page couleur de *RU30*, apparaît au fur et à mesure des renouvellements et des repeintures.



Le centre Montesson-Rabaux fournit une flotte de 34 autobus à l'exploitation de ce réseau dont nous vous présentons le détail en rubrique "Parcs et dépôts".

Dans cette même rubrique nous vous représentons le tableau des surbaissés publié dans *RU30* (page 48) cette fois-ci dûment complété.

... SAINT GRATIEN

Valmy Valmy

Les 5 lignes TVO dépendant du dépôt de St Gratien et formant le réseau NEVO, vont subir une restructuration. A compter du 3 septembre, la nouvelle appellation est "Valmy", sans doute une habile contraction de "Vallée de Montmorency".

Ces aménagements devraient permettre de simplifier et rationaliser le réseau actuel et d'améliorer les fréquences aux heures de pointe. Le centre TVO de St Gratien dispose de 38 bus et 66 conducteurs pour exploiter les 5 lignes (10, 12, 13, 217 et 615), dont les quatre premières ont pour origine la gare RER d'Epina-sur-Seine, ainsi que les services urbains de Domont et Soisy-sur-Montmorency.

... SAINT QUENTIN EN YVELINES



Ligne 401T

Cette nouvelle ligne desservant le Technocentre-Renault de Guyancourt est équipée d'un Renault-Arés.

Ligne 439

L'ex-ligne SAVAC 39-01 est depuis septembre 1998 sous la tutelle du SAN d'agglomération, une grande partie de son parcours étant sur le territoire de la ville nouvelle. Toujours exploitée par le transporteur de Chevreuse, elle a été intégrée dans le réseau SQYBUS et a pris l'indice n°439. Aujourd'hui cette intégration s'achève avec la mise en place de la billetterie SQYBUS.

Tous les bus de cette ligne, notamment les 9 Agora-Line-2p et 2 O405-2p arborent les bandes vertes et bleues du réseau.

... SÉNART Ville Nouvelle

Sénart Bus Ligne 25

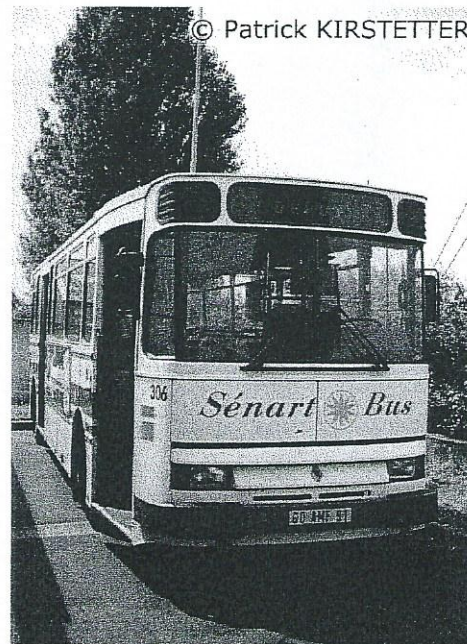
Cette nouvelle ligne que nous vous présentons dans notre précédent numéro a été mise en service le 28 août et est exploitée par un autobus STRAV. En attendant l'Agora-Line, c'est le S105RX-444 n°306, qui sort de réserve pour officier.

Ce bus, immatriculé 60 AMF 91, a été livré en 1991.



Surbaissés

Depuis le 11 août, le centre CGEA de Moissy-Cramayel a mis en service 2 surbaissés neufs supplémentaires sur ce réseau. Il s'agit de 2 GX317 (E537 et E538) qui rejoignent les 7 autres GX317 et 2 Citaro. Retrouvez les caractéristiques de ces véhicules en rubrique "Parcs et dépôts".



© Patrick KIRSTETTER

COMBS LA VILLE

Dépôt STRAV - 29 juin 2000

Le S105RX-444 n°306 servant de réserve sur le réseau Sénart Bus

60 JOURS À...

... UÉLIZY VILLACOUBLAY

**Leont
GAMBERT**

Réception

La SALG a reçu au moins au moins 8

Agora-Line-2p, dont les n° 34, 35 et 40. Ils sont encore en livrée blanche, la SALG étudiant apparemment une nouvelle livrée ce qui ne sera pas un luxe ! De nouveaux Oréos-55 auraient été acquis, ce qui reste à confirmer.

Réformes

Les 5 S105R (dont les n° 36, 42, 50 et 61) ont été radiés du parc.

... VERSAILLES

Phébus

2000/2001

Pour la rentrée, la

ligne E est prolongée de Gare-RG au lycée Jules-Ferry. Des renforcements devraient être opérés sur les lignes A, B et S ; enfin un standard devrait prendre le relais du minibus (MG19 n° 312) sur la ligne O.

Un nouveau plan reprend les nouveautés mises en œuvre durant

l'année 2000. A noter que ce nouveau plan est proposé en 2 versions : sur chacune le réseau régulier est repris au recto mais le verso propose soit un plan du réseau touristique dont l'armature est la ligne "Versailles Tour" soit, plus classiquement, le plan des dessertes interurbaines qui n'est, semble-t-il, pas à jour...

Equipements

3 Agora-Line (châssis n° 59, 60 et 66) ont été récemment acquis par la SVTU. Le premier, portant le n° de parc 220 a été mis en service sur la ligne K.

La fin d'année devrait voir l'arrivée dans le parc versaillais de 5 GX117-L (version 10m) pour équiper la ligne S ainsi que 7 nouveaux Agora-S.

Impériale

Le bus à impériale MAN-Gräf-Stif-DD.H.200 racheté aux Cars Rouges (RU33) et mis en service sur le circuit touristique "Versailles-Tour", a été réimmatriculé 853 BQS 78 le 12 juillet et pris le numéro de parc 551.

Essais

Fin juin, la SVTU a testé sur les lignes B et R, mais sans voyageur, un Agora-L-4p aux couleurs du réseau de Clermont-Ferrand, prévu pour la ligne en site propre "Léo 2000". Le véhicule

(chassis n° 174) était prêté par Irisbus et immatriculé 9307 VE 69. Cet essai n'est pas anodin sachant que la SVTU étudie l'implantation d'un site propre devant desservir tous les grands pôles générateurs de trafic depuis le Pont-Colbert jusqu'à l'Hôpital André-Mignot, en passant par la gare des Chantiers, la gare Rive-Gauche, le marché Notre-Dame, la gare Rive-Droite, etc... Actuellement, le bus articulé à guidage optique semble recevoir les faveurs pour l'équipement de ce TCSP.

Démolition

Depuis fin juillet, il est procédé à la démolition de l'ancien dépôt des tramways de la SVTE, rue Maréchal-de Lattre de Tassigny au Chesnay (dépôt Béthune) qui était depuis 1957 occupé par l'EDF. Seul est conservé le bâtiment administratif.

Cet établissement ne doit pas être confondu avec l'ancien dépôt des autobus (dépôt St Antoine), lui aussi situé au Chesnay, et en service de 1931 à 1987.

Automatique

Installation et mise en service au dépôt SVTU (allée des Matelots), d'une caisse automatique Monétel.



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

LANGUEDOC - ROUSSILLON

... AGDE

Estival

Bien que n'ayant pas réellement de caractère urbain, la desserte des différents pôles de la station languedocienne, qui peut compter jusqu'à 100.000 résidents en été, a connu cette année une évolution notable. Les dessertes des 5 lignes départementales desservant Agde et le Grau d'Agde ont en effet été renforcées sur leur section "urbaine". Outre la ligne 272, qui effectue déjà une navette horaire entre Agde et Le Grau, une navette interne au Cap d'Agde était proposée.

... ARGELÈS SUR MER

Estival

Comme toutes ses consœurs balnéaires, Argelès connaît une explosion démographique en été et se voit dotée de services à caractère urbain. Outre une navette des plages exploitée par Roussillon InterPlages reliant Port Barcarès, Argelès et Cerbère, une liaison entre la Gare SNCF et Argelès Plage vient en renfort de l'habituel service municipal assuré par les minibus SANZ.

... MONTPELLIER



Tram : modération

L'actualité nous oblige à modérer quelque peu les propos élogieux que nous tenions à propos de l'inauguration du tram montpelliérain. L'euphorie des tous premiers jours passée, la réalité a repris le dessus dès la première semaine de circulation.

Alors que notre précédente édition était déjà sous pli, nous apprenions

que les premiers tours de roue en conditions réelles avaient été quelques peu agités.

Outre le premier accident évoqué dans notre numéro 33, de nombreux problèmes de fermeture de portes, un défaut sur certaines batteries de secours et des déclenchements intempestifs d'alarmes diverses ont en effet fortement perturbé la desserte, occasionnant des retards en cascade et une relative pagaille, plutôt mal vécue par la clientèle d'autant que celle-ci s'est avérée plus nombreuse que prévue, effet de curiosité oblige...

Cette avalanche d'incidents repose le problème des tests en grande nature. En effet, la fiabilité générale du matériel CITADIS fourni par Alstom ne semble pas remise en cause, les petits défauts de jeunesse étant inévitables, même si le Maire de Montpellier s'en est violemment pris, lors de sa conférence de presse de rentrée, reprise par la "Dépêche du Midi" au constructeur citant des arguments que nous ne sommes pas à même de juger.

Mais contrairement à Orléans ou Lyon qui conserveront quelques temps un réseau non restructuré afin de se donner quelques semaines pour réagir en cas de problème majeur, Montpellier avait fait le choix d'une ouverture commerciale avec réseau restructuré, c'est à dire sans solution "transport" alternative, pariant sur un lancement sans soucis. On imagine la pagaille si la mise en service s'était faite en période de pointe...

Il semble néanmoins que les problèmes soient réglés pour la vraie rentrée de septembre. En effet, dès le 20 août, les Tam arrivaient finalement à tenir l'objectif d'un tram toutes les 8 mn, 14 rames sur 28 étant engagées quotidiennement.

Au total, après 7 semaines d'exploitation, 1 million de voyageurs l'avaient déjà emprunté, chiffre que l'exploitant espérait pour la fin septembre. C'est donc malgré tout un beau succès.

Autres anecdotes

Quelques jours après la très grave collision entre une voiture n'ayant apparemment pas respecté le feu rouge et un tram, un accident identique ayant pour origine les mêmes causes se produisait, rond-point du château d'O, avec heureusement beaucoup moins de gravité. La série noire fut complétée par la chute d'un palmier sur les voies et le refus d'un véhicule convoyeur de fonds de les quitter, place de la Comédie, avant d'avoir terminé son transfert !

Précisions

Pour clore le chapitre de la mise en service du tram montpelliérain, il nous a semblé utile de livrer quelques précisions pointues en direction des amateurs. Les 6 motrices qui ont participé au cortège inaugural du 30 juin étaient dans l'ordre, les 2017, 2011, 2014, 2019, 2016 et 2013. La première sortie avec voyageurs fut accomplie le samedi 1er juillet par la 2017.

Réseau Bus

Les petits problèmes du tram se réglant peu à peu, le réseau bus restructuré commence à être approvisionné par la clientèle.

Néanmoins, quelques points faibles sont apparus durant l'été.

"La Ronde", la ligne circulaire servant d'armature au nouveau réseau bus, ne connaît pas pour l'heure la montée en charge espérée. L'exploitant attend tout de même les derniers mois de l'année avant d'envisager une modification de fréquence ou de desserte mais a fait diffuser largement une plaquette de présentation de ce nouveau service.

La desserte du quartier de La Paillade, malgré le tramway, s'est avérée sous-dimensionnée en terme d'offre. Les fréquences bus ont donc été renforcées et quelques adaptations de tracé pourraient être mises en place.

Enfin, le rabattement des lignes

suburbaines sur le tramway, bien que donnant satisfaction en terme de fréquentation, est parfois mal ressenti par une clientèle habituée à une liaison directe avec le centre de Montpellier. Les problèmes du tram ont évidemment accentué ce sentiment. Néanmoins, cette réaction était attendue par l'exploitant qui estime que le gain en terme de temps

de parcours, concernant la majorité des utilisateurs, devrait compenser rapidement l'inconvénient lié à la rupture de charge.

Articulés

L'arrivée du tramway devrait sonner le glas, comme à Strasbourg, des autobus articulés. Une dizaine seulement devraient être conservés en

réserve pour pouvoir intervenir en cas de défaillance du tram.

Le parc du réseau était constitué de PR180, PR180-2 et de PR118.

GNV

Le parc d'Agora-S-GNV s'élève désormais à quarante unités, numérotées 100 à 139.

LIMOUSIN

... GUÉRET

Présentation sommaire

Le chef-lieu creusois dispose depuis

peu d'un service urbain. Un premier véhicule assure du mardi au samedi 4 circuits de 2 à 3 km, reliant les principaux équipements du centre-ville à Champegaud, Jouhet, Malleret-Braconne et Maindîgour à raison de 3

à 4 fréquences quotidiennes.

Un deuxième véhicule assure un circuit à l'amplitude plus faibles vers les "écarts", soit les hameaux périphériques.

LORRAINE

... LUNÉVILLE



Agence

Le nouveau réseau lorrain, pour

l'heure toujours composé d'une unique ligne à cadencement horaire, s'affirme : un kiosque dédié au service urbain a ouvert place Léopold en juillet.

Si la volonté de maîtriser les flux automobiles est clairement annoncée, il n'est apparemment pas question de prendre des mesures radicales, "mais de prendre en compte, avec une égale considération, les sensibilités et les intérêts contradictoires de tous", et de s'interdire "toute embardée violente". Vous l'aurez compris, de tels propos consensuels ne pouvaient déboucher que sur un projet de... véhicule guidé sur pneu. L'axe lourd en site propre devrait sur 16 km relier Saint-Eloy au Technopôle en desservant les zones les plus urbanisées de l'agglomération (Metz-Nord, Borny, La Grange-aux-Bois) en passant par le centre-ville, la gare et le quartier de l'Amphithéâtre. En complément et aux sorties est, sud et nord-ouest de la ville, seront mis en place des "axes prioritaires évolutifs" qui comporteront des morceaux de sites propres, de couloirs de bus et des passages en circulation générale qui devraient être transformés en site propre à mesure que les besoins le

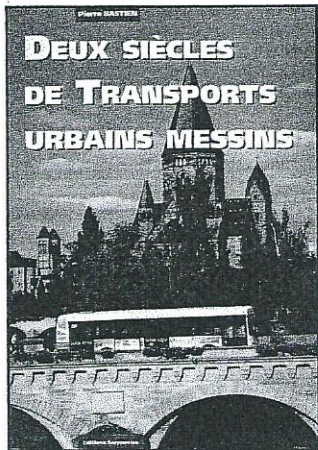
justifieront. Enfin une ligne de rocade devrait relier les principaux équipements et quartiers de la périphérie sans passer par le centre. Le réseau d'autobus sera restructuré et le plateau piétonnier verra disparaître 80% des bus au profit d'un réseau de minibus. A la question portant sur l'emprunt et la réutilisation des nombreuses voies ferrées de l'agglomération, nous livrons *in-extenso* la réponse de l' élu : "Pour ce qui concerne les voies ferrées internes à l'agglomération, une étude détaillée sur l'ensemble du réseau existant a été faite pour vérifier l'opportunité d'une utilisation de ces voies. Elle permet de conclure que dans l'état actuel des choses, le réseau existant est difficilement utilisable de manière cohérente et continue : la partie commune aux réseaux national et international est trop chargée (...) et les voies marchandises ou désaffectées ne desservent pas des populations assez nombreuses (...)

... METZ



Pas d'embarquée à l'horizon

Interrogé par le quotidien régional "Républicain Lorrain", le vice-président du district et président de sa commission transport livre les grandes lignes des projets en la matière dans le cadre du futur PDU.



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

pour être réactivées". Et de conclure, "Quant à la fameuse solution "tram-train", elle suppose évidemment le choix du tramway comme mode principal de transport public ce qui n'est pas le cas". CQFD !

... NANCY



Identité

Doucement mais sûrement, le réseau de Nancy change d'image. Outre la spectaculaire mutation du matériel (voir ci-dessous), c'est toute l'identité du réseau qui va être bouleversée. Comme partout ailleurs, l'arrivée du "tramway" (même sur pneus...) va entraîner un changement de découpe mais aussi un changement de nom. Les TVR livrés arborent en effet un tout nouveau logo "STAN" en lieu et place de CGFTE. Outre l'homonymie, notons que ce logo n'est pas sans rappeler l'ancien logo "STAN" du réseau de Cergy-Pontoise, devenu depuis STIVO... Allez vous y retrouver, vous !

Parc

Retrouvez le parc de la CGFTE Nancy en pages "Parcs et Dépôt", avec nos vifs remerciements à M. Daniel LOUIS. Rappelons à cette occasion que Nancy est actuellement le seul réseau à exploiter les GX417GNV d'Heuliez Bus (et non GX217 comme nous l'avions fautivement écrit dans notre précédente édition...). Les 21

exemplaires actuellement en circulation (501 à 521) ont été reçus fin 1999 et 13 autres sont en cours de fabrication.

La coquille concernant les GX217 étant certainement prémonitoire, 3 GX217-GNV ont été commandés au titre du marché 2000 ainsi que 3 minibus Boxer, tous ces véhicules devant fonctionner au GNV.

Pour l'anecdote, sachez que la sellerie des sièges des 21 premiers GX417 a été conçue dans le style "Ecole de Nancy" qui fêtait son centenaire l'année passée.

La sellerie est donc dans les tons violets, rose, mauve...

Les véhicules ont une livrée extérieure entièrement blanche en attendant la nouvelle découpe du nouveau réseau qui devrait s'apparenter à celle du TVR : fond blanc, face avant, bas de caisses et carénage GNV gris, une ligne rouge venant souligner le tout en haut des baies.

Le réseau de Nancy, qui nous avait habitué à d'audacieux bricolages pour cause de pénurie de matériel, retrouve une nouvelle jeunesse et peut

se targuer d'être devenu le réseau le plus expérimental qui soit : TVR en avant-première, trolleybus Ansaldo en provenance directe d'Italie et articulés GNV uniques en leur genre... N'en jetez plus !

TVR

L'arrivée du premier élément de TVR dans la métropole lorraine ne sera pas pas passé inaperçu, loin s'en faut. En effet, le véhicule est arrivé "brillamment" tracté par une dépanneuse suite à des problèmes électriques.

Depuis, heureusement, les techniciens ont réussi à le faire tourner sur les pistes du dépôt mais... uniquement en mode thermique, la propulsion électrique n'étant manifestement pas encore au point.

Le deuxième véhicule est lui aussi arrivé à Nancy.

... VITRY LE FRANÇOIS

Réseau

Un Setra S315 des Voyages BARDY assure pour le compte de la ville un circuit urbain pour l'heure



TOULOUSE, gare SNCF de Matabiau, 05 juillet 2000

Le GX317-2p n° 9604 (9955 YX 31), l'un des premiers d'une série qui compte maintenant 128 unités

embryonnaire. Tous les quartiers de cette ville de 17.000 habitants sont

desservis par un unique service en boucle desservi 1 fois dans chaque

sens l'après-midi ainsi que les jeudi et samedi matin, jours de marché.

MIDI-PYRÉNÉES

... TOULOUSE



Surbaissés

Ce sont en fait 26 nouveaux GX317-2p (et non 12 comme précédemment annoncé),

numérotés 0001 à 0026, qui ont été réceptionnés par le réseau de la ville rose. Cette livraison porte le nombre de ces GX317 à 138 unités, les 54 derniers étant équipés de la climatisation. Rappelons que sur le réseau



SEMVA, les deux premiers chiffres identifient l'année d'acquisition.

L'arrivée à FPTU d'un nouveau correspondant toulousain nous permettra de vous communiquer dans une prochaine édition le parc complet de ce réseau.

(Voir photo page précédente)

NORD - PAS DE CALAIS

... LILLE Métropole



Calmes plats

En attendant l'ouverture du

dernier tronçon de la ligne 2 du métro entre Tourcoing Centre et l'Hôpital Dron, le réseau Transpole affiche un calme olympien ! Seul le projet d'une ligne transfrontalière entre Tourcoing et Mouscron semble se confirmer, pierre angulaire de la probable

restructuration du réseau bus dans ce secteur.

Noter que le prolongement de la ligne de métro sera vraisemblablement pré-inaugurée dans le cadre du salon de l'UTP. Avis aux amateurs !

NORMANDIE

... CAEN



Travaux

Les déviations de réseaux battaient leur plein durant l'été afin d'attaquer à la rentrée les travaux de plateforme TVR sur les sections concernées par le guidage.

Un point d'information, ouvert face à l'Eglise St Pierre, offrira à partir de septembre une documentation précise à l'attention du grand public.

Plan

Un plan de réseau nouvelle formule (ce

n'est pas du luxe !) était en cours de préparation pour la rentrée. Tous les détails dans notre prochaine édition

... COURSEULLES SUR MER

Estival

Cette petite station normande, très animée l'été, est desservie en saison par une navette interne exploitée par Calvados Transports à l'aide d'un MG19. Principaux points desservis : le port, le front de mer, et la place centrale.

... HAVRE (Le)



A suivre

Un audit économique a été demandé par le Syndicat des Transports de l'Agglomération Havraise concernant la CTPO, exploitant du réseau Bus Océane. Le but est de valider la faisabilité de nouveaux services projetés : pôle multimodal de la gare SNCF, dessertes de zones peu denses de l'agglomération, relance de la liaison ferrée Le Havre-Rolleville via Montivilliers en partenariat avec la SNCF et la région, etc...

60 JOURS À...

... LISIEUX



Pélerins

Cet été, une ligne 5 desservant la basilique était proposée par Lexobus. Cet important lieu de pèlerinage a été desservi par 5 allers-retours du lundi au samedi par un MG19 sans livrée spécifique.

... LOUVIERS - VAL DE REUIL



Bon démarrage

En 1999, la fréquentation sur le réseau a augmenté de 11% alors que l'objectif sur trois ans table sur une progression de 25%.

Villabus

Après le "Bus de Ville", le "Bus de Gare", le "Flexibus" et "Génération Bus", Transbord inaugure un 5ème produit, le "Villabus" dans le cadre de l'extension de son périmètre de desserte.

Le MG19 immatriculé 926 WB 27 a effectué sa première desserte entre St Pierre de Vauvray et Louviers le 4 septembre dernier.

Plus de précisions dans notre prochaine édition.

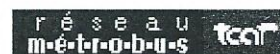


© Bruno CANIVET

LOUVIERS, Rendez-Vous Bus - 04 septembre 2000

Premier service commercial du "Villabus", 5ème produit Transbord

... ROUEN



Confirmé

Le Maire de Rouen a déclaré à la presse que les travaux du site-propre TEOR devraient prendre un an de retard, les deux dernières propositions à l'appel d'offres étant supérieures de 30% aux estimations.

... TROUVILLE / DEAUVILLE

Desserte

Le District Trouville Deauville propose un réseau de deux lignes. La ligne A relie Trouville, Deauville et Touques 8 fois par jour, tandis que la ligne B assure une desserte interne à Trouville.

Le tarif, à l'image des prix habituellement pratiqués dans la station normande, est assez prohibitif : 10,00 F le voyage.

PAYS DE LA LOIRE

... CHATEAUBRIAND

Castelbus

En Loire Atlantique, il semble que le Conseil Général oeuvre plus que les collectivités locales pour la création de services à caractère urbain.

Sur le modèle de ce qui existe depuis de nombreuses années pour

l'agglomération balnéaire La Baule / Le Croisic / Guérande, le réseau départemental "Atlantic" opère à Chateaubriand un service purement urbain composé de 6 boucles desservant les 6 principaux quartiers de cette ville de 13.000 habitants, du mardi au samedi à raison de 2 allers-retours par boucle matin et soir.

Si le Master en service à Chateaubriand est en livrée "Réseau

Atlantic", il arbore également la marque "Castelbus".

En complément depuis le 1er avril 2000, "L'Abeille" assure des dessertes à la demande sur réservation préalable sur l'ensemble du Pays de Chateaubriand.

... NANTES



Ouverture

La ligne 3 et le prolongement de la ligne 1 sont en service depuis le lundi 28 août. Plus de détails dans notre "Dossier".

A l'heure où nous bouclions ce numéro, outre la confirmation du retard de livraison des rames Incentro (d'où notre photo de couverture...) nous apprenions également que plusieurs soucis techniques, notamment au niveau des aiguillages, entâchaient quelque peu la mise en service de la ligne 3. A suivre...

Les O305G ne sont pas mort !

Nous avons précipitamment envoyé les vénérables O305G nantais de vie à trépas dans notre dernier numéro. S'ils sont bel et bien menacés à court ou moyen terme après 17 années de bons et loyaux services et quelques millions de kilomètres au compteur, ils sont toujours vivants et circulent essentiellement sur les lignes 29, 32, 42, 43 et 52 ainsi que sur les renforts scolaires.

Basés à Dalby/Pré Gauchet et à Trememoult, les n°761, 763 à 776 et 778 et 796 restent affectés au réseau TAN tandis que les n°767, 768, 769, 770 et 771 notamment sont loués à des affrétés pour assurer certains renforts.

Refus

Malgré une demande émanant de la municipalité de Carquefou et un avis favorable de la Semitan, le distrist a refusé le projet de prolongement de la ligne 95 reliant Haluchère à Bois St Lys au-delà de ce dernier terminus, invoquant "l'intégration de cette demande dans une réflexion globale future de restructuration du réseau".

Surbaissés

Nous vous présentons en rubrique "Parcs et dépôts" les caractéristiques complètes des 52 GX317 (n°001 à 025, 101 à 127) et 20 GX217-GNV (n°401 à 420).

Le tramway de Rouen dévoilé, de sa conception à sa réalisation.

Aux Editions La Vie du Rail en vente dans la Boutique FPTU

Retrouvez également un GX217-GNV en pages couleur.

Affrétés

La CTA a mis en service, sur la ligne 88, 2 Agora-Line-2p (9021 et 9022) et Cariane, un S315NF n°1031 pour la ligne 99.

... ROCHE SUR YON (La)



Nouveautés 2000/2001

Les lignes A et C, voient leur terminus reporté à "Martinière". Le quartier des Oudairies, leur ancien terminus, étant désormais desservi par passage de la ligne F prolongée à "Coteau". Par ailleurs, la ligne A, à son autre extrémité continue vers son nouveau terminus "Maurois". Quant à la ligne C, elle desservira en antenne, à compter de novembre, le nouveau cinéma "Multiplexe" implanté dans la zone commerciale.

Parc

la STY a reçu 2 Heuliez GX37 numérotés 92 et 93

Tarifs

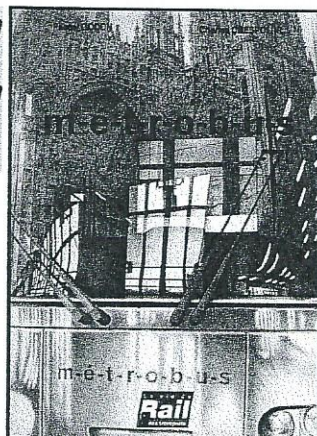
Après avoir "soldé" certains de ses abonnements cet été (50% de réduction par exemple sur la carte Swing Clip destinée aux jeunes), le prix des tickets augmente en cette rentrée : 5,90 F au lieu de 5,80 F à l'unité et 48,40 F au lieu de 48,00 F pour le carnet de 10.

Une augmentation somme toute raisonnable !

La Roche sur Mer

Si la préfecture de Vendée n'est pas une station balnéaire, ses citoyens peuvent toutefois, aller à la plage en bus.

La STY a en effet proposé certains mercredi et dimanche pour un tarif



de 30 à 40 F aller-retour pour les adultes, un service de liaison vers les plages de la côte (destination différente selon les jours) à l'aide des Mercedes O303 du réseau.

... SABLES D'OLONNE (Les)



Rentrée 2000/2001

Depuis le 28 août, le nouveau service d'hiver est proposé. La ligne 2 (Jet d'Eau / Grands Guérets) voit son parcours modifié suite à la mise en sens unique de la rue de la Mame. Les services vers la périphérie continuent de desservir les arrêts Montauban et Moulin. Dans le sens retour, les arrêts L'Aiguillon et le Large sont créés.

Par ailleurs, la ligne 9, dont nous annonçons l'arrêt dans RU33 est rescutée, mais limitée à 3 services maximum dans le sens Les Sables / Olonne sur Mer. Le retour vers les Sables se fait par la ligne 3.

Matériel

Les 4 GX77H qui s'étaient vu flanqués l'an dernier de panneaux publicitaires repassent actuellement en peinture pour "harmoniser" ces emplacements lucratifs avec la découpe.

Par ailleurs, le Mercedes O305 n°305.14 cause bien du souci à l'exploitant. Racheté en 1990 au réseau berlinois et en service aux Sables depuis 1992, ce véhicule subit panne sur panne. Le compteur, à six chiffres, indique 350.000 km, mais on ignore si le il faut le faire précéder d'un 1, voire d'un 2 !

Enfin, les 2 mercedes O345 reçus en

1999 (n° 345.09, 9828 VK 85 et n° 345.14, 5581 VN 85) affectés en temps normal aux ramassages scolaires ont effectué cette année encore le service de la ligne estivale 8

Uniforme

Le personnel TUSCO est désormais doté d'un uniforme, réclamé depuis

longtemps par les clients comme la Municipalité sablaise.

On s'étonne un peu des coloris choisis, bien peu modernes : chemise café au lait pour l'été et pull vert "forêt" pour l'hiver. Les goûts et les couleurs...

... SAINT NAZAIRE

STRAN Billets, s'il vous plaît !
Depuis le 15 Août 2000, toute la billetterie de la STRAN à Saint Nazaire a été revue. Détails dans notre prochaine édition.

PICARDIE

... BEAUVAIS



Surbaissés

Une erreur de transcription s'est glissée dans nos

tableaux (RU33, p 57).

En effet, l'Agora-S n°1571 a pris la même immatriculation que son homologue n°23 de Creil.

Nous nous permettons, par égard vis à vis de nos lecteurs, de republier en rubrique "Parcs et dépôts", les caractéristiques des 4 Agora-S de Beauvais.

Communauté de Communes, Compiègne et ses voisines doivent être prochainement reliées entre elles par un service urbain s'affranchissant enfin des limites de la ville impériale.

Un appel d'offre vient d'être lancé pour l'exploitation par minibus de 3 nouvelles lignes devant relier la gare SNCF de Compiègne à Margny-les-Compiègne et Venette.

Lancées à titre expérimental, ces nouvelles liaisons pourraient sonner le glas de la gratuité des bus.

quelques dessertes en journée ouvertes à tous.

Résultat, un vrai faux réseau incohérent auquel personne ne comprenait rien.

Depuis la rentrée, sous la marque TUS, la municipalité a inversé la tendance. Deux lignes régulières, cadencées aux 30 minutes sillonnent les différents quartiers de la ville, réseau complété par... un service scolaire.

C'est tellement plus simple !

Nous essaierons de vous donner plus d'informations sur ce réseau revu et corrigé dans une prochaine édition.

... SENLIS

... COMPIEGNE



Elargissement

Désormais organisées en

Un vrai réseau

Les bus à Senlis, ce n'est pas vraiment nouveau.

Pour autant, c'est le réseau scolaire qui, année après année, avait étendu ses horaires pour offrir, peu ou prou,

POITOU - CHARENTES

... NIORT



Appel d'offres

Un appel d'offres, émanant de la

Communauté d'Agglomération, a pour objet la fourniture au réseau de 11 standards neufs à 2 portes pour un premier lot, le second portant sur la

fourniture d'un standard neuf à 3 portes "de grande capacité".

... POITIERS



L'été, c'est gratuit !

Cet été encore, la ville de Poitiers a réitéré

l'opération "Carte Parasol".

Disponible en Mairie pour les 7-18 ans, cette carte gratuite donne accès au réseau de la STP pour les deux mois

d'été. En outre les 7 - 15 ans pouvaient entrer gratuitement, sur présentation de la carte, aux piscines municipales.

Pour les plus âgés, un ticket "été"

valable les deux mois était en vente à 200 F.

Téléphone

La STP a lancé "Allo bus", un nouveau

service de renseignements téléphoniques. Quatre opératrices répondent aux questions, réclamations et suggestions du lundi au samedi de 7 h 30 à 19 h 30.

PROVENCE - ALPES - CÔTE D'AZUR

... ARLES

Web

La Société des Transports d'Arles

vient d'ouvrir son site internet à l'adresse : <http://www.star-arles.fr>

... MARSEILLE

Les Cito arrivent...

Si 18 exemplaires, selon nos sources, ont été commandés, les 10 premiers midibus Mercedes Cito sont enfin arrivés dans la cité phocéenne (dépôt d'Arenc) en juillet et août, destinés à la Circulaire "Belle de Mai" (lignes 49A et 49B). Les 901, 902 (793 WZ 13), 904, 905 (741 WZ 13) ont été aperçus en ligne.

Fin juillet, ils étaient toujours mélangés avec des GX77H (251 et 253) prêtés par le dépôt de St-Pierre et 4 minibus VanHool (voir plus bas). Ceci serait dû au fait que tous les conducteurs titulaires ne sont pas encore formés ou en vacances.

Les Van Hool (probablement des A508) portent la marque CAM, ce qui fait tout de suite penser à Monaco. Mais étant immatriculé dans le Tarn et prêtés par Mercedès, le doute s'installe...

Numérotation et immatriculation de ces 4 VanHool :

16 (1925 RW 81),

17 (8064 SA 81),

18 (8065 SA 81),

19 (8066 SA 81).

...les Citaro se font attendre

Un article du quotidien "La Provence" indique que les 30 Mercedes CITARO sont attendus avant la fin de l'année, donc en retard sur les prévisions.

Infos matériel

Les PR100 n° 901 à 914 ont été renumérotés 621 à 634 certainement en préparation de la réception des nouveaux bus.

Sur les lignes d'Allauch et de la Bourdonnière non gérées par la RTM sont apparus des SETRA (S215 SL) tout blancs.

Les CITARO de la ligne 40 seront peints en jaune et bleu (10 bus).

Ligne 67

La ligne 67 est officialisée et est desservie maintenant par des GX77H et par des... camionnettes aménagées en bus.

Sur les arrêts, l'indication NAVETTE a été remplacée par le numéro de la ligne.

Bus et rail

La ligne de tramway 68 est desservie par des bus depuis lundi 7 août comme cela arrive souvent pendant cette période.

Cette fois-ci les travaux consistent pour la RTM en la pose d'un troisième rail pour l'expérimentation de captation électrique par le sol.

Ce troisième rail est installé sur la section allant du boulevard Chave à la rue Ste-Thérèse. Rappelons que deux rames de tramway ont été équipées de frotteurs dans le cadre de cette expérimentation.

... NICE



Tramway

Comme prévu, le Conseil municipal a donc approuvé en séance du 28 avril 2000 le choix du tramway ferré et entériné la proposition du tracé de la première ligne, de Las Planas au pont Michel via les places Masséna et Garibaldi avec une antenne (ligne 1bis) de Garibaldi à la gare Riquier.

Les principaux éléments qui ont favorisé ce choix sont la modularité d'un matériel éprouvé, la concurrence existante sur ce créneau, mais surtout l'intermodalité du fer qui permettra d'envoyer des rames sur la ligne Nice-Breil et sur celle des Chemins de fer de Provence.

Plus précisément, le tramway partira du bas de Las Planas (sorti Nice-Nord de l'A8), empruntera le boulevard Comte de Falicon jusqu'à la place du Ray, poursuivra par les boulevards Gorbella et Auguste Raynaud jusqu'au square Boyer.

Malgré les nombreuses contestations, le tramway ne passera donc pas par le boulevard Borriglione mais empruntera une nouvelle voie diagonale entre le boulevard Raynaud et la place De Gaulle ; cet axe sera réduit à 12m de large et exclusivement réservée au tramway et aux piétons. Il empruntera ensuite les avenues Malausséna et Jean Médecin jusqu'à la place Masséna, bifurquera vers la place Garibaldi par l'avenue Jean Jaurès, remontera par République et le début de la route de Turin. Là, nouvelle bifurcation par une voie à aménager au nord de l'université de St Jean d'Angely.

Le tram prolongera sa route par la rue Voisin, les boulevards St Roch, Virgile Barel et Pierre Sémard pour atteindre le terminus provisoire du pont Michel.

Dès que les travaux de réaménagement du port auront été réalisés, un débranchement est prévu depuis la place Garibaldi vers la place de l'Île de Beauté par la rue Cassini et remontera par la rue Arson jusqu'à la

gare Riquier.

Le dépôt des tramways, contrairement aux précédents projets qui le situaient dans le quartier St Charles c'est à dire vers le terminus Est (RU18 et 19), serait donc implanté au terminus Ouest de Las Planas, boulevard Henri Sappia, près de l'ensemble immobilier du Rouret. Rappelons que le dernier tramway niçois, le "trambalan", effectua son

ultime voyage le 10 janvier 1953 sur la ligne 7 (Sainte-Agathe / Passage à niveau).

GNV

La réception de la nouvelle série de 38 Heuliez GX217GNV est en cours. 80 véhicules de ce type sont donc virtuellement en circulation dans la cité azurée.

RHÔNE - ALPES

... ALBERTVILLE

Brève rencontre

La ville olympique possède un petit réseau urbain de deux lignes (A et B) sur lesquels il est difficile d'obtenir des informations. Ces deux lignes, à faible fréquence surtout l'hiver, sont complétées par une importante liaison avec Ugine et un service vers le Plan d'Eau, l'été.

... BOURG EN BRESSE



Espace intermodal

Une nouvelle agence commerciale, dénommée "Espace Transport Public" remplace l'ancienne Boutique Bus. Plus vaste, ces nouveaux locaux sont destinés à diffuser aussi l'information concernant les lignes régulières départementales, ce qui ouvre une première porte symbolique vers l'intermodalité.

GX117

Les GX 117 sont en service sur la ligne 5 et à compter de septembre, ils seront également affectés à la ligne tangentielle 45.

... GRENOBLE



Ligne 33

La plus longue ligne du réseau TAG qui relie St Egreve au nord-ouest à St Martin d'Hères au sud-est, est aussi la plus difficile à exploiter compte tenu des temps de parcours, des terminus partiels, etc. Cette ligne 33 devrait donc, d'ici Janvier 2001 être scindée en 3 axes distincts, chacun bénéficiant d'améliorations d'infrastructures (parkings relais, aménagement de voirie, etc.).

La section nord, entre Le Fontanil et le centre de Grenoble devrait prendre l'indice 3 et offrir un parcours plus direct sur ses parties terminales avec, en contrepartie, des fréquences nettement renforcées (6 mn en pointe).

La section sud, entre Grenoble et St Martin d'Hères, garderait l'indice 33. Son terminus grenoblois, prévu à Esplanade (rive droite de l'Isère) devant permettre des correspondances aisées avec la ligne 3.

Enfin, une nouvelle ligne 30 interne à St Egrève devrait reprendre l'antenne Rochepleine / Cap 38 de la section nord, permettant les correspondances avec la nouvelle ligne 3 ou le réseau TER en gare de St Egrève

Ligne 31

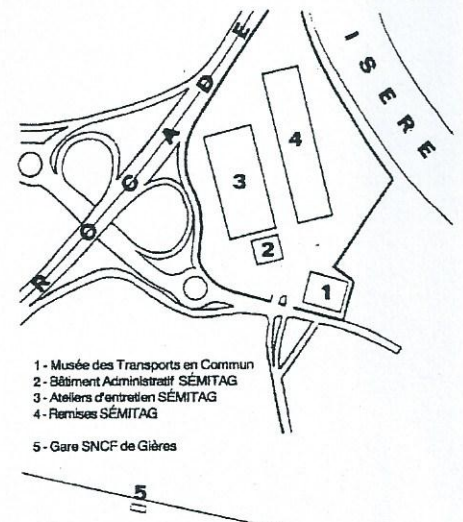
C'est également à échéance Janvier 2001 que la ligne 31 (Eybens /

Maupertuis) devrait être restructurée, dans la perspective de la mise en service des Cristalis en 2002. Le terminus commun "Eybens" avec la ligne 12 sera déplacé au droit du vélodrome et le parcours vers le centre de Grenoble sera rendu direct sur l'Avenue Jean Jaurès par abandon du détour par Grand Place.

Cet abandon de parcours, qui concerne plus spécialement le quartier de la Place des Géants sera pallié par la mise en place d'une navette entre Albert 1er et Grand Place, la correspondance avec la tram A étant ainsi assurée à chaque terminus.

En complément, la ligne 32, reliant Meylan à Grand Place via l'ouest de Grenoble sera prolongée de Grand Place à Maisons Neuves afin d'assurer la desserte de ce même quartier.

Futur dépôt de Gières



Nous vous présentons le schéma de la configuration du futur troisième dépôt SEMITAG. Cet établissement sera réservé au remisage des tramways, pour soulager celui d'Eybens en surcapacité. Il est à noter qu'à l'entrée du site sera édifié un musée d'une surface de 2000 m² permettant l'exposition des véhicules conservés par "Standard-216".

Chausson APH n° 208... suite

Quelques détails de ce véhicule rénové sous la direction de nos amis de "Standard 216" n'ont pu être publiés dans notre précédente édition. La SGTE a possédé 9 APH à 2 portes (n° 199 à 207) et 3 à 3 portes (n° 208 à 210). Dès leur mise en service et pendant longtemps, ils ont roulé sur les lignes 7-Nord (Grenette/Monta-St Robert) et 7-Sud (Grenette/Eybens). Le moteur était un Panhard 4HL-4 cylindres de 110cv. Enfin, le numéro de châssis du véhicule restauré est 351.652.

... LYON



La ligne B prolongée
Le 4 septembre 2000, la ligne B du métro lyonnais était

prolongée de 3 stations : "Place Jean Jaurès", "Debourg" et "Stade de Gerland".



LYON, avenue Berthelot - Été 2000

Les essais vont bon train pour le tram de Lyon à 3 mois de l'ouverture au service commercial

Pour faciliter la découverte de ces nouvelles stations, les voyages entre "Jean Macé" et "Stade de Gerland" étaient gratuits le 4 septembre à partir de 14h00.

Pendant toute la semaine suivant cette inauguration, de nombreuses animations étaient proposées, dans et autour du métro.

(voir aussi en "Ligne Directe")

Tramway

Les 11 et 12 Juillet derniers ont eu lieu les premiers essais du tram sur l'intégralité des deux lignes. Tout c'est bien passé, les écartements de voies et le gabarit des stations étant bons. Le seul véritable problème rencontré est la faible hauteur de la caténaire en gare routière de Perrache. La marge de manoeuvre (la caténaire est en effet presque "collée" au plafond) est étroite mais quelques centimètres devraient suffire à régler le problème. Ailleurs sur les lignes, des arbres ont du être retaillés, quelques branches gênent encore le passage du pantographe, l'un d'eux ayant d'ailleurs été abimé lors d'une marche d'essais sur la ligne de la Doua.

A ce jour, 9 rames ont été livrées au SYTRAL (0801 à 0809). Le retard pris dans la livraison devrait être rattrapé avec plus de 7 livraisons par mois. Curieusement, un "0" est placé devant le "8". C'est assez surprenant car on n'avait encore jamais vu cela sur le réseau lyonnais.

Cependant, la mise en service des deux nouvelles lignes, prévue symboliquement le 8 décembre (jour de la fameuse fête des Lumières), ne sera effective que le 2 janvier 2001, afin de faciliter, dit-on de source

officielle, la mise en service du nouveau réseau de surface. Mais le SYTRAL souhaite tout de même s'associer aux fêtes de fin d'année et le tram circulera gratuitement les deux derniers week-end de décembre.

Quant à la numérotation définitive de ces deux lignes, un doute plane encore. Certes, les numéros 1 (vers la Doua) et 2 (vers St Priest) ont fini, bon gré mal gré, par s'imposer, mais des rumeurs font toujours état de leur caractère provisoire. Les indices 26 et 39 des bus remplacés ont-ils encore leur chance ?

Bus : Septembre 2000

Dès le 4 septembre 2000, le réseau bus évolue, en partie pour adaptation annuelle, en partie pour coller au prolongement de la ligne B du métro. Il faudra néanmoins attendre janvier (voir ci-dessous), et la mise en service du tram, pour disposer d'un nouveau plan de réseau.

Les principales modifications de cette rentrée sont les suivantes :

La ligne 17 est désormais limitée, vers Lyon, à Gerland Debourg en correspondance avec la ligne B du métro. Son itinéraire est modifié à Saint-Genis-Laval pour améliorer la desserte du quartier des Basses Barolles.

La ligne 185 Express, qui ne comptait qu'une course est supprimée. En revanche certains service de la ligne 182 seront prolongés à Charly.

La ligne 88 dessert le centre hospitalier Lyon-Sud avec une fréquence de 20 minutes tout au long de la journée.

La ligne 58 est limitée à l'arrêt "Velette Services".

Sur la ligne 59, le taxi des vendredis et samedis soirs entre Semailles et Vancia est supprimé en raison d'une trop faible utilisation.

La Navette de Rillieux voit son itinéraire modifié afin d'améliorer la desserte des quartiers de la Roue et du Mont Blanc.

La ligne 5 est modifiée dans le sens Tassin Combattants - Pont Mouton. Cette ligne dessert désormais les arrêts "Lycée Blaise Pascal" et "Stade du Sauze".

Certains services de la ligne 66 sont

désormais effectués par la ligne 72 pour améliorer la desserte de Saint-Genis-les-Ollières et des quartiers Ouest de Tassin-la-demi-Lune.

La ligne GAREXPRESS est supprimée en raison du peu de fréquentation.

La ligne 32 est modifiée dans le secteur de Gerland, reprenant certains parcours de la ligne 96, supprimée. Aux heures de pointe, des renforts indicés P32 relient Perrache et l'Institut Pasteur.

La Navette N96 relie Perrache - Debourg et Jean Macé en remplacement de la ligne 96. Effectué en minibus, le trajet n'est plus exploité que du lundi au samedi de 8h30 à 19h avec un passage toutes les 30 minutes, métro oblige.

La ligne 12E, depuis St Fons, effectue son nouveau terminus à Gerland Debourg en correspondance avec la ligne B du métro

La Navette N14 (Navette St Clair) est créée à titre expérimental dans Caluire les matins du mardi au samedi La Navette de la Quarantaine, au centre de Lyon, est désormais limitée aux matins.

Bus : Janvier 2001

Une deuxième modification du réseau bus interviendra en janvier 2001, lors de la mise en service du tramway.

- lignes 28 et 99 conservées.
- lignes 39/39C, 26/26C supprimées
- ligne 38: Clinique Tonkin à Surville
- ligne 23: Parilly- Saxe Gambetta
- ligne 62: Mions- Mermoz-Pinel
- ligne 25: Sept-Chemins - Part-Dieu
- ligne 35: Jean-Mace - Venissieux
- ligne 53: St-Priest - Bellecour.
- ligne 9: scindée en deux parties :
Ouest => Cordeliers-Bron Centre
Est => 7 Chemins - Grange-Blanche.
- lignes 81 et 52: passage par Bron.

GPS et billetterie

L'installation des nouveaux oblateurs ainsi que du système GPS continue à grande vitesse sur le réseau lyonnais. Lors des traditionnels renouvellements d'abonnement en cette période de rentrée, un formulaire complémentaire a fait son apparition dont les informations permettront le basculement en juin prochain sur la carte sans contact "TeCeLy".

D'ici là, un nouveau ticket sera proposé en fin d'année : 2 semaines de libre circulation pour 20,00 F lors de la période de Noël



Enfin, un abonnement multimodal mensuel ou à la journée est proposé pour les trajets Lyon / Givors / Rive de Gier / St Chamond / St Etienne. Ce "Stelypass" permet la libre circulation sur les TER et les réseaux urbains des villes choisies sur le parcours.

Crac !

Le 28 juin dernier vers 15h00, un camion grue qui roulait en ayant "oublié" de baisser sa flèche a arraché la ligne aérienne de trolleybus à l'intersection des avenues Félix-Faure et Lacassagne. La ligne 11 fut détournée, la nuit ayant été mise à profit pour réparer les dégâts.

Mouvements

D'importants mouvements de véhicules ont eu lieu ces derniers mois. Nous en ferons le point dans une prochaine édition.

... SAINT CHAMOND



Point Central

La nouvelle gare routière est entrée en service début juillet

60 JOURS À...

avec un nouveau kiosque. L'ancien, situé à une centaine de mètres devrait être détruit rapidement.

... SAINT ÉTIENNE



Fusions

Plusieurs lignes ont fusionné depuis le 21 août 2000, date de la rentrée stéphanoise. Tout d'abord, comme nous l'annonçons dans notre précédent numéro, les 26 et 61 donnent naissance à la nouvelle 26 reliant St Jean-Bonnefonds (Hôpital) à Firminy (Pont-Chaney) avec une fréquence de 12 à 15 mn la semaine, 20 mn le samedi et 50 mn le

dimanche. La nouvelle ligne 27, issue des 27 et 62, relie St Genest-Lerpt (Le Chasseur) à Sorbiers-Bourg avec une fréquence de 15/20 mn la semaine, 20 mn le samedi et 60 mn le dimanche. Enfin, les 7 et 8 donnent naissance au 7 reliant la gare de Châteaureux à la place Bellevue. Au départ de Châteaureux, la ligne se dirige vers Dorian par la rue de la République (avec nouvel arrêt "République") qui ne voyait plus passer de véhicules de transport en commun depuis 1974 ; elle se dirige ensuite vers "Rivière" en suivant l'itinéraire de l'ex-8 et vers Bellevue par le tracé du 35. Dans l'autre sens, elle part de Bellevue pour desservir un nouvel arrêt "Forges" et rejoint l'avenue de Rochetaillée pour suivre le tracé de l'ex-8 puis de l'ex-7 jusqu'à Châteaureux. La fréquence

est de 6/10 mn la semaine, 12 mn le samedi et 21 mn le dimanche. Cette ligne devrait être exploitée par trolleybus à partir de septembre 2001. Actuellement, seule la ligne 10 fonctionne en mode trolleybus.

Interruption tram

La ligne 4 du tram stéphanois était interrompue du 7 au 18 Août 2000. Le temps de poser les deux aiguillages destinés à recréer une raquette à Bellevue et de réaliser l'enrobé du site propre de la rue Gabriel Péri, prélude à une remise en service espérée des trolleybus de la ligne 1 après 2 ans d'exploitation autobus. Cette période sera également utilisée pour réaliser le pôle d'échanges de Bellevue (fin en janvier 2001).

SUISSE ROMANDE

... GENÈVE



Test

En tournée helvétique, le prototype Combino de Siemens, après un passage à Berne (voir photo en pages couleur), circule jusqu'au 3 octobre sur le réseau tramway des TPG.

Genève en Bresse

Surprise sur la ligne transfrontalière F : le R312 n° 357 des TUB/SETAB (Bourg en Bresse) y est en service. Son immatriculation est 9777 TY 01.

Volvo 7000

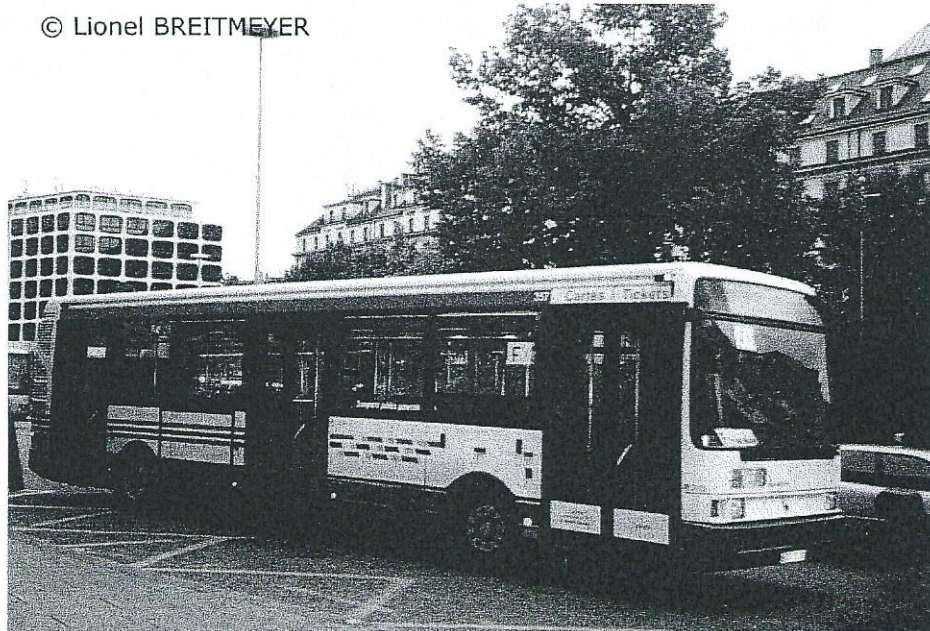
Sur les 60 commandés, 9 Volvo 7000 sont actuellement en circulation sur le réseau genevois.

Exploités principalement sur la ligne 5 (et occasionnellement sur la ligne 6), ils portent les n° 301 à 308 et 312.

Rallongement

La troisième étape de rallongement de motrices du tramway est en cours. La 850 est maintenant en service.

© Lionel BREITMEYER



GENÈVE, ligne F - Été 2000

Surprise pour les amateurs que ce R312 des TUB de Bourg en Bresse en livrée d'origine mais avec des autocollants "Transports Publics Genevois"...

A noter que les véhicules qui resorted des ateliers TPG restent pour le

moment aux anciennes couleurs.

Prêt

Deux O405G des TPG ont roulé cet été sur le réseau des TL : ils y ont reçu provisoirement les numéros 106 et 107.

... NEUFCHÂTEL

Surbaissés

Les premiers autobus surbaissés du

réseau ont été réceptionnés.

Ils sont de marque MAN, les 5 standards étant numérotés 221 à 225 et les 2 articulés, 232 et 233.

WALLONIE - BRUXELLES

GPS et caméras

Sur les réseaux urbains de Liège et Charleroi, il est prévu d'installer sur l'ensemble du parc le suivi par GPS. D'autre part, 336 bus seront équipés de cabine anti-agression. Concernant les quelques 1550 bus des différents TEC, 350 d'entre-eux seront équipés de caméras de surveillance.

... BRUXELLES / BRUSSEL



Tramway

Dans son numéro de juin (n°205), notre confrère TRAM-2000 s'interroge à juste titre sur l'avenir du réseau de tramway suite aux projets régionaux concernant l'axe de pré-métro nord-sud. Cet axe étant actuellement emprunté par 6 lignes de tramways classiques, les autorités jugent le schéma de lignes peu lisible, les fréquences sans homogénéité et des signes de saturation évidents. Le renouvellement du matériel roulant des lignes utilisant cet axe devant intervenir à l'horizon 2005-2010 apparaît comme une opportunité

pour remettre "à plat" l'exploitation actuelle. Plusieurs scénarios sont étudiés : le tramway moderne, le métro léger, le métro classique et le métro bi-mode de type RER. Il est évident que suivant le scénario choisi, le réseau tramway bruxellois subira une modernisation complète ou... disparaîtra. Hors tunnels de pré-métro, nombre de tronçons sont en site banalisé et les tramways englués dans la circulation générale faute d'une volonté politique forte pour défendre ce type de transport. De plus, mis à part les 51 motrices 2000, une bonne trentaine de motrices (série 7000) affichent entre 43 et 48 ans, les motrices triples de la série 7900 dépassant les 20 ans et la chaîne de grande révision des doubles (7700) s'éternisant au point de prendre encore six à sept ans lorsque les

premières auront atteint 35 ans. Nos collègues concluent que "dans les deux à trois années à venir, il est nécessaire de disposer d'une vision prospective du réseau. A défaut, ce serait la mort certaine tant il est évident que les embarras de circulation (...) hypothèquent systématiquement toute recherche d'une bonne qualité de service au sein de l'axe de pré-métro nord-sud".

Cito, et non "si tôt"

En effet les premiers midibus Mercedes-Cito ont été mis en service sur la ligne 58 le 26 juin dernier soit 118 jours après la date officiellement annoncée ! Et pour compléter le tableau, 4 voitures sur 5 ont dû être remplacées ce qui a fait dire à certains : "CITO en ligne, CITO dépannés !".



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

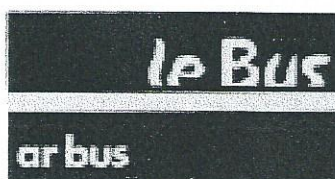
TRAM 2000
Rue Abbé heyman 15
B - 1200 BRUXELLES
<http://www.tram2000.be>



La rubrique "Zoom", c'est un coup de projecteur sur un réseau, du point de vue de l'exploitation. Pour cette rentrée 2000/2001, nous souhaitons enrichir cette rubrique en braquant notre "loupe" vers le matériel et devons vous proposer une présentation complète du GX117 d'Heuliez Bus. Des impératifs de mise en page de dernière minute en auront décidé autrement et nous sommes contraints de reporter cette présentation, la première d'une série que nous espérons longue, à notre prochain numéro. Afin de vous mettre l'eau à la bouche, nous avons toutefois décidé de conserver, en pages couleur, le GX117 qui devait illustrer ce "Zoom" nouvelle formule, exploitation / matériel.

LANDERNEAU

Le dernier né des réseaux bretons



Yves LE CHANU

Située à peine à une vingtaine de kilomètres à l'est de Brest, Landerneau, chef lieu de canton de 15.000 habitants, se trouve dans l'aire d'influence directe de sa puissante voisine. Néanmoins, la ville a su garder son autonomie et n'a pas souhaité s'intégrer dans une aire métropolitaine en Pointe Bretagne. Depuis novembre 1999, la ville s'est dotée d'un réseau urbain qui ne manque pas d'attirer l'attention par ses qualités de conception et d'exploitation.

Le contexte de la mise en place

Très étendue et bâtie sur un territoire aux déclivités importantes, Landerneau fait partie de ces communes de moyenne importance pour lesquelles un service de transport urbain devenait une nécessité.

La conjugaison d'une demande forte émanant de la population et d'une promesse électorale faite aux précédentes municipales a finalement abouti, fin 1999, à la création du

réseau Le Bus / Ar Bus.

Avant cette création, seules quelques navettes à la demande par taxi, notamment vers l'hôpital, avaient été plus ou moins formalisées.

Si plusieurs mois ont été nécessaires pour définir l'exactitude des besoins, préparer la mise en place du service et soumettre l'appel d'offres d'exploitation, le réseau Le Bus / Ar Bus a fini par devenir réalité le 15 novembre 1999. L'objectif du réseau

est de rapprocher du centre-ville des quartiers les plus excentrés, comme le quartier de Kergreis qui regroupe à lui seul, sur les hauteurs, plus de 2.000 habitants, de faciliter l'acheminement vers certains équipements publics, tel l'hôpital, qui avaient été implantés en périphérie ou d'optimiser l'accès et les correspondances avec le réseau TER de la SNCF, très fréquenté par les nombreux Landerniens allant travailler à Brest.

.....

Comme souvent dans les réseaux de taille modeste, l'exploitation est facilitée par la mise en place de

*Voir plan ci-dessus. Avec nos
excuses pour la médiocre qualité de
reproduction, dûe à un original aux
couleurs claires.*

Ligne 1
Centre Ville - Kergreis
Amplitude : 6h25 à 18h57, 15 passages

Ligne 2
Centre Ville - Gare - Le Leck
Amplitude : 6h52 à 18h23, 13 passages

Ligne 3
Centre Ville - Gare - Le Tromeur
Amplitude : 7h37 à 18h08, 11 passages

Ligne 4

Centre Ville - Hôpital - Calvaire

Amplitude : 7h48 à 18h40, 11 passages

Ces dessertes ont été fort bien conçues puisqu'elles ne nécessitent la mise en ligne que d'un seul minibus surbaissé (dont nous n'avons pas réussi à déterminer avec exactitude le type...) au volant duquel se relèvent deux chauffeurs.

Le principe des boucles sans changement de véhicule permet une diamétralisation de fait des dessertes et un accès rapide au centre-ville où à la gare SNCF.

La tarification, horaire, reste à un niveau très attractif et un éventail modeste mais suffisant de titres est proposé :

Ticket unité : 5 F

Carnet de 10 tickets : 45 F

Abonnement mensuel : 90 F



Abonnement mensuel scolaire : 60 F

L'identité visuelle et la visibilité du réseau ont donné lieu à un soin tout particulier qui renforcent l'idée d'un service très bien étudié : découpe spécifique pour le minibus reprenant le logo et la marque commerciale "Le Bus / Ar Bus", potelets ou abribus à chaque arrêt offrant horaires et plan de réseau, et enfin guide horaire sobre et pratique.

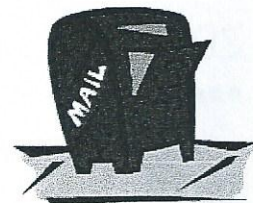
Bref, le nouveau réseau de Landerneau, qui fêtera d'ici peu son premier anniversaire, est sans aucun doute un modèle du genre. La population s'est d'ailleurs vite accommodée de ce service puisqu'à la mi 2000, on décomptait plus de 450 validations par semaine ce qui est plus qu'honorable pour un réseau récent dans une ville de cette taille.



© Yves LE CHANU

LANDERNEAU - Juin 2000

Le minibus de la CAT/VERNEY en exploitation sur le réseau Ar Bus



Couloirs de bus et SC10

Pauvres couloirs de bus parisiens

Dans notre dernier numéro, nous nous interrogeons sur l'efficacité des couloirs de bus après les mesures de tolérance prises en faveur des stationnements pour "livraisons", ce mot étant volontairement mis entre guillemets lorsqu'on observe d'une part, la désinvolture avec laquelle la plupart sont effectuées, mais aussi les extensions abusives à cette mesure. La dernière attaque en date contre ces couloirs est une mesure annoncée jeudi 25 mai 2000, lors d'une conférence de presse. Celle-ci, adoptée par la Préfecture de police et initiée par la Mairie de Paris, autorise l'emprunt par les cyclistes de 69 km de couloirs-bus supplémentaires. Il est évident que les vélos doivent pouvoir circuler en toute sécurité dans n'importe quelle agglomération et sur ce point, Paris n'était pas équipé loin s'en faut. Le contexte ayant changé, et sous la pression des associations, les élus ont voulu rattraper ce retard et décider dans la hâte d'équiper la capitale de voies cyclables. Un premier réseau a donc été mis en place avec des réalisations plus ou moins réussies mais qui avaient le mérite d'exister. Mais à trop vouloir précipiter les choses et privilégier avant tout l'effet d'annonce, on en arrive à prendre des mesures démagogiques. Du fait de la pression exercée par certaines associations de cyclistes, une partie des couloirs-bus leur est maintenant autorisée entérinant un usage déjà toléré. Les autorités pourront rétorquer que cette mesure ne s'applique qu'aux couloirs de 4,50 m, largeur en-dessous de laquelle les dépassements sont jugés dangereux, cet usage a toutes les chances de se généraliser à l'ensemble des voies-bus, la Préfecture ayant d'ores et déjà promis qu'il n'y aurait aucune verbalisation ce qui correspond à une autorisation de fait. La mesure pourrait être comprise si le civisme était de mise ; ce n'est malheureusement loin d'être le cas dans la capitale, beaucoup se souciant de la circulation des bus comme de colin-tampon et l'individualisme forcené étant la règle. Le développement de l'usage de la bicyclette doit être encouragé mais dans l'application du code de la route par l'ensemble de ses usagers, en particulier le respect des feux tricolores, des sens uniques et de l'éclairage la nuit, règles essentielles que la grande majorité des cyclistes parisiens semblent ignorer ou ... se moquer. Leur circulation dans les couloirs est tout autant à l'avenant et les gênes, voire les entraves à la bonne progression des

autobus, sont légions. D'autre part, les pistes cyclables étant allégrement empruntées par des motocyclistes et autres scooteristes dénués de tout scrupule sans qu'apparemment personne n'y trouve à redire, nous pouvons sérieusement craindre pour la pérennité des couloirs-bus, si difficiles à mettre en place à Paris mais si facilement neutralisés par d'autres usagers ayant toujours de meilleurs raisons de les "emprunter" que les voyageurs des autobus. Cette mesure prise à l'emporte-pièce ravit bien sûr les médias qui ne voient pas, cette fois-ci, d'usagers de bus pris en "otages" ! Dans cette sombre histoire, la Mairie de Paris flatte à bon compte le lobby cycliste et la Préfecture de Paris rend un peu plus encore illusoire le pseudo "sanctuaire" que devait soit-disant représenter les couloirs de bus.

Il n'est pas question de jeter l'anathème sur cette catégorie d'usagers de la route mais de faire en sorte que de véritables voies cyclables soient mises en place sur tous les grands axes de circulation, indépendantes des voies-bus, à l'instar des réalisations d'Europe du Nord. Les couloirs mixtes restant exceptionnels, les files de chacun des modes devraient être délimitées dans le couloir pour ne pas assister au spectacle d'un cycliste "tranquille" suivi par une dizaine de bus ! Parallèlement, les règles essentielles du code de la route doivent être exigées à ces usagers qui, bien qu'utilisant un mode écologique, peuvent être dangereux et plus particulièrement pour eux-mêmes. Si la bicyclette est un mode de déplacement "doux", cette "douceur" n'est plus de mise avec autant de pilotes irresponsables, ignorant superbement les piétons aux passages des feux rouges, dangereux la nuit et gênant la progression des autobus par leur conduite aléatoire quand celle-ci ne dégénère pas en pure agressivité vis à vis des machinistes. Le président d'une des associations de cyclistes a beau déclarer : *"nous préférons côtoyer les chauffeurs professionnels de la RATP, plutôt que les automobilistes parisiens pour qui nous n'existons pas"*, cette cohabitation n'est assurément pas la bonne solution et plusieurs incidents sont là pour constater que le respect n'est pas encore au rendez-vous. Au train où vont les choses, nous sommes en droit de nous demander : Jusqu'à quand les autobus seront-ils tolérés dans leurs couloirs ?

Patrick KIRSTETTER

Du respect pour les SC10 !

Dérangé, en tant qu'amateur passionné de ce véhicule par certaines "charges" lancées contre le SC10 dans Réseaux Urbains ou sur des sites internet consultés récemment, François ARNAUD a souhaité réagir. Nous lui offrons volontiers nos colonnes.

"Je me permettrai de rappeler quelques unes des innombrables qualités de ces autobus qui auront assuré durant près de quarante ans de très bons services dans la plupart des grandes villes de France et dont le départ définitif de la scène urbaine sera, espérons-le, dignement honoré et fêté à l'horizon 2001-2002.

Conçu dans la première moitié des années soixante à l'initiative de l'UTPUR et de la RATP pour succéder aux multiples matériels divers et variés circulant alors sur les réseaux français, le SC 10 a répondu en tous points à un cahier des charges très rigoureux qui n'avait pas été rédigé à la légère notamment au niveau de la hauteur d'accès qui était déjà prévue très basse. La luminosité intérieure et l'accessibilité générale avaient été particulièrement soignées et ces bus ont constitué une véritable révolution lors de leur apparition dans chaque réseau.

La conception même de ce véhicule à plancher plat intégral en a fait un authentique bus à trois portes. Les suspensions souples ont été vite appréciées des utilisateurs car elles tranchaient véritablement avec les matériels précédents qui ne disposaient que de suspensions à ressorts (Berliet PH 100 ou Saviem SC2, ou Chausson etc...). Ces qualités de confort ne se sont pas dégradées dans le temps et le confort de roulement est toujours excellent sur la dernière version de ce matériel, le SC 10 R.

On accuse souvent le SC 10 d'être plus polluant que les bus actuels, c'est en partie vrai, mais il ne faut tout de même pas oublier qu'il est très nettement moins gourmand en carburant que les autobus Euro 2 ou 3 et que, de ce fait, les m3 d'hydrocarbures qu'il rejette dans l'atmosphère sont moins nombreux que ceux des autobus de la génération actuelle. Alors, certes, l'opacité des fumées est celle qui est en rapport avec l'âge de la conception de ces moteurs MAN, mais peut-on raisonnablement leur en faire reproche ?

Les aménagements intérieurs et la disposition des portes et des sièges, l'ouverture possible d'une plateforme à l'arrière ont fait de ce véhicule un modèle de modularité et, de standard il n'a finalement eu que le nom, tant il a pu avoir de variantes adaptées à chaque réseau. Enfin, c'est un véhicule extrêmement robuste et fiable qui a fait le bonheur des exploitants mais aussi des clients. En effet, que vaut-il mieux pour le client : un autobus très sophistiqué en panne au dépôt ou bien un SC 10 qui assure

convenablement sa mission de transport public ?

D'autre part, tout habitant d'une ville en est aussi contribuable et la bonne maîtrise des coûts d'exploitation à laquelle le SC 10 a pu concourir a indirectement bénéficié à tous.

Il faut en définitive bien avoir présent à l'esprit que le SC 10 et, associions-lui pour une fois son frère ennemi le PCM, a été un autobus qui a permis aux transports urbains de rattraper un retard de modernité considérable qui s'était creusé à la fin des années soixante entre l'automobile et les bus.

La qualité de ces matériels a justement contribué, à sa manière, au renouveau des transports urbains, et ce serait véritablement injuste de l'oublier.

Bien sûr, leur manque de puissance a toujours été un relatif handicap, de même que leur monte simple à l'arrière qui n'ont jamais permis des performances extraordinaires en côte ou sur chaussée glissante, mais, ces défauts inhérents à l'architecture même du véhicule ne pouvaient pas être corrigés et c'est la raison pour laquelle sur les autobus suivants, Renault a opté pour une disposition de la chaîne cinématique radicalement différente.

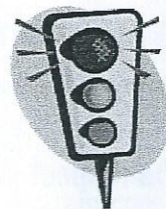
Si, comme les SC 10, les Agora, GX317, Cityclass ou Citaro parviennent à rester opérationnels dans les réseaux durant quinze à vingt années, ils paraîtront peut-être bien démodés à leur tour aux jeunes amateurs de transports urbains, ils n'auront pour autant pas manqué de qualités à leurs débuts. Mais, justement, ces matériels actuels auront-ils la longévité de leur illustre prédécesseur, on peut le souhaiter, mais peut-on en être sûrs ?

Que justice soit donc rendue à ces vénérables SC 10 et que surtout, on ne rate pas l'occasion de célébrer cette suprématie unique jusqu'à présent dans le petit monde des transports urbains français de 1965 à 2001, en organisant, le moment venu, à Paris ou à Lyon un "dernier voyage" en SC 10 sur ligne régulière et en donnant à cet événement toute la place médiatique qui lui revient. Ces deux réseaux ont été les deux plus importants utilisateurs de ce matériel avec plus de 6 000 unités parisiennes et près de 900 lyonnaises.

Il me semble que le constructeur Irisbus-Renault pourrait s'associer à cette fête.

L'idée est désormais lancée, elle pourra prendre tournure si d'autres y adhèrent et si FPTU, notamment peut la soutenir.

François ARNAUD



LES DÉPÔTS DE LA RATP 11 - Montrouge



Guy JONGERLYNCK, Patrick KIRSTETTER

Présentation

Quittant Massy, remontons la RN20 jusqu'à son origine parisienne, Porte d'Orléans. Là, au 73 de la rue du Père Corentin se trouve l'entrée du dépôt de Montrouge dont Massy est l'annexe.

Cet établissement a été édifié en 1877 par la CGO lorsqu'elle a ouvert ses lignes de tramway à chevaux TF (Cours de Vincennes-Louvre) et TG (Gare de l'Est-Montrouge) ; il était alors domicilié au 123 rue de la Voie-Verte.

En 1900, le dépôt subit ses premières

Nomenclature des lignes

- 21 Gare St Lazare / Porte de Gentilly
- 28 Gare St Lazare / Porte d'Orléans
- 38 Gare du Nord / Porte d'Orléans
- 67 Place Pigalle / Porte de Gentilly
- 88 Cité Universitaire / Hôpital Européen Georges Pompidou
- 197 Porte d'Orléans / Massy (Opéra-Théâtre)
- 216 Denfert-Rochereau / Rungis-Marché International

modifications lors de la suppression de la traction par chevaux et son équipement en motrices Mékarski à air comprimé. La concession de la CGO étant renouvelée en 1910, la compagnie se lance dans un important programme de modernisation de son réseau et de ses installations.

Montrouge fait partie des 9 établissements qui seront conservés et modernisés.

Il est donc de nouveau restructuré en 1913, lors du remplacement des Mékarski par des motrices électrique et sera équipé par la STCRP d'une machine à laver automatique ; du fait de la configuration des lieux, l'accès aux voies de remisage s'effectuait grâce à un chariot transbordeur.

Au 1er janvier 1921, le dépôt comptait 175 tramways exploitant les lignes 8, 9 et 28.

Le 31 août 1936, il est fermé à l'exploitation des tramways et rouvrira, une nouvelle fois transformé, le 3 mars 1937 en dépôt d'autobus.

La ligne 8 qui allait de la Porte d'Orléans à la Gare de l'Est était une ligne très étoffée et à la suppression des trams, il fallut plus de 50 autobus pour les remplacer. A cette époque bien sûr il y avait concurrence entre la CMP (métro) et la STCRP.

Aujourd'hui, le 8 est devenu le 38 et bien que prolongé de la Gare de l'Est à la Gare du Nord, la flotte n'est plus constituée "que" de 33 Agora-S.

L'actuel dépôt réside en la réunion, dans les années cinquante, en une seule



CENTRE BUS RATP DE MONTROUGE - 24 décembre 1997

Intérieur du dépôt où l'on distingue au fond à gauche, la rampe d'accès à l'atelier qui était jadis le dépôt de Montsouris

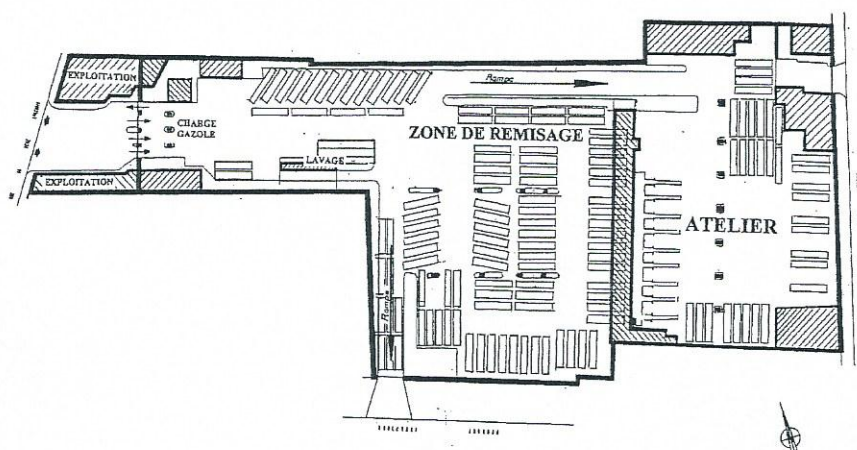
PARCS ET DÉPÔTS

entité du dépôt de la rue du Père Corentin (ex-dépôt de tramways) et du dépôt de rue de La Tombe-Issoire. Pour cette raison, Montrouge fait partie, avec Malakoff (RU31) des deux établissements à posséder une rampe intérieure.

Pour mémoire, au 1er juillet 1939, Montrouge possédait 167 bus (TN4B1 et B2, TN4F, TN4H et TN6C1) et Montsouris, 112 bus (TN4B2, TN4H, TN6A, C1 et C2).

Ces dernières années, le dépôt a perdu le 188 (muté à Malakoff) et le 399 (muté à Thiais), et avant le départ d'une partie du parc vers Massy, il comptait encore 183 voitures ; il en reste aujourd'hui 140.

Madame Huet est l'actuelle directrice du "Centre-bus" de Montrouge qui



Centre Bus de Montrouge, plan schématique

possède donc deux entités : "Corentin" et "Massy" ; elle est secondée pour la maintenance par Mr Delpi (Corentin) et Mr Fournier (Massy).

Projets d'équipement

Le 21 qui vient de perdre ses SC10R, fut la première ligne de Paris à être équipée de ces matériels. Les R312-3p n'y sont qu'à titre provisoire, la ligne devant être équipée d'Agora-2p neufs et les R312 devant réintégrer Lagny pour remplacer des SC10RA. Les Agora-2p du 38 devraient, eux aussi, être bientôt remplacés. En effet, les lignes 21 et 38 feront partie du futur réseau "Mobicité" ce qui explique le choix de matériel équipé des derniers dispositifs (accès-UFR, ventilation forcée, vitres athermiques et Altaïr). Notons enfin, que Montrouge a perdu ses R312-3P avec charge à gauche 5011 à 5018 et 5025 à 5035 transformés en bus-école du NEF (11 à 18, 25 à 35), les autres exemplaires équipant le 188 mutés depuis à Malakoff.

Bibliographie : "Les tramways parisiens" de Jean Robert



CENTRE BUS RATP DE MONTROUGE

Vue du remisage "Corentin" depuis la rampe d'accès

CENTRE BUS DE MONTROUGE - AFFECTATION DES VEHICULES au 09/08/2000			
Ligne (s)	Nb	Matériel	N° de parc
21	24	R312-3p	5041, 5092, 5098, 5100, 5105, 5106, 5108 à 5116, 5118 à 5123, 5670, 5911, 5912
28	23	Agora-2p	2160 à 2180, 2573, 2574
38	33	Agora-2p	2119, 2428, 2429, 2184 à 2212, 2575
67	19	SC10R*	3028, 3029, 3079 à 3083, 3085, 3087, 3110, 3409, 3410, 3568, 3569, 3577, 3579, 3583, 3585, 3586
88	15	Agora-2p	2842 à 2856
197	15	R312-3p	5019 à 5024, 5036 à 5040, 5042 à 5045
216	9	PR100-2	4132 à 4137, 4161, 4162, 4167
Spéciaux	2	PR100-2	4199, 42
TOTAL 140 VÉHICULES A L'EFFECTIF DU RELAIS BUS			

*Les SC10R du 67 vont bientôt être remplacés par des Agora-2p devant provenir du 62.

ÉTATS DE PARCS

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

État de parc simplifié BUS Océane - Printemps 2000		
Minibus et Gabarits réduits		
Renault-Master	2	H5, H6
Peugeot Boxer	1	H8
Standards		
Renault R312	1	302
Heuliez GX107	66	518, 520 à 584
Heuliez GX317	30	10 à 39
Articulés		
Heuliez GX187	9	400 à 408
Renault PR180-2	5	227 à 231
Renault PR118	12	232 à 243
Heuliez GX417	11	601 à 611
TOTAL	137	véhicules

Source : CTPO/Bus Océane - Bertrand LEFEBVRE

Havre (Le)



Lorient



État de parc simplifié CTRL - Été 2000		
Minibus		
Renault Master Info	1	96
Renault Master PMR	5	097 à 101
? VF1T5XF0515714547	1	598
Standards		
Saviem S53	1	558
Renault PR100	4	137 à 139, 141
Renault PR100.2	2	143, 177
Renault R312-3P	6	199 à 204
Heuliez GX107	40	205 à 244
Heuliez GX57	1	51
Van Hool A300	3	301 à 303
Van Hool A500	3	145 à 147
Heuliez GX317	13	401, 270 à 281
Articulés		
Renault PR180	1	159
Renault PR180.2	3	164 à 166
Heuliez GX187	12	031 à 042
Van Hool AG700	4	060 à 063
Van Hool AG300	1	64
Heuliez Volvo GX417	3	320 à 322
TOTAL	97	véhicules

Source : Christophe DECAUX

PARCS ET DÉPÔTS

État de parc simplifié CGFTE Nancy - Printemps 2000

Minibus		
Peugeot Boxer GNV	3	971 à 973
Standards		
Renault PR 100	10	29, 41 à 49
Renault SC 10	13	81, 83 à 94
Renault R 312	64	101 à 164
Van Hool A 500	12	165 à 177
Van Hool A 300	12	178 à 189
Articulés		
Renault PR 180	8	413, 453 à 459
Renault PR 180-2	28	414 à 437, 448 à 451
Renault PR 118	10	438 à 447
Heuliez GX 417 GNV	21	501 à 521
Trolleybus		
Renault PER 180 H	24	603 à 650 (voir détails)
TOTAL	205	véhicules

Nancy



Source : CGFTE Nancy - Arnaud TISSERAND



État de parc simplifié CGEA (St Germain) - Été 2000

Standards		
Renault PR100-2	18	E201, E202, E206, E207, E209 à E212, E270, E354, E905, 9948 à 9951, 9953 à 9955
Heuliez GX107	3	E228, E229, E234
Renault Agora-S	1	E688
Heuliez GX317-V2-2p	12	E750 à E761
TOTAL	34	véhicules

Source : CGEA - Patrick KIRSTETTER

TOUR DE FRANCE DES SURBAISSÉS

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



Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Standards				
Agora-3p	1546	5446 XT 60	10514	04/97
	1547	5445 XT 60		04/97
	1570	9422 YB 60		
	1571	9424 YB 60		

Tableau établi par Jean-Pierre DUPONCHELLE

PARCS ET DÉPÔTS

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Minibus et Gabarits réduits				
GX117	993	6902 WR 71	VJ1GX586H1C000074	
Standards				
GX317-2p	971	8059 WE 71	10975	
	972	8062 WE 71	10976	
	991	3796 WR 71	12825	
	992	3797 WR 71	12827	
Agora-2p	981	6934 WH 71	11625	
	982	8751 WH 71	11626	
	983	3540 WK 71	10405	

Tableau établi par Patrick KIRSTETTER

**Chalon sur
Saône**



Charny

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Standards				
Agora-Line	6572	444 CDV 77		

Tableau établi par Hafid BOUANANI

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Standards				
Heuliez GX317-3P	401	9203VC56	VJ1PS09B400000065	19/12/1994
	270	6758VT56	VJ1PS09B400000593	14/10/1997
	271	6759VT56	VJ1PS09B400000592	14/10/1997
	272	6760VT56	VJ1PS09B400000595	14/10/1997
	273	6761VT56	VJ1PS09B400000594	14/10/1997
	274	4016WA56	VJ1PS09B400011808	26/10/1998
	275	4020WA56	VJ1PS09B400011839	26/10/1998
	276	4018WA56	VJ1PS09B400011840	26/10/1998
	277	4017WA56	VJ1PS09B400011888	26/10/1998
	278	4015WA56	VJ1PS09B400011853	26/10/1998
	279	9898WG56	VJ1PS09B400012443	23/09/1999
	280	9903WG56	VJ1PS09B400012426	23/09/1999
	281	9902WG56	VJ1PS09B400012425	23/09/1999

Tableau établi par Christophe DECAUX

Lorient



**Saint Germain
en Laye**



Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Standards				
Agora	E688	388 BAZ 78	VF6PS09B400011581	25/11/98
GX317-2p	E750	151 BGY 78	VJ1PS09B400012444	05/08/99
	E751	149 BGY 78	12445	05/08/99
	E752	148 BGY 78	12461	"
	E753	146 BGY 78	12462	"
	E754	142 BGY 78	12463	"
	E755	140 BGY 78	12464	"
	E756	136 BGY 78	12482	"
	E757	130 BGY 78	12483	"
	E758	150 BGY 78	12484	"
	E759	152 BGY 78	12485	"
	E760	488 BHL 78	12536	27/08/99
	E761	499 BHL 78	12535	"

Source : CGEA

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Standards				
GX217-GNV-3p	401	317 ACD 44	YV3RC5C317XA001506	11/01/99 (ex-181)
	402	314 ACD 44	1507	" (ex-182)
	403	548 AEJ 44	1646	02/07/99 (ex-183)
	404	601 AEJ 44	1647	" (ex-184)
	405	609 AEJ 44	1648	" (ex-185)
	406	614 AEJ 44	1649	" (ex-186)
	407	619 AEJ 44	1673	" (ex-187)
	408	624 AEJ 44	1674	" (ex-188)
	409	605 AEJ 44	1713	" (ex-189)
	410	1540 ZV 44	YV3R5C310WA001095	12/01/98 (ex-180)
	411	591 AJG 44	YV3R5E310YA001764	14/04/2000
	412	593 AJG 44	1765	"
	413	601 AJG 44	1766	"
	414	604 AJG 44	1767	"
	415	606 AJG 44	1768	"
	416	609 AJG 44	1769	"
	417	658 AJG 44	1770	"
	418	611 AJG 44	1771	"
	419	614 AJG 44	1772	"
	420	616 AJG 44	1773	"

Nota : les 180 à 189 ont été renumérotés 401 à 410 le 22/03/2000

Tableau établi par Jean-Pierre DUPONCHELLE



PARCS ET DÉPÔTS

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Standards				
GX317-3p	1	1477 YZ 44	VJ1PS09B400000237	01/12/1995
	2	1474 YZ 44	238	"
	3	1471 YZ 44	239	"
	4	1467 YZ 44	240	"
	5	1465 YZ 44	241	"
	6	1461 YZ 44	242	"
	7	1455 YZ 44	243	"
	8	1451 YZ 44	244	"
	9	2331 ZF 44	467	30/07/1996
	10	2338 ZF 44	469	"
	11	2340 ZF 44	471	"
	12	2346 ZF 44	472	"
	13	2348 ZF 44	473	"
	14	2354 ZF 44	474	"
	15	2358 ZF 44	480	"
	16	2616 ZQ 44	563	11/08/1997
	17	2618 ZQ 44	564	"
	18	2620 ZQ 44	565	"
	19	2621 ZQ 44	590	"
	20	2622 ZQ 44	591	"
	21	128 AKB 44	12909	02/06/2000
	22	130 AKB 44	12910	"
	23	133 AKB 44	12911	"
	24	151 AKB 44	12912	"
	25	154 AKB 44	12915	"
GX317-2p	101	760 ABH 44	11890	09/11/1998
	102	756 ABH 44	11891	"
	103	754 ABH 44	11914	"
	104	752 ABH 44	11915	"
	105	751 ABH 44	11916	"
	106	743 ABH 44	11917	"
	107	739 ABH 44	11938	"
	108	719 ABH 44	11939	"
	109	718 ABH 44	11940	"
	110	712 ABH 44	11941	"
	111	976 ABN 44	11961	16/11/1998
	112	982 ABN 44	11962	"
	113	989 ABN 44	11963	"
	114	849 AEC 44	12192	14/06/1999
	115	892 AEC 44	12212	"
	116	894 AEC 44	12502	"
	117	895 AEC 44	12503	"
	118	897 AEC 44	12504	"
	119	853 AEC 44	12255	"
	120	851 AEC 44	12244	"
	121	852 AEC 44	12254	"
	122	862 AEC 44	12193	"
	123	891 AEC 44	12211	"

Tableau établi par Jean Pierre DUPONCHELLE

Sénart U.N.
Sénart  Bus

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Standards				
GX317-2p	E537	801 CGC 77	12950	01/08/00
	E538	798 CGC 77	12956	"

Tableau établi par Benjamin WEYER



FPTU INFOS

Assemblée Générale 2000 et UTP

Nous vous rappelons que l'Assemblée Générale Ordinaire de FPTU aura lieu à Orléans les **samedi 02 et dimanche 03 décembre 2000**. Merci de nous faire parvenir très rapidement, si ce n'est déjà fait, la fiche d'inscription jointe à votre précédent magazine. Cette année étant une année "sans vote" (le Conseil d'Administration en exercice à été reconduit pour deux ans lors de la précédente AG), l'AG d'Orléans, outre les rendez-vous administratifs obligatoires, sera donc placée avant tout sous le signe de la

convivialité, de l'échange et... du tramway ! Autre rendez-vous important pour l'association, le congrès UTP 2000 de Lille qui aura lieu les **25, 26 et 27 octobre** prochains. FPTU occupera le stand B8. Soyez nombreux à venir nous rendre visite et dans la mesure de vos possibilités nous aider à tenir et animer le stand. Vendredi 27 octobre en début d'après-midi, une visite du futur prolongement de la ligne 2 du Val sera proposée au congressistes par la Communauté Urbaine.

Photos noir & blanc, attention !

Vous êtes de plus en plus nombreux à nous faire parvenir vos articles, brèves ou photographies sur disquettes, ou mieux, directement par Internet. Nous ne pouvons que vous encourager à continuer car, nous ne le dirons jamais assez, c'est la qualité de vos contributions qui font la qualité du magazine que vous lisez.

Attention cependant à respecter certaines règles imposées par les impératifs de mise en page ou de conception du magazine, encore artisanale...

Ainsi, les clichés que vous nous faites parvenir déjà numérisés doivent impérativement l'être dans une résolution supérieure à 200 dpi, calibrés pour un format de sortie de 12 cm en largeur et sous un format de fichier qui permette de les retravailler : Tiff, Eps ou éventuellement Bmp. Le format Jpeg, universel, pratique et donnant des fichiers de taille modeste facilement

copiable sur disquette ou transmissible rapidement par e-mail est adapté à une publication sur le Web mais malheureusement très difficile à "manipuler" pour une sortie papier de qualité.

Dans la mesure où vous seriez dans l'impossibilité de respecter ces quelques règles, nous vous invitons à continuer de nous faire parvenir vos tirages papier, que nous pouvons dans la cadre de la mise en page du magazine, numériser à la juste mesure de vos besoins.

N'oubliez pas alors de nous faire savoir clairement quel usage nous devons faire de ces clichés : envoi à la phototèque de l'association, restitution immédiate, reproduction autorisée pour publication unique ou multiple, etc. sans oublier les mentions essentielles que sont vos noms et les caractéristiques du cliché (lieu, date et heure si significatif, description du sujet, etc.)

Lyon : un ouvrage édité par CHB

Car Histo Bus propose en souscription "Un siècle de Cars et Bus en Lyonnais" d'Eric TOURNIQUET et Jean-Paul BERTHET, à paraître en fin d'année.

Cet ouvrage relate en 192 pages et pour la première fois l'histoire détaillée des 3.500 véhicules routiers des transports en commun lyonnais, OTL puis TCL mais aussi les affrétés, de 1901 à 2000. 300 diagrammes et tableaux

ainsi que 370 photos, pour la plupart inédites, viennent étayer le propos des auteurs.

Vous pouvez donc réserver cet ouvrage (paiement par chèque bancaire ou postal) auprès de Car Histo Bus au prix de souscription de 225,00 F (€ 34,30) franco de port au lieu de 275,00 F (€ 41,92) après parution.

CAR HISTO BUS - 5 rue Florian - 81000 ALBI

Carnet d'adresses

✉ Vous souhaitez joindre l'équipe dirigeante de **FRANCE PASSION DES TRANSPORTS URBAINS**.
Tout le courrier concernant l'Association (problèmes administratifs, cotisations, relations inter-associations, etc.) doit être expédié à :

Jean-Michel BOUTILLEZ
Président de FPTU
4 - 15, square Pierre et Marie Curie
F - 78120 RAMBOUILLET
e-mail : fptu@wanadoo.fr

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

**Responsable
de la Rédaction**

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

**Rubriques "60 jours à"
et "Parcs et dépôts"**

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

Photothèque

Christophe DECAUX
29 rue des Terres au Curé
F - 75013 PARIS
cdecaux@noos.fr

**Fonds
Documentaire**

Olivier DELESTRADE
22 route de Varizelle
F - 42400 ST CHAMOND
o.delestrade@libertysurf.fr

Petites Annonces

Matériel et entreprise RATP
Recherche tout document concernant les dépôts et le matériel roulant (bus et métro) de la RATP ainsi que sur l'histoire de l'entreprise

Arnaud BOUSEZ
28 rue Berthollet
75005 PARIS

Histoire du réseau de Toulouse

Une trentaine d'exemplaires du livret de 64 pages intitulé "L'avenir en ligne Directe" et édité en 1988 à l'occasion des 125 ans du réseau toulousain ont pu être exhumés des archives, encore dans un état correct.
Envoi contre 45,00 F (frais d'envoi compris) par chèque à :

Jérôme BONATO
25 avenue Emile Dewoitine
Appt 48
31200 TOULOUSE
Tel/Fax : 05 61 57 99 32

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

Vends :

- ouvrages d'occasion :
 - Paris Metro Handbook
Edition 93 50,00 F
 - London Bus Handbook
Edition 97 50,00 F
 - London Bus Handbook
Edition 98 50,00 F
 - Docklands Light Rail
Edition 94 50,00 F
 - Stagecoach Bus Handbook
Edition 99 100,00 F
 - Arriva Bus Handbook
Edition 99 100,00 F
 - Firstgroup Bus Handbook
Edition 99 100,00 F
 - Le matériel moteur de la SNCF
Edition 92 100,00 F

• ouvrages neufs

Le Patrimoine de la SNCF et des Chemins de Fer Français
300,00 F (prix public : 390,00 F) :

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

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 40,00 sont perçus pour le premier puis FRF 20,00 pour chacun des suivants.

Plusieurs paquets s'étant perdu ces derniers mois, cette augmentation nous permet de procéder désormais à une expédition en "Poste-Livre" ou "Colissimo", selon les cas.



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,...

FRF 65,00
€ 9,91

CENTRE - VAL DE LOIRE



FRF 45,00
€ 6,86



FRF 195,00
€ 29,73



FRF 150,00
€ 22,87

LONDON BUS HANDBOOK

NOUVELLE EDITION 2000 !
FRF 190,00 - € 28,97

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

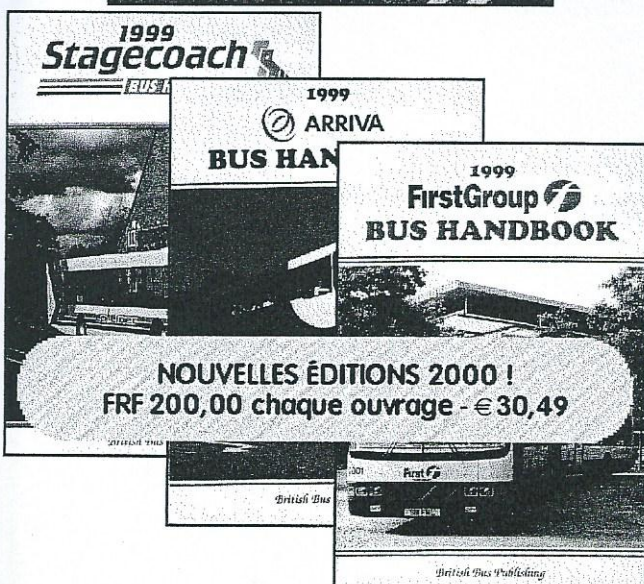
Collection BUS HANDBOOK 2000 British Bus Publishing

Histoire, photos et états de parc des 3 "majors" de l'exploitation urbaine et interurbaine outre-Manche.

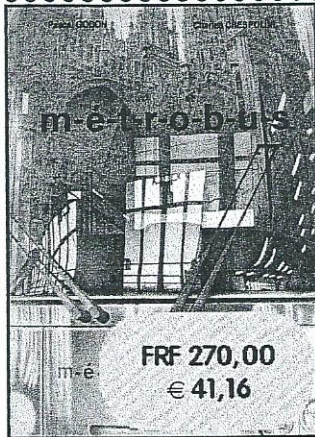
- **STAGECOACH**
Format 15x21 - 276 pages
- **FIRST GROUP**
Format 15x21 - 250 pages
- **ARRIVA**
Format 15x21 - 212 pages

2 SIÈCLES DE TRANSPORTS - METZ Serpénioise

Comme son nom l'indique !
Format 24x32 - 200 pages



NOUVELLES ÉDITIONS 2000 !
FRF 200,00 chaque ouvrage - € 30,49



FRF 270,00
€ 41,16



FRF 265,00
€ 40,40

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

Tous les tramways d'Europe

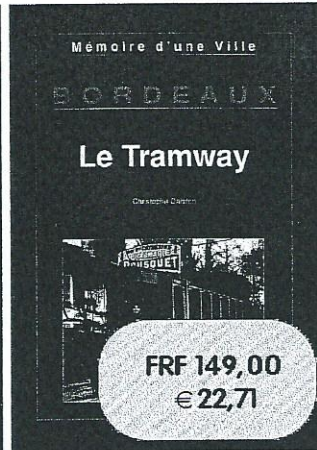
Format 15x21 - 144 pages (*en anglais*)



FRF 130,00
€ 19,82



FRF 149,00
€ 22,71



FRF 149,00
€ 22,71

TOURS - Le Tramway

CMD

Ouvrage historique et iconographique

Format 21x30 - 112 pages

BORDEAUX - Le Tramway

CMD

Ouvrage historique et iconographique

Format 21x30 - 140 pages

EMPIRE OF TROLLEYBUS - RUSSIA

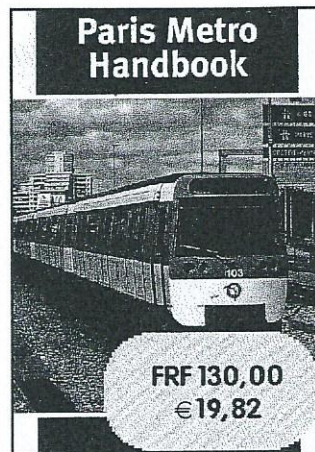
Rapid Transit

Tous les réseaux trolleybus de Russie

Format 21x30 - 200 pages (*en anglais*)



FRF 150,00
€ 22,87



FRF 130,00
€ 19,82



FRF 100,00
€ 15,24

PARIS METRO HANDBOOK

Capital Transport

NOUVELLE EDITION 1999/2000

Format 15x21 - 128 pages (*en anglais*)

TRAMLINK Official Handbook

Capital Transport

Tout sur le nouveau tram de Croydon

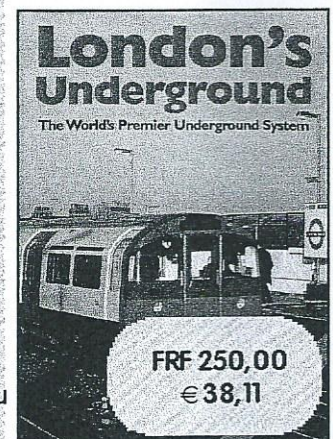
Format 21x24 - 64 pages (*en anglais*)

LONDON'S UNDERGROUND

Ian Allan

9ème édition (1999/2000) de la bible du métro londonien

Format 22x30 - 160 pages (*en anglais*)



FRF 250,00
€ 38,11



FRF 100,00
€ 15,24



FRF 140,00
€ 21,34

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*)



EDITION 2000 !
FRF 115,00
€ 17,53



© Lionel BREITMEYER

Le Citadis et l'Incentro doivent maintenant composer avec le Combino de Siemens, actuellement testé en Suisse.

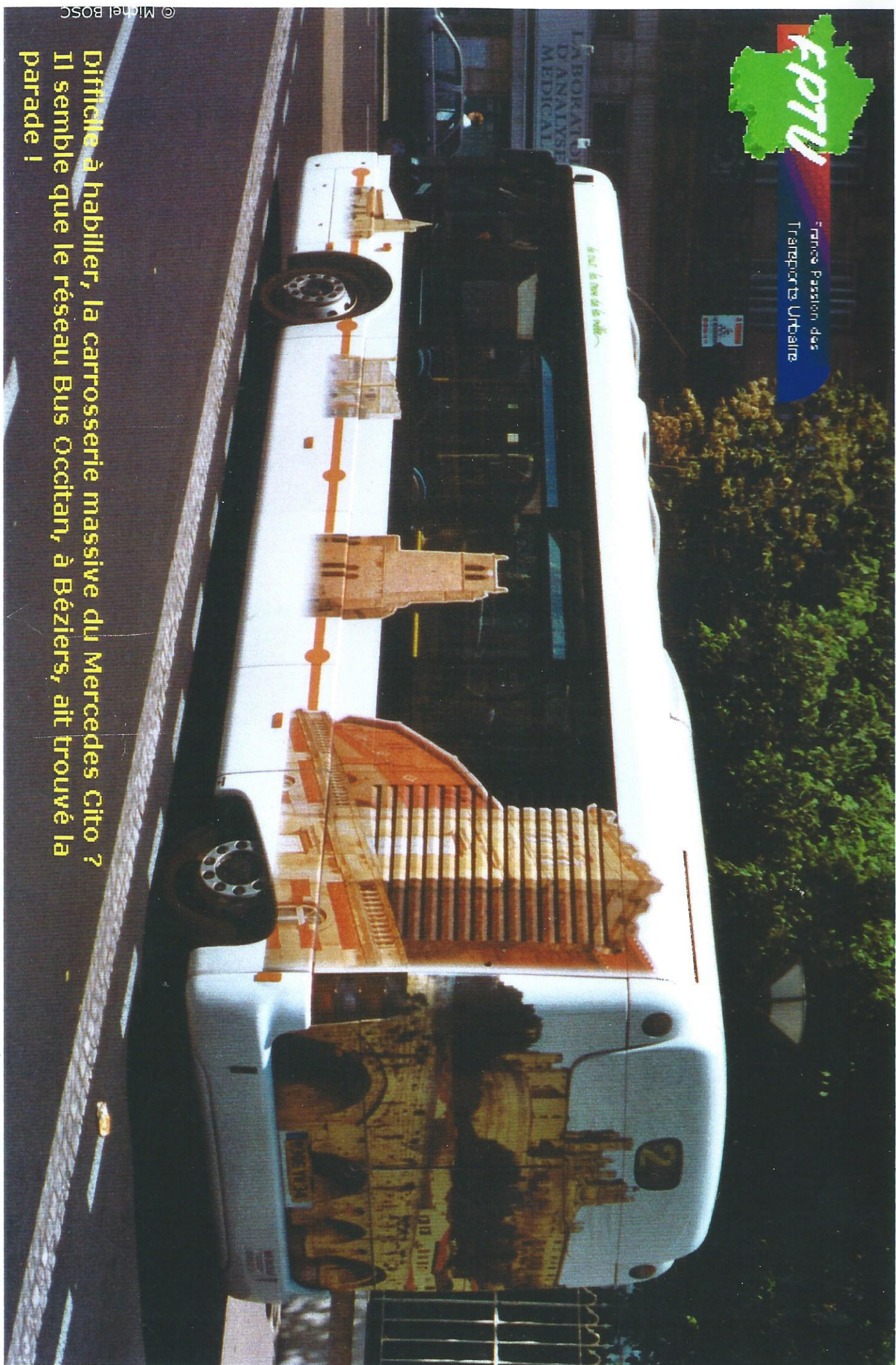
Il y a un an tout juste, Heuliez présentait à Besançon son nouveau GX117 dans une livrée pour le moins originale.



© Claude DRUON



France Passion des
Transports Urbains



Difficile à habiller, la carrosserie massive du Mercedes Cito ?
Il semble que le réseau Bus Occitan, à Béziers, ait trouvé la
parade !