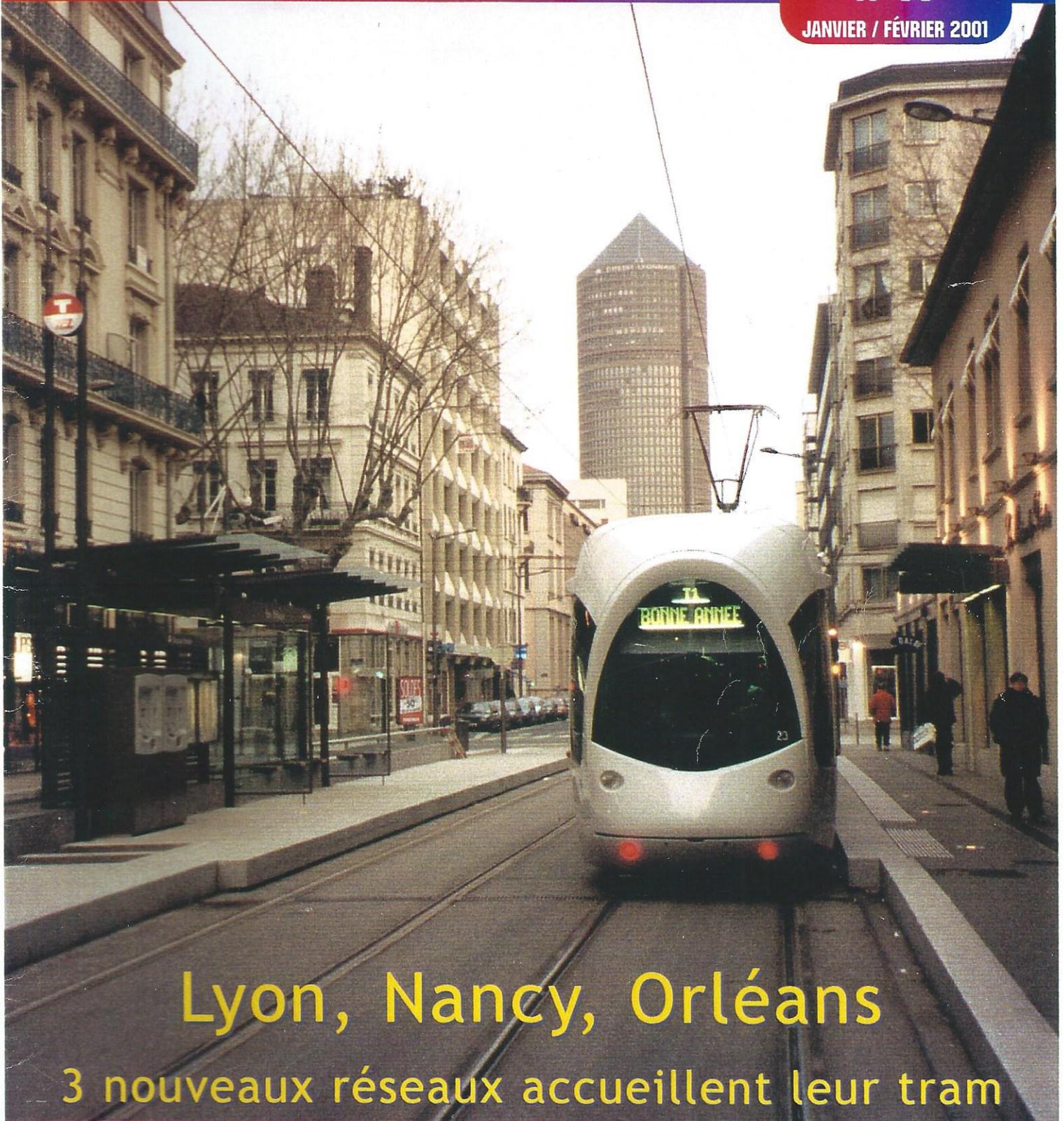


RÉSEAUX URBAINS

de France

N°36

JANVIER / FÉVRIER 2001



Lyon, Nancy, Orléans

3 nouveaux réseaux accueillent leur tram

€ 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



© Jean Marie GUETAT

Lyon toujours...

Ci-dessus, le Cristal, présenté au lyonnais le 13 décembre 2000, stationne devant la Mairie de Lyon
Ci-dessous, le tram rue Servient, le 14 janvier 2001



© Arnaud WADOUX

SOMMAIRE

Numéro 36 - Janvier / Février 2001

Éditorial

Arnaud WADOUX p. 4

Ligne Directe

Points forts de l'actualité nationale et internationale p. 5

Dossier

De retour de l'UTP Lille 2000 p. 7

60 Jours à...

Actualité des réseaux français, romands et wallons p. 11

Zoom

Les trois derniers réseaux tram du 20ème siècle p. 40

Parcs et Dépôts

Les dépôts de la RATP : 13 - Le Brun p. 47

Répartition du matériel RATP p. 49

États de parcs / Tour de France des surbaissés p. 51

Forum FPTU

Retour sur l'AG2000 p. 59

Informations FPTU p. 62

Sont joints de façon aléatoire à ce numéro : documentation sur le nouveau réseau STAN de Nancy, documentation sur le réseau de Dublin, feuillet SETRAM "Bus Spéciaux 24 h du Mans".



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



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)

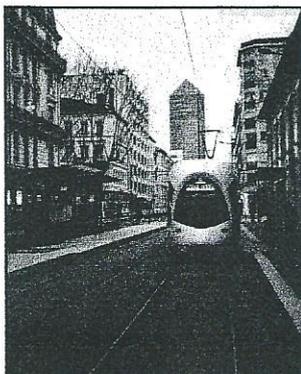
Association Loi 1901, fondée le 06 janvier 1995 et déclarée en Sous-préfecture de Rambouillet sous le n° 2/05857, France Passion des Transports Urbains rassemble les bénévoles passionnés par l'univers des transports urbains désirant mettre en commun leurs informations et documentation par le biais du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



Il manquait à Lyon un tramway pour en faire le réseau le plus varié et le plus complet de France...
Depuis le 02 janvier 2001, c'est fait !
© Arnaud WADOUX

Rédaction :

Christophe DECAUX
Guy JONGERLYNCK
Patrick KIRSTETTER
Bernard PAPOZOPOULOS
Arnaud WADOUX

Ont aussi collaboré à ce numéro :

Gaël ARCONDÉGUY
François ARNAUD
Jean Marc AUDIRAC
Frédéric BOLLE
Hafid BOUANANI
Lionel BREITMEYER
Malcom CHASE
Pierre COLIN
Daniel CROSNIER
Claude DRUON
Alain DUBOIS
Jean-Pierre DUPONCHELLE
Ronan GARNIER
Jean-Marie GUETAT
Dominique GUIBERT
Maxime JOLIVET
Jean-Paul LESCAT
Maximilien LANDAS
Hervé LE CHANU
Yves LE CHANU
David LE PAUTREMAT
Kevin MARSIL
Anthony MEYRUEIS
Serge NADAU
Jean-Pierre RIBOUST
Alain ROGER
Patrick ROSTOUCHER
Raymond STREIT
Arnaud TISSERAND
Pierre-Marie VAINEAU
Benjamin WEYER
Jean-Pierre ZIMMERMANN

ÉDITO



Arnaud WADOUX

Des élections locales chaque année !

Il n'a échappé à personne que l'inflation d'inaugurations qu'ont connu de nombreux réseaux français ces derniers mois ont une liaison directe avec les élections municipales qui se dérouleront dans quelques semaines...

Puisque les échéances électorales décuplent les actions de nos élus, FPTU demanderait volontiers que de telles élections soient organisées tous les ans !

Bref, le tramway est devenu aujourd'hui, comme l'étaient autrefois le Centre Culturel, le Palais des Congrès ou le Palais Omnisport le garant d'une réélection annoncée. Mais, puisque la population et... les passionnés en tirent profit, tant mieux.

On peut néanmoins constater avec regret que la précipitation à achever "l'œuvre du mandat" ait parfois un effet pervers : offrir à la population un système qui n'est pas tout à fait prêt, la seule date importante étant celle de l'inauguration...

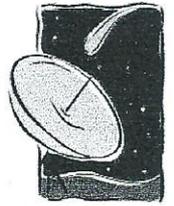
Nous aurions aimé dans ce numéro couvrir d'éloges les tramways de Lyon ou d'Orléans et le TVR de Nancy. Malheureusement, le premier, s'il s'en sort plutôt bien, connaît tout de même quelques ratés au démarrage, le deuxième émerge avec peine d'un nouveau réseau bus complètement désorganisé, et le troisième est toujours au garage, des problèmes techniques post-inauguration s'étant fait jour... Tous les détails dans notre "Zoom" et dans nos pages "60 jours".

"Réseaux Urbains" qui avait terminé le siècle avec un numéro 35 privilégiant l'exploitation ouvre le millénaire par un numéro 36 résolument tourné vers le matériel. Notre "Dossier" évoque brièvement les produits phares des industriels rencontrés au congrès UTP de Lille (des articles plus précis suivront sur certains des matériels ou techniques évoqués) et les amateurs de n° de parc seront ravis de découvrir une rubrique "Parcs et Dépôts" particulièrement renseignée.

Notre association, quant à elle, se porte comme un charme comme a pu le montrer le succès de notre AG à Orléans.

Nous vous souhaitons de bien commencer ce nouveau millénaire en notre compagnie. Bonne lecture !

LIGNE DIRECTE



Bus fous !

Le 2 janvier dernier, le PR180-2 n°249 de la STRAV (8245 VG 54) qui circulait sur la ligne J1 en direction de la gare de Villeneuve St Georges a dévalé sans conducteur mais avec ses 50 passagers l'avenue des Fusiliers, très pentue, pour terminer sa course folle dans le mur d'une résidence...

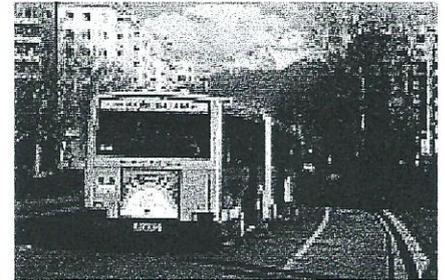
A l'origine de ce fait peu banal, un problème sur le système de fermeture de porte que le conducteur a essayé d'actionner de l'extérieur. Mais une fois le conducteur dehors, les portes se sont refermées toutes seules débrayant sur le champ le système de freinage automatique...

C'est le sang froid d'un des voyageurs, qui a actionné le volant pour dévier le véhicule, qui a sans aucun doute permis que le bilan, qui aurait pu être catastrophique, reste néanmoins léger. Seuls 4 blessés graves et une trentaine de blessés légers sont à déplorer, rapidement évacués vers l'hôpital dès le déclenchement du plan rouge.

Ce PR180-2 était à l'origine un véhicule du réseau "Sénart-Bus" avant de rejoindre le réseau principal de la STRAV. Il est certainement condamné à la ferraille.

Quelques jours plus tard, les freins du SC10R n°92 (3527 VG 54 - châssis 003.938) de la CGFTE Nancy se seraient desserrés, après que le conducteur soit descendu pour fermer une porte bloquée. Le véhicule qui venait heureusement de déposer des élèves au lycée a dévalé une rue en pente de Villers-lès-Nancy et terminé sa course folle dans le grillage du jardin botanique après avoir percuté six voitures ; aucune victime n'est à déplorer. Le bus de la CGFTE était mis à la disposition des Rapides de Lorraine pour effectuer le ramassage scolaire entre Laxou et le lycée Stanislas à Villers.

Mis en service le 05/09/1988, il y a peu de chance qu'il soit réparé.



Diester

Faute de ne pas avoir remporté le succès escompté, le diester a été récemment abandonné par plusieurs réseaux comme Orléans, Bordeaux ou Transbeauce.

Le surcoût, la surconsommation et l'intérêt écologique limité sont les raisons de ces abandons.

Malgré ces contre-performances, le gouvernement a décidé d'accroître la production de Diester. Il est prévu l'extension de l'unité de Sofiprotéol de Grand-Couronne (76) pour produire 70.000 t. de carburant supplémentaires ainsi que la construction de deux unités industrielles d'ETBE à Donges (44) et à La Mède (13). La production sera alors de 392.000 tonnes par an, soit une hausse de près de 40% par rapport à 1999. Comprenne qui pourra !



Ouf ! 2000 est fini, la RATP n'a plus rien à fêter...

Nulle provocation dans ce titre mais la réelle déception de la majorité des passionnés de transports concernant une année qui devait être l'année du métro à la RATP.

Le programme annoncé en 1999 n'a pas été respecté à la lettre et les différentes manifestations effectivement organisées ont définitivement brillé par leur pâleur. Nous nous en sommes fait, à notre corps défendant, largement écho dans ces colonnes. Sans être des aficionados des grandes parades à l'américaine, un peu de flon flon et de spectaculaire n'aurait pas nuit...

Pour les flops : la grande exposition de la Maison de la RATP, les ersatz de carton-pâte étant censés "transformer" quelques stations en stations étrangères, la non commémoration du 19 juillet, un site internet dédié qui n'a quasiment pas évolué tout au long de l'année, l'absence remarquée des décorations promises ou des tickets spéciaux pourtant largement annoncés, la confidentialité de plusieurs des manifestations proposées, les circulations de matériel Sprague quasiment réservées au personnel RATP...

Ce qu'il en restera : quelques stations rénovées (plutôt bien, cela dit...), un "kiosque des noctambules" (pour les non-initiés : l'entrée de la station Palais Royal), certes élu œuvre préférée des Français pour l'année 2000 mais qui ne lasse pas d'effarer surtout dans le quartier où il a été installé, deux ou trois livres de bonne facture et quelques produits dérivés de qualité plus que médiocre. Tant pis. Rendez-vous en 2078 pour le centenaire du métro lyonnais !

Mais le plus grand gag, puisque nous maintenons que la RATP a manqué son rendez-vous, c'est que l'expo la plus intéressante s'est déroulée à... Rambouillet, sous l'égide du Département du Patrimoine (de la Régie !), de l'ADEMAS et de RAMBOLITRAIN. 6 salles du Palais du Roi de Rome y étaient consacrées, présentant la construction du métro par le biais d'une projection vidéo, une entrée de métro, le fonctionnement des rames illustré par les organes d'un Sprague, le bureau de F. Bienvenu reconstitué, des photos, d'anciennes plaques, des portes, des documents du Nord Sud, et, dans le jardin, une reconstitution d'une entrée Guimard. Bref, exactement ce que tout le monde aurait voulu voir !

Tram-Train, le nouvel eldorado ?

Après Bombardier, dont on peut voir circuler en France le tram-train sur la ligne Sarreguemines / Saarbrücken, Alstom qui propose depuis peu "Dualis" (voir notre "Dossier"), voici "Avanto" de Matra / Siemens qui espère entrer dans la danse des projets intermodaux qui fleurissent un peu partout : Île de France, Mulhouse, Strasbourg, St Étienne, Nantes, etc. Dérivé du Combino de Siemens, l'Avanto bénéficie de l'expérience acquise par la groupe allemand à Karlsruhe.

Trolleybus

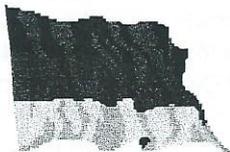
Le n°97 de la revue "Charge Utile" offre une rétrospective intéressante de nos trolleybus ER 100.

Vous pouvez par ailleurs découvrir de nombreuses photos du Cristalis TCL sur le site <http://www.snotag.fr>

CIVIS / Cristalis, le cap des 300 commandes est atteint

Les ateliers d'IrisBus à Venissieux affichent complet. Près de 300 commandes de véhicules intermédiaires sont parvenues chez l'industriel : Cristalis pour Lyon, Grenoble et très récemment Saint-Etienne, Civis pour Rouen, Clermont Ferrand, Linz et Las Vegas. IrisBus, qui croit en son nouveau produit phare escompte 500 véhicules produits d'ici 2005 et affirme être capable de faire sortir des chaînes 1 modèle par jour.

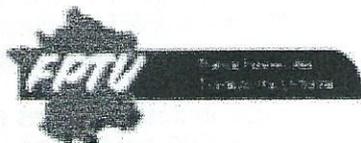
BRÈVES D'AILLEURS...



Sarrebrück

Plus de 60% des autobus de cette grande cité, dont l'agglomération est à cheval sur la Sarre et la Lorraine, fonctionnent au Gaz (GNV en français ou CNG en langage international). Il est prévu que ce pourcentage soit porté à... 100% dès 2003.

Cet équipement, allié à de nouveaux prolongements du tram-train "Saarbahn" font de Saarbrücken une ville où l'écologie dans les transports en commun n'est pas un vain mot !



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.



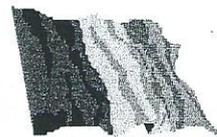
Révolution

Après la première révolution qu'a représenté la déréglementation des transports publics, les britanniques s'appêtent à vivre leur deuxième révolution urbaine, celle du tram !

En effet, nous l'avions déjà évoqué, 25 agglomérations au bas mots ont engagé le processus de mise en service d'un réseau ferré urbain. Tous ces projets ont été approuvés par le Ministère des Transports qui ne sait plus très bien où donner de la tête : il s'est en effet engagé à subventionner ces nouvelles lignes, sans prévoir toutefois un tel engouement...

Leeds semble néanmoins être la prochaine sur la liste, Liverpool et Hull devant suivre.

Chassé des rues au milieu du 20ème siècle par l'automobile triomphante, le tramway, dont seule la ligne à vocation touristique de Blackpool avait survécu, tient donc sa revanche. Une situation que nous connaissons bien de ce côté-ci de la Manche.



Commande de trams...

Un appel d'offres concernant 47 rames supplémentaires (30 pour Anvers, 17 pour Gand) a été passé par l'opérateur flamand, De Lijn. Siemens, Alstom et le britannique LETS sont sur les rangs. Le résultat du concours est attendu pour le début de l'année, la livraison de la première rame devant intervenir pour début 2003.

...et de bus

D'autre part, De Lijn a passé commande le 25 octobre dernier de 122 autobus chez VanHool, soit 12 A308, 51 A360K, 33 A330K, 19 AG500-3 et 7 AG300.

Sur la côte

50 rames sont en service sur cette ligne suburbaine reliant la frontière française (Adinkerke) à la frontière néerlandaise (Knokke) via Ostende : 33 unidirectionnelles à 6 essieux, 16 unidirectionnelles à 8 essieux et une bidirectionnelle à 8 essieux. De Lijn envisage d'équiper les 33 premières d'une caisse centrale surbaissée à l'instar des 16 déjà allongées. Ces nouvelles caisses intermédiaires seront par contre plus longues (8,744 m contre 7,5m) que leurs aînées.



De retour de l'UTP Lille 2000 (1ère partie)

Jean-Michel BOUTILLET et Bernard PAPOUZOPOULOS

De retour du Congrès de l'UTP de Lille qui s'est déroulé en octobre 2000, il nous a semblé utile de faire un rapide tour d'horizon des nouveaux produits proposés par les principaux constructeurs et équipementiers. Certes, l'opus 2000, dès lors que les grandes nouveautés des années précédentes (filiale gaz, planchers surbaissés, etc.) sont maintenant devenues presque des standards, a semblé moins spectaculaire. Néanmoins, chaque exposant avait son "petit truc en plus" à proposer que nous présentons brièvement, quitte à revenir, dans un prochain numéro, sur tel ou tel véhicule ou concept.

Nous tenions à remercier ces différents industriels de l'accueil chaleureux qui nous a toujours été réservé lors de nos différentes visites

ADTRANZ

L'important stand d'AdTranz présentait par le biais de maquettes les différents matériels proposés par le constructeur récemment passé sous la coupe de Bombardier. Le tramway *Incentro*, actuellement en cours de livraison à Nantes, faisait l'objet d'une maquette à l'échelle 1.

Ce nouveau matériel, déjà évoqué à plusieurs reprises dans nos colonnes, est un tramway à plancher bas intégral, sans aucune marche d'accès. Les structures de caisses, conçues en acier inoxydable, permettent une construction du chaudron par profilés assemblés par soudage. L'acier permet une maintenance facilitée due à l'absence de corrosion. De même, une simple apposition des structures d'habillage extérieur permet ainsi un remplacement rapide sans intervention sur la structure même du véhicule.

Les 2 bogies moteurs comportent des roues indépendantes et sont équipés de moteurs triphasés asynchrones. Les onduleurs de traction, les auxiliaires, le système de ventilation et les équipements électriques sont installés en toiture. L'électronique embarquée est composée du système à micro-processeur "Mitrac",



© Christophe DECAUX

système permettant de réduire au maximum le câblage et offrant un nombre de fonctionnalités sans limite ou presque.

Le design de ce nouveau tramway, dont 8 rames circulent d'ores et déjà

à Nantes, est dû au designer Éric RHINN. Il a été dessiné en étroite collaboration avec les collectivités locales.

Remerciements : François CHANIER

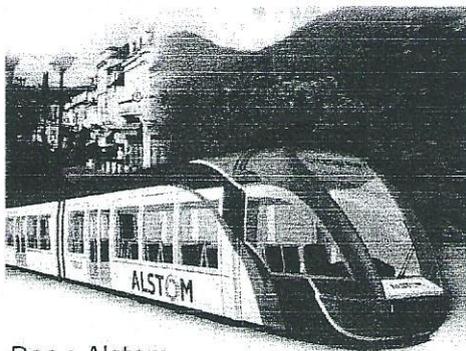
DOSSIER

ALSTOM

Le CITADIS étant désormais un peu partout sur les rails de nos villes, ALSTOM présentait DUALIS ou CITADIS 500, le tram-train qu'Alstom espère commercialiser prochainement. Nous reviendrons ultérieurement, dans un dossier "Tram-trains", sur ce matériel

Mais en ces temps où le tramway classique peine à s'imposer dans certaines villes ayant une aversion épidermique pour les caténaires en milieu urbain, il était intéressant de découvrir ALISS, le système d'alimentation électrique par le sol, capable de répondre aux détracteurs de la traction filaire. Le système ALISS, ALimentation Statique par le Sol est un nouveau concept faisant l'objet d'études depuis près de 3 ans et qui sera prochainement testé sur le site d'essais de la Rochelle.

Dans un caniveau aménagé au centre de l'axe des rails sont disposés des secteurs conducteurs de surface, un système de communication statique capable de détecter la présence des véhicules et un dispositif d'alimentation. Drainé et recouvert d'une plaque métallique assurant la conduction, ce caniveau s'intègre parfaitement dans la plate-forme, offre un haut niveau de sécurité pour les passants (l'alimentation électrique n'est déclenchée qu'au passage d'une

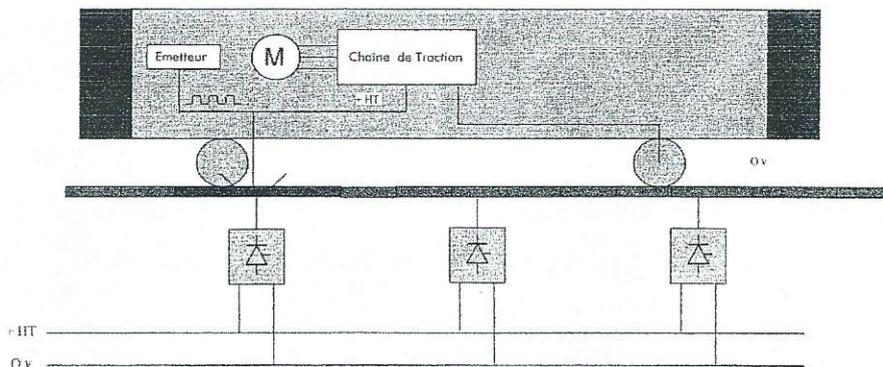


Doc : Alstom

rame) et ne craint ni l'humidité, ni l'immersion temporaire. De son côté, la rame est équipée d'un ou deux frotteurs électriques, d'un émetteur embarqué et d'un réseau de diagnostic. Ainsi, la passage du véhicule est détecté via le frotteur par le système de commutation statique ce qui déclenche la mise sous

tension des composants électriques sur trois secteurs conducteurs, permettant la continuité de distribution de l'énergie. Le véhicule peut alors, par le biais de son frotteur, "pomper" cette électricité, le retour du courant s'effectuant via le contact rail/roue ou par un deuxième frotteur décalé, connecté sur un secteur non chargé. La mise sous tension de trois secteurs simultanément, correspondant grosso modo à la longueur de la rame permet en outre la bidirectionnalité, le tramway pouvant stopper et repartir en sens inverse. Les frotteurs peuvent être relevés à tout moment pour isoler la rame, soit manuellement, soit automatique si le système de diagnostic détecte une anomalie.

Remerciements : Yves AUPERIN



BOMBARDIER

Le TVR de Nancy, aux couleurs du nouveau réseau STAN était présenté par Bombardier. Composé de trois caisses aluminium, ce véhicule, premier du genre à entrer en service commercial, repose sur des méthodes de conception et de construction modulaire issus de la technologie ferroviaire, cœur du métier du constructeur canadien.

Le TVR se veut d'une utilisation en service commercial très souple puisqu'il est capable d'être ou non guidé grâce à son rail central sur lequel se calent à chaque essieu des galets de guidage et de fonctionner en



DOSSIER

traction électrique par caténaire (perches ou pantographe) ou en mode autonome grâce à son moteur diesel embarqué. Sur une même ligne, l'exploitant peut donc installer les

équipements qu'il souhaite, le véhicule pouvant passer sans interruption de circulation d'un mode à l'autre.

visite des ateliers de Crespin, où sont fabriqués les TVR, était organisée.

Notons qu'au cours du congrès, une

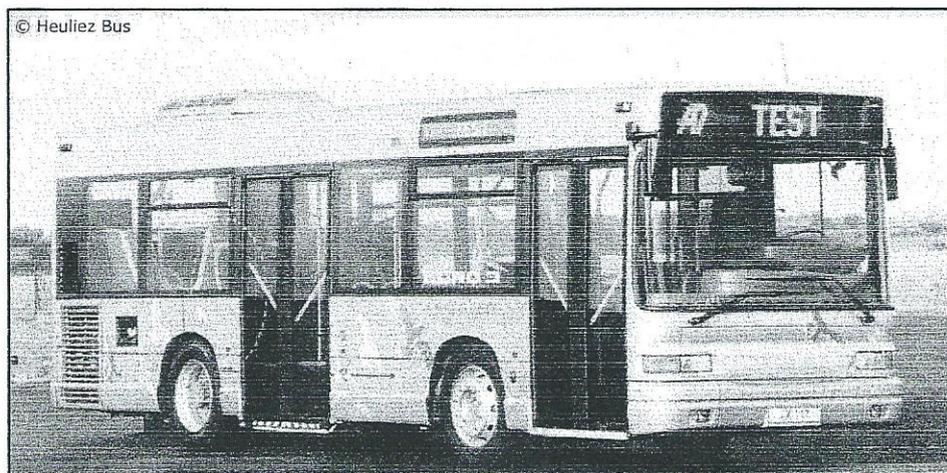
Remerciements : Florence MACAREZ

HEULIEZ BUS

Le constructeur français a profité du salon de Lille pour mettre en avant les versions Euro 3 du GX117 et du GX317, les deux seuls véhicules de la gamme Access'Bus à être encore proposés en mode de propulsion diesel.

Ces deux modèles sont équipés d'une planche de bord VDV, véritable ordinateur de bord comprenant un écran de contrôle affichant l'état de fonctionnement des différents organes du véhicule et capable d'alerter le conducteur en cas de défaillance. Ces bus Euro 3 sont également équipés de réseaux électriques multiplexés et d'une liaison numérique permettant de relier entre eux les différents calculateurs installés au plus près des organes qu'ils ont à piloter.

Le GX117 Euro 3 (notre photo) est



équipé d'un moteur vertical Iveco de 6 cylindres (5,9 litres) développant une puissance de 154 kW (210 CV).

Le GX 317 Euro 3 est équipé d'un moteur Iveco de 6 cylindres (7,8 litres) développant 180 kW (245 CV).

Outre ces nouveautés, Heuliez Bus exposait un GX117L, un GX317GPL et un GX217GNV

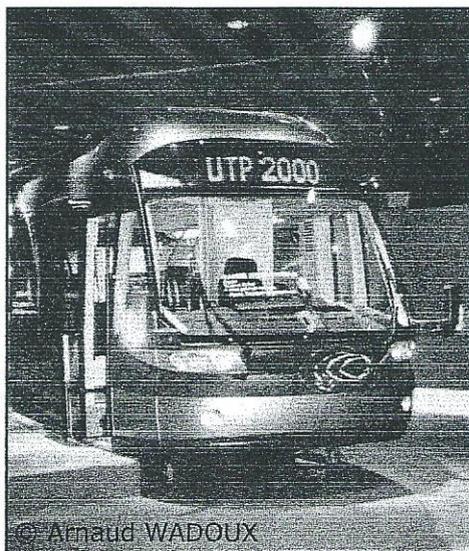
Remerciements : Lydie Le CORRE

IRISBUS

Il n'est plus nécessaire de présenter la gamme Agora dont les véhicules sont fortement présents sur les réseaux français, et, de plus en plus, à l'étranger. Parmi ceux présentés à Lille, un Agora articulé du réseau STIBUS de Maubeuge accueillait les visiteurs sur le parvis du Grand Palais. Il était accompagné d'un Agora standard équipé de la nouvelle motorisation aux normes Euro 3.

Sur le stand, les véhicules "propres" étaient représentés par un Agora standard du réseau lillois Transpole fonctionnant au GNV. Enfin, un Agora standard et un Agora Line accompagnaient les convives de l'Espace Restauration du salon.

Mais ce qui a sans doute plus retenu l'attention des visiteurs, ce sont les maquettes des Civis et Cristalis. Ces véhicules, basés sur un concept



intermédiaire entre tramway et autobus/trolleybus traditionnel allient un design novateur et une chaîne de traction électrique basée sur le

système de roue motorisée.

Si le Cristalis (photo page suivante) s'apparente à un trolleybus de nouvelle génération, le Civis (ci-contre), équipé d'un système de guidage optique immatériel développé par Matra Transport International "chasse" plus sur les terres du tramway sur pneu.

Ces deux véhicules sont disponibles en version standard ou articulée.

La roue motorisée électrique permet de développer un véhicule plus silencieux et moins polluant et réduit tant la masse (130 kg par rapport à un essieu classique) que l'encombrement (couloir élargi à 860 mm au niveau du passage des roues arrière). Ce système consiste en un moteur électrique placé à l'intérieur de la jante de pneus extra larges en montage. Chaque moteur actionne la



© Lionel BREITMEYER

roue dans laquelle il est logé. Il est ainsi possible de supprimer le pont arrière, l'arbre de transmission et la boîte de vitesse. De leur côté, les pneus extra larges se substituent aux ensembles jumelés diminuant ainsi la taille des passages de roues.

Le Civis bénéficie également du guidage optique qui assure le

positionnement optimal du véhicule sur la chaussée : l'accostage aux stations est plus précis, la circulation est sécurisée et plus fluide le tout garantissant un gain de confort et de productivité. Ce système de guidage immatériel est basé sur le traitement de l'image et de la reconnaissance de trajectoire. La position du véhicule

par rapport à la double bande dessinée sur la chaussée est détectée par une caméra placée derrière le pare-brise. Une unité centrale informatique reliée à la caméra traite l'information et agit sur la colonne de direction par l'intermédiaire d'un moteur électrique afin que le véhicule suive automatiquement la trajectoire de référence. Noter toutefois que le conducteur peut évidemment à tout moment s'affranchir du système et reprendre la conduite manuelle de même qu'il reste maître de la vitesse et du freinage.

La gamme Civis/Cristalis (ici en photo à Lyon lors de la circulation inaugurale) peut fonctionner également avec un groupe motogénérateur composé d'un moteur Euro 3 entraînant une génératrice ou avec captation par lignes aérienne ou encore en bimode.

Construits à Vénissieux, ces véhicules sont en finition chez Heuliez Bus à Rorthais où une piste d'essais sera opérationnelle en mars 2001.

Remerciements : Philippe JACQUES

MAN

L'autre grand constructeur allemand présentait à Lille un midibus, le NM223 de 8,82 m et un standard, le NL223 de 11,95m, véhicules à plancher surbaissé.

Mais c'est surtout le concept LCC (Life Cycle Costing) que Man souhaitait faire connaître. Les services de la recherche du constructeur ont en effet planché sur les différents organes dont la maintenance et l'entretien pouvaient être simplifiés et sur lesquels des économies pouvaient être effectuées.

Consommation de carburant et d'huile, traitement des matériaux, entretien des batteries, chauffage, essieux, ponts, voies de pneu,

plaquettes de frein, commandes de freins, banquettes, équipements électroniques, pelliculages des vitres, etc. sont autant d'éléments sur lesquels MAN assure, grâce à ce

concept, proposer un matériel plus fiable et d'entretien moins contraignant.

Remerciement : Jacques BREHERET



© Christophe DECAUX

Dans notre prochain numéro, suite de ce dossier avec Mercedes-Benz, Neoplan, Noge et VanHool

60 JOURS A...



Patrick KIRSTETTER, Arnaud WADOUX et tous les correspondants de FPTU

ALSACE

Un TVR interurbain ?

Le budget 2001 du Conseil Général du Bas-Rhin fait apparaître une ligne de crédit attribuée à l'étude approfondie de mise en service d'un "tram sur pneus" avec rail de guidage sur la RN4 entre Strasbourg et Wasselonne soit une ligne de 25 km !

Le "tram" bas-rhinois serait alors le premier du genre en rase campagne. Circulant en site propre en zone rurale, il partagerait la chaussée avec les voitures en zone urbaine (Ittenheim, route des Romains à Strasbourg).

Le projet, estimé à 550 millions de F, est destiné à une clientèle potentielle de 3 000 à 5 000 voyageurs par jour (39 % des actifs sur cet axe travaillent à Strasbourg). Une restructuration de l'offre et l'expérimentation d'un couloir bus à l'entrée de Furdenheim a déjà permis de faire progresser la clientèle des transports en commun de 1 200 à 1 800 voyageurs/jour sur cette ligne.

La mise en service du tram sur pneus ne pourrait toutefois intervenir avant 2005 ou 2006.

... MULHOUSE



En avant !

Depuis le 6 novembre, le réseau a institué, à l'instar de nombre de ses collègues, le principe de montée par l'avant du bus.

... STRASBOURG



Tram : projets

Les premières études d'avant-

projet de prolongement du réseau tram ont été présentées aux strasbourgeois à l'occasion de la phase de concertation.

La première extension envisagée (septembre 2004) concerne la ligne C

au-delà du terminus Esplanade. Au prolongement vers la place du Marché de Neudorf se rajoutera un tronçon de 600m pour rejoindre le pont Suchard (par l'avenue Léon-Dacheux et la rue du Lazaret) et permettre l'interconnexion avec la ligne A.

Il sera alors possible de créer une nouvelle ligne nord-sud E passant par République, Esplanade via-Gallia, Krimmeri, qui présenterait l'avantage, mis à part le fait d'améliorer le maillage du réseau, d'alléger les échanges à l'Homme-de-Fer et d'unifier les fréquences sur l'ensemble des lignes existantes.

Le second prolongement concerne celui au delà du terminus ouest de l'Elsau. La ligne B ira de ce terminus vers la Montagne-Verte et Ostwald (septembre 2004). Sur une longueur de 1,8 km, elle suivra la rue Martin-Schongauer à l'Elsau, franchira l'Ill vers un zone de prairies inondables qui pourrait devenir une base de

loisirs, et gagnera la rue du Général-Leclerc où sera implanté le terminus provisoire en limite de la Montagne-Verte et de la commune d'Otswald. Un pôle d'échanges bus-tram sera édifié ainsi qu'un parc-relais de 400 places. La ligne devrait par la suite être prolongée vers Lingolsheim en passant par le quartier dense du Wihrel et la zone urbanisable du Point-d'Eau.

Tram

Une rame supplémentaire est affectée aux lignes B et C en journée pour réguler les temps de parcours, légèrement sous-estimés en heures creuses en raison d'une certaine affluence.

Hoenheim

Propriétaire d'une partie du terrain, la commune de Schiltigheim a approuvé le principe d'une station train/tram à hauteur du terminus du

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 comportant 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.

60 JOURS À...

tramway à Hoenheim.

Réseau bus

Suite à la restructuration du réseau bus intervenu lors de la mise en service des lignes de tramway B et C et de l'augmentation de 11% du nombre de voyageurs transportés, certaines lignes restructurées connaissent des problèmes de surcharge (lignes 2 et 17 en particulier) et des adaptations ponctuelles ont du être opérées. Dans un premier temps, des renforts ont été mis en place sur les lignes 13 et 17 alors que la ligne 2, qui pourrait faire l'objet d'une éventuelle scission, a été équipée de bus à 3 portes pour un meilleur remplissage (échange de matériels avec la ligne 50) épaulés aux heures de pointe par des articulés. Puis, depuis le 4 décembre, diverses créations et adaptations ont été opérées. La création de la ligne directe 12 reliant Montagne-Verte à Entzheim-Village, de la ligne 15a (à titre expérimental) entre la place de la République et Robertsau-Ste Anne, le prolongement du 17 de 7H à 8H30

vers le centre-ville (place des Halles) pour soulager le tram, le prolongement du 19 jusqu'à l'Espace Européen des Entreprises et la pérennisation du 50a desservant Schiltigheim-le Marais qui voit ses moyens équilibrés avec le 50. La nouvelle ligne de rocade 70 peut donc emprunter l'itinéraire prévu via la rue du Général Leclerc (relier *RU35*) vers la station du tram " Pont-Phario ". Cette nouvelle ligne reprend l'itinéraire du 51, les arrêts " Bitche ", " Zorn " et " Le Marais " étant repris par le 50a. Un éventuel prolongement du 7 (maintenant dévié par la place Arnold) jusqu'au Parlement Européen serait aussi à l'étude.

Réseau "67"

La concession des 10 lignes interurbaines confiée à la CTS a été, après appel d'offres, renouvelée à cette dernière pour une durée de sept ans. Nous précisons que les 58 véhicules du réseau interurbain présentés en rubrique " Parcs et dépôts " de notre précédent numéro (p 64) ne représentent que la partie

mise à disposition par la CTS, onze opérateurs alsaciens participant à l'exploitation de ce réseau (Ambry, Antoni, Cariane-Est, Eschenlauer, Eurobus, Fleicher, Gemminger, Kunegel, Mugler, Royer et Striebig,). Ces 58 véhicules sont remisés au dépôt de Cronembourg, soit un effectif pour cet établissement de 185 autobus et autocars.

Tram-musée

Le nouvel ouvrage de Georges Muller, *Génération tram*, révèle que la CTS a racheté récemment au chemin de fer d'Abreshviller la remorque 238 ex-motrice Herbrand de 1895 (série 1 à 14) transformée en remorque en 1933. Il est prévu de la remettre dans son état d'origine de motrice, de lui trouver un truck à voie normale et d'un équipement électrique afin de la faire circuler, à l'occasion de festivités, sur le nouveau réseau strasbourgeois.

AQUITAINE

... BORDEAUX



Tramway

Avant la présentation d'une maquette grandeur nature du futur tramway,

une cérémonie s'est déroulée le 16 octobre à Lormont lors de la première soudure aluminothermique.

Gestion

La CUB a renouvelé pour huit ans, après appel d'offres, le contrat d'exploitation du réseau à Connex (CGFTE / CGEA).

AUVERGNE

... CLERMONT-FERRAND



Léo 2000

Si les travaux du site propre sont toujours en

cours, l'embryon de la ligne expérimentale Léo 2000 vient d'être mis en service grâce à 6 Agora-L équipés du guidage optique et loués au réseau clermontois par IrisBus. Cet axe, long de 4,2 km est partiellement

en site propre et permet le guidage sur 1 km.

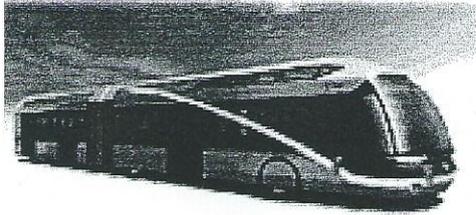
Les Civis, en cours d'assemblage à Vénissieux, devraient rejoindre la capitale auvergnate fin 2001.

D'ici là, les clermontois peuvent glaner

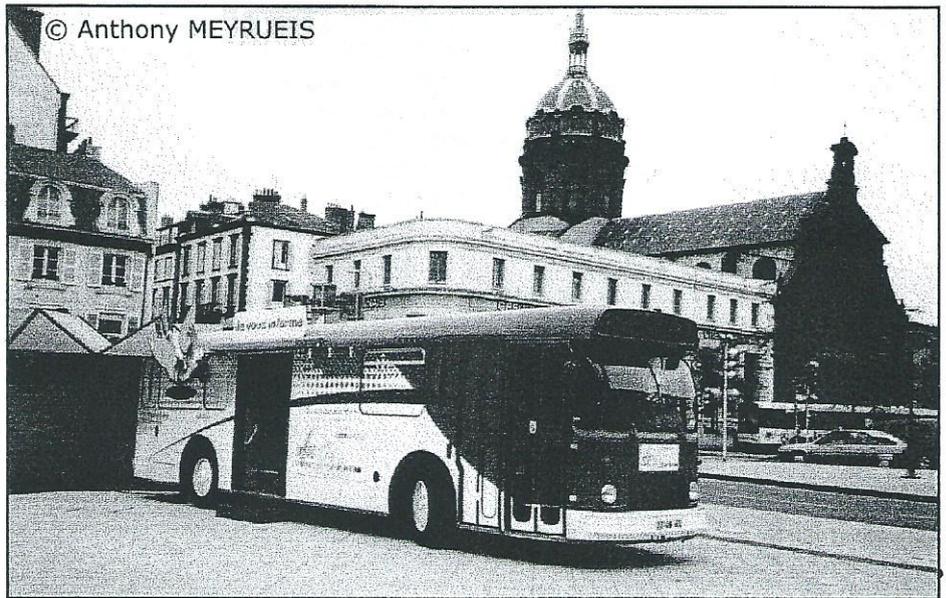
60 JOURS À...

toutes les informations sur le sujet dans le bus-info Léo 2000.

On apprend par ailleurs que les premiers Civi clermontois ont pu être vus sur les pistes d'essais de RVI à Vénissieux.



léo 2000



CLERMONT-FERRAND - 27 juillet 2000
Le SC10L transformé en bus info "Léo 2000"

BOURGOGNE

... BEAUNE



Restructuration

Dans notre dernier numéro, nous vous avons présenté succinctement le fantomatique réseau de cette ville bourguignonne.

Nous avons aujourd'hui quelques éléments concernant la restructuration qui sera opérée en ce début d'année. En plus des trois lignes actuelles au départ du point central du Square des Lions, trois nouvelles devraient être créées. L'une desservira un secteur allant des Vignes-Rouges au quartier Champagne, l'autre les Blanches-Fleurs-St Jacques et le palais des Congrès via l'hôpital, et enfin la troisième desservant Gigny-Challanges-Vignolles. Ces trois lignes passeront par la gare SNCF et feront le tour du boulevard circulaire.

Un bus sera donc dorénavant visible toutes les 20 mn en centre-ville ce qui est déjà pour cette agglomération un... exploit.

Moyens

Actuellement, la régie municipale possède 7 véhicules : 5 PR100 (ex-RATP), un car de tourisme pour les transports scolaires et un mini-bus. En 1999, le réseau a transporté 645.000 personnes et 15 personnes sont en charge de ce service : 9 conducteurs, 4 agents de maintenance et 2 administratifs. Deux nouveaux bus ont été achetés fin décembre : un Mercedes-Cito et un minibus Omninoval-Multirider fonctionnant au GPL. En 2001, deux autres véhicules devraient être acquis. Assurément, la municipalité de Beaune a décidé de s'intéresser un peu plus sérieusement à ses transports publics ce qui n'est assurément pas un luxe.

... NEVERS



Rues réservées

Ce sont désormais deux rues majeures du centre-ville qui sont réservées aux transports en

commun ainsi qu'aux livraisons et deux-roues. Après la rue de Nièvre, c'est au tour de la rue des Francs-Bourgeois de se "semi-piétonner". Les bômes rétractables fermant les accès de ces voies y sont en service depuis le 19 juin dernier.

Site réservé

La passerelle SNCF au dessus de la gare Nevers-Banlay doit être prochainement doublée par un pont réservé aux bus urbains et aux cars scolaires. Les bus passeront ainsi aisément de Nevers à Varennes-Vauzelles et Coulanges-les-Nevers sans encombrement.

Navette urbaine SNCF

Il est intéressant de noter qu'il existe depuis quelques temps des navettes par autorail reliant Nevers à Nevers-Banlay (cité scolaire) et ce, les jours ouvrables de 7H35 à 18H22 ; seuls deux A/R sont assurés les samedi, dimanche et fêtes. Ces navettes, comme tous les trains desservant les gares du PTU de l'agglomération, sont accessibles avec la tarification urbaine STUNIV.

60 JOURS À...

Hôpital

Le centre hospitalier devant être reconstruit sur les collines des Montapins, la STUNIV envisage pour le desservir de prolonger la ligne 1 depuis " Grande-Pâturage " et dévier la ligne 4A (Montots).

Coursinelle

Fort des 2.500 voyageurs empruntant la navette de centre-ville chaque semaine, le Maire de Nevers envisage la création d'un second circuit pour desservir d'autres secteurs de la cité

ducale. Rappelons que cette navette en boucle, reliant toutes les quinze minutes les points principaux de la ville au parking Ravelin, est désormais exploitée à l'aide d'un minibus carrossé par Omninoxa et fonctionnant au GPL (4955 RR 58).

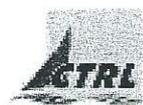
Des bus après minuit

A l'occasion du Grand Prix de France de Formule 1 sur le circuit de Nevers / Magny-Cours, la municipalité a organisé le premier " Festival des Arts de la Rue ", les 30 juin, 1 et 2 juillet.

Les bus ont alors roulé jusqu'à 4 heures du matin dans Nevers (toutes les 20 mn) et jusqu'à 3 heures pour desservir Varennes-Vauzelles et Coulanges (toutes les 30 mn). Rappelons qu'un service de noctambus est assuré régulièrement sur ces trois communes les vendredi et samedi soir. Ce service fonctionne jusqu'à 00H10 et nécessite 3 véhicules (généralement des Agora) sur 4 lignes (A, B, C, E).

BRETAGNE

.... LORIENT



Occas'

La Communauté d'agglomération a lancé, en septembre 2000, un appel d'offres pour

l'acquisition d'un standard surbaissé d'occasion.

Parc

En août 2000, nous comptabilisons 104 véhicules dont le sommaire vous

attend en rubrique "Parcs et dépôts". Lorient a la particularité de posséder un nombre important de dépôt (quatre) en comparaison à la taille de son parc.

Le remisage de chaque bus est identifié par un code joint au numéro de parc : 1 pour le dépôt central de Lorient, 2 pour Ploemeur, 3 pour Quéven et 5 pour Lochrist.

Réformes

Tous les Mercedes-Heuliez (O305 et O305G) sont maintenant hors-service

ainsi que les SC10U-PF.

Il ne reste qu'un exemplaire de S53 et de PR180. Également réformés, les PR100 n°077, 078, 131, 133 à 136 ainsi que le Master 095.

... RENNES



Site propre

Depuis le 2 décembre dernier, le quai sud de la Vilaine dans le centre de Rennes est réservé aux transports en commun, dans les deux sens. Ce nouvel aménagement, qui préfigure le futur site propre est-ouest de la STAR, a entraîné le déplacement de plusieurs arrêts qui se trouvent ainsi plus proches de la station "République" du VAL.

VAL

L'ouverture de la ligne du VAL est actuellement envisagée pour le premier trimestre 2002. Vous pouvez suivre la progression des travaux sur le site Internet :

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

Pass' de Noël

À l'occasion de la fin d'année 2000, la STAR proposait du 9 au 31 décembre un ticket journée spécial "Pass' de Noël" vendu au prix de 10,00 FRF (au lieu de 20,00 FRF). De plus, pour



RENNES, quai de la Vilaine - 28 décembre 2000

Les quais sud de la Vilaine sont désormais réservés aux bus

60 JOURS À...

l'achat de deux Pass', le troisième était offert.

Ligne 13

Depuis début janvier 2001, la ligne 13 est prolongée de Bréquigny à Saint-Jacques-de-la-Lande, en remplacement de la ligne 58 qui est supprimée. La ligne 13 devient ainsi une grande rocade sud du réseau STAR.

Star de Nuit

Au-delà du service de soirée existant sur certaines lignes jusqu'à 0h30, trois lignes de nuit ont été mises en service. Elles fonctionnent les nuits du jeudi au vendredi et/ou du samedi au dimanche. Un nouveau produit qui vient compléter ceux, nombreux, qui existent déjà et qui risque peut-être d'embrouiller un peu plus les utilisateurs occasionnels...

... SAINT-BRIEUC



Identité visuelle

La nouvelle découpe a été dévoilée le 23 décembre, cadeau de Noël de la CABRI à ses administrés !

Une dizaine de véhicules arboraient les nouvelles couleurs début janvier.

L'actuelle livrée TUB, en voie de disparition, date de 1985, et avait fait son apparition sur les 12 PR100.2 et le CBM220B alors acquis pour relancer le réseau briochin. Un réseau sans commune mesure avec celui des années 2000 qui dessert désormais 14 communes et transporte 6 000 000 de voyageurs (contre 3 000 000 en 1988/89 !). Rappelons l'existence du service Taxitub qui transporte 13 000 personnes par an et permet ainsi un excellent maillage de l'agglomération, une initiative briochine aujourd'hui copiée partout en France.

Matériel

Le réseau TUB doit recevoir prochainement 3 Heuliez GX317 en version diesel. En attendant, 3 VanHool A330 n° 256, 257 et 258 viennent d'être mis en service.

VanHool

Les standards surbaissés du constructeur belge sont au nombre de 6 et se décomposent en 2 A300 (251, 252), 3 A320 (253 à 255) et 3 A330 (256 à 258), tous en version 3 portes. Retrouvez les en rubrique "Parcs et dépôts".

Un tram à St Briec ?

Les "Verts" lancent l'idée d'une ligne

de tramway entre le quartier de Cesson à Saint-Briec, et la zone Industrielle des Châtelets à Ploufragan. "Cette ligne pourrait reprendre le tracé de l'ancienne voie ferrée en desservant Rabelais, Chaptal et ses deux lycées, la gare SNCF, et le centre de Ploufragan. Et pourquoi ne pas imaginer des prolongements jusqu'à Plédran et à l'hippodrome", envisage André Ollivro, chef de file des "Verts", qui souhaite évidemment porter ce dossier devant les élus de la communauté d'agglomération.

...VANNES



Internet

Il est dorénavant possible de consulter sur le Web les informations concernant le réseau morbihannais : <http://www.tpv.fr>

Matériel

Le R312 n° 108 a été revendu à RVI et il circulait récemment, toujours en livrée TPV sur le réseau STP de Poitiers. Par ailleurs, 2 nouveaux Agora-S ont été aperçus au dépôt fin décembre 2000.

CENTRE - VAL DE LOIRE

... BOURGES



GNV

La CTB et le SIVOTU viennent de recevoir leurs dix premiers GX317-2p fonctionnant au GNV, numérotés 301 à 310 (immatriculations en rubrique "Parcs et dépôts").

La station de compression et distribution a été implantée près du dépôt ; elle pourra également alimenter les véhicules de service d'autres collectivités.

... CHÂTEAURoux



Périmètre

Le syndicat intercommunal, qui regroupait les communes de Châteauroux, Déols, St Maur et Le Poinçonnet, a été dissout et remplacé par la Communauté d'Agglomération Castelroussine. Le périmètre des transports a été élargi pour l'occasion aux communes de Montierchaume et Ardentes. La desserte de ces

communes n'est pas encore effective mais devrait être mise en place dans le courant de l'année.

Surbaissés

Le réseau compte 10 GX317.

... ORLÉANS



Le tram trahi...

... par les bus. Mis en service le 26 décembre 2000, le nouveau réseau

Bus-Tram-Parc Relais semble connaître des débuts bien sombres. La presse locale faisant même état d'une "SEMTAO désarticulée".

En cause, la restructuration du réseau bus dont les horaires ont été calculés de manière beaucoup trop tendue. (voir notre "Zoom" dans ce numéro). Devant la colère tant des "usagers" que du personnel, la SEMTAO revoit progressivement sa copie et propose, depuis le 8 janvier, quelques améliorations

Néanmoins, tous n'est pas négatif puisque certaines lignes, telles la 20 entre St Jean de Braye et la Source ou encore la 9 (Orléans - St Jean de Braye via l'argonne) donnent satisfaction.

Reste que la reconquête de la clientèle ne semble pas gagnée d'avance. Et c'est bien dommage !

La SEMTAO a néanmoins effectué mi-janvier son "mea culpa" par voie d'affichage dans les bus, les trams et sur les arrêts. Retrouvez ci-contre le texte intégral de ce communiqué, qui reprend les mesures décidées pour remettre le réseau bus sur pied.

Dernier baptême

Le dimanche 14 janvier, les 12 dernières rames ont été baptisées au dépôt Atelier Tram de la Source.

Ainsi les rames 49 St Denis en Val, 50 Ingré, 51 St Jean le Blanc, 52 La Chapelle St Mesmin, 53 Saran, 54 St Jean de la Ruelle, 55 St Jean de Braye, 56 Olivet, 57 Fleury les Aubrais, 58 Orléans, 59 Bou et 60 Chanteau ont reçu leur rituelle giclée de Champagne à l'exception de la rame 59 qui a eu droit à quelques flots de vin local !

Rappelons que l'arrivée des communes de Bou et Chanteau au sein de la Communauté d'Agglomération bouleverse un peu les noms de baptême envisagés : adieu Orléans la Source pour la 59 et CCAO pour la 60 ! Que ce serait-il donc passé si 10 communes avaient choisies de rejoindre la Communauté d'Agglomération ? Ouf !

Quelques soucis

Contrairement au réseau bus, la mise en service commercial du tram s'est déroulée de manière plutôt

FLASH ACTUALITE

Le 26 décembre dernier, le nouveau réseau Bus Tram Parcs Relais a vu le jour. Nous faisons depuis le constat de certains retards dont les causes sont multiples.

La Direction de la SEMTAO met tout en oeuvre pour améliorer l'exactitude des horaires du tram et des bus sur les lignes les plus concernées.

Ainsi, plusieurs mesures sont doré et déjà prises et certaines lignes verront prochainement leurs temps de parcours réadaptés, pour permettre une meilleure régularité de passage et une plus grande exactitude des horaires.

MESURES IMMEDIATES

Lundi 22 janvier

Les lignes 4 et 6 sont scindées en deux à hauteur de l'arrêt médiathèque situé à l'ancien Centre Bus Provisoire, permettant ainsi une forte régularité de ces lignes.

La ligne tram1 améliore ses horaires pour arriver à une régularité et une fréquence de 6 à 8 minutes, facilitant ainsi les correspondances Bus-Tram.

MESURES COMPLEMENTAIRES

Lundi 5 février

Les lignes 2 - 4 - 6 - 23 adoptent de nouveaux horaires qui prennent en compte les conditions actuelles de circulation.

Lundi 5 mars

Les lignes 5 - 7 - 8 adoptent de nouveaux horaires qui prennent en compte les conditions actuelles de circulation.

Nous vous prions de bien vouloir accepter toutes nos excuses pour les désagréments occasionnés actuellement sur le réseau et de bien vouloir patienter encore quelques jours pour pouvoir profiter pleinement des différentes mesures correctives mises en place. En vous remerciant de votre compréhension auprès de notre personnel qui fait tout son possible pour vous satisfaire.

La Direction de la SEMTAO

satisfaisante. Néanmoins, il convient de faire état des quelques petits soucis qui empoisonnent encore un peu l'exploitant.

Les travaux ne sont pas tous

complètement terminés. Ainsi dans les nuits des 18 et 19 janvier 2001 entre 22h et 1h, des travaux ont dû être effectués rue de la Juine prolongée afin de remonter la voie. Cela a bien entendu nécessité une coupure de ligne aérienne entre les communications Victor Hugo et Lorette. Donc à partir de 22h et jusque 1h du matin, les trams circulaient en deux boucles : Jules Verne - Victor Hugo et Université Château - CHRO. Entre Victor Hugo et Université Château un service de bus de remplacement était mis en oeuvre. De même, place De Gaulle, les travaux d'aménagement de la place sont toujours en cours et les fouilles archéologiques doivent se terminer à la fin du mois.

La détection automatique des feux réclame encore quelques réglages, réglages qui amélioreraient sensiblement la vitesse moyenne : les rames ont encore du mal à effectuer la totalité de la ligne en moins de 50 minutes, maximum souhaité par l'exploitant.

Les outils informatiques de régulation et d'information clientèle n'ont pas encore été mis à la disposition du PC installé à "Gares d'Orléans". Les régulateurs, à qui l'on tire notre chapeau, travaillent donc encore à l'ancienne avec talkies et graphiques papier...

Enfin, le bruit, souci majeur de quelques riverains excités (qui n'ont d'ailleurs jamais déposé plainte pour pétarades intempestives de cyclomoteurs...), banderoles à la clef, est un vrai faux problème. Certes, ce reproche a été fait également à Montpellier et Lyon, il semble donc que le Citadis soit un peu plus bruyant qu'escompté. Cela dit, le reprofilage des roues est en cours d'achèvement et la "nuisance" devrait devenir plus que supportable.

... ROMORANTIN-LANTHENAY

CBA CBA
Nous évoquions dans notre précédente édition le petit réseau de Romorantin, exploité par la Compagnie du Blanc Argent. Voici un des vénérables

60 JOURS À...

Renault assurant le service... A vos ceintures !

... SAINT AMAND MONTROND

Un vrai réseau

Le maire de St Amand (Cher) a annoncé publiquement la création d'un réseau urbain à partir de la mi-février. Celui-ci desservira les principaux lieux publics (gare, établissements scolaires et hospitaliers...). Il fonctionnera avec un minibus (appel d'offres en cours) et en boucle.



© Malcom CHASE

ROMORANTIN-LANTHENAY, dépôt CBA - Juin 2000

Le S53 n°249 (4937 PR 41) assurant le service urbain de Romorantin

... TOURS



Fin 2000...

Fil Bleu souhaitait renforcer son image lors des fêtes de fin d'année.

Une série de mesures a donc été concoctée.

Les dimanches 17 et 24 décembre, la fréquence était nettement renforcée l'après-midi et le tarif abaissé à 1 franc le 24 décembre toute la journée...

Les deux week-ends avant Noël, les parkings relais du Beffroi et du Lac étaient ouverts avec accueil des clients par des agents Fil Bleu. En outre, un service de portage des colis était organisé entre le centre-ville et ces parkings par le biais d'un "bus consigne".

Enfin, divers partenariats avec des commerçants du centre ville

permettaient d'offrir des réductions ou des chèques cadeau.

Pour agrémenter la fête, le Père Noël était présent à proximité du "Bus Consigne" et la calèche Fil Bleu circulait du 16 au 30 décembre, amplement décorée.

... début 2001

Le nouveau millénaire apporte à Tours son lot de nouveautés.

Le couloir bus en site propre est désormais ouvert avenue de Grammont, de la Place Jean Jaurès à la place Thiers. Depuis Tours Nord (place de la Tranchée), ce sont donc 5 kilomètres qui sont réservés au bus.

La ligne 15 entre Château du Plessis et Gare Vinci a ouvert comme prévu en décembre. Elle dessert le nouveau parc relais de St François.

Enfin, nouvelle année signifie bonnes résolutions : les tarifs n'augmenteront pas malgré la mise en service de la

billettique et Fil Bleu s'engage à mieux respecter l'environnement grâce aux 47 véhicules au GPL qui circuleront dans l'agglomération d'ici la fin de l'année.

Perturbations

Les bus sont restés bloqués au dépôt du Val de Cher le 5 décembre au matin pendant 3 heures par une manifestation des professions médicales. Tandis que les uns empêchaient les véhicules de prendre leur service, d'autres placardaient tous les abribus du centre-ville d'affiches revendicatives.

Le 24 décembre, c'est un mouvement du personnel Fil Bleu en réaction à une agression survenue la veille à Joué les Tours sur la ligne 1 qui perturbait le réseau. Une agression qui faisait suite à des incidents devenus presque quotidiens dans le courant du mois de décembre.

CHAMPAGNE-ARDENNE

... CHARLEVILLE-MÉZIÈRES



Exploitant
Habituellement,

les exploitants locaux finissent par être "doublés" par les groupes d'envergure nationale lors des renouvellements de concessions. La Communauté d'Agglomération de

Charleville-Mézières vient de faire le choix inverse. Exit Via Cariane, le réseau TAC est confié à la RDTA (Régie Départementale des Transports Ardennais) qui était déjà présent dans

60 JOURS À...

l'urbain grâce à l'affètement. Le choix est avant tout dicté par une baisse ininterrompue de la fréquentation depuis plusieurs années, malgré les investissements consentis par le premier groupe français. Le Petit Poucet des Ardennes réussira-t-il à relever le défi ?

... CHÂTEAU-THIERRY

TRANSVAL GNV

Des autobus fonctionnant au GNV sont testés depuis quelque temps sur le réseau. Tout d'abord, un Agora prêté par le réseau de Meaux géré par la même entreprise, Marne et Morin puis, depuis novembre dernier, un autre Agora apparemment prêté par Renault immatriculé 5477 VJ 69 et portant le numéro de parc 951. Ces essais pourraient être le prélude à un éventuel équipement en 2001 de 2 Agora-GNV.

... REIMS



Matériel

Derniers matériels réceptionnés par les TUR : 18 Mercedes-Cito (511 à 518), 2 Agora-S-2p (230 et 231) et 2 Agora-L-4p (812 et 813).

Réformes

Les SC10R 326 et 327 ont été détruits.

Affrétés



CHÂTEAU-THIERRY, dépôt Transval - 22 octobre 2000

L'Agora GNV (73 CGV 77) du réseau de Meaux en essai dans l'Aisne

Les Courriers Mosellans, qui exploitent les lignes affrétées Y et Z, viennent d'acquérir 5 PR100-2 achetés d'occasion aux établissements Lavail de Castres. Ils étaient immatriculés : 1926 RW 81, 4207 RR 81, 8372 RM 81, 5138 RZ 81 et 135 RS 81. Ils seront remplacés l'année prochaine par des Mercedes-Cito ; à noter que les trois premiers véhicules sont des ex-RATP.

... TROYES



Renouvellement

Comme chaque année, les TCAT renouvellent leur

parc d'environ quatre véhicules.

En juillet 2000, ce sont 2 nouveaux Agora-3p (228, 229) et 2 Agora-L-4p (230, 231) qui ont été réceptionnés.

3 lignes sont totalement équipées en surbaissés, la 1 avec 8 Agora-S (209 à 216), la 2 avec 6 Agora-S (219 à 222, 225, 228), et la 7 avec 2 Agora-S (217, 218).

2 lignes le sont partiellement : la 3 avec l'Agora-S n°229, les 5 autres bus étant des R312 et la 6 avec 5 Agora-L (223, 226, 227, 230, 231), les 6 autres articulés étant des GX187 et des PR180-2.

Voir rubrique "Parcs et dépôts".

FRANCHE-COMTÉ

... BELFORT



Internet...

La CTRB propose aux internautes qui lui

laissent leur adresse e-mail des informations en temps réel. Les "connectés" ont pu prendre toute disposition pour éviter les désagréments d'une grève survenue le 8 janvier car prévenus plusieurs jours

auparavant. Si de plus en plus de réseaux disposent d'un site web, très peu utilisent la technologie offerte pour faire de l'information personnalisée en temps réel. Un bon point, donc, pour CTRB.

ÎLE DE FRANCE

Tendances

Selon l'Observatoire des déplacements de la Voirie de Paris, la circulation automobile a diminué en 1999 de 2% dans Paris intra-muros, le trafic bus légèrement augmenté de 1% (+2,9% sur le métro et +4% sur le RER) et l'emploi des vélos en hausse de 10% (+9% pour le reste des deux-roues).



Cartographie : et ça continue...

Dernière "innovation" dans la cartographie RATP, la sortie en janvier 2001 d'un nouveau concept de plan de poche. Il s'agit d'une feuille reprenant les plans de bus, métro (avec index des stations) et RER, repliée aux dimensions 43 mm x 85 mm. Les trois plans insérés ont été revus. Ainsi, pour le métro, aucun tracé de ligne ne croise le texte, ce qui rend le tout plus lisible, mais au prix de nombreuses incongruités géographiques. Pour le RER, les zones tarifaires apparaissent enfin, mais les quelques gares hors Ile-de-France, bien qu'affublées d'un astérisque rappelant leur statut particulier, restent indiquées en zone carte orange 6. Enfin, pour le plan bus, il devient de plus en plus illisible. Les lignes qui avaient perdu leurs couleurs dans les éditions précédentes ne les ont pas retrouvées, et les indices figurent désormais à une échelle de l'ordre du millimètre ! À moins d'avoir une loupe, s'abstenir ! À vouloir faire de plus en plus simple, il serait bon de faire en sorte de maintenir tout de même l'information que ces plans sont supposés véhiculer...

Siel !

Afin d'harmoniser aux yeux de la clientèle le nom des divers équipements de suivi du trafic en temps réel, le SAEIV-Altair est rebaptisé "Siel", du nom que porte déjà le système en place sur les 2 lignes de RER gérées par la Régie.

Info Flash

Le service téléphonique "Info Flash" a

délaissé l'historique 01.43.46.14.14 pour le 0.810.03.04.05 (toujours pour le prix d'un appel local). Pour obtenir un agent RATP, le 08.36.68.77.14 est toujours en vigueur... mais c'est plus cher !

Info SMS

Les 7 millions de franciliens qui possèdent un téléphone portable pourront être avertis via des SMS (messages écrits) lorsque des perturbations du réseau RATP seront constatées.

Ce nouveau service, baptisé "Paristrafic", est créé en partenariat avec l'opérateur européen Netsize et la société Omnilog.

Le client potentiel doit d'abord s'inscrire sur Minitel, au 3617 Paristrafic, en y indiquant ses 5 lignes de métro, RER et tramway qu'il a le plus l'habitude de fréquenter. Il doit aussi choisir deux plages de créneaux horaires pendant lesquelles il veut être alerté. Dès qu'une perturbation de plus de 15 minutes est repérée sur l'une de ces lignes, dans le créneau horaire demandé, un SMS lui est envoyé sur son mobile pour le prévenir.

Cet abonnement est, en soit, gratuit. Mais il faut renouveler son inscription sur le fameux 3617 mensuellement et... le temps de connexion Minitel nécessaire à l'inscription revient à FRF 20,00 soit tout de même 240,00 par an !

Les agents parlent aux clients

Les agents de la ligne 38 de la RATP ont publié un site web afin de présenter en détail leur ligne. Un bel exemple de communication entre les agents des transports publics et les usagers ! <http://bus38.free.fr>



Métro, RER, Orlyval, Funiculaire

Ligne A

Tandis que la nouvelle gare de Val d'Europe (ex-Serris Montiévrain) s'apprêtait à recevoir ses premiers visiteurs, le second bâtiment-voyageurs de la gare de Noisy-Champs a été mis en service le 27 novembre. Si le premier est implanté côté Noisy-le-Grand, le second l'est côté Champs-sur-Marne, à proximité du pôle universitaire de la Cité Descartes en pleine expansion. Une gare routière (lignes 212, 213 et 312) ainsi qu'un parking de 276 places, deux garages à vélos et une station de taxis jouxtent la nouvelle gare.

Plus loin donc, à Val d'Europe, c'est une station entièrement nouvelle qui a surgi. Destinée à irriguer les nouveaux quartiers du secteur Est de Marne la Vallée et le gigantesque centre commercial construits sous l'initiative de Disney, la nouvelle gare est desservie d'emblée par le réseau PEP'S.

Du neuf

Outre les 7 stations du Centenaire, maintenant rénovées, la RATP poursuit son programme de grande rénovation, sur le modèle, notamment, de ce qui avait été testé à St Ambroise en 1999. Finis les styles Motte-Andrieu, Oui-Dire, Mouton-Duvernet ou le "carrossage". Les stations "2000" se ressemblent par leur simplicité (le carrelage blanc d'origine revient en grâce) et par un éclairage enfin satisfaisant qui permet d'identifier sans se tromper les nouvelles réalisations. Sans vouloir être exhaustifs, voici une liste indicative des stations rénovées ou en cours de

rénovation avec, entre parenthèse, mention de la ligne : Avron (2), Corentin Cariou (7), Rue des Boulets (9), Maraîchers (9), Michel Ange Molitor (10), Bercy (6), Edgar Quinet (6), Simplon (4), Pyramides (7), Porte de Montreuil (9), Lamarck Caulaincourt (12).

Siel

Siel, le SAIV de la RATP, entre dans le métro. La ligne 13, choisie pour sa "fourche" en est la première bénéficiaire. Les stations Plaisance, Montparnasse, St François Xavier, Champs Élysées Clemenceau et Miromesnil notamment ont déjà été équipées d'un afficheur indiquant la destination et le temps d'attente des deux prochaines rames.

Ligne 14

Avec l'ouverture de la nouvelle gare RER à "Bibliothèque", un quatorzième train a été injecté sur la ligne descendant l'intervalle à 105 secondes au lieu de 2 minutes. 20.000 voyageurs en provenance du RER sont d'ores et déjà attendus et le trafic devrait dépasser dans un an les 200.000 voyageurs par jour. La ligne 14 ne cesse de progresser quant à sa fréquentation quotidienne : 100.000 voyageurs fin 98, 130.000 fin 99 et 150.000 en octobre 2000.



Tramway

Citadis

Les 13 rames Alstom-Citadis qui ont été commandées (RU35) seront dotées de coupleurs, ce qui signifie donc une exploitation en unités multiples. Des modifications de longueur de quai n'étant actuellement possible que sur la T2, on peut donc en déduire que ces nouveaux matériels seront injectés sur cette ligne.

T1

Comme nous l'annonçons dans un précédent numéro, la plate-forme du tramway de Seine-St Denis va connaître une opération de remise à

niveau l'été prochain. L'exploitation sera donc totalement arrêtée du 25 juin au 2 septembre 2001 pour permettre le remplacement des voies et la reprise du revêtement sur plusieurs tronçons. Les services techniques profiteront de cette interruption pour procéder au remplacement des affichages et sonorisation dans les stations, ainsi que les automates de paiement qui y sont installés. D'autre part, un nouveau mode de détection des trams, pour leur prise en compte lors du franchissement des carrefours, remplacera la technique actuelle. Pour finir, le quai central de la station "Hôtel-de-Ville" à la Courneuve sera allongé pour des raisons de confort et de sécurité



Autobus

EXPLOITATION

Trafic et recettes

Depuis le début de l'année 2000, ceux-ci dépassent les prévisions avec respectivement +2,5% et +3,5% par rapport aux objectifs.

"BFM"

Depuis l'ouverture de la nouvelle gare "Bibliothèque François-Mitterand" le 4 décembre 2000, les services partiels du 62 en provenance de la Porte-de-St Cloud ont été prolongés de Patay-Tolbiac jusqu'au nouveau pôle.

De plus, une navette a été mise en place pour doubler le 62 entre la BFM et "Bobillot-Tolbiac", du lundi au vendredi aux heures de pointe. Cette navette est intégrée au TM (tableau de marche) du 62 et donc exploitée par le centre de Croix-Nivert à l'aide de 3 GX317 fourni par le dépôt Lebrun ; si aucun indice de ligne n'apparaît sur ces voitures ainsi qu'aux points d'arrêts, cette navette est répertoriée en interne sous l'indice 77. Elle transporte déjà entre 1.200 et 1.550 voyageurs quotidiennement. Un mois après la mise en service de la

nouvelle gare RER-C de "BFM", le trafic des lignes 62 et 132 a considérablement augmenté. D'après les premiers comptages effectués à la pointe du matin, le trafic d'échange (montants + descendants) est passé de 350 à 900 voyageurs sur le 62 et de 220 à 350 voyageurs sur le 132. Quand on sait que le 62 était déjà une ligne très chargée...

Ligne 63

Depuis le 2 janvier, après dix-sept ans de déviation systématique en soirée par le Luxembourg, pour contourner la place de l'Odéon abandonnée aux voitures, la ligne 63 reprend ses droits. Nouveaux aménagements de voirie et mise en service progressive de GX317 réaffectés lui permettent de maintenir son itinéraire normal sur toute l'amplitude du service.

Ligne 187

Le 12 février 1995, cette ligne perdait ses articulés pour des R312-2p (relire le "Magazine des Réseaux Urbains" n°2). A cette époque, la RATP attendait qu'un matériel surbaissé correspondant à ses attentes sorte des chaînes. En attendant les PR180 donnant des signes évidents de fatigue, il devenait urgent de remplacer les plus anciens. Certaines lignes (143, 158, 187) durent abandonner leurs articulés au profit d'autres à la charge plus importante. Depuis, l'arrivée massive d'Agora-L a assaini la situation mais aussi, la fréquentation est en hausse. Les Agora-S du 187 ont donc du mal à faire face à la charge et les gestionnaires ont dû réinjecter pas moins de 8 PR180-2 (4720 à 4722, 4792, 4793, 4833, 4835, 4865). Le panachage de matériels quasiment inconnu à la Régie est donc à son comble, des matériels standards surbaissés côtoyant des articulés à plancher haut.

Ligne 240

Depuis le 4 décembre 2000, une nouvelle ligne relie la gare SNCF d'Argenteuil à celle du RER à Gennevilliers pour desservir le port de Paris. Cette relation, fonctionnant aux heures de pointe du lundi au vendredi et exploitée par un R312 du dépôt d'Asnières, permet de

d'améliorer le dispositif mis en place pour desservir le plus important port fluvial de France. Elle semble en tout cas correspondre à une réelle attente car une centaine de personnes l'ont emprunté dès les premiers jours d'exploitation.

Ligne 302

Le prolongement de cette ligne de banlieue jusqu'à la Gare du Nord n'a toujours pas été réalisé, étant assujetti à la mise en double sens de la rue des Poissonniers. La direction de la voirie parisienne aurait donné l'échéance de début février pour la fin des travaux. A suivre...

Lignes communales

Trois nouvelles dessertes à garantie de recettes ont fait dernièrement leur apparition : un circuit interne à la ville de Pantin indicé **330** est exploité par un minibus Mercedes OA412DK n°809 du dépôt de Flandre ; une ligne interne à la commune de Sarcelles indicée **355** (en interne 555), relie depuis le 1er décembre, la sous-préfecture au Bois d'Ecouen via la gare de Sarcelles-St Brice. Les moyens mis à la disposition de cette dernière relation sont nettement plus conséquents puisqu'il s'agit de 3 Agora-V2 du dépôt de St Denis (2312 à 2314). Cette dernière ligne ne fonctionne pas les dimanches et jours fériés. Enfin, depuis le 2 janvier, un Agora-S (n°7419) du dépôt de Pavillons-sous-Bois exploite une ligne interne à la commune de Bondy. Le TUB (Transport Urbain Bondynois) est indicé **546** et fonctionne du lundi au vendredi ainsi que les samedi et dimanche matins.

Siel... Altair !

Après le **96**, le **115** (le 28 novembre), et le **27** (le 4 décembre), les lignes **80**, **164**, **170** et **173** ont été équipées du SAEIV Siel-Altair en tout début d'année. 370 points d'arrêts étaient, début décembre, équipés du système SIEL d'information et ceux du PC3 l'ont été fin 2000.

MATÉRIELS ET DÉPÔTS

Oréos 55-E

Il semblerait que les nouveaux midibus

électriques présentent, en dépit des modifications faites par le constructeur Ponticelli, des problèmes au freinage qui les rendent dangereux. Ces difficultés ne permettent donc pas le remplacement des A508 sur le Montmartrobus et aucune date de mise en service ne peut actuellement être avancée.

GX117

6 GX117 (n° 406 à 411) ont été livrés courant janvier et seront prochainement affectés au dépôt du Point du Jour

Gaz

Si le bilan des expérimentations fait apparaître, au niveau écologique, des résultats encourageants, les surcoûts, mais surtout des contraintes réglementaires draconiennes réduisent fortement les possibilités d'exploitation (relire notre dossier paru dans **RU28**). Ces contraintes sont plus spécialement difficiles pour la filière GPL au regard des évolutions réglementaires récentes limitant fortement les possibilités de remisage en milieu dense en Ile-de-France. Les deux autres dépôts pressentis ne seront donc pas équipés (Belliard au GPL et Nanterre au GNV) ; par contre une tranche supplémentaire de 37 autobus fonctionnant au GNV devraient être acquise pour le dépôt de Créteil permettant de rentabiliser les installations de cet établissement. La RATP se pose donc sérieusement la question de l'avenir de la filière gaz en Ile de France. Très coûteuse et très contraignantes, les avantages de cette filière semblent réduire comme peau de chagrin face aux moteurs diesel aux normes Euro-3, bientôt par les moteurs-roues électriques et à moyen terme par l'autobus à pile à combustible.

Vidéo-surveillance

Après divers essais, un modèle de vidéosurveillance a été choisi. 40 Agora des lignes **117**, **206** et **207** en ont été équipé. Après trois mois d'expérimentation, et si le résultat s'avère positif, 1000 bus en seront équipés en 2001 sur environ 50 lignes dont 10 dans Paris intra-muros.

Pub

Après les "grands arrières" et les pelliculages quasi-intégraux, voici venu les "grands flancs droits adhésifs". Situés après l'essieu avant, ces panneaux couvrent toute la hauteur du véhicule sur une largeur de 1m85. La pub étant malheureusement incontournable, mieux vaut ce type de support qui respecte les couleurs du réseau que les pelliculages intégraux transformant le bus en placard publicitaire roulant, un tantinet agressif, sans repère ni identité pour le voyageur potentiel.

Articulés

Les réceptions de la dernière tranche de 139 Agora-L (1501 à 1639) s'étant opérées en ordre aléatoire (**RU34**), nous n'étions pas en mesure de vous fournir un tableau des mises en service. Si la situation n'est toujours pas définitive, elle s'est néanmoins suffisamment stabilisée pour nous permettre de vous livrer ce tableau. Ces mises en service ont entraîné la réforme d'un grand nombre de PR180-2 et la mutation d'Agora-L de première génération sur les lignes **31** (4401 à 4425) et d'un partie du **43** (4428 à 4441, 4478), le complément sur cette dernière ligne l'étant par 12 véhicules neufs.

Mises en service

Avec la mise en service d'Agora de dernière génération sur le **154**, la première tranche de ligne (**113**, **115**,

Mise en service dernière tranche d'Agora-L (1501 à 1639)				
Types	Nombre	Coquilles	Lignes	Dépôts
Agora-L	5	1501 à 1505	En prêt dans divers dépôts	
	29	1506 à 1534	304	Nanterre
	28	1535 à 1562	27	Ivry
	32	1563 à 1592, 1638, 1639	80	Belliard
	33	1593 à 1625	95	Belliard
	12 (sur 27)	1626 à 1637	43	Belliard
Total :	139 véhicules			

154, 164, 170 et 323) devant préfigurer le futur réseau *Mobicité* est totalement exploitée par des matériels équipés de rampe UFR, de vitres athermiques et de la ventilation forcée.

Mouvements

Le remplacement d'Agora par d'autres plus récents, équipés de rampe UFR, de vitres athermiques et de ventilation forcée s'explique par la mise en service prochaine du réseau de 1er niveau "*Mobicité*" sur les lignes concernées.

Les Agora de première génération des lignes 38, 62, 96 et 154 sont donc partis remplacer les SC10R des lignes 67 (2184 à 2198, 2428, 2429, 2573 à 2575), 85 (2118, 2120 à 2140) et 185 (2412, 2413, 2603 à 2611, 2632), les R312-2p, de la ligne 252 (2199 à 2211, 2688) et les GX317-2p de la ligne 189 (2576, 2568, 2578 à 2598) et 390 (2111, 2112, 2116, 2117, 2599, 2670, 2676 à 2678, 2686, 2718).

Les SC10R partent à la retraite, tandis que les R312 ont été mutés sur la ligne 138/238 et les GX317 rejoignent petit à petit les lignes 63 et 84 du dépôt de Lebrun.

(voir "*Les dépôts RATP*" en rubrique "*Parcs et dépôts*").

Réseau bus RATP. Mises en service en novembre-décembre 2000				
Types	Nombre	Coquilles	Lignes	Dépôts
OA412-DK	1	809	330	Flandre
Agora-S-2p	16	7311 à 7326	154	Saint-Denis
	29	7327 à 7355	62	Croix-Nivert
	17	7357 à 7373	62	Lagny
	24	7356, 7374 à 7396	96	Lilas
	33	7397 à 7418, 7420 à 7430	38	Montrouge
	1	7419	546	Pavillons
Total :		121 véhicules		

Acquisitions de minicars...suite

En attendant l'arrivée de véhicules neufs pour l'exploitation de la ligne scolaire de St Cloud (575), il semblerait que des hésitations se feraient jour quant aux matériels actuellement affectés. En effet, un des trois minicars, l'Unic-Chardon loué à "Fast Concept-Cars", n'aura pas fait long feu étant donné qu'il a été remplacé par un second Mercedes O303 court appartenant comme le premier aux Cars Suzanne.

Cependant, 3 minicars neufs ont été commandés chez "Fast Concept Cars" : il s'agit de "Stybus" avec motorisation Man qui doivent être livrés cet été.

Revente

Il semblerait que les échanges de matériel entre la municipalité de Saint-Cloud et la Régie soient

fructueux : déjà le fameux minicar Unic-Chardon a appartenu à cette ville, mais le GX77 n°651 va lui être prêté puis vendu. En attendant qu'il lui soit prodigué quelques réparations, c'est le R212 n°501 qui assure l'intérim.

Réformes

Six nouvelles lignes (63, 67, 84, 85, 138 et 185) perdent leurs SC10R soit quatre dépôts supplémentaires : Lebrun, Montrouge, Pleyel et Thiais.

122 SC10R ont été radiés lors de ces derniers mouvements : les 3028, 3029, 3079 à 3083, 3085, 3087, 3123, 3127, 3139, 3280, 3281, 3295, 3318 à 3324, 3348 à 3378, 3394, 3409, 3402, 3410, 3421, 3422, 3555, 3558 à 3560, 3562, 3568, 3569, 3577 à 3579, 3583, 3585 à 3587, 3610, 3611, 3630, 3722, 3726, 3761, 3775, 3776, 3826 à 3842, 3876, 3877, 3879 à 3884, 3896, 3921 à 3924, 3926.

Il est à noter que les 17 SC10 (3826 à 3842) du 84 étaient ces voitures en provenance du 39 qui avaient été repeintes à la nouvelle identité visuelle à l'occasion du congrès de l'UITP.

Il est dommage de se séparer de ces véhicules extérieurement rafraîchis qui auraient pu relever des modèles beaucoup plus anciens.

A ces 123 SC10R, il faut rajouter sur la liste de nos chers défunts, 2 SC10-Ecole n°104 et 106, l'A508 n°711 et le GX77 n°651 vendu à la municipalité de St Cloud, ce qui fait un total de 127 véhicules radiés.

Parc

Comme chaque année, nous vous communiquons, en rubrique "Parcs et dépôts", l'état du parc autobus de la RATP au 1er décembre 2000.

Translohr

Le prototype de véhicule guidé sur



© Patrick KIRSTETTER

CENTRE BUS LEBRUN - 29 août 2000

Parmi les récents réformés, le SC10R n° 3775 de la ligne 63, vu ici pendant la charge.



© Patrick KIRSTETTER

CENTRE BUS DE THIAIS - Janvier 2001

Attendu depuis plusieurs mois, le Translohr se prépare enfin à affronter la ligne TVM

pneu du constructeur alsacien a enfin rejoint le site d'essai parisien. Cet engin long de 25 m et de 2,2 m de large est arrivé dans la nuit du 21 au 22 novembre au dépôt de Thiais et fut, deux jours après, dûment présenté par l'équipe de Lohr-Industries aux gestionnaires du dépôt. Ces derniers ne durent se contenter que d'un exposé sur le concept, le véhicule n'ayant pas encore reçu l'agrément du Service des Mines.

Une première campagne d'essai se déroule actuellement sans voyageur, de nuit, et uniquement sur le tronçon ("René-Panhard" à "Bas-Marin" en direction de Rungis) équipé du rail de guidage et de la ligne aérienne. Cette section a d'ailleurs été rallongée pour l'occasion de "René-Panhard" à "Georges-Halgout".

Au terme de ces essais, au printemps 2001, le véhicule repartira à l'usine pour y recevoir une turbine fonctionnant au gaz pour rouler en totale autonomie et s'affranchir de la ligne aérienne.

Il reviendra ensuite sur le site du TVM

à l'automne 2001 pour une seconde campagne d'essai de 6 mois en exploitation normale avec voyageurs cette fois-ci.

Dépôt de Bussy-St Georges

Cette annexe du dépôt de La Maltournée ("Relais-bus") devrait ouvrir ses portes le 1er octobre 2001 et remiser 72 voitures (140

machinistes).

Les gestionnaires prévoient d'équiper le 220 en Agora et les 212, 213 et 312 en R312-3p, les 206, 207, 211 et 321 étant déjà en Agora. Le dépôt de La Maltournée, soulagé, recevra le 118 muté des Lilas et passera d'un effectif de 233 voitures (550 machinistes) à 190 voitures (475 machinistes).

Le "Centre-bus" de La Maltournée (dépôt principal et remise de Bussy) gèrera alors un parc de 262 autobus et 615 machinistes.

Musée

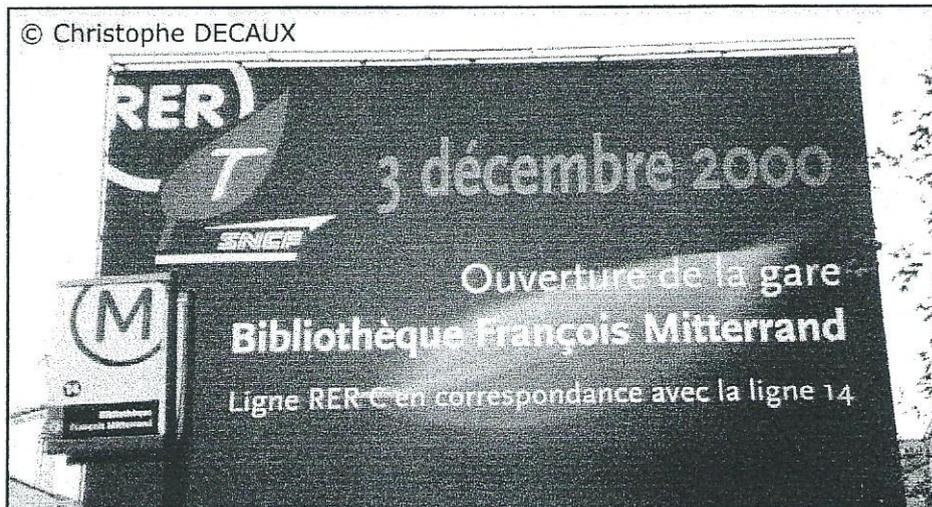
De la mi-novembre à la mi-janvier, un camion de l'unité transport et dépannage (dépôt de Bastille) a emmené un par un les véhicules préservés par l'AMTUIR vers leur nouvelle villégiature de Colombes. On a du en revanche faire appel à un transporteur privé pour déplacer les vieux trams.

Par ailleurs, l'exposition sur le centenaire du métro s'étant achevée comme prévue au premier janvier, les autobus-musée vont eux-aussi pouvoir réintégrer le hall de "Lyon-Bercy", siège de la RATP.



BFM

Inaugurée le 30 novembre après 6 ans de travaux d'une grande complexité, la gare RER "Bibliothèque François Mitterrand" sur la ligne C, qui



© Christophe DECAUX

remplace la station Boulevard Masséna définitivement fermée, a été ouverte au trafic le 3 décembre 2000.

La nouvelle gare "BFM" comme on la surnomme surprend par ses dimensions pharaoniques et son architecture un peu froide. Offrant la correspondance tant attendue avec la ligne 14 du métro, permettant de nouvelles liaisons entre le sud-est et le centre de Paris en évitant la station surpeuplée de St Michel Notre Dame, la gare BFM est dotée de 6 voies à quai (les deux voies centrales étant réservées, sauf incident, au trafic Grandes Lignes et TER) et tous les trains de la ligne C la desservent, soit 569 mouvements quotidiens.

Grande ceinture

Les travaux de réouverture de la "Grande Ceinture" entre les gares de Noisy le Roi / Saint Nom la Bretèche et St Germain Grande Ceinture (9 km) ont débuté en décembre 2000. Projet majeur du précédent contrat de plan État - Région, la réouverture de ce tronçon interviendra dès juillet 2003 et sera le premier maillon de la future tangentielle Cergy / Massy.

Bus de Nuit

Annoncés dans notre précédente édition, les Bus de Nuit de la SNCF sont entrés en service le 11 décembre 2000. Exploités entre minuit et 05h00 du matin, les trois lignes (01- Châtelet / Aéroport Charles de Gaulle, 02- Châtelet / La Verrière et 03- Châtelet / Corbeil Essonne) offrent une fréquence horaire. Cependant, les lignes 02 et 03 continuant sur l'Aéroport Charles de Gaulle en ligne 01, la fréquence vers l'aéroport est de 30 minutes.

Les arrêts situés sur la zone de desserte Noctambus RATP sont réservés à la montée vers la banlieue et à la descente vers Châtelet.

Ce sont 11 Renault Arès qui sont mis en service sur ces liaisons par la STEFIM, filiale de Via-Cariane créée pour l'occasion. Ces bus sont de grand confort, climatisés, équipés de 3 girouettes à diode et sont suivis par GPS (système "Mobiloc"). Deux conducteurs accompagnent les tournées et se partagent les rôles, l'un au volant, l'autre faisant office d'agent d'ambiance assurant des

missions d'humanisation, de sécurité et... de réveil.

Le centre d'exploitation (qui verra normalement son activité croître au fur et à mesure des ouvertures de lignes, une vingtaine étant prévue à terme) est situé sur des emprises SNCF à la Plaine St Denis, qui héberge quelques uns des Arès. Les autres sont remisés et entretenus à proximité des têtes de lignes, STEFIM ayant passé des contrats avec d'autres filiales de Via-Cariane : CIF au Mesnil Amelot, STA à Mennecy et SVTU-Phébus à Versailles.

Noter que sous le label "Bus de Nuit" est également exploité un service d'extrême soirée et d'extrême matinée en Paris, Étampes et Dourdan, liaisons qui remplacent les tous premiers et derniers RER de la ligne C à l'aide de Tracer de la CGEA.



... AÉROPORT CHARLES DE GAULLE



Numéros
Les circuits
internes à
l'aéroport, dont

les différentes dessertes étaient repérables par des couleurs depuis deux ans sont en cours de numérotation. Par ailleurs l'affichage des temps d'attente est en cours de mise en place aux arrêts. A suivre...

Tout cela signifierait-il que l'on installe le réseau routier dans une certaine durée après l'abandon du "Relayeur", avant de choisir un autre système ?

... ARGENTEUIL



Plan
L'édition 2000 / 2001 du plan présente enfin tous les exploitants urbains

desservant Argenteuil : les 13 lignes R'Bus, bien sûr, mais également 11 lignes RATP, 1 ligne VALMY, 3 lignes LACROIX, 1 ligne TVO et 1 ligne "Bus en Seine".

Très belle initiative qui facilite la vie des clients. Il manque toutefois encore une numérotation homogène.

... GOUSSAINVILLE



Vivacité

Malgré son succès mitigé à Stains (voir ci-après), les CIF étendent leur concept de circuit urbain.

Dans la lignée de "Vitavil", le service urbain "Vivacité" a été créé le 2 octobre 2000 à Goussainville avec la même charte graphique Orange vif. La boucle est parcourue dans les deux sens par un GX77H toutes 40 minutes du lundi au samedi. Contrairement au circuit de Stains qui n'offre aucune correspondance avec le réseau ferré, la desserte de la gare du RER D n'a pas été oubliée dans le circuit "Vivacité".

... ESSONNE



Arès

La ligne
autoroutière

(07), reliant au départ de Denfert-Rochereau la grande banlieue-sud, est petit à petit équipée de Renault-Arès. Déjà, 11 de ces véhicules (4376 à 4379, 4945 à 4947, 4963 à 4965, 4986) ont pris le relais des Tracer et des GX107. (Photo page suivante)

... PARIS TOURISTIQUES



Montmartre

Les autobus à impériale du circuit touristique Open'Tour ne peuvent plus desservir, depuis le 1er janvier 2001, la station inférieure du funiculaire de Montmartre. Cette décision a été prise suite aux combats des riverains pour interdire l'accès de la butte aux



© Patrick KIRSTEITER

PARIS, Denfert Rochereau - 17 mars 2000

L'un des tous premiers Renault Arès de la CEAT (n°4377 - 800 CPM 91) pour l'exploitation de la ligne autoroutière 07

cars. Seul les midibus du Montmartrobus sont autorisés à gravir les célèbres pentes. Rappelons que c'est cette dernière et récente extension de parcours qui avait motivé l'achat d'un matériel spécifique (double essieu arrière à roues directrices).

... PLAINE DE FRANCE

Surbaissés

Les 2 Agora-Line-2p (6572 et 6573), récemment acquis par les TVS, filiale du groupe Verney, sont en rubrique "Parcs et dépôts".

Retour en... Seine

Dans la brève présentation que nous faisons de cet exploitant dans notre précédente édition, nous écrivions que le nom TVS (Transports de la Vallée de la Seine) n'était plus très approprié pour ce transporteur cantonné principalement au secteur de la Plaine de France (Roissy / Mitry / Mory). Le calendrier nous a donné tort puisque les TVS viennent de se

voir confier l'exploitation du réseau de Vernon (Eure) arrosé... par la Seine ! (voir plus loin - Normandie).

... RAMBOUILLET



Tampon

Le réseau ramboliteain a reçu sa certification ISO-9001 début décembre.

... ROSNY SOUS BOIS

AUTOBUS DU FORT

Heuliez

Les Autobus du Fort (groupe Sud-Cars / CGEA), qui exploite le réseau urbain de cette commune de la Banlieue Est, viennent de recevoir 2 GX117 (n°8304 et 8305) pour renouveler leur parc constitué jusqu'à présent de 4 R212. Un troisième GX117 ainsi qu'un standard GX317 sont prochainement attendus. Le dépôt est implanté près de la gare SNCF, avenue de la République.

... SAINT GERMAIN EN LAYE



Réseau

Depuis sa récente restructuration qui offre une augmentation de 19% de l'offre en sièges, le réseau yvelinois connaît une hausse de 6% de sa fréquentation : quotidiennement, les bus de CGEA/Connex sont empruntés par 3.600 personnes, soit 32.5 voyages par habitant et par an....!

Malgré une fréquence moyenne de 7 mn sur l'ensemble des lignes (ce qui en fait le réseau le plus dense d'Ile de France hors RATP), les bus de la CGEA restent victimes de surcharges chroniques sur les flux pendulaires engendrés par le terminus de la ligne A du RER.

Matériel

Bonne nouvelle pour les clients des deux lignes qui desservent Chambourcy et Fourqueux : les vieux PR 100 et GX 107 laisseront la place en juillet 2001 à 12 véhicules neufs roulant au GPL (GX 317 ?)

Record

Outre la fréquence soutenue, le réseau de St Germain peut se targuer d'un autre record : plus de 80% de la clientèle est abonnée.

... SAINT QUENTIN EN YVELINES



Réceptions

Le groupement TSQ (Trans-Saint-Quentin) a reçu fin 2000, 11 nouveaux véhicules soit 8 Agora-S-2p, 1 Agora-L-3p et 2 GX317-GPL. Un Agora-S sera confié à Hourtoule, 2 autres à la SAVAC et les 5 autres (279 à 283) à Perrier. Ce dernier transporteur aura aussi la charge de l'Agora-L (276) et des deux GX317-GPL (277, 278) dont la station de remplissage sera implantée au dépôt Perrier à Trappes. A ce sujet, il est tout à fait étonnant que le SAN veuille s'équiper de tels engins (20 au total) alors que la réglementation leur interdit l'emprunt des tunnels. En effet, l'agglomération

possède un site propre avec un tronçon et une gare routière en souterrain parcourus par un grand nombre de lignes SQYBUS !... Lorsque l'effet d'annonce se heurte aux réalités d'exploitation !

Parc

Le parc TSQ (les 3 opérateurs confondus) s'élevait à 107 autobus dont 76 remisés chez Perrier.

... STAINS



A la baisse...

L'initiative "VITAVIL" a sans doute du mal à trouver son succès puisque les CIF, exploitants de ce nouveau service urbain, ont retouché les horaires au 4 décembre 2000.

Les dessertes sont réduites en semaine de 28 à 24 passages et le samedi de 16 à 12 fréquences.

Cependant, un aménagement des arrêts au passage de la voie ferrée permet de mieux desservir cette partie de Stains.

... VALLÉE DE MONTMORENCY

Aménagements

Dés le 2 janvier 2001, le réseau VALMY

évolue après sa mise en service en septembre dernier et les premières remarques de la clientèle.

La ligne 11 est prolongée à partir du terminus Soisy, vers les communes d'Andilly et Margency sur le trajet de la ligne 10, la renforçant ainsi aux heures de pointe et aux heures creuses.

La ligne 15M est prolongée au nord de son terminus actuel vers celui de la ligne 12, "La Chénée", en desservant au passage 4 nouveaux arrêts dans le quartier Rougemonts.

Le Dimanche la ligne verte épouse ce même tracé.

Matériel

A noter que les véhicules desservant ce réseau sont en majorité des Agoras avec découpe spécifique mais que l'on trouve aussi quelques SETRA S 215 SL. Ils sont remisés au dépôt TVO de Saint Gratien.

... VERSAILLES



Surbaissés

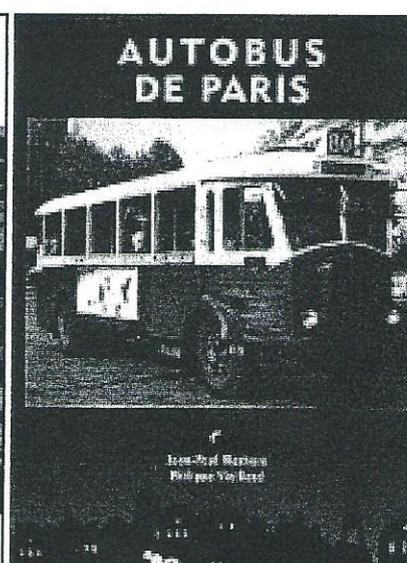
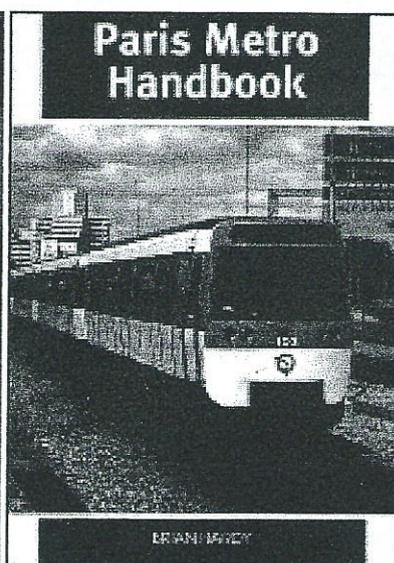
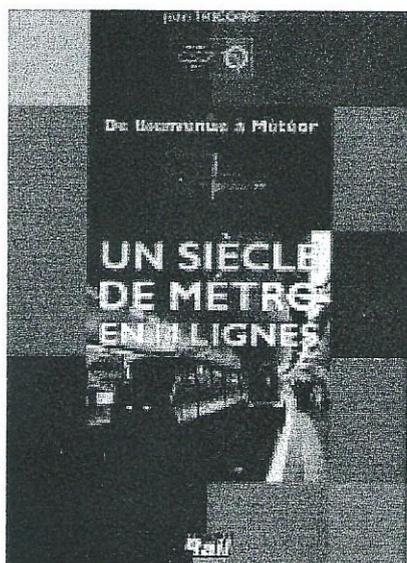
Les trois nouveaux Agora-Line

(220 à 222) évoqués dans *RU34* vous attendent en rubrique "Parcs et dépôts". Au moment où nous publions ce numéro, 7 exemplaires supplémentaires (223 à 229) étaient reçus par la SVTU pour une mise en service probable sur la ligne S

Au voleur !

Le 11 octobre dernier, le R312 n°182 de la ligne G, garé au terminus de la gare des Chantiers, a été "emprunté" par un voyageur pressé pendant la pause de son conducteur officiel. Le véhicule n'a été retrouvé que lendemain... vers Rungis semble-t-il, sans trop de dégâts, heureusement.

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



LANGUEDOC - ROUSSILLON

... MONTPELLIER



Agression
L'agression d'un conducteur de bus sur la ligne de nuit "Rabelais" dans le quartier de la Paillade samedi 6 janvier aurait pu tourner au drame. Blessé au bras par un coup de couteau, le

conducteur, opéré le 7 janvier, a perdu le contrôle de son véhicule qui est aller percuter un poteau. Poteau providentiel car sans lui, le bus aurait vraisemblablement plongé dans le lac des Garrigues. De même, le bus, presque arrivé à son terminus, avait déjà évacué tous ses voyageurs. En signe de protestation et de solidarité, aucun bus ni tram ne sont sortis des dépôts le lundi 8 janvier. Les deux agresseurs, qui ont fui sans

la caisse, sont activement recherchés, mais ont pu être identifiés grâce au système de vidéo-surveillance qui sera prochainement généralisé à toute la flotte Tam.

Tram 2

Lancées dès l'ouverture de la ligne 1, les procédures d'appel d'offre pour la maîtrise d'œuvre viennent d'être stoppées pour vice de forme...

LIMOUSIN

... LIMOGES



Trolleybus
Depuis environ deux-trois ans, les trolleybus

bénéficient d'une rénovation complète des aménagements intérieurs afin de les mettre au standard des Agora. Les revêtements de sol (gris clair, antidérapant) et les sièges sont les mêmes que sur ces autobus ; toutes les barres de maintien sont peintes en jaune. Tout ceci accroît confort et homogénéité du parc.

Ce programme de rénovation ne concerne que les deux dernières séries de trolleys ER100H, ceux à face avant de PR100-2 (numéros 416 à 425 et 426 à 440). Les véhicules sont traités dans l'ordre de leur numéro de parc, le programme ayant atteint environ le 430. Il ne semble pas que d'opération semblable ait été prévue pour la première série (401 à 415).

Ligne 5

Sur la ligne trolleybus 5, certains voyages étaient prolongés du terminus François Perrin (sur le boulevard périphérique) jusqu'à l'arrêt Roussillon dans des quartiers

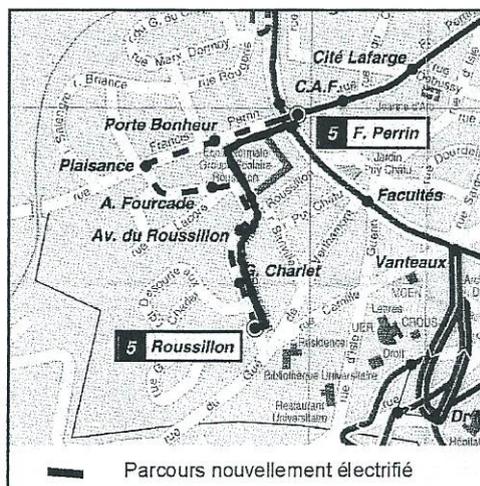
résidentiels récents. Aux heures de pointe, les trolleybus effectuaient donc le parcours terminal de 1,4 km perches au toit, en mode thermique. Les trolleybus de Limoges n'étant pas bimode mais possédant simplement un moteur diesel d'appoint, on comprendra que la qualité de service n'était pas optimale (fonctionnement bruyant et vitesse plutôt lente). L'électrification, d'abord annoncée pour le 3 septembre 2000, aurait dû entrer en service le 8 janvier 2001. L'événement ne devrait plus tarder, les caténaires étant déroulées et fixées sur une grande partie du tronçon. Il faut noter que, en préfiguration du

service à venir, depuis septembre les trolleys ne parcourent plus l'antenne ; les arrêts sont desservis par une navette autobus avec une fréquence de 20 minutes sur toute la journée et assurant la correspondance à François-Perrin avec un trolley sur deux. On peut noter que la boucle de retournement de ce terminus a définitivement disparu.

Un plan modifié "à la main" est visible à certains abribus. En effet, la nouvelle liaison électrifiée ne desservira pas l'arrêt Plaisance.

Renforts

Complétant nos informations parues dans notre dernier numéro, ce sont en réalité trois nouveaux articulés qui ont été acquis par le réseau : deux Agora-L neufs (n°606 et 607) et un PR180-2 d'occasion en provenance de Montpellier, renuméroté 605. Ils ont été mis en service sur la ligne 10 en renfort, portant à sept le nombre y circulant. Cette ligne (Beaubreuil / Isle) dessert notamment le campus de Vanteaux, le centre hospitalier, la gare des Bénédictins, le CIEL ainsi que le principal quartier d'habitat collectif de l'agglomération. Avec 2.150.000 voyages par an, c'est la première ligne du réseau représentant 19% du trafic global. Elle enregistre



60 JOURS À...

depuis cinq ans une baisse de fréquentation, liée à une saturation aux heures de pointe, notamment à la sortie du campus et le matin au départ de Beaubreuil.

Clos-Moreau

Depuis septembre dernier, les travaux de reconstruction du dépôt-atelier de Clos Moreau sont devenus très visibles. Les bâtiments administratifs ont été rasés en novembre et sont remplacés

pendant le chantier par des locaux préfabriqués construits le long de la voie ferrée. Toutes les lignes électriques ont été déposées. La nouvelle station de lavage est tout récemment sortie de terre.

LORRAINE

... NANCY



Anne, ma sœur Anne
... ne vois-tu rien
venir...

Le TVR de Nancy a été inauguré le 08 décembre dernier. Et pourtant...

Fin janvier, début février... c'est la vague fourchette indiquée par les responsables du Grand Nancy et de Connex pour la mise en service du TVR et du nouveau réseau bus-trolleys (voir notre "Zoom").

Un retard au démarrage qui rend la vie difficile à l'exploitant, qui était commercialement fin prêt pour le 2 janvier.

Toute la documentation relative au nouveau réseau a été distribuée et seules quelques affichettes apposées à la va-vite informent la clientèle que l'ancien réseau reste d'actualité jusqu'à nouvel avis.

De même, les girouettes des véhicules neufs récemment intégrés au parc n'ont logiquement pas été équipés des films de destination reprenant les indices prétendument disparus... Ce sont donc par des plaques de pare-brise que les Nancéiens sont informés du numéro de leur... ancienne ligne.

Agence

Il n'y a pas que le TVR qui se fait attendre. La nouvelle agence bus, qui doit délivrer une information multimodale, l'ouvrira pas avant plusieurs mois sur le site de la gare SNCF, elle aussi en chantier. L'agence de la rue du Docteur Schmitt, qui ne fermera pas ses portes à l'ouverture de sa consœur, a encore de beaux jours devant elle.

GNV

Les 13 GX417 et 3 GX217 fonctionnant au gaz qui avaient été commandés, ont été réceptionnés. Le parc GNV se

compose dorénavant de 34 GX417 (501 à 534) et 3 GX217 (201 à 203). En outre plusieurs Peugeot Boxer, eux aussi à propulsion GNV ont fait leur apparition sur la Navette Centre Ville.

Parc

Dans la rubrique "Parcs et dépôts" du **RU34**, nous avons présenté un récapitulatif du parc nancéien. Cette fois ci, nous vous communiquons les caractéristiques des surbaissés (12 A300 n°177 à 188 et 21 GX417-GNV n°501 à 521).

... SARREGUEMINES



Réforme

Le PR100 B immatriculé 3070 TW 57 du réseau SABUS a été réformé et revendu à RVI à la fin de l'été 2000.

MIDI-PYRÉNÉES

... TOULOUSE



Trafic

Si la Semvat a enregistré 5,5 millions de déplacements supplémentaires depuis la mise en service du métro, cet accroissement est à mettre principalement à l'actif de la possibilité pour les chômeurs de voyager gratuitement.

Alors que les voyages gratuits ne représentaient même pas un million de déplacements en 1994, on en comptabilise désormais plus de 1,44 millions. Depuis l'arrivée du métro en 1993, ils ont donc effectué un bond de 79%.

Réseau-bus

Depuis le 6 septembre, des améliorations ont été apportées au secteur sud-est, notamment la desserte de l'importante zone

d'activité Innopole par la ligne 79 sur la commune de Labège et 80 sur celle d'Escalquens.

Parc-bus

En attendant une très prochaine présentation du réseau toulousain, vous pouvez découvrir un récapitulatif sommaire de celui-ci en rubrique "Parcs et dépôts".

Surbaissés

La dernière série de GX317 porte sur

60 JOURS À...

TOULOUSE - 03 juillet 2000
Le GX317-2p n°0004 le 3 juillet 2000 en service sur la ligne 62

26 véhicules, les douze premiers (0001 à 0012) roulant sur les lignes 56/62 et les quatorze autres (0013 à 0026) en service sur le 24.



L'ensemble des GX317 toulousains a été équipé de filtres à particules.

D'autre part, le réseau attendait 12 Mercedes-Cito climatisés avec équipement pour les UFR. A l'arrivée des 4 premiers, 4 SC10R (8613 à 8616) devaient être réformés.



© Jérôme BONATO

NORD - PAS DE CALAIS

... ARRAS



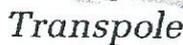
Surbaissés
Les 5 nouveaux GX317-3p mis en service dernièrement vous attendent en rubrique "Parcs et dépôts".

... DUNKERQUE



Achats
La présentation du budget 2001 de la Communauté urbaine nous informe entre autre de l'achat de 17 autobus ou véhicules plus spécialisés (handibus, minibus, etc...).

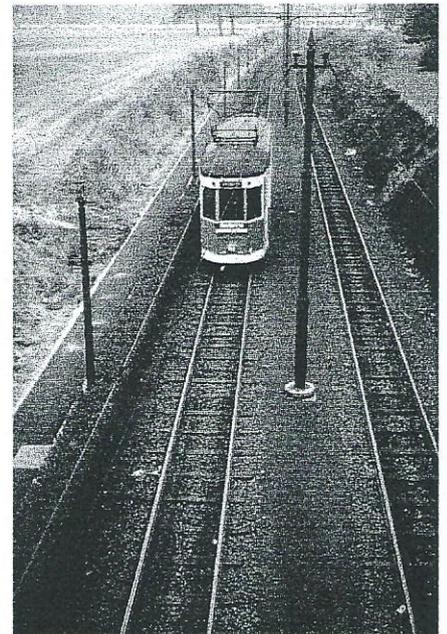
... LILLE Métropole



Tramway
Alors que les gestionnaires s'attendaient à une baisse de fréquentation d'environ 30% du tram suite à la mise en service de la ligne 2 du VAL, cette baisse n'est que de 19%.
D'autre part, les deux motrices accidentées suite à un tamponnement sont revenues réparées en juin dernier.

Mongy

Un passionné s'intéresse au Mongy et vous fait partager sa passion sur Internet :
<http://perso.libertysurf.fr/beumadier>



NORMANDIE

... LOUVIERS - VAL DE REUIL

TRANSBORD Neoplan
 Amené à se développer dans les prochaines années, le réseau Transbord recherche le véhicule qui pourra compléter le parc actuel qui ne donnerait pas totale satisfaction. Un Néoplan Centroliner N4407 est à cet effet en test sur le réseau.



LOUVIERS, Dépôt Transbord - 23 novembre 2000
 Le Neoplan Centroliner N4407 de démonstration

... ROUEN

réseau m-é-t-r-o-b-u-s **TCAR** **TEOR**
 C'est début février 2001

que devait être mis en service la première phase de TEOR entre Notre Dame de Bondeville, Canteleu et Rouen centre, préfigurant les futures lignes 2 et 3.

En raison des retards cumulés dans les travaux de voirie, le guidage optique ne sera opérationnel que sur certains tronçons, l'aménagement des stations ne sera pas achevé et la desserte des plateaux (future ligne 1 et tronçons est des lignes 2 et 3) ne sera effective qu'à compter de la mise en service des Civis.

Ce sont en effet dans un premier temps des Agora-L équipés du guidage optique qui desserviront ces deux axes, les Civis ne devant arriver qu'en 2002 sur le réseau Rouennais. 45 de ces véhicules ont été commandés, dont la livraison sera étalée de 2002 à 2006, deux éléments de pré-série devant toutefois rejoindre les bords de Seine cette année. Les Agora-L qui assurent l'interim seront réinjectés sur le réseau "traditionnel" au fur et à mesure de l'arrivée de leurs grands frères.

Le matériel roulant aura demandé un investissement de 397 millions de francs sur un total de 980 millions de

francs pour la totalité de l'aménagement du réseau intermédiaire TEOR.

Un point complet sur le projet TEOR sera proposé dans une toute prochaine édition.

Grève

A l'heure où cet article était rédigé, le réseau m-é-t-r-o-b-u-s sortait enfin d'un mouvement de grève extrêmement dur qui aura duré 5 semaines. A l'origine de ce mouvement, des négociations salariales qui n'ont pas abouti et un affrontement sans précédent entre Direction et Syndicats. La Direction accuse en effet certains employés d'avoir, durant une action de protestation, saboté des installations, notamment un aiguillage du tramway et d'entraver depuis le début du conflit la circulation des bus et tram. 5 licenciements ont été prononcés. De leur côté, les Syndicats, estimant pour leur part que seul la rétention de quelques minutes d'un bus pourrait leur être reprochée, remettent en cause cette sanction, estimant que la

Direction fait de la surenchère et met en cause le droit de grève.

Le conflit a pris une tournure politique, le Conseil Municipal de Rouen ayant demandé à la TCAR de revenir sur ses licenciements.

Finalement, la TCAR aura négocié à l'extérieur le reclassement des salariés licenciés.

... VERNON

Exploitant

Vernon Cars, qui n'avait, il faut bien le dire pas brillé par la qualité de sa prestation n'est pas reconduit pour l'exploitation du réseau "Vernon Bus". Les collectivités locales viennent en effet de lui préférer TVS, transporteur francilien basé à Charny.

Gageons que le nouveau réseau vernonnais évoluera dans les prochains mois, tant sur sa consistance que son nom, vraisemblablement trop proche de celui de l'ancien exploitant.

PAYS DE LA LOIRE

... ANGERS

COTRA Des SC10...
Plusieurs SAVIEM SC10 UPF sont conservés à Angers, au dépôt. S'ils sont officiellement réformés, certains d'entre eux sont utilisés à des fins de promotion par la COTRA. Ainsi, le bus PDU présenté ci dessous. Pour le clin d'oeil, Éric BOURGOIN nous propose une vue prise il y a 18 ans au dépôt de Bois Rinier lors de son inauguration et nous précise que la plate-forme de ces véhicules à été fermée par une vitre amovible dès septembre 1982, au nom du "principe de précaution".
Si le bus PDU a pu s'affranchir de sa vitre, un autre modèle transformé en CyberBus a gardé sa plate-forme fermée.

Encore un tram sur pneus
C'est, dans le cadre du PDU, le mode transport choisi par l'agglomération angevine, le tram n'étant, selon les

élus, pas adapté aux besoins de la ville. Pour l'heure, la préférence va au Civis de Matra/Irisbus, moins gourmand en infrastructure que ses concurrents.

Concernant ce PDU, force est de constater qu'il est pour le moins... indicatif. Outre les 3 lignes de "tramibus", quelques sites propres bus sont prévus et le Plan, devant s'appliquer jusqu'au-delà de 2010 ne prévoit que peu de restrictions à la circulation automobile.

... LAVAL

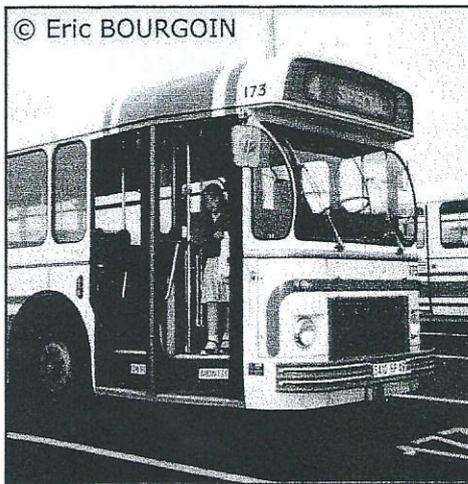
TUL GX317-GPL
4 nouveaux GX 317 GPL ont été réceptionnés par le réseau TUL ce qui porte à 8 le nombre total de ces véhicules au parc lavallois.

Et le soir !
4 nouvelles lignes de soirée, complétant jusqu'à 00h30 les 14 lignes

régulières, ont été ouvertes le 5 janvier dernier à titre expérimental pendant trois mois.

... NANTES

Tramway
Les rames Incentro d'AdTranz sont maintenant au nombre de 8 avec la livraison récente de la rame 359. Huit rames (et non 9), puisque la 351 est repartie définitivement chez Adtranz pour non-respect du cahier des charges (20 tonnes de trop).
Le parc permet donc maintenant une exploitation normale de la ligne 1. Par contre la ligne 2 ne pourra avoir tous ses renforts donc le service Campus Relais Bus est maintenu tant que nécessaire.
La ligne 3 conserve ses horaires actuels c'est à dire avec une fréquence de 8 mn du Lundi au Vendredi et de 7 minutes le Samedi.



A gauche : Le SC10UPF n°173 (3410 RP 49) lors de la journée Portes Ouvertes d'inauguration du nouveau dépôt angevin de Bois Rinier, le 15 mai 1982.



A droite : Le SC10UPF (3409 RP 49) transformé en Bus Infos PDU, après un arrêt place de l'Esplanade à St Barthélémy d'Anjou le 25 avril 2000 a sillonné l'agglomération angevine entre avril et mai 2000

Adaptations

Depuis le 16 Octobre 2000, la ligne 80 est renforcée pour mieux desservir la Bugallière, de la façon suivante : 2 départs supplémentaires le matin de Bugallière vers Beauséjour et 3 le soir de Beauséjour vers Bugallière.

A la même date, la ligne 87 desservira la Bugallière en faisant la boucle par Madoire (comme la ligne 80) en heures creuses uniquement, en heures de pointes cette boucle ne sera pas desservie par la ligne 87 et gardera l'itinéraire indiqué sur le plan.

GX217-GNV

Début octobre 2000, 10 nouveaux GX 217 GNV (N° 421 à 430) ont été mis en service sur le réseau pour exploiter la ligne 56 en GNV (la 3ème du réseau après la 21 et la 11).

Dépôts

La SEMITAN possède 3 UP (Unités de Production) : Dalby/Pré Gauchet, Saint Herblain, Trentemoult/Trocardière.

L'UP de Dalby possède deux sites : celui de Dalby pour le tramway (station tram Hôpital Bellier), et celui de Pré gauchet pour les bus (à proximité de la Gare SNCF Sud). Le site de Pré Gauchet a la particularité d'être non couvert et d'être partagé avec Cariane Atlantique. Ce site reste cependant un lieu provisoire car le quartier est en plein devenir.

L'UP de Trentemoult possède également deux sites : celui de Trocardière pour les tramways de la ligne 2, et celui de Trentemoult pour les bus.

Il y a donc bien à Nantes 5 sites différents.

Erratum Parc SEMITAN

Après vérification, David LE PAUTREMAT a constaté que la SEMITAN avait fait une erreur concernant l'immatriculation de deux véhicules. Il s'agit de 2 Heuliez GX 217 GNV (le n° 401 dont la plaque est 317 ACD 44 et non 317 ADC 44, et le n° 402 dont la plaque est 314 ACD 44 et non 314 ADC 44). Merci de rectifier sur vos états.

De plus subsiste toujours le problème des Heuliez GX 417 n° 207 et 208 qui d'après un numéro de RU possèdent

Infos matériel TAN

Répartition des lignes par dépôt :

Dalby :	1, 3
Pré Gauchet :	12, 70, 72, 76, 83, 85, 92
Trocardière :	2
Trentemoult :	24, 26, 27, 28, 29, 31, 32, 36, 37, 38, 39, 42, 43, 51, 52, 57, 58, 74, Tan'Air
St Herblain :	11, 21-23, 22, 25, 40, 54-55, 56, 59, 73, 79, 80, 81, 87, 90

Pour les services de nuit :

St Herblain :	C, F, H
Trentemoult :	A, D, K, L

Les lignes affrétées :

Cariane Atlantique :	71, 75, 77, 78, 82, 95, 97
CTA :	84, 88, 93, 98, Navette Jean Macé - Bellevue
Transports Brodu :	86, 96
Chantreau :	94
Transports Brounais :	89, 99
Transports Gauthier :	91

tous les deux le même numéro de série. Si quelqu'un pouvait nous donner la bonne réponse, merci !

Réveillon 2000/2001

Le service de nuit était prolongé jusqu'à 3h15 (dernier départ du centre-ville).

Les lignes de tramways étaient exploitées par tronçons :

Ligne 1 : entre Médiathèque et François Mitterrand et entre Bouffay et Beaujoire.

Ligne 2 : entre Hôtel Dieu et Trocardière et entre 50 Otages et Orvault Grand'Val

Ligne 3 : entre Bretagne et Plaisance

Chacune des lignes de tramways était exploitée avec une rame tous les quarts d'heure dans chaque sens. Et elles étaient plus que bien remplies (succès total à ce niveau-là !). Toutefois, par mesure de sécurité, les stations Commerce et Place du Cirque n'étaient pas desservies.

Pour les bus, un départ à 15 de chaque heure entre 21h15 et 3h15 (dernier départ). Les départs s'effectuaient de Delorme pour les circuits F et H, et à Cirque Marais pour les circuits A, C, D, K, L. Les circuits de bus étaient exploités avec des bus articulés.

Aucune gratuité, ni tarif particulier n'était appliqué sur ces services, ce qui est logique car tout déplacement a

un coût et la gratuité temporaire ne bénéficie jamais aux abonnés. Un déplacement en voiture coûte à celui qui utilise son véhicule et bien les transports publics aussi, logique non ? En revanche, du 21 au 31 Décembre 2000, le ticket formule samedi était valable tous les jours. Le principe de ce titre vendu 23 F et valable uniquement le samedi est de permettre à 5 personnes de voyager ensemble toute une journée sur le réseau avec un seul ticket.

Bonne année !

Pour la bonne année, la SEMITAN propose dans tous ses Espaces Transports une carte postale pour offrir ses meilleurs vœux à ses clients.

Jules Verne

Un Heuliez GX 217 GNV bénéficie actuellement d'un pelliculage particulier avec Jules Verne en décor pour annoncer les expositions sur le thème des Mondes Inventés.

Fiches

Pour les amateurs de fiches horaires, de nouvelles fiches ont été éditées le 8 janvier 2001 pour les lignes 1, 38, 42, 80, 87 et 93 reprenant les modifications déjà en place ou les changements d'horaires intervenant à cette date.

60 JOURS À...

Communication

Pour la communication de la SEMITAN, des changements vont se faire sentir rapidement car la celle-ci est désormais dans les mains de l'agence Nouvelle Vague au lieu de Publicis. La campagne "Nous allons d'abord vers vous" est terminée. La suivante est donc attendue...

Depuis 1985 et la mise en service de la 1ère ligne de Tramway, se sont succédées :

"TAN La ville est notre métier", "TAN J'y suis", "TAN On y va", "TAN Nous allons d'abord vers vous"

... ROCHE SUR YON (La)

STY Matériels

Retrouvez en rubrique "Parcs et dépôts", le condensé du parc STY ainsi que les caractéristiques complètes des 4 GX217 (n°15 à 18) et des 7 GX317 (n°85 à 91).

Par ailleurs, on attend toujours les Cito.

Horaires

Depuis le 4 décembre 2000, les

horaires des lignes A, B, C, D et F ont été légèrement modifiés en début de pointe du matin. Notons que le feuillet rectificatif distribué aux Yonnais est lui-même... rectifié à la main suite à une malencontreuse erreur d'impression dans l'une des colonnes horaires !

Ligne A VAL D'AMBOISE - MARTINIÈRE		à partir du 4/12	
	direction	horaire	
VAL D'AMBOISE	à	07:14	07:26
ST-ANDRÉ D'ORNAY	à	07:09	07:17
PLESSIS	à	07:04	07:21
JOFFRE	à	07:00	07:26
VIGNE AUX ROSES	à	06:55	07:29
RENDIR	à	06:54	07:31
MARTINIÈRE	à	06:57	07:34

Sachez, pour être précis que les lignes A et C, grâce au terminus commun "Martinière". Les bus venant du Val d'Amboise (ligne A) continuent vers Flâneries (ligne C) et vice versa. Un mode d'exploitation pratique à condition qu'un temps de latence soit prévu au terminus pour éponger les éventuels retards... ce qui n'est pas le cas.

... SAINT NAZAIRE

STRAN Nuit

La ligne de nuit N dessert désormais l'Escale Atlantique près de la base sous marine.

Parc

Nous ne sommes pas en mesure de vous délivrer l'état de parc complet du réseau STRAN. En revanche, voici, à titre indicatif, les différents types de véhicules présents à St Nazaire et, en rubrique "Parcs et Dépôts", les états de parc des Agora-S et Agora-Line

Le réseau nazairien est donc actuellement exploité à l'aide de Renault PR100 - Renault PR100.2 - Renault PR180 - Renault SC10RA - Renault Agora-S - Renault Agora-Line - Renault R312 - Van Hool A500 - Van Hool A600 - Van Hool AG700 - Van Hool AG 900 ainsi que des Renault Trafic et Master pour les lignes TY'Bus et les services TPMR.

Enfin, des Renault Espace avec des petites remorques pour la navette Trans Airport assurant la liaison entre Saint Nazaire et l'Aéroport Nantes-Atlantique.

PICARDIE

... AMIENS

SEMTA

Minibus

A la demande d'Amiens-Métropole,

la SEMTA a mis en circulation dans le courant du dernier trimestre 2000 des minibus pour desservir les communes périphériques de Camon, Poulainville et Saveuse à la fréquence de 50 mn.

Il s'agit de 8 Omninova Multirider sur châssis Citroën fonctionnant au GPL. L'un d'entre eux était exposé au salon UTP de Lille (photo ci contre).

Réformes

Trois PR180-2 (211, 213, 214) ont été



© Christophe DECAUX

60 JOURS À...

radiés. Il est à noter que le n°211 est le fameux "Bus-cyclette" que nous vous présentions dans **RU28** (p35).

Affrétés
Les véhicules des deux lignes affrétées du réseau SEMTA, la 12 aux Courriers Automobiles Picards et la 16 aux

Autocars Taquet, évoqués dans notre dernier numéro, vous sont présentés en rubrique "Parcs et dépôts".

POITOU - CHARENTES

... CHÂTELLERAULT

 **Midibus**
Le SITUAC, qui regroupe les communes de Châtellerault, Cenon et Thuré, a décidé d'augmenter son parc de bus à gabarit réduit. Deux autres seront acquis, venant rejoindre les derniers GX117 (4 au total) et Mercedes-Auwärter.

De plus, circule actuellement sur le réseau un GX 117-L en livrée grise de démonstration, prêté par Heuliez pour des essais.

Parc TAC

Le réseau STAC dispose des types de véhicules suivants : Renault R312 - Renault Agora-S - Renault SC10R - Saviem SC10UPF - Heuliez GX 117 - Gruau MG36

... NIORT

 **CGTE** Parc TAN
Les véhicules suivants circulent actuellement sur le réseau niortais : Heuliez GX 107 - Heuliez GX 77H - Renault PR180 (dont 1 en assez mauvais état)

... POITIERS

 **Gaz**
La ligne 4 (Hôtel-de-Ville / Nimègue) est maintenant entièrement équipée de bus au GNV.

GNV

Un 6ème GX317-GNV (n°406) est arrivé sur le réseau STP en fin d'année 2000. 6 autres, probablement équipés UFR sont attendus en 2001.

D'ici à 2003, 40 véhicules utilisant ce carburant circuleront à Poitiers. A ce jour, la STP dispose de 23 véhicules de ce type : 6 Heuliez GX317 (n°401 à 406) et 17 Renault Agora-S (n°451 à 467).

Par ailleurs, il reste 15 bus de plus de 15 ans à la STP (SC 10, O 305 et O 305 G).

Mariage

Le "bus mariage" de la STP a été présenté, comme chaque année, au salon du mariage de Poitiers.

Il s'agit de l'autobus articulé le plus récent de la STP (1992). Exploité en semaine sur les lignes "étudiantes" 1 et 9C du réseau poitevin, ce bus se pare de rubans et de bouquets certains samedis.

... ROCHELLE (La)

 **Tramway**
La ligne de tram de démonstration Alstom verra une motrice équipée du système ALISS (ALimentation Statique par le Sol). Voir notre "Dossier".

La ligne de démonstration devrait être mise en service au deuxième semestre 2001.

PROVENCE - ALPES - CÔTE D'AZUR

... CANNES

 **Bus Azur**
Matériel
En décembre circulait un PR100

inconnu, immatriculé 439 AFE 06, arborant des restes d'une ancienne livrée rouge et un autocollant Bus Azur.

Les autobus de la ligne 9, exploitée par la STAVS, ont été habillés de la livrée Bus Azur. Cet exploitant a par

ailleurs reçu un PR112 (9587 YS 06) aux couleurs du réseau cannois et un PR100, toujours en blanc. Enfin, un SETRA S215UL Bus Azur (2625 ZK 06) a pu également être vu sur cette ligne 9 décidément très variée.

... MARSEILLE

Trolleybus

A St-Pierre le trolleybus n° 242 est au fond du dépôt en pièces détachées donc réformé. On parle bien de supprimer tous les trolleybus à Marseille, la dernière ligne à en être équipée sera la ligne 54.

AU138...suite

Si les 16 AU138 ne figurent plus au parc de la RTM, Maximilien Landas nous demande de nuancer l'information car 5 véhicules sont conservés "hors-parc" à l'atelier central. L'idée est de constituer un groupe de 2 véhicules en bon état de marche, les 3 autres faisant office de magasins de pièces, afin de disposer d'autobus de plus grande capacité pour exploiter la navette de Fondacie en complément des 2 Master.

GX77

Les voitures 267, 268 et 269 ont maintenant été définitivement mutées du dépôt de La Capelette au dépôt de St Pierre. En effet, la 269, longtemps en prêt à St Pierre, était revenue momentanément à La Capelette jusqu'à l'arrivée des Cito. Le parc de GX77-H est donc maintenant remisé comme suit : 251 à 269, 273 à 277 à St Pierre et 270 à 272 à La Capelette.

Dépôt St Pierre

Retrouvez dans le tableau ci-dessus le parc du dépôt RTM de St Pierre, établi par Serge Nadau, confirmant la réforme des PR100 n° 343 et 349.

Citaro

Le réseau RTM devrait rapidement être doté de 32 citaros, dont 11 ou 12 pour la ligne 40. L'effectif devrait être, selon toute vraisemblance, réparti comme suit : n°71 à 82 à St-Pierre, n°301 à 310 à Arenc, n°311 à 320 (sûr pour les 313 à 319) à la Capelette.

Cito

Les 8 derniers Cito sont bien arrivés à La Capelette pour équiper les lignes 22, 225 et 48 principalement. Après

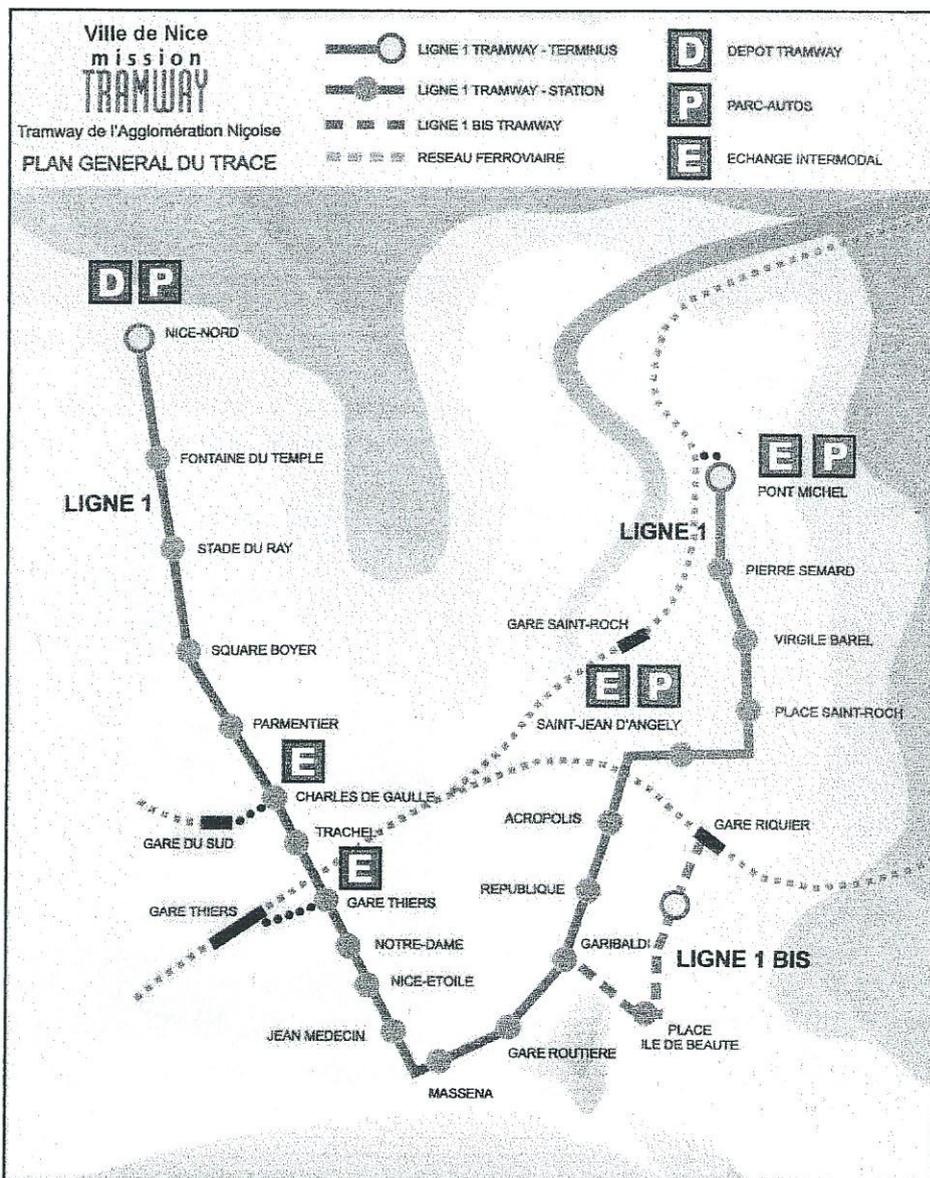
MARSEILLE - Dépôt St Pierre - Parc simplifié au 15/01/2001		
Trolleybus ER100	201/02, 204 à 238, 240/41, 244 à 246, 248	43
Heuliez GX77	251 à 269, 273 à 277 (275 en livrée spéciale ligne 60)	24
Renault PR100	341/42, 344 à 348, 350 à 353	9
Heuliez GX113	439 à 464, 581 à 589, 53 à 60 (ligne 40)	43
Mercedes O405N	802 à 824, 61 et 62 climatisés	25
Mercedes Citaro	72 à 80	9
TOTAL		155

les 901 à 910 présentés dans *RU35*, retrouvez en rubrique "Parcs et dépôts" les 911 à 918.

Sachez par ailleurs qu'à la mi-décembre, tous les Cito (901 à 918) ont été arrêtés par le Service des Mines en raison de la non-conformité du système de freinage...

Ceci a nécessité de remplacer

pendant plusieurs jours les Cito par d'autres bus, par exemple des GX113 sur les lignes 49A et 49B. Il a donc fallu modifier l'itinéraire, ces bus étant beaucoup trop large pour les rues empruntées... On imagine l'énerverment de la clientèle, d'autant que l'information aux arrêts a tardé à venir.



60 JOURS À...

Déco

Le GX113 n° 153 (3806 MB 13) circulait récemment avec une livrée "Pébéo-les couleurs de l'imaginaire".

Festivités

Le dimanche 10 décembre, la gare de la Blancarde a été le théâtre de manifestations pour ENFANTS DU MONDE qui a consisté à obtenir des jouets pour les enfants défavorisés. Le tramway n'a pas circulé et a été remplacé par des bus en l'occurrence des GX77H.

Si le tram ne circulait pas, c'est que les 2 voies à la station de la Gare de la Blancarde étaient occupés par 2 vieux tramways appartenant à l'ARTM, association de préservation du matériel roulant de la RTM.

... MONACO



PDU

La mode du PDU a traversé la fine frontière monégasque. Au delà des habituels travaux routiers de désengorgement du trafic automobile, le document conçu à Monaco prévoit la mise en oeuvre d'une ligne est ouest avec un système en site propre exploité par "Bus articulé électrique" (sic).

... NICE



Tram

Nous vous présentions dans nos précédentes éditions la teneur du

projet tramway de Nice. Retrouvez page précédente le plan de cette première ligne.

... VITROLLES



GPS

Le réseau des Bus de l'Etang vient de s'équiper d'un SAE avec suivi des véhicules par satellite via GPS. Des écrans d'information des clients seront installés aux arrêts principaux pour annoncer les temps d'attente. Dans un ensemble urbain en grande mutation, il n'y a pas de doutes que le SAE aidera aussi à obtenir toutes sortes d'analyses destinées à adapter les dessertes.

RHÔNE - ALPES

... BOURG EN BRESSE



Certification

La ligne 3 - Péronnas - place Carriat - Alagnier a été reçue à l'examen de l'AFNOR et vient d'obtenir le label "NF Services". La SETUB entre donc dans le club encore assez fermé des réseaux ayant obtenu ce label de qualité de service et compte le faire savoir, de manière à ce que de plus en plus de personnes se convertissent aux bienfaits des transports collectifs urbains.

course sur deux. La ligne 19, interne à la commune de La Motte Servolex est

supprimée en raison de sa trop faible fréquentation.

... CHAMBÉRY



Réseau 2001

La ligne 18 rejoint désormais Chambéry depuis le centre commercial Chamnord à raison d'une



CHAMONIX, Mairie - 22 janvier 1999

Le S215SL n°53 (5790 WA 74). Noter la livrée très caractéristique (pour raisons de sécurité) faisant la part belle au numéro de parc.

Le guide bus est quant à lui plus lisible. La double pagination recto (période normale) / verso (vacances scolaires) est abandonnée au profit d'une présentation plus conventionnelle par code couleur.

... CHAMONIX MONT BLANC

Combiné

Une convention tarifaire a été dernièrement signée entre la Région Rhône-Alpes et la compagnie Chamonix-Bus. Celle-ci consiste en une tarification combinée entre le réseau urbain et le train qui permet d'étendre le principe de la libre circulation entre Servoz et Vallorcine durant la saison d'hiver. (voir photo page précédente)

... GRENOBLE

Prolongement

La pose du dernier rail, sur le prolongement allant de la place Firmin-Gauthier à la Cité Internationale, a été effectué le 27 septembre et sa dernière soudure, le 3 octobre. Il ne restait plus qu'à joindre l'ensemble de ce prolongement au terminus provisoire de la ligne B, ce qui fut fait le 18 octobre en voie 2 et cinq jours plus tard en voie 1.

Bonne nouvelle

Le 2 octobre dernier a enfin cessé l'expérience qui consistait à faire circuler le trafic routier sur une des voies du tram place Notre-Dame.

Couloir

A l'initiative de l'ADTC, une voie de circulation, avenue du Doyen-Weil (ou entrée 1 du Campus), a été neutralisée dans le sens entrant et remplacée par un couloir mixte bus-vélos. Ce couloir intéresse la ligne de bus 26.

Surbaissés

A la suite des 37 GX317-2p n°921 à

957, 33 autres véhicules du même type ont été réceptionnés et en cours d'immatriculation au moment où ces lignes sont écrites. Ils seront numérotés 600 à 632 et 8 d'entre-eux (612 à 619) seront confiés aux VFD pour les lignes affrétées. Ils recevront donc le préfixe "5" devant le numéro de parc et deviendront la série 5612 à 5619. Vous retrouverez les caractéristiques de ces nouveaux véhicules dans notre prochain numéro.

Parc

Retrouvez le parc grenoblois au 1er décembre 2000, en rubrique "Parc et dépôts", ainsi que les caractéristiques complètes des GX317-3p (n°921 à 957).

... LYON



Tramways

C'est finalement le 18 décembre et sur invitation qu'ont été inaugurées les deux lignes du nouveau tramway.

Voir notre rubrique "Zoom" et les photos en pages couleur.

Cristalis

Le premier Cristalis a officiellement été "intrônisé" le 13 décembre 2000. Le parcours inaugural a été effectué sur l'actuelle ligne 1 entre Part Dieu et l'Hôtel de Ville où se tenait une réception en l'honneur de ce nouveau véhicule non polluant et entièrement accessible.

Les futures affectations du Cristalis sont les suivantes, dans l'ordre de mise en service prévisible : 15 standards et 9 articulés sur la ligne 1 (St Paul / Laurent Bonneville), 13 standards sur la ligne 11 (Perrache / Laurent Bonneville), 9 standards sur la ligne 4 (Cité Internationale / Jean Macé), 14 standards et 3 articulés sur la ligne 44 (Hôtel de Ville / Les Sources), puis viendront ensuite 11 standards sur la ligne 13 et 18 standards sur la ligne 18.

Concernant la ligne 44, la ligne aérienne de contact commence à être posée entre Pont Mouton et Gare de Vaise. Une fois ce tronçon achevé, la

ligne 44 pourra à nouveau être exploitée en traction électrique.

La ligne 23, quant à elle, est redevenue une simple ligne de bus suite à la mise en service du tramway. Enfin, pour être complets, signalons que les Cristalis seront numérotés dans les séries 1800 (standards) et 1900 (articulés) et qu'ils portent le logo "Bus TCL".

(Photo pages couleur)

Gerland

La légère restructuration du réseau de surface dans le quartier de Gerland, suite au prolongement de la ligne B du métro n'a pas convaincu les riverains qui se plaignaient d'un manque cruel de fréquence. Alors on efface tout et on recommence. Ainsi, les lignes 96 (Perrache / Jean Macé via Gerland) et 32 (Perrache / États Unis via Gerland) sont rétablies sur leur itinéraire initial, les différentes navettes N32, N96 et P32 étant supprimées. Seules les lignes 12E (Bellecour / Vénissieux Express) et 17 (Jean Macé / St Genis Laval) voient leur modification de septembre 2000 confirmées.

Parmentier

Le dépôt de Parmentier a définitivement fermé ses portes le 02 janvier 2001. Les bus en sont sortis le matin mais ont rejoint leur nouvelle affectation à la fin de service. Le dépôt était entièrement vide à 15h30. Les véhicules des lignes 23 et 97 ont été mutés sur Les Pins, ceux de la ligne 4 sur Alsace, ceux de la ligne 18 sur Caluire et ceux de la ligne 47 sur Audibert.

Nous reviendrons sur le dépôt de Parmentier prochainement.

Billetterie

Une légère augmentation tarifaire doit intervenir au 1er avril 2001. Seuls les tickets à l'unité, en passant de FRF 8,00 (€ 1,22) à FRF 8,50 (€ 1,30) augmenteront significativement. Par ailleurs, le seul titre manquant dans la gamme tarifaire lyonnaise fera son apparition à cette occasion, le coupon hebdomadaire dont le prix a été fixé à FRF 85,50 (€ 13,03).

Commandes

59 nouveaux Agora-Line (boîte ZF5)

ont été commandés pour livraison avant fin 2001. Ces Agora-Line doivent logiquement faire disparaître les mythiques SC10R du paysage lyonnais.

Par ailleurs, la SLTC tente de convaincre le SYTRAL de faire l'acquisition d'articulés à l'horizon 2002. En effet, une dizaine de GX187 déjà bien essoufflés vont devoir continuer à assurer la navette campus N26 qui aurait dû disparaître mais qui est maintenue tant que le nombre de rames de tramway sera insuffisant pour assurer les renforts prévus (Doua / Part Dieu sur la T1 et Université Lumière / Grange Blanche sur la T2).

Vidéo-surveillance

Les R312 climatisés de la ligne 15 (n°3181 et 3304 à 3315) reçoivent actuellement un équipement de vidéo-surveillance composé de deux caméras, l'une installée face au conducteur, l'autre fixée à proximité du rétroviseur et braquée sur l'intérieur du véhicule. Ce système équipe également les Agora de la ligne 36 et les Agora-Line de la ligne 44.

Mouvements

La restructuration du réseau de surface qui vient d'intervenir suite à la mise en service du tramway (voir "Zoom") et la fermeture du dépôt Parmentier entraînent de nombreux mouvements (on parle d'une bonne centaine !) dont nous essaierons de faire un point complet dans notre

prochaine édition.

Vive le foot !

Lors du match OL-ASSE, 5 PR180.2 des TCL ont été gravement endommagés par les hooligans stéphanois. Les actes de vandalisme ont eu lieu avant le match, où, malgré la présence de stadiers de St-Etienne dans les bus, les pseudo-supporters ont cassé les vitres, arraché les sièges, les oblitérateurs, détruit le système d'éclairage intérieur. Bref, les bus ont été entièrement détruit à l'intérieur. La morale de l'histoire veut que les TCL, bien que pas contents, n'ont bien sûr pas remplacé les bus et à la fin du match, les supporters stéphanois (qui ont perdu d'ailleurs !!) ont eu droit pour le retour aux bus saccagés !

Bien sûr, la SLTC a porté plainte, car les frais de réparation s'élèvent à FRF 250.000 (€ 38112,25) au total. Le club stéphanois devra donc rembourser ces dommages.

... SAINT CHAMOND



Surbaissés

Le réseau Val-de-Gier a reçu fin septembre 2000 2 GX217 - 2p supplémentaires.

... SAINT ÉTIENNE



Décor

Les 20, 21 et 22 octobre 2000, durant la fête du livre, la rame 901 du tram stéphanois s'est parée d'une livrée en conséquence. Transformée alors en "Tram à histoires" elle effectuait un circuit de 45 minutes proposant aux enfants une lecture publique.

De fin octobre à début novembre, la rame 902 était elle parée d'une décoration "Floralies"

... VIENNE



Réseau 2001

Une seule modification est intervenue sur le réseau SUV à la rentrée de septembre : les deux lignes 5 et 6 sont bouclées à leurs terminus de Pont Évêque notamment pour renforcer la desserte du collège de la petite cité satellite de Vienne. Chacune des deux lignes a son origine à la gare et tourne dans un sens ou l'autre, en reprenant les parcours de la 5 et de la 6. La ligne porte un seul indice : 5-6.

SUISSE ROMANDE

... GENÈVE



Nouveau réseau

Le 24 juin 2001, les TPG mettront en service un réseau largement revu. Nous aurons l'occasion d'en reparler dans une prochaine édition. Sachez cependant que le réseau trolleybus

sera étendu, notamment vers Vernier-Village.

Look

Les clients pourront, courant 2001, tester toute une panoplie de nouveaux équipements d'information amenés, si les tests sont concluants, à s'étendre à tous les points d'arrêts. Proximité du siège et fréquentation importante ont amené les TPG à proposer ces tests

aux arrêts "Bachet de Pesay".

Communauté

Le Canton de Genève devient une communauté tarifaire unique incluant le réseau TPG, les lignes régionales des CFF et les Mouettes Genevoises. Les titres à l'unité "3 arrêts" disparaissent au profit d'une scission de la zone tarifaire centrale (10) en deux zones 11 et 12.

Les tarifs transfrontaliers sont maintenus en l'état.

Monétique

Dans le cadre d'une expérimentation nationale menée par la CFF sous le vocable "Easy Ride" (noter à cette occasion que la Suisse se dote d'une cinquième langue officielle !), le réseau TPG testera en 2003 un titre de transport multimodal sans contact.

Coopération

Déjà effective avec l'achat groupé de véhicules ou d'équipements de billetterie, la coopération va se renforcer entre les TPG, les TL de Lausanne et l'opérateur ferroviaire national, les CFF. Chaque projet important devrait désormais faire l'objet d'une étude commune.

France

Les TPG vont certainement desservir la commune de Veigy-Foncenex en Haute-Savoie, la municipalité ayant voté un crédit en ce sens. Ce n'est qu'un retour aux sources car, jusqu'en 1930, la ligne 10 des tramways genevois desservait déjà cette commune avant d'atteindre Douvaine.

Matériel

Certains des nouveaux autobus ont déjà reçu un habillage publicitaire



© Lionel BREITMEYER
GENÈVE, Vieille Ville - Janvier 2001

Le nouveau Fiat Ducato de Globe, exploité sur la ligne 17 pour le compte des TPG

arrière. Une dizaine de Volvo 7000 restait à livrer au 31 décembre.

Un nouveau Fiat Ducato circule sur la ligne 17. Rappelons que cette desserte de la vieille ville est soustraite à l'entreprise Globe.

... LAUSANNE



Réformes

L'ensemble de la série de 12 standards FBW-Hess-91U (401 à 412) a été réformé.

Le bus n°401 a été conservé en véhicule-musée.

WALLONIE - BRUXELLES

... BRUXELLES / BRUSSEL



Plan

Quitte à décevoir notre ami Roland DE COSTER, qui s'est énormément investi dans la mue du plan STIB, il nous faut signaler de nombreux témoignages de déception nous parviennent concernant ce nouvel opus signé Carto Concept. Malgré l'introduction de la couleur, permettant enfin de différencier les

lignes, force est de constater que le cartographe n'a pas su rendre lisible la concentration des lignes au centre-ville. L'adjonction des lignes TEC et De Lijn, aussi louable soit-elle, ajoute encore à la confusion, la "colorisation" hachurée de ces lignes n'arrangeant pas notre affaire. Enfin, les indices de lignes ne sont repris qu'au terminus, ce qui rend compliqué le repérage rapide en cours de route. De plus, mais nos amis belges rétorqueront que le tram n'est ni plus ni moins qu'un bus de plus en Belgique, on s'étonne du parti pris de

non différenciation des lignes tram et bus, principalement en ce qui concerne les trajets souterrains du préméto, dessinés de la même manière que les axes de surface.

Bref, le nouveau plan du réseau STIB, malgré de nombreuses innovations, manque encore de clarté.

Nul doute que Roland exigera dans ces colonnes un droit de réponse légitime. Nous lui offrons donc volontiers avant même qu'il ait pris connaissance de ces lignes ! Sans rancune ?

ZOOM RÉSEAUX



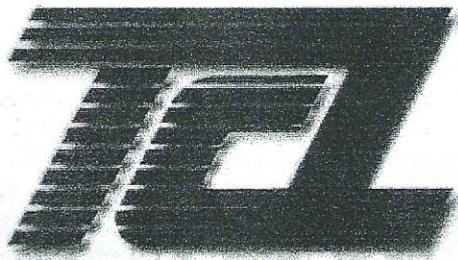
LES TROIS DERNIERS RÉSEAUX TRAM DU 20^È SIÈCLE

Arnaud WADOUX

Trois nouveaux réseaux de tram, sur rail ou sur pneu, ont donc été inaugurés fin 2000 pour une mise en service commerciale en décembre 2000 ou janvier 2001.

Voici donc un petit tour d'horizon de ces trois inaugurations (la teneur des liaisons inaugurées ayant déjà fait l'objet d'articles précis dans "Réseaux Urbains") et une présentation rapide des nouveaux réseaux engendrés par ces mises en service. Trois réseaux dont le point commun pourrait être... une inauguration un peu trop hâtive. Vous avez dit "élections municipales"... ?

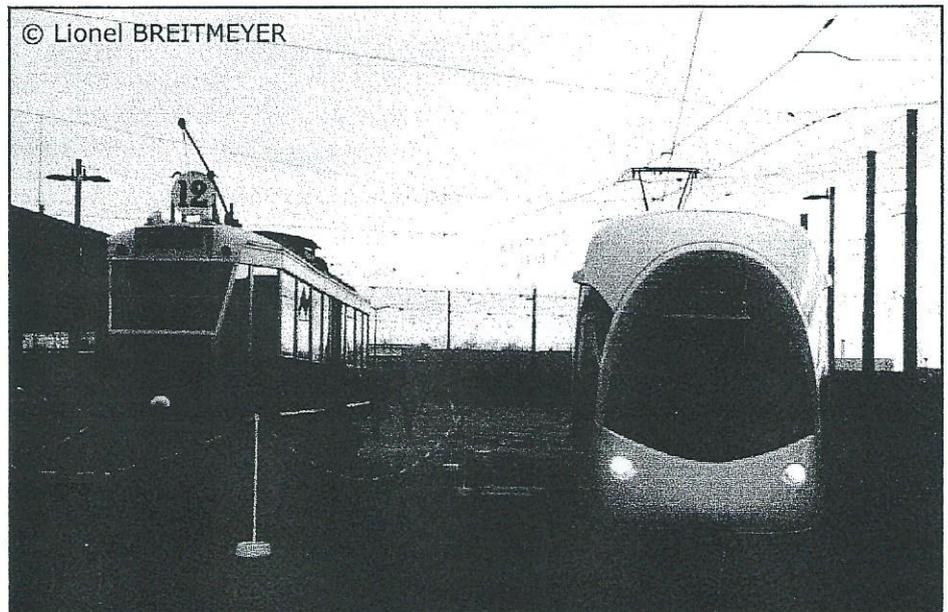
LYON : Le sans-faute... de peu



Inauguration

L'inauguration s'est déroulée finalement le 18 décembre dernier, 1300 personnes étant invitées de la fête. Au grand dam des partisans de la continuité, les invités ont pu prendre connaissance des indices de ligne désormais officiels : T1 pour la ligne Perrache - IUT Feyssine et T2 pour la ligne Perrache - Porte des Alpes.

Les cérémonies inaugurales se sont poursuivies par des circulations en avant-première les 23 et 24 décembre sur les deux lignes. La foule, conséquente, a pu apprécier le confort et le silence du nouveau matériel. En revanche, compte tenu du nombre de voyageurs et des équipements non encore fonctionnels (priorité aux feux, GPS, etc.) les pionniers ont retenu une certaine



lenteur voire une lenteur certaine des circulations. Malheureusement, ce constat a également pu être effectué à la mi-janvier en service purement commercial ce qui a pour l'heure quelque peu découragé les clients potentiels...

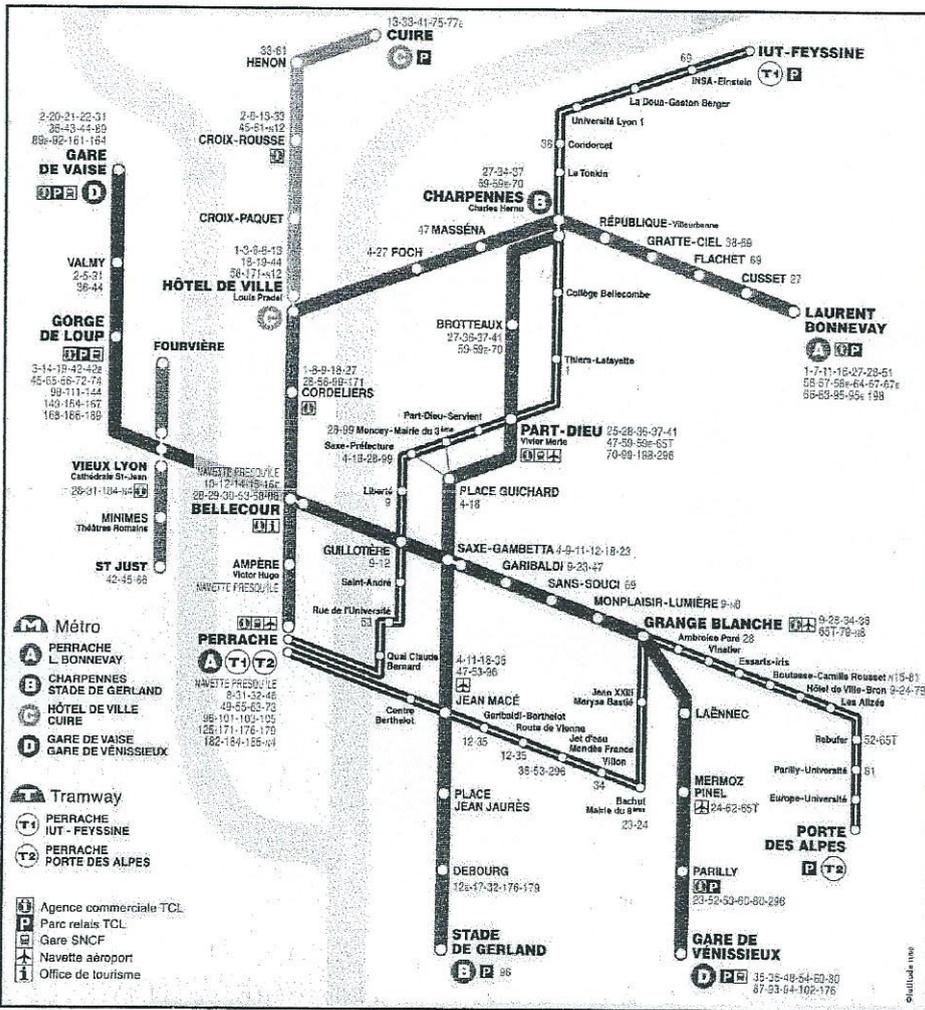
Le 27 décembre, seule la ligne T2 était ouverte aux voyageurs qui pouvaient se rendre à une journée portes ouvertes organisée au centre de maintenance de St Priest.

3 vieilles rames étaient exposées pour

l'occasion.

L'une d'entre elles, produite par le constructeur belge Manage, date de 1914. On dit que c'est la 26^{ème} d'une commande de... 25 et qu'elle a donc été offerte gracieusement ! Cette rame est habituellement exposée au musée Malartre à Rochetaillée près de Lyon (*photo ci-dessus*).

Le 2 janvier enfin, le réseau tram et bus restructuré était ouvert au service commercial. 31 rames étaient pleinement disponibles sur les 35



prochainement sur internet une série de photos "avant / après", les clichés des travaux ayant été pris fin 1999.

Nouveau réseau

Compte tenu de l'étendue du réseau TCL, ce sont principalement les secteurs directement concernés par le tramway qui ont connu des restructurations de surface. Toutefois, les TCL ont profité de cette restructuration pour apporter quelques retouches dans d'autres secteurs.

Tram et lignes 26 et 39

Le tram reprenant peu ou prou leur itinéraire, deux lignes sont supprimées : la 26 Perrache / La Doua et la ligne 39 Perrache / Université Lumière.

Ligne 9

Au départ de Cordeliers connaît quelques modifications d'itinéraire, mais garde globalement sa desserte précédente avec un nouveau terminus à Bron en correspondance avec le tram à Hôtel de Ville. Néanmoins, sa proximité avec le tram T2 et son tronç commun avec plusieurs lignes sur la quasi totalité de son parcours devrait lui valoir à terme une exploitation à l'aide de midibus. Actuellement, 3 Agora-S et 2 Oreos55 de l'ex navette 96 sont en service sur la 9

Ligne 23

Désormais exploitée par bus, la ligne 23 part de Saxe-Gambetta pour rejoindre Bachut par la rue Marius Berliet puis son précédent itinéraire.

Ligne 24

Au départ du Bachut, la ligne 24 rejoint Bron via l'avenue Mermoz avant de retrouver son itinéraire habituel jusqu'au terminus des 7 Chemins. La desserte partielle de Chassieu n'est plus effectuée.

Ligne 25

Cette ligne est désormais directe sur la commune de Bron par emprunt de la route de Genas sur tout son parcours jusqu'à 7 Chemins. A certaines heures, une antenne vers Bron - F. Mitterrand est exploitée pour la desserte du lycée J.P. Sartre.

attendues. 15 jours plus tard, le bilan est globalement positif.

Si quelques soucis de mise en service n'ont pas manqué de se produire, il convient de saluer une mise en service prompte et efficace. Le principal reproche est la lenteur des circulations, due, selon la SLTC à la "timidité" des traminots récemment formés et donc excessivement prudents vis à vis d'automobilistes encore peu attentifs au passage de la bête. La situation leur donne d'ailleurs raison puisque plusieurs accidents assez grave ont déjà eu lieu... Le système de priorité aux feux non encore pleinement opérationnel et bien entendu au manque de rames, 6 étant encore en attente de livraison, participent également à ce sentiment de "lenteur" dont la presse lyonnaise, un brin conservatrice, fait ses choux gras. Par ailleurs, ce manque de rame retarde la mise en place des

fréquences de renfort entre Part Dieu et IUT-Feysine et entre Grange Blanche et Université Lumière.

Les travaux connexes de voirie sont majoritairement très réussis (la restructuration du centre d'échange de Part Dieu est un modèle du genre avec sa longue série d'abribus d'acier, de verre et de bois) et la réutilisation des structures du centre d'échange de Perrache toute aussi intelligente que surprenante : une partie des tiroirs de rebroussement et de garage temporaires ont été installés sous la voûte sud de la gare, autrefois vouée au trafic automobile de transit.

Reste le design des rames, toujours aussi surprenant (surtout de profil) et au sujet desquelles les puristes déplorent l'absence de la ligne rouge de haut de caisse, signature du réseau TCL.

Nous vous proposerons très

Nouveau réseau bus TCL		
N°	Avant le 2 janvier 2001	Depuis le 2 janvier 2001
9	Cordeliers - Bron 7 chemins	Cordeliers - Bron Hotel de Ville (T2)
23	Cordeliers - Parilly	Saxe Gambetta - Parilly
24	Grange Blanche - Chassieu	Bachut - Bron 7 Chemins
25	Part Dieu - Bron 7 Chmins	Part Dieu - Bron 7 Ch. / Mitterrand
26	Perrache - La Doua	SUPPRIMEE (Tram T1)
32	Etats Unis - Perrache via Gerland	Etats Unis - Perrache via Debourg
35	Bellecour - Vénissieux Charréard	Jean Macé - Vénissieux Le Charréard
38	Charpennes - Surville	Clinique du Tonkin - Surville
39	Perrache - Université Lumière	SUPPRIMEE (Tram T2)
53	Perrache - St Priest Pl. de Saythe	Bellecour - St Priest Plaine de Saythe
62	Grange Blanche - Mions J. Vallès	Bachut - Mions Jules Vallès
66	Valdo - Les Sources	Valdo - Champagne Ecoles
71	CREATION FIN JANVIER 2001	Gare de Vaise - Collonges
79	CREATION	Grange Blanche - Décines Espl. / Chassieu
81	L. Bonnevey - Pte des Alpes direct	L. Bonnevey - Pte des Alpes via Bron
96	Perrache - J. Macé via Debourg	Perrache - Jean Macé via St. de Gerland
N15	CREATION	Bron Camille Rousset - Montchat

Ligne 32

Modifiée sur le secteur de Gerland lors du prolongement de la ligne B du métro (passage par "Stade de Gerland"), la ligne 32 est rétablie sur son itinéraire initial plus direct via "Gerland Debourg". La navette de renfort P32 entre Perrache et Gerland est supprimée.

Ligne 35

Le terminus lyonnais de cette ligne est reporté à Jean Macé

Ligne 38

Cette ligne de rocade est limitée à la Clinique du Tonkin dans son tortueux itinéraire villeurbannais et ne continue donc plus vers Charpennes cette liaison terminale étant désormais effectué par le tram.

Ligne 52

Cette ligne voit son itinéraire modifié entre Mermoz Pinel et Bron Terrailon afin d'optimiser les correspondances avec le tram pos-sibles à Rebufer

Ligne 53

Partant désormais de Bellecour, la ligne 53 reprend entre Bellecour et Jean Macé l'itinéraire abandonné par la ligne 35 avant de retrouver sa

desserte normale sur les États Unis.

Ligne 62

Le terminus lyon-nais de cette ligne est déplacé à Bachut - Mairie du 8ème au lieu de Grange Blanche. La ligne dessert l'avenue Mermoz pour reprendre dans le quartier de Parilly son itinéraire normal vers Mions. A l'origine, cette ligne devait partir de Mermoz-Californie. Ce terminus ayant été jugé peu pratique, la ligne a finalement été prolongée jusqu'au Bachut. Néanmoins, les plans, déjà imprimés, ne tiennent pas compte de cette modification de dernière minute. Les fiches horaires ont en revanche été promptement détruites et réimprimées. Enfin, alors que cette ligne frôle à plusieurs reprises la ligne T2, aucune correspondance n'est possible ailleurs qu'au Bachut...

Ligne 66

Cette ligne est légèrement modifiée et prolongée dans Champagne au Mont d'Or afin de desservir plusieurs établissements scolaires. Son nouveau terminus est Champagne Écoles.

Ligne 71

Collonges au Mont d'Or n'était

accessible que par les bords de Saône. La nouvelle ligne 71 permet un accès par la route de St Cyr en reliant Gare de Vaise et Collonges Mairie via la Chaux ouvrant l'accès à de nouveaux quartiers et un renforcement des dessertes du lycée Jean Perrin.

Ligne 79

Cette nouvelle ligne est créée pour reprendre les dessertes abandonnées par le 9 entre Grange Blanche et Bron 7 Chemins, le 24 entre Bron et Chassieu et le 25 à Décines Charpieu. La desserte classique relie Grange Blanche à Décines Esplanade, une antenne vers le Collège de Chassieu étant exploitée aux heures utiles

Ligne 81

L'itinéraire direct par le périphérique entre Laurent Bonnevey et le parc de Parilly est abandonné au profit d'une desserte fine des quartiers adjacents de Bron

Ligne 96 / N96

La ligne 96, desservant le quartier de Gerland avait été raccourcie via Gerland Debourg et rebaptisée N96 lors du prolongement du métro B. Suite aux plaintes des riverains, la ligne renaît sur son itinéraire d'origine via Stade de Gerland et retrouve son indice 96

Navette 15

Cette nouvelle navette de quartier est créée entre Bron Camille Rousset et le quartier lyonnais de Montchat.

Campus Express

Les trois navettes Campus Express (26 entre Part Dieu et la Doua, 39 entre Université Lumière et Mermoz Pinel, et 81 entre Université Lumière et Laurent Bonnevey) sont supprimées. Cependant, compte tenu du fait que les rames de tramway ne sont pas toutes livrées, les renforts tram prévus ne peuvent pas être exploités sur les itinéraires équivalents. A titre transitoire, la navette Campus 26 est maintenue jusqu'à introduction des renforts tram entre Part Dieu et IUT Feysine.

Le Tram, c'est à partir du 2 janvier 2001



NANCY : Quand le TVR rate son rendez-vous...



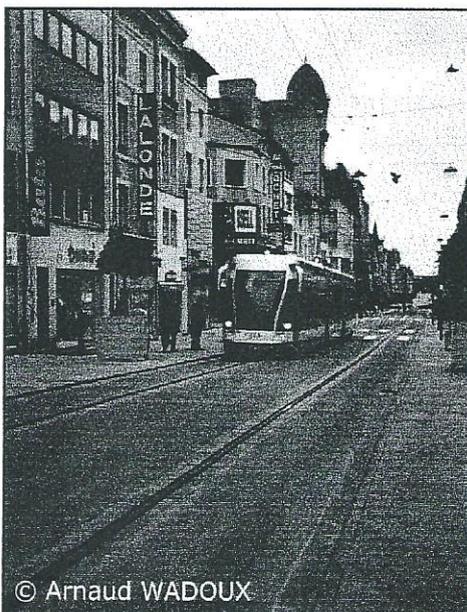
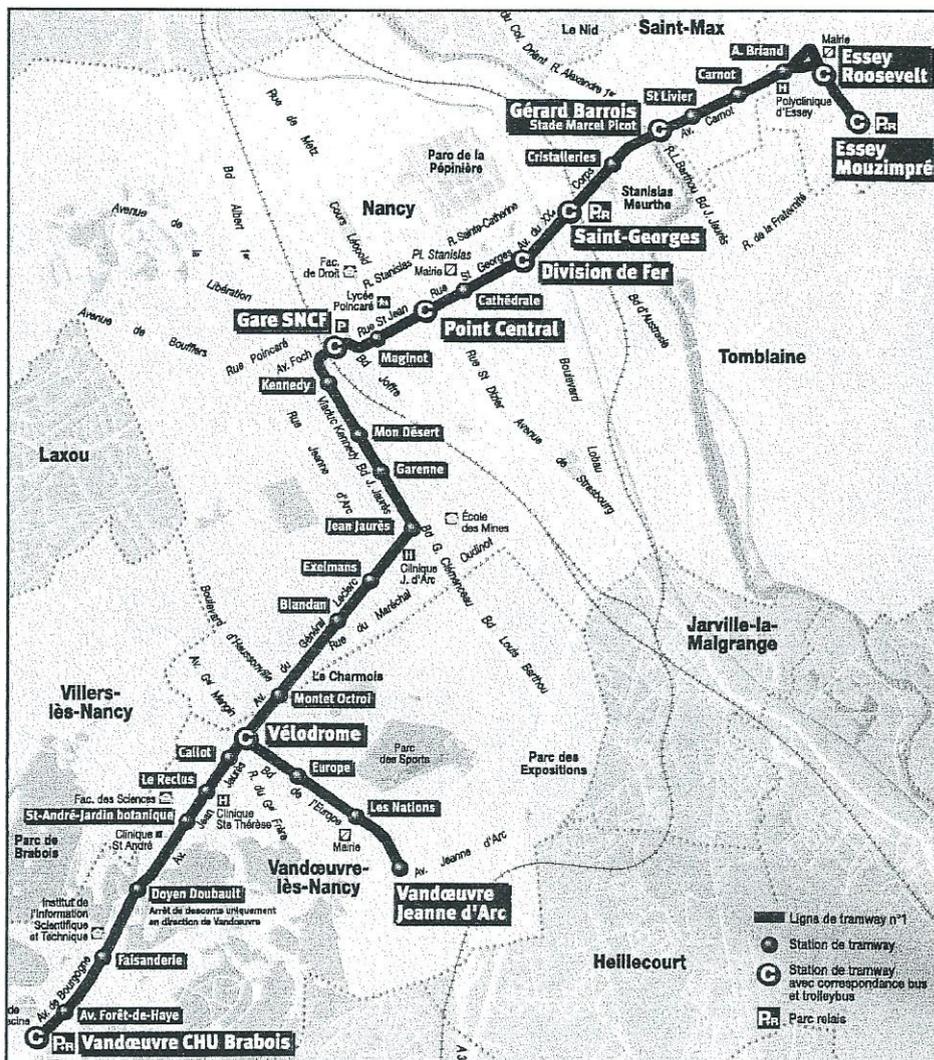
Inauguré mais... différé

Attendu au tournant par ses détracteurs, le TVR de Nancy, bien malgré lui, leur aura donné (provisoirement) raison.

L'inauguration officielle du "Tramway sur Pneus du Grand Nancy" s'est donc déroulée le 8 décembre 2000 en présence de Bernadette CHIRAC (la ville étant UDF, il semble que le Premier Ministre, de toutes les fêtes ces derniers temps, n'ait pas trouvé matière à se déplacer...). L'habituel rituel fait de circulations, discours et démonstrations a comme partout ailleurs été respecté.

Mais... l'inauguration est une chose, la mise en service commercial en est une autre...

Ainsi, le nouveau réseau "tramway"-trolleybus-autobus qui était prévue le 2 janvier, a été reportée à une date ultérieure (fin janvier / début février



© Arnaud WADOUX

Nancy - 8 janvier 2001
Le TVR toujours en essais...

d'après les agents Stan interrogés sur place), en raison de problèmes techniques importants.

Un défaut du système de contrôle d'isolation sur des pièces fournies par la société Alstom, sur la chaîne de traction du tramway, a été constaté. Ce système de contrôle d'isolation, qui fait partie du système de traction et de fourniture d'énergie à haute tension du tramway, ne touche pas la sécurité des voyageurs, mais entraîne des coupures d'énergie et donc des arrêts intempestifs des véhicules, en raison de son extrême sensibilité. Ces problèmes n'avaient providentiellement pas été détectés lors de l'inauguration du véhicule mais ne sont apparus que deux jours plus tard pendant une phase d'essais à

blanc...

Reste que d'autres petits soucis se sont fait jour au cours des différentes phases d'essais et ont nécessité la mise en place d'un système de surveillance de la pression des coussins d'air, et d'un système de double vérification de la... détection du rail, un comble pour un véhicule qui se fait appeler tramway.

Enfin, un rapport du laboratoire techniques, territoires et sociétés (LATTS) de l'école nationale des Ponts et Chaussées a fait état de problèmes de sécurité, notamment de défauts de visibilité pour les conducteurs. La Communauté Urbaine du Grand Nancy se fait toutefois rassurante quant à ces divers problèmes, rappelant que le véhicule, déjà testé sur le TVM

francilien a été homologué par les services compétents de l'Etat.

Bien entendu, ce report de mise en service provoque une belle polémique, d'autant que tout était prêt pour le 2 janvier. Si la clientèle reste plutôt calme, les politiques, en cette période pré-électorale, se déchaînent...

Le 8 janvier dernier, lors d'un voyage à Nancy, nous avons pu voir entre 10h00 et midi plusieurs rames circuler sur la portion guidée du centre-ville, semble-t-il sans encombre. Deux d'entre elles circulaient perches baissées donc en mode diesel. Mais le TVR s'est fait plutôt discret le reste de la journée...

Pour autant, l'effet de surprise passé quant au design du véhicule qui ressemble décidément plus à un trolleybus qu'à un tramway et à certaines "incongruités" comme l'arrêt brutal du rail de guidage par exemple aux abords de la station Vélodrome à Vandœuvre, il faut reconnaître que le TVR s'insère plutôt bien dans le paysage urbain de Nancy et que les aménagements urbains annexes sont réussis bien que simples.

Toute la documentation afférente au nouveau réseau est disponible depuis plusieurs semaines et les agents du Stan ont du dans l'urgence confectionner des affichettes informant la clientèle que l'ancien réseau reste en service jusqu'à nouvel ordre.

De même, la plupart des véhicules reçus récemment (GX217-GNV et GX417-GNV), équipés de girouettes mixtes à film pour l'indice de ligne et électronique pour la destination n'avaient pas été dotés des anciens indices. Ces girouettes sont donc à demi muettes, le numéro de ligne étant indiqué par une plaque apposée derrière le pare brise.

Le nouveau réseau (02/2001)

Ayant comme épine dorsale la ligne 1 du TVR, le nouveau réseau se caractérise de prime abord par une renumérotation complète et originale des lignes. Indicés à 3 chiffres, les

Nouveau réseau STAN - Nomenclature des lignes		
N°	Desserte	Ancien réseau
TRAM 1	CHU Brabois / Jeanne d'Arc - Mouzimpré	4 sud + 33/43
111	Vandœuvre Charmois - Maxéville Champ le Boeuf	30A / 30C
112	Vandœuvre Charmois - Haut du Lièvre	30B / 30C
113	Laxou Provinces - Nancy Oberlin	Nouvelle liaison
114	Vandœuvre Charmois - Houdemont	17 sud
115	Villers Lycée Stanislas - Ludres	42
116	Villers - Lycée Stanislas - Fléville	32
121	Nancy République - Nancy Beauregard	4 nord
122	Nancy République - Villers Clairlieu	26
123	Nancy République - Vandœuvre Cheminots	25
124	Nancy République - Laxou Champ le Boeuf	19
125	Nancy République - Villers Clairlieu	3 ouest + 46
131	Maxéville Mairie - Fléville	1/41
132	Maxéville Mairie - Hellecourt	1/31
133	Maxéville Mairie - Jarville Sion	1/21
134	Villers Lycée Stanislas - Maxéville Lafayette	16/36
135	Villers Lycée Stanislas - Malzéville Savlons	6/16
136	Nancy Cours Léopold - Laneuveville	12
137	Nancy Cours Léopold - La Madeleine	12
138	Vandœuvre Poste - Laxou Champ le Boeuf	40 ouest + 8 sud
139	Nancy Cours Léopold - Ludres	44
141	Malzéville - Saulxures Forêt	8 nord + 37
142	Malzéville - Art sur Meurthe	8 nord + 47
161	Malzéville Pixérécourt - Tromblaine Ste Marguerite	Nouvelle liaison
162	Gérard Barrois - Essey La Fallée	46 nord
163	Gérard Barrois - Dommartemont	26 nord
164	Gérard Barrois - Saulxures / Zac Porte Verte	40 est
171	Essey Roosevelt - Seichamps	43 est
172	Essey Mouzimpré - Pulnoy	33 est
Minibus	Pont Canal - Place des Vosges	Circuit étendu
Taxibus	Maxéville Kastler - Nancy Mortagne	Service étendu
	Essey Roosevelt - Essey Plein Soleil	Nouveau service
	Laxou Provinces - Nancy Beauregard	Identique
	Villers - Vandœuvre Clair Matin / Brabois	Service étendu
SUB 10	Nancy - Champigneulle - Frouard - Pompey	SUB 10
SUB 12	Nancy - St Nicolas - Dombasle	SUB 12
SUB 14	Nancy - Chaligny - St Vincent - Blainville	SUB 14

numéros permettent d'identifier la ligne de "tram" de rabattement et le "point de correspondance" desservi. Ainsi, la ligne 123 est-elle en correspondance avec la ligne 1 au point de correspondance n° 2, le 3 étant un simple n° d'ordre. Seules les lignes du "Sub", le réseau suburbain, conservent leur numérotation habituelle.

Sur le plan, la couleur des lignes répond en outre à la teinte de base du point de correspondance tram / bus. Ces points de correspondance (le n° 5 n'est pas encore "activé") sont :

- 1 - Violet, Vélodrome
- 2 - Vert, Nancy Gare / République
- 3 - Bleu, Point Central
- 4 - Orange, Division de Fer
- 5 - Gris, St Georges
- 6 - Jaune, Gérard Barrois
- 7 - Rose, Essey

Globalement, les nouvelles lignes reprennent en grande partie l'ancien réseau, la ligne 1 du TVR se substituant aux lignes 4 (sud) et 33/43 de l'ancien réseau, le passage par le nouveau pôle de la gare excepté (voir nomenclature ci-dessus).

ORLÉANS : Un réseau bus mal calculé



Inauguration

Évoquée in extremis dans notre précédente édition, la ligne du tram orléanais a donc été inaugurée le 20 novembre 2000 en présence du Premier Ministre.

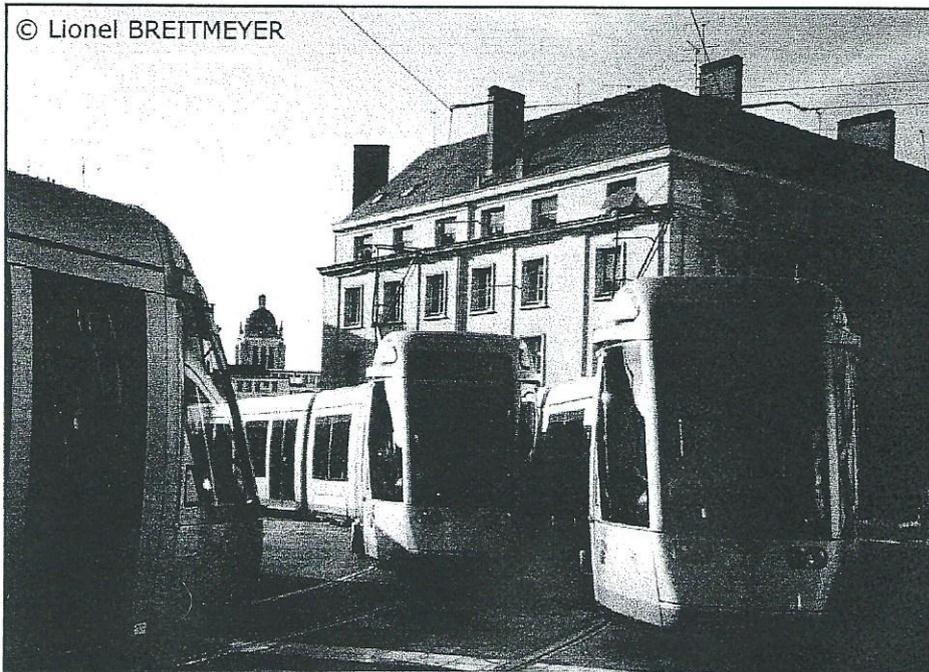
Après les traditionnels discours, prononcés place du Martroi, le cortège inaugural, constitué de 8 rames, s'est ébranlé vers le nord, direction le terminus de Lamballe où la municipalité de Fleury les Aubrais a pu officiellement accueillir le nouveau venu.

Le convoi est ensuite reparti vers le sud où une cérémonie similaire s'est tenu à la station "Victor Hugo", l'hôte étant alors la ville d'Olivet.

Les discours, c'est bien connu, donnant un peu soif, le cocktail d'inauguration était servi quelques minutes plus tard au dépôt atelier de La Source.

Les invités ont été rapatriés ensuite vers le centre-ville par les autocars des Rapides du Val de Loire, acteur essentiel des transports publics orléanais.

C'est quelques jours plus tard, du 24 au 26 novembre 2000 que les orléanais ont pu s'approprier leur tram, lors de trois journées découverte où le réseau bus (non encore restructuré) et tram était entièrement gratuit. La Semtao a pu à cette occasion faire circuler le tram de 10h00 à 19h00 à une fréquence de 15 à 20 mn. Diverses animations ponctuaient ces journées inaugurales et la population a pu se procurer la documentation nécessaire à l'apprentissage du



ORLEANS, place du Martroi - 20 novembre 2000
3 des rames composant le cortège inaugural

nouveau réseau Bus - Tram - Parc Relais, mis en service le 26 décembre 2000.

Ces journées de circulation en conditions réelles ont bien entendu donné l'occasion de tester l'ensemble des dispositifs et... d'essayer les premiers incidents. Outre quelques jets de pierre, un ou deux malaises, on note une panne machine qui a nécessité un remorquage poussage place Albert 1er devant les cinémas, le dimanche après midi, perturbant la circulation pendant plusieurs dizaines de minutes. La SEMTAO a donc pu déclencher avec une certaine maîtrise son plan de repli, à savoir des navettes bus dans le sens sud-nord, les trams gardant sur les sections praticables le flux nord-sud.

Dès le lendemain, lundi 27 novembre, le service redevenait payant, le tram continuant son rodage avec voyageurs. Lors de son Assemblée Générale du 1er décembre, les adhérents FPTU présents à Orléans ont pu tester le nouveau tram. L'impression générale est hautement positive même si l'on peut regretter que l'ouverture

commerciale, respect des échéances électorales oblige..., ait eu lieu alors qu'un certain nombre d'installations ou aménagements n'étaient pas encore achevés : stations Royale Châtelet ou De Gaulle encore en travaux, finitions de la plupart des stations, équipements de confort des rames (tracés de lignes, barres de maintien, etc.), équipements d'exploitation (priorité au feu, liaisons radio avec le PC, SAIV, etc.).

Enfin, il convient de signaler qu'avant la mise en service complète du nouveau réseau, la population a été un peu désorientée par les faibles fréquences du tram et surtout l'arrêt de l'exploitation vers 19h30. A partir du moment où la bête circulait, les orléanais étaient persuadés que c'était en exploitation normale !

Tram 1...

La mise en service commercial de la première ligne de tram s'est passé

dans de très bonnes conditions. Encore en cours de finition lors de l'inauguration et des premières semaines de circulation en conditions réelles, les aménagements connexes sont aujourd'hui pratiquement achevés.

Le seul bémol à relever reste, comme pour les bus (voir ci-dessous) l'estimation quelque peu optimiste des temps de parcours. Il faut en effet en condition normale de 51 à 60 mn pour parcourir l'ensemble de la ligne alors que les horaires font état d'un temps de parcours total de 46 mn, ce qui, de l'aveu même de Systra, maître d'œuvre du projet, est irréaliste. Néanmoins, le roulement des rames est calculé pour des courses de 50 mn à la fréquence de 6 mn, l'exploitation n'est donc pas trop perturbée par ce "serrage" d'horaires.

...Bus, 0 !

Sans doute persuadés que le tramway rendrait les bus beaucoup plus véloces, les concepteurs du nouveau réseau bus d'Orléans, mis en service le 26 décembre dernier, ont largement sous-estimé les performances de leurs véhicules sur pneus. Plutôt bien conçues, les nouvelles dessertes bus sont néanmoins calamiteuses à cause d'horaires on ne

peut plus fantaisistes. Ainsi, à la mi-janvier, pratiquement aucune des lignes ne faisait l'heure, les écarts pouvant tout de même aller jusqu'à... 45 minutes !

Alors, mésestimation involontaire des temps de parcours, inflation irraisonnée de feux de signalisation restant trop longtemps au rouge ou recherche de productivité dans les roulements des véhicules ou du personnel ? La question reste posée mais les clients, comme le personnel d'ailleurs, qui ont plutôt aimablement subi 2 années de travaux dans l'espoir d'un monde meilleur, sont aujourd'hui au bord de l'apopléxie...

Quelques "aménagements" d'arrêts laissent aussi les voyageurs pantois. Ainsi à la station "3 Fontaines" (ex terminus Cirerie) qui dessert un important centre commercial, les arrêts bus sont situés de part et d'autre d'une avenue à 2x2 voies et aucun équipement de sécurité n'a été prévu pour traverser.

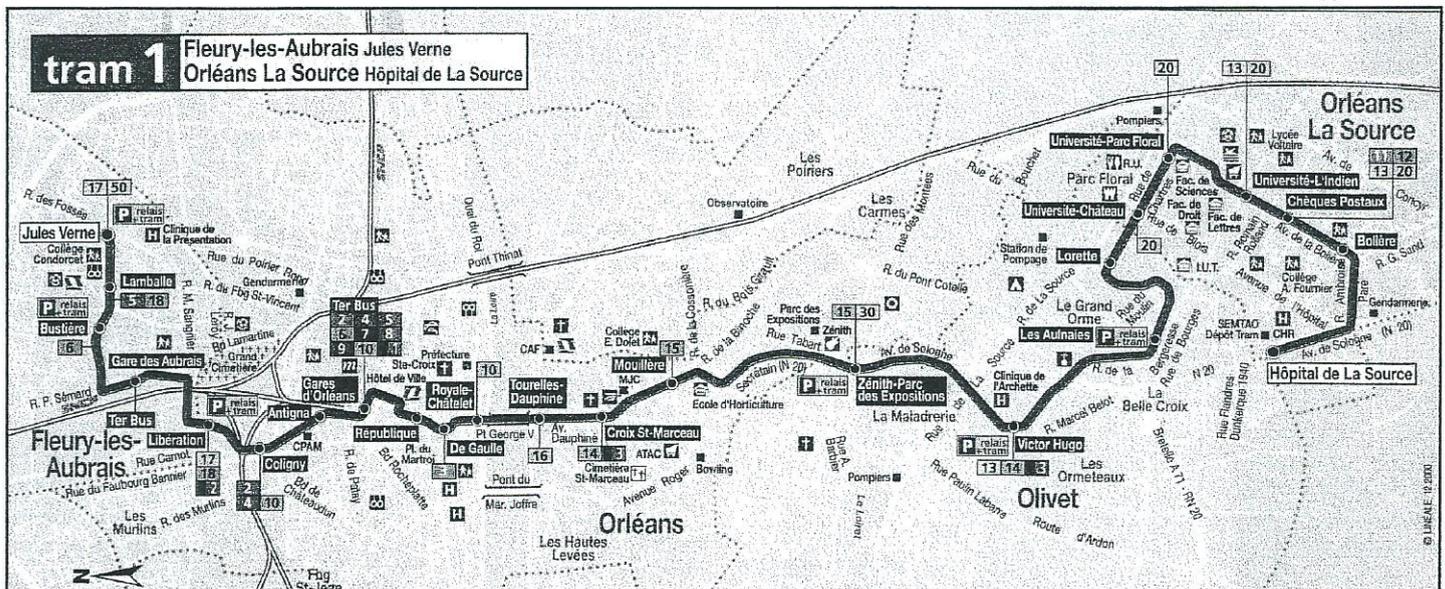
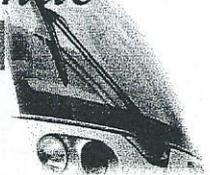
De même, dès le 8 janvier, les lignes 4 et 6 ne passeront plus par la Station Gares d'Orléans mais au large, presque au niveau de l'ancien Centre Bus Provisoire... pour gagner les quelques minutes perdues dans le cycle des feux.

C'est donc en catastrophe que les horairistes sont contraints de tout remettre à plat. Petit à petit les horaires vont être refaits tandis que les fréquences vont être diminuées ! (voir aussi 60 jours à...)

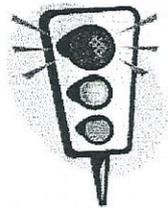
Nouveau réseau Bus d'Orléans	
2	St Jean de B. - La Chapelle
3	Belneuf - St Jean de la R.
4	St Jean de B. - Saran
5	St Jean de la R. - Fleury
6	Saran - La Chapelle
7	Fleury - St Hilaire
8	Ormes - St Denis en V.
9	Gares - St Jean de B.
10	Circulaire Orléans
11	St Cyr en V. - Ch. Postaux
12	St Cyr en V. - St Cyr en V.
13	La Source - Olivet
14	Olivet - St Denis en V.
15	Zenith - Lycée Péguy
16	St Pryvé - St Jean le B.
17	Semoy - Saran
18	Fleury - Saran
20	La Source - St Jean de B.
21	Marigny - Chécý
22	Boigny - Mardié
30	St Denis en V. - St Jean de la R.
40	La Chapelle - Saran
50	Fleury - St Jean de B.
S1	St Jean de la R. - St Jean de B.
S2	Saran - Libération
S3	Croix St Marceau - V. Hugo

Le détail des lignes avait été communiqué dans RU 32

Bienvenue à bord



PARCS ET DÉPÔTS



LES DÉPÔTS DE LA RATP *13 - Lebrun*



Guy JONGERLYNCK, Patrick KIRSTETTER

Histoire

Quittant Ivry par la Porte de Choisy, rentrons dans le treizième arrondissement de Paris et continuons jusqu'à la place d'Italie. Non loin de ce lieu et à deux pas de la célèbre Manufacture des Gobelins, se trouve la rue Lebrun et le dépôt du même nom.

Contrairement aux établissements jusqu'à présent visités dans cette

Nomenclature des lignes

20 : Gare de Lyon / Gare Saint-Lazare

63 : Gare de Lyon / Porte de la Muette

77 : Bibliothèque F. Mitterrand / Bobillot-Tolbiac (navettes 62)

84 : Panthéon / Porte de Champerret

rubrique, nous n'avons pas, malgré nos efforts, réussi à obtenir d'information sur l'origine de ce dépôt CGO mis à part le fait qu'il était en service en 1899, qu'il n'a

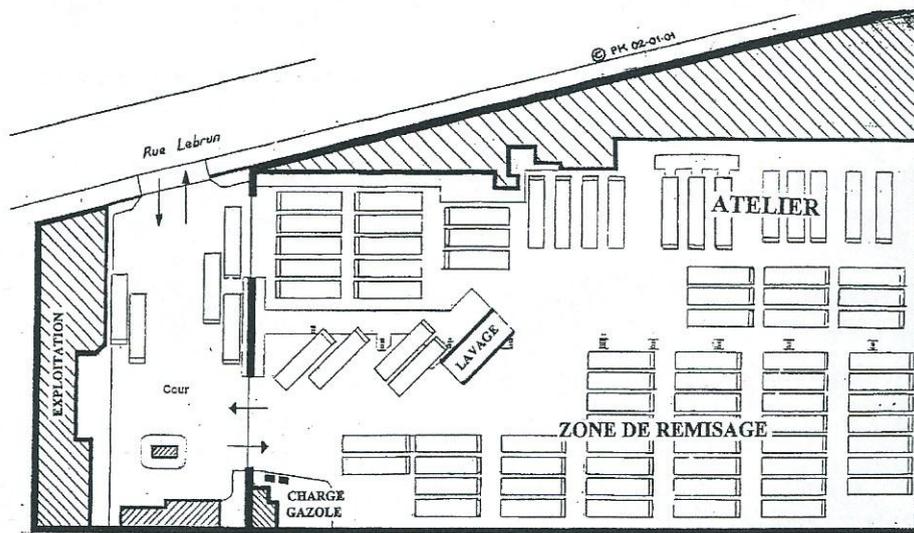
jamais abrité de tramways et qu'il a été édifié sur un ancien marché aux chevaux. Sa charpente en béton armé est du même type que celles de Bastille et de Malesherbes. Si un



CENTRE BUS RATP LEBRUN - 29 août 2000

Entrée du dépôt avec, au premier plan, le GX317 n° 1024

PARCS ET DÉPÔTS



Centre Bus Lebrun, plan schématique

uniquement équipé de ce type de matériel.

Si les lignes de quartier du Marais (504) et des Écoles (565) voient le jour, 4 midibus Oréos 55-E devraient compléter cette flotte constituée au 15 janvier de 68 autobus soit 21 GX317-3p, 30 GX317-2p et 17 SC10R.

Actuellement, d'importants travaux de modernisation du bloc-atelier sont en cours : si les portiques nécessaires aux dispositifs de charge des futurs véhicules électriques sont en place, les travaux continuent pour l'implantation d'un banc de freinage ainsi que le comblement de plusieurs fosses et leur remplacement par des ponts à fûts et à ciseaux.

lecteur est en possession d'informations complémentaires concernant son histoire et les premières lignes exploitées, qu'il n'hésite pas à nous les communiquer.

Au 1er juillet 1939, Lebrun comptait 82 autobus : 12 TN4B1, 7 TN4B2, 7 TN6A, 12 TN4F, 11 TN4H et 33 K63. Limité actuellement à l'exploitation des lignes 20, 63 et 84 (excepté la navette BFM), le dépôt abrita aussi les 57, 83, 91 et une partie des lignes 21 et 27. A noter que la ligne 21 fut la dernière à voir circuler des TN4H (en janvier 1971).

Lebrun aujourd'hui

Avec l'arrivée sur le 63 et le 84 de GX317 mutés de Fontenay-aux-Roses, Lebrun deviendra un dépôt



CENTRE BUS RATP LEBRUN - 27 décembre 2000
L'atelier du Centre Bus en travaux : ici le montage d'un pont à ciseaux

DÉPÔT LEBRUN. AFFECTATION DES VÉHICULES au 15/01/2001			
Lignes	Nb	Matériel	N° de parc
20	21	GX317-3p	1001 à 1021
	2	GX317-2p	1092,1093
63	24	GX317-2p	1022, 1023, 1025 à 1031, 1033 à 1044, 1055 à 1058, 1060
77	3	GX317-2p	1122 à 1124
84	1	GX317-2p	1024
	17	SC10R*	
TOTAL	68	VÉHICULES A L'EFFECTIF DU RELAIS BUS	

* 16 GX317-2p vont bientôt prendre le relais des derniers SC10R.

Une redistribution des voitures sera alors effectuée sur les lignes 63 et 84 en suivant une logique prédéfinie : 25 véhicules sur la ligne 63 et 17 sur la ligne 84



RÉPARTITION DU MATÉRIEL

Sauf erreurs ou omissions, au regard des informations parvenues à la rédaction au 1er décembre 2000
Tableaux établis par Patrick HISTETTER, sources RATP MRB

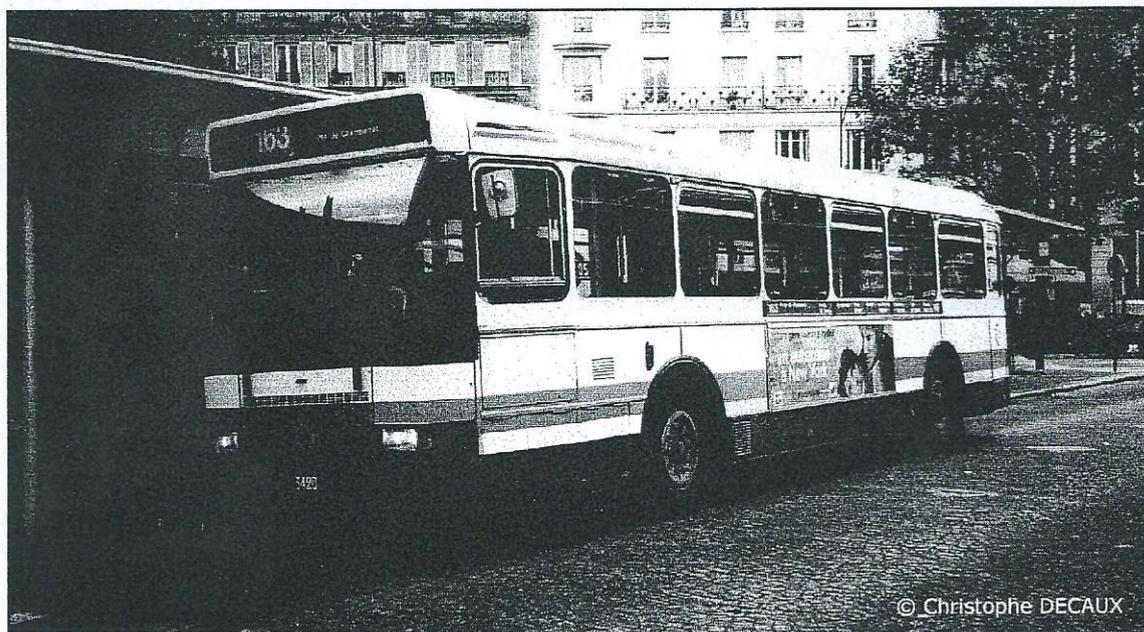
1 - Par dépôt

Dépôts	Standards										Articulés			Midibus				Minibus	
	SC	R312		PR 100	GX317			AGORA			PR 180	GX 117	GX 77	A 508	ÉLEC TRIQUE	R 212	OA 417	MG 19	
	10R	3p	2p		3p	2p	GPL	S	GNV	L									
Asnières	95	18	26	47								3						1	
Aubervilliers	211		46	32			56				77								
Belliard	200	6							23		104			7	2*				
Charlebourg	183	22	87	32					36								3	3	
Créteil	160		37						44	53		24		2					
Croix-Nivert	124		39						85										
Flandre	173		40	90	33				9								1		
Fontenay	212	21	134	5			40		10					2					
Ivry	149		46								92	11							
Lagny	126	35*							91										
Lebrun	67	42				21	4												
Lilas	222	104		24					90								4		
Malakoff	203	31	17	26			30		92			1	4				1	1	
Maltournée	229	134		27					68										
Massy	75		19	18	22				16										
Montrouge	139	18	38		12				71										
Nanterre	213	10	51	50					67		25						7	3	
Pavillons	186	19	9	127	2				1			28							
Pleyel	196	34	121	41															
Pt-du-Jour	111	6	45	44										7			1*	1	7
St Denis	214								212					2					
St Maur	88	19	21						47									1	
Thiais	160	13	12	14			28		30				1				1		
Vitry	172	35	66	71								61							
GMR	31		3	5	3		1		8		5	1					2*	1	2
Total en ligne	3939	533	915	653	72	21	103	56	1000	53	303	125	5	17	7	4	3	18	17
Disponibles	0																		
En attente	87								71		7					5		4	
Total exploitat	4026	533	915	653	72	21	103	56	1071	53	310	125	5	17	7	9	3	22	17
Etudes, essais	1		1																
Voiture-école	33	18	15																
Transformation	8		7					1											
Total parc	4068	551	938	653	72	21	103	57	1071	53	310	125	5	17	7	9	3	22	17
Rappel 12/99	3957	708	938	653	79	21	103	57	891	52	156	242	0	18	8	-	-	0	23
Solde 99/00	111	-157	0	0		0	0	0	180	1	154	-86	5	-1	-1	-	-	22	-6

*Notas : 1°/ Lagny : Sur 35 SC10R, 34 sont des SC10RA
2°/ Electriques : 2 MG36-E à Belliard ; les 2 MG36 à GMR sont diesel.
3°/ Dans la colonne R212, le véhicule de Point-du-Jour est le minicar Carrier-JP2P12.

2 - Par type de matériel

Types	Modèles	Coquilles	Reçus	En service	Notas	Âge moyen	
Articulés surbaissés	Agora-L-3p	1501 à 1639					
		4401 à 4571	310	310		1 an, 3 mois	
Articulés Standards	PR180-2 (2e série)	4612 à 4937	326	125	Réforme en cours	8 ans, 10 mois	
	SC10R	3001 à 3947					
		9351 à 9999	1596	499	Réforme en cours	14 ans	
	SC10RA	3948 à 3981	34	34			
	PR100-2	4108 à 4204	97	21		8 ans, 10 mois	
	R312-3p	5001,5003					
		5011 à 5948	940	915		7 ans, 6 mois	
R312-2p	5949 à 6604	656	653				
Standards surbaissés	GX317-3p	1001 à 1021	21	21		4 ans, 7 mois	
	GX317-2p	1022 à 1124	103	103			
	GX317-2p-GPL	8001 à 8057	57	57			
	Agora-VO-2p	2001 à 2115	115	115			
	Agora-V2-2p	2116 à 2576					
		2578 à 2892 7201 à 7379	956	885	Livraison en cours	2 ans, 5 mois	
Agora-2p-GNV	7001 à 7053	53	53				
Midibus surbaissés	GX117	401 à 405	5	5			
	Oréos 55-E	303 à 310	8	0	En attente		
Midibus	R212	501,502	2	2			
	GX77-H	651 à 668	18	17		5 ans, 4 mois	
	A508	711 à 718	8	7	Réforme en cours	10 ans, 9 mois	
	MG36	411 à 414	4	2	Réforme en cours		
	MG36-E	301,302	2	2			
Midicar	Renault-Carrier JP2P12	920	1	1			
Minibus	MG19	201 à 226	26	17	Réforme en cours	7 ans, 7 mois	
	OA412-DK	801 à 822	22	22	Réforme en cours		
Écoles	SC10UO	91 à 100	10	2	Réforme en cours		
	SC10R	104 à 122	19	16	Réforme en cours		
	R312-3p	1 à 19, 25 à 28,3	15	15			
Total			5404	3899		6 ans, 5 mois	



**Paris, Porte de Champerret
1er nov.2000**

Plus que quelques mois d'exploitation pour ce SC10R (n°3420) encore en service sur la ligne 163.

ÉTATS DE PARCS

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

AMIENS SEMTA

Véhicules affrétés

Tableau établi par Jean-Pierre DUPONCHELLE

Courriers Automobiles Picards					
Matériels	Parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service	Observations
Renault PR180-R-3p	902	7158 TV 80	12ND0418	16/06/95	ex-RATP n° 4582 (02/05/84)
	903	7161 TV 80	12ND0400	16/06/95	ex-RATP n° 4564 (21/03/84)
	904	7163 TV 80	12ND0392	16/06/95	ex-RATP n° 4556 (21/03/84)
	905	7165 TV 80	12ND0423	16/06/95	ex-RATP n° 4587 (02/05/84)
	907	7168 TV 80	12ND0396	16/06/95	ex-RATP n° 4560 (21/03/84)
Heuliez GX217-3p	913	3109 VB 80	538	16/10/96	Neuf
Renault R312-3p	908	7169 TV 80	PA200008	16/05/95	ex-probatoire Angoulême n° 511
	914	9113 VE 80	2824	29/09/97	occasion (28/08/96)
	916	2382 VG 80	1650	27/01/98	occasion (05/05/92)
	917	2384 VG 80	1653	27/01/98	occasion (05/05/92)
Scania-Omnicity-3p	918	5885 VP 80	1828983	23/09/99	ex-démonstration (30/09/97)
	919	6682 VP 80	1828399	29/09/99	ex-démonstration (11/09/97)
Renault PR80-2-3p	920	9622 VP 80	PY100468	20/10/99	ex-Bus Océane n° 219 (17/08/87)
	921	8408 VS 80	PY100339	25/05/00	ex-Bus Océane n° 213 (09/10/86)
Autocars TAQUET					
Matériels	Parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service	Observations
Renault PR180-2-3p	801	635 TW 80	PY100070	11/07/95	ex-RATP n° 4679 (04/06/85)
	802	8322 TV 80	PY100057	26/06/95	ex-RATP n° 4666 (30/04/85)
	803	8324 TV 80	PY100049	26/06/95	ex-RATP n° 4658 (23/04/85)
	804	8323 TV 80	PY100101	26/06/95	ex-RATP n° 4710 (26/09/85)
	805	8321 TV 80	PY100094	26/06/95	ex-RATP n° 4703 (10/09/85)
	806	3458 TW 80	PY100100	07/08/95	ex-RATP n° 4709 (26/09/85)
	807	3457 TW 80	PY100102	07/08/95	ex-RATP n° 4711 (09/10/85)
Renault PR100MI-2p	808	3441 TW 80	PD101618	07/08/95	ex-RATP n° 4083 (26/04/83)
	809	3444 TW 80	PD101622	07/08/95	ex-RATP n° 4087 (12/04/83)
	810	3438 TW 80	PD101623	07/08/95	ex-RATP n° 4088 (12/04/83)
Renault PR180-2-3p	813	3583 TY 80	PY100067	07/02/96	ex-RATP n° 4676 (28/05/85)
Setra S215SL-2p	814	2039 VP 80	300134	03/11/95	ex-Dumont (Berck) (30/08/88)
Renault PR100-2-2p	815	2646 VQ 80	PX100010	09/11/99	ex-TVO (Argenteuil) (22/02/85)

GRENOBLE :

Tableau établi par Jean-Marie GUÉTAT

ÉTAT DE PARC SIMPLIFIÉ			
Minibus			
Renault-Master	6	V19 à V24	
Peugeot-Boxer	3	V17, V18, V25	Service PMR
Midibus			
MG36	12	101 à 112	
MG36	2	5100,5113	Confiés aux VFD
Breda 230CU	6	121 à 126	
Standards			
SC10-PF	1	286	Bus Info
PR100-2	16	459 à 463, 465, 469 à 472, 483, 485, 487, 494, 495, 500, 508	485 : Bus école
PR100-2	31	5466 à 5468, 5478 à 5482, 5486, 5489, 5490, 5492, 5493, 5497 à 5499, 5505, 5507, 5509 à 5521	Confiés aux VFD
GX107	20	201, 203 à 212, 226 à 234	
R312	16	901 à 916	
GX317	37	921 à 957	
Agora	52	404 à 455	
Agora	4	5400 à 5403	Confiés aux VFD
Trolleybus			
ER100-R	1	718 (déverglaçage des lignes aériennes)	Service
Articulés			
PR180-R	10	801, 804 à 806 (ex-PER180), 821 à 824, 826, 827	
PR180-2	11	829 à 833, 835 à 840	
GX187	43	326 à 368	
Agora-L	22	850 à 871	
Tramways			
GEC-Alsthom	53	2001 à 2053	
TOTAL	346		

LA ROCHE SUR YON :

Tableau établi par Jean-Pierre DUPONCHELLE et Pierre-Marie VAINEAU

ÉTAT DE PARC SIMPLIFIÉ			
Minibus			
Renault-Master	2	60,61	
Midibus			
MG36	1	62	
GX77H	1	63	
Standards			
PR100-R	3	50 à 52	
PR100-2	1	53	
GX107	14	10 à 13, 30 à 39	
R312-3p	3	80 à 82	
GX217-3p	1	15	
GX217-2p	3	16 à 18	
GX317-3p	4	85 à 88	
GX317-2p	3	89 à 91	
TOTAL	36		

PARCS ET DÉPÔTS

ORLÉANS : 

Tableau établi par Yves LE CHANU (Source SEMTAO)

ÉTAT DE PARC SIMPLIFIÉ			
Minibus			
Renault-Master	13	012 à 015 (TPMR), 114 (infobus), 116 à 124	
Midibus			
GX77H	3	201 à 203	
GX117H	4	204 à 207	
Standards			
Chausson	1	6	
SC10U-PF	2	10,011	
R312-3p	90	259, 268, 269, 271, 275, 278, 283 à 287, 289, 291 à 297, 299, 301 à 303, 305 à 309, 311 à 319, 321 à 325, 329 à 348, 356 à 374, 390 à 398	
GX317-3p	13	500 à 512	
Agora-3p	21	550 à 570	
Articulés			
PR180-2	25	235 à 239, 241 à 245, 261 à 265, 326 à 328, 349 à 355	
GX187	15	375 à 389	
Agora-L	6	705 à 710	
Tramways			
Alstom Citadis-301	22	39 à 60	
TOTAL	215		

TOULOUSE :



Tableaux établis par Jérôme BONATO

ÉTAT DE PARC SIMPLIFIÉ			
Standards			
SC10R444	31	8601, 8602, 8604 à 8609, 8611 à 8616, 8618, 8619, 8621 à 8628, 8630 à 8633, 8635 à 8637	
SC10R044	104	8701 à 8704, 8706 à 8718, 8720 à 8737, 8801 à 8806, 8808 à 8835, 8901 à 8935	
GX107	142	9201 à 9204, 9206 à 9249, 9270 à 9280, 9301 à 9333, 9401 à 9430, 9501 à 9520	
GX317	138	9550 à 9564, 9601 à 9669, 9901 à 9928, 0001 à 0026*	
Articulés			
O405GN	23	9701 à 9720, 9950 à 9952	
TOTAL	438		

Répartition par dépôts

Dépôts / Matériels	Total	SC10R	GX107	GX317	O405GN
Langlade	55	87	72	23	223
Atlanta	80	55	66	-	201
Total	135	142	138	23	438

TOUR DE FRANCE DES SURBAISSÉS

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



Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Standards				
Heuliez GX317-3p		3549 SQ 62	12583	01/09/99
		4098 TC 62	12949	02/08/00
		2989 TE 62	13008	09/10/00
		2992 TE 62	13006	09/10/00
		2994 TE 62	13007	09/10/00

Tableau établi par Jean-Pierre DUPONCHELLE

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Midibus				
Heuliez GX117	270	4579 WJ 01		05/05/00
	271	4581 WJ 01		18/05/00
	272	4582 WJ 01		17/05/00

Tableau établi par François ARNAUD

Bourg en B.



Bourges



Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Standards				
Heuliez GX317-2p-GNV	301	341 SP 18		
	302	343 SP 18		
	303	344 SP 18		
	304	345 SP 18		
	305	346 SP 18		
	306	347 SP 18		
	307	348 SP 18		
	308	349 SP 18		
	309	350 SP 18		
	310	351 SP 18		

Tableau établi par Alain ROGER

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Articulés				
Mercedes O405GN	-	576 AKP 57	NEB35748413084607	08/04/98 (occ.)

Tableau établi par Patrick ROSTOUCHER

Forbach



PARCS ET DÉPÔTS

Grenoble



Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Standards				
Heuliez GX 317-3p	921	326 AKJ 38	VJ1PS09B400000175	06/09/05
	922	590 AMA 38	290	06/02/96
	923	591 AMA 38	291	06/02/96
	924	596 AMA 38	292	06/02/96
	925	593 AMA 38	293	06/02/96
	926	594 AMA 38	294	06/02/96
	927	238 BDB 38	12565	24/08/99
	928	235 BDB 38	12566	24/08/99
	929	247 BDB 38	12567	24/08/99
	930	246 BDB 38	12568	24/08/99
	931	217 BDM 38	12680	27/09/99
	932	213 BDM 38	12681	27/09/99
	933	211 BDM 38	12682	27/09/99
	934	207 BDM 38	12683	27/09/99
	935	42 BJX 38	12959	18/10/00
	936	46 BJX 38	12960	18/10/00
	937	34 BJX 38	12971	18/10/00
	938	972 BJW 38	12972	18/10/00
	939	969 BJW 38	12973	18/10/00
	940	974 BJW 38	12974	18/10/00
	941	975 BJW 38	12975	18/10/00
	942	976 BJW 38	12976	18/10/00
	943	979 BJW 38	12977	18/10/00
	944	987 BJW 38	12978	18/10/00
	945	990 BJW 38	12983	18/10/00
	946	994 BJW 38	12984	18/10/00
	947	998 BJW 38	12985	18/10/00
	948	11 BJX 38	12986	18/10/00
	949	12 BJX 38	12987	18/10/00
	950	14 BJX 38	12994	18/10/00
	951	28 BJX 38	12995	18/10/00
	952	26 BJX 38	12996	18/10/00
	953	22 BJX 38	12997	18/10/00
	954	20 BJX 38	12998	18/10/00
	955	18 BJX 38	12999	18/10/00
	956	39 BJX 38	13000	18/10/00
	957	32 BJX 38	13005	18/10/00

Source : Jean-Marie GUETAT

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Midibus				
Mercedes Cito	911	6934 XA 13	WEB66620013090213	05/09/00
	912	6932 XA 13	214	18/08/00
	913	6931 XA 13	215	23/08/00
	914	6930 XA 13	216	23/08/00
	915	6928 XA 13	217	23/08/00
	916	6927 XA 13	218	23/08/00
	917	6922 XA 13	219	05/09/00
	918	6925 XA 13	220	05/09/00

Tableau établi par Maximilien LANDAS

Marseille



PARCS ET DÉPÔTS



Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Standards				
VanHool A300	177	5656 XQ 54	YE230000N65M24478	05/01/98
	178	5959 XQ 54	24479	05/01/98
	179	5353 XQ 54	24480	05/01/98
	180	6060 XQ 54	24481	05/01/98
	181	5858 XQ 54	24482	05/01/98
	182	8484 XQ 54	24483	05/01/98
	183	8282 XQ 54	24484	06/01/98
	184	9666 XQ 54	24485	06/01/98
	185	9555 XQ 54	24511	06/01/98
	186	9444 XQ 54	24512	06/01/98
187	9111 XQ 54	24513	06/01/98	
188	9222 XQ 54	24514	06/01/98	
Articulés				
Heuliez GX417-GNV	501	5832 YE 54	YV3R5E4158400140	27/12/99
	502	5790 YE 54	141	27/12/99
	503	5785 YE 54	142	27/12/99
	504	5784 YE 54	143	30/12/99
	505	5791 YE 54	144	27/12/99
	506	5912 YE 54	145	30/12/99
	507	5906 YE 54	146	30/12/99
	508	5893 YE 54	147	30/12/99
	509	5891 YE 54	148	30/12/99
	510	5882 YE 54	149	03/01/00
	511	5880 YE 54	150	03/01/00
	512	5879 YE 54	151	03/01/00
	513	5877 YE 54	152	03/01/00
	514	5875 YE 54	153	03/01/00
	515	6469 YE 54	154	03/01/00
	516	6481 YE 54	155	03/01/00
	517	7416 YE 54	156	06/01/00
	518	7420 YE 54	157	06/01/00
	519	6467 YE 54	158	03/01/00
	520	7418 YE 54	159	06/01/00
521	7422 YE 54	160	06/01/00	

Tableau établi par Patrick ROSTOUCHER

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Midibus				
Heuliez GX117	204	3307 XH 45	VJ1GX586H1C000134	17/11/00
	205	3310 XH 45	135	17/11/00
	206	3312 XH 45	136	17/11/00
	207	3314 XH 45	137	17/11/00

Tableau établi par Yves LE CHANU (Source SEMTAO)

Orléans



Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Midibus				
Heuliez GX117-H	401		VJ1GX586H1C000043	17/02/00
	402		44	17/02/00
	403		79	27/04/00
	404		80	26/04/00
	405		81	26/04/00

Tableau établi par Patrick ROSTOUCHER



PARCS ET DÉPÔTS

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Standards				
Renault Agora-Line-2p	6572	444 CDV 77		
	6573	442 CDV 77		

Plaine de France
TUS

Tableau établi par Hafid BOUANANI

Reims



Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Midibus				
Mercedes Cito	511	3306 ZV 51	WEB66620013090190	25/08/00
	512	3248 ZV 51	191	24/08/00
	513	3251 ZV 51	192	24/08/00
	514	3249 ZV 51	193	24/08/00
	515	3648 ZV 51	194	28/08/00
	516	3610 ZV 51	195	28/08/00
	517	3660 ZV 51	233	28/08/00
	518	3654 ZV 51	234	28/08/00
Standards				
Renault Agora-2p	230	368 ZV 51	VNEPS09P400200059	08/08/00
	231	366 ZV 51	VNEPS09P400200060	08/08/00
Articulés				
Renault Agora-L-4p	812	367 ZV 51	VNEPV07A100200149	08/08/00
	813	361 ZV 51	VNEPV07A100200150	08/08/00

Tableau établi par Patrick ROSTOUCHER

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Standards				
Heuliez GX217-3p	15	315 TY 85	YV3R5A517VA000564	15/01/97
Heuliez GX217-2p	16	1316 TY 85	XVA000705	15/01/97
	17	8317 VB 85	3WA001097	18/11/97
	18	8318 VB 85	3WA001096	18/11/97
Heuliez GX317-3p	85	5266 TJ 85	VJ1PS09B400000051	05/09/94
	86	5100 TR 85	299	26/02/96
	87	5200 TR 85	300	26/02/96
	88	388 TY 85	550	30/01/97
Heuliez GX317-2p	89	2289 TJ 85	11865	18/11/98
	90	2290 TJ 85	11866	18/11/98
	91	5291 VJ 85	11867	03/12/98

Tableau établi par Jean-Pierre DUPONCHELLE

Roche sur Yon
(La)
STY

Saint Briec



Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Standards				
VanHool A300-3p	251	2093 VJ 22	26540	02/98
	252	2096 VJ 22	26541	02/98
VanHool A320-3p	253	4820 VN 22	24461	ex-démonstration
	254	6665 VP 22	26562	23/03/99
	255	6668 VP 22	26563	23/03/99
VanHool A330-2p	256	229 VX 22	60561	15/06/00
	257	5912 VX 22	60563	20/07/00
	258	6892 VX 22	60562	20/07/00

Tableau établi par Jean-Pierre DUPONCHELLE

PARCS ET DÉPÔTS

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Standards				
Renault Agora-S 2 portes	400	9363 ZZ 44		1999
	401	9358 ZZ 44		1999
	402	9355 ZZ 44		1999
	403	9370 ZZ 44		1999
Renault Agora-Line 2 portes	450	58 AEB 44		1999
	451	315 AEB 44		1999
	452	792 AGG 44		2000
	453	794 AGG 44		2000
	454	957 AJS 44		2000
	455	963 AJS 44		2000

Saint Nazaire
STRAN

Tableau établi par David LE PAUTREMAT

Strasbourg
Kunegel

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Standards				
Setra S315-NF	475	8864 ZD 67		
	476	8860 ZD 67		

Tableau établi par Jean-Pierre ZIMMERMANN

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Standards				
Agora-S-3p	228	1228 NS 10	VNEPS09B400200047	27/07/00
	229	1229 NS 10	48	27/07/00
Articulés				
Agora-L-4p	230	1230 NS 10	VNEPU07A100200155	27/07/00
	231	1231 NS 10	156	27/07/00

Troyes
TCAT
La bus
L'AUTOVILLE

Tableau établi par Claude DRUON - Dates de livraisons

Versailles
Phébus

Modèle	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
Standards				
Renault Agora-Line-2p	220	753 BRM 78	VNEPS09B700200059	05/09/00
	221	353 BRR 78	60	01/09/00
	222	351 BRR 78	66	01/09/00

Tableau établi par Jean-Marc AUDIRAC

FPTU INFOS

Assemblée Générale Orléans 2000

Les réjouissances

Le programme débutait dès le vendredi soir par une visite aux Rapides de Val de Loire. Présentation du dépôt et de l'histoire de cet acteur incontournable des transports de voyageurs dans la région.

Samedi 2 au matin, départ en AGORA-S (aimablement prêté par la SEMTAO). Au programme, visite d'Orléans et arrêts photos puis visite du dépôt bus de Saint-Jean-de-Braye. Présentation de la SEMTAO, du tramway et visite de l'atelier sont au menu. Récompense ultime, un tour en SC10U à plate-forme arrière, ex-Toulouse...

Après un déjeuner au centre-ville, l'après-midi est consacrée au tramway. La ligne est empruntée de "République" jusqu'au terminus "Hôpital de la Source" à bord de la rame 53 en service commercial. Yves LE CHANU présente ensuite les installations du dépôt atelier. L'occasion de faire la photo de groupe (*ci dessus*) !

Avant le dîner, temps libre à passer à l'hôtel ou en ville.

Le dimanche matin est consacré à l'assemblée générale, avec distribution de cadeaux pour les adhérents les plus sages, dont un T-shirt spécial FPTU à Orléans et une casquette le Tram que le Président... n'a pas hésité à revêtir ! L'occasion aussi d'échanges de documentations, photos, adresses...

Après un déjeuner à La Vieille Auberge vient l'heure des premiers départs. Le chemin est encore long pour certains. Mais la visite continue au Musée Campanaire Bollée, ou depuis plusieurs générations, des cloches destinées au monde entier sont



© Patrick KIRSTETTER

fabriquées selon des techniques qui n'ont guère évolué depuis plusieurs siècles. "On n'a pas trouvé mieux !", nous dira notre guide. Une visite un peu magique à travers le temps... Le week-end se terminera même avec la rencontre du "gardien" de ce savoir-faire.

Nos remerciements à M. François LOMBARD (RVL), MM. Bernard SARRAZIN, Walter PEREIRA, Paulo DACUNHA et José NUNES (SEMTAO), et à la Ville d'Orléans.

Rapport moral 2000

FPTU comptait fin 2000 175 adhérents (soit 27 de plus que fin 1999). La progression est donc régulière et soutenue depuis 3 ans. 144 adhérents résident en France et toutes les régions de l'hexagone (exceptée la Corse) sont aujourd'hui "couvertes". 27 adhérents résident à l'étranger : 9 au Royaume Uni et en Belgique, 4 en Suisse, 2 en Allemagne, 1 en Espagne,

au Luxembourg, en Italie et au Canada. 10 de ces adhérents étrangers sont gérés en collaboration avec notre partenaire britannique "Rapid Transit Publications".

Les 3 grands groupes français (Via-Cariante, Connex et Transdev), 9 réseaux urbains (RATP, TCL, T2C, TRAM, SEMTAO, TUR Reims, STAR Roanne, FIL BLEU, TUB Bourg en Bresse), 5 constructeurs et équipementiers (CBM, IrisBus, Heuliez Bus, Poma-Otis et la Société de Partenariat Lyonnais) ainsi que 4 organismes divers (UTP, Centre FPA Le Puy, GTIE Transport et Réunir l'Interurbain) sont adhérents FPTU.

La diffusion du magazine est de 179 exemplaires, 4 étant distribués à titre gracieux auprès de la Bibliothèque Nationale de France (Dépôt Légal), du GART, de CAR HISTO BUS et de l'ILLUSTRE SUISSE DES TRAMWAYS.

Activités 1999/2000

Grâce à la mise à disposition gracieuse

d'un stand de 9m2, FPTU a pu exposer au salon des Transports Publics d'Orléans en octobre 1999. Une vingtaine d'adhérents sont passés ou ont aidé à la tenue du stand. De nombreux contacts ont été noués avec les professionnels du secteur et 3 nouvelles adhésions au moins peuvent être mises au crédit de notre présence. Dans les mêmes conditions, et cette fois grâce à l'UTP, FPTU exposait également au Salon de Lille 2000, en octobre 2000. Près d'une quarantaine d'adhérents ont fait le déplacement et l'ambiance du salon étant un peu plus calme que l'année précédente à Orléans, des contacts plus concrets ont pu être établis, avec les industriels notamment. Ces contacts doivent déboucher sur des opérations importantes courant 2001, nous aurons l'occasion d'y revenir en temps utile.

A l'issue du congrès de Lille, l'Amitram a aimablement organisé une visite de ses locaux et installations pour la dizaine d'adhérents encore présents le troisième jour.

Pour FPTU, Bernard PAPOUZO-POULOS a édité en début d'année une plaquette de présentation de la société SRT, à l'occasion de l'arrivée chez l'exploitant stéphanois de son 100ème véhicule, un Mercedes CITARO. La SRT, tout autant que Mercedes ont été agréablement surpris de cette initiative qui a permis à l'association d'être citée dans la presse locale.

Enfin, les contacts restent fructueux

avec les associations et structures partenaires : Car Histo Bus, Endstation Ostring, Standard 216 - Histobus grenoblois et AGTB Genève, notamment.

Enfin, le Conseil d'Administration se réjouit de constater que les adhérents n'hésitent plus à se retrouver régulièrement à Paris comme en Province pour des visites organisées ou inopinées de dépôts, de chantiers ou de réseaux. Cette convivialité naturelle est un des buts que l'équipe s'était fixés il y a 3 ans. !

Projets 2001

L'AG 2001 se tiendra très probablement à Grenoble, Jean-Marie GUETAT, que nous remercions par avance, ayant souhaité l'organiser dans sa ville. Nous essaierons de programmer cette AG au début du 4ème trimestre, l'exemple de cette année montrant que la météo et la durée du jour sont peu favorables aux visites extérieures en toute fin d'année.

FPTU devrait être présente au Salon GART 2001 à Bordeaux en novembre et nous essaierons également de proposer une visite à Londres en Mai 2001 pour le congrès de l'UITP.

Les réseaux de Louviers, Bourg en Bresse et Bruxelles ont lancé des invitations auxquelles nous tâcherons de répondre.

Par ailleurs, certains adhérents souhaiteraient qu'une "visite d'adieu aux SC10" soit organisée à Paris ou Lyon. Nous y réfléchissons...

Enfin, si l'ouvrage sur les R312 en partenariat avec Car Histo Bus et les TCA reste un peu en suspens, un autre projet devrait se concrétiser en 2001 avec la fondation Marius Berliet à propos du PR100.

Rapport financier

Les comptes présentés à l'AG, arrêtés au 12 novembre 2000, étaient créditeurs de 24.169,00 FRF. Retrouvez le bilan arrêté au 31.12.2000 ci-dessous. Un léger déficit d'exploitation, confirmé, était alors prévu.

Afin d'assurer un meilleur équilibre, le montant de la cotisation 2001 pour les particuliers est revalorisé à 265,00 FRF sans distinction France / UE, la cotisation "entreprises" étant maintenue à 300,00 FRF.

Bilan en FRF au 31.12.2000

Au total, 391 opérations ont été enregistrées, reprises sur 38 relevés de comptes.

Le bilan financier de FPTU en 2000 est en progression par rapport à 1999, mais il ne fait que suivre l'évolution constante du nombre d'adhérents. Les nouveaux venus ont acquis davantage d'anciens numéros de RÉSEAUX URBAINS, les ventes de librairie sont restées stables.

Comme annoncé dans le numéro 30, les frais de fabrication des maquettes de RÉSEAUX URBAINS, soit environ 1400,00 FRF par an, ont été pris en charge par FPTU, au grand soulagement d'A. WADOUX qui les avait assumés en 1998. Malgré cette

FPTU - BILAN FINANCIER 2000			
RECETTES		DÉPENSES	
Cotisations 2000	35 130,06 F	Reprographie	42 191,51 F
Vente au numéro	4 386,00 F	Frais postaux	8 631,30 F
Vente librairie	7 421,77 F	Achat fournitures	1 784,85 F
Participations frais bancaires	85,13 F	Achat librairie	5 939,14 F
Intérêts épargne 1999	494,61 F	Frais de compte	9,00 F
Dons	92,05 F	Frais bancaires	76,74 F
Adhésions Internet 2000	200,00 F	Abonnement Internet	537,69 F
Recettes diverses	575,00 F	Dépenses diverses	910,00 F
Recettes Salon UTP	187,00 F	Frais salon UTP	284,67 F
Participations AG 2000	17 133,95 F	Frais AG 2000	16 492,20 F
Cotisations 2001	10 405,02 F		
Adhésions Internet 2001	200,00 F		
TOTAL RECETTES	76 310,59 F	TOTAL DÉPENSES	76 857,10 F
Report : solde au 31/12/1999	14 611,19 F	Provision : solde au 31/12/2000	14 064,68 F
ACTIF	90 921,78 F	PASSIF	90 921,78 F

dépense qui n'avait pas été budgétisée, le bilan net 2000 n'accuse qu'un déficit de 800,00 FRF. Le compte n'a néanmoins subi aucun découvert, le fonds de roulement de FPTU s'élevant à 3.459,66 FRF. À cela s'ajoutent les immobilisations en magazines et librairie, soit approximativement 3380,00 FRF.

Réseaux Urbains

Il y a deux ans, nous nous plaignions de ne pas recevoir suffisamment d'informations pour "remplir" les 64 pages de Réseaux Urbains. Aujourd'hui, le nombre d'adhérents participant à la rédaction augmentant sans cesse, ces 64 pages sont parfois insuffisantes et, à titre exceptionnel, le numéro 35 en contenait-il 68.

Le contenu éditorial semble donner satisfaction à nos lecteurs même si le savant équilibre entre "Exploitation" et "Matériel" relève parfois de la gageure. Aussi, lorsqu'il n'est pas possible de réaliser cet équilibre au sein d'un même numéro, notre priorité est de contrebalancer dans le numéro suivant. Le but est, comme à l'origine, de satisfaire le plus grand nombre et nous sommes surpris de voir que les partisans du matériel, s'ils sont toujours majoritaires, voient néanmoins leurs positions s'effriter année après année !

La qualité des photos noir et blanc a atteint un niveau relativement

satisfaisant même s'il n'est pas toujours facile de le maintenir (voir à ce sujet la rubrique Forum de RU 35). Quant aux photos couleur, certains lecteurs estiment que leur qualité n'est pas toujours optimale. Nous veillerons à restreindre nos critères de choix, mais nous maintenons que le choix des illustrations reste éminemment subjectif.

Internet

10.000 connexions ont été comptabilisées sur le site FPTU en Ligne depuis sa création. Il reste à ce jour le meilleur vecteur de promotion de l'association si l'on en juge par le nombre important d'adhésions effectuées grâce au bulletin imprimable. De plus, nous sommes aujourd'hui référencés sur une centaine de sites qui ont bien voulu, spontanément ou sur notre demande, insérer un lien sur une de leurs pages. FPTU en Ligne sera entièrement revu courant 2001, tant sur sa forme que sur le fond. Nous vous en tiendrons informés.

Enfin, au vu des cotisations 2001 déjà reçu à parution de ce numéro, nous constatons un intérêt croissant pour l'"abonnement Internet" permettant de consulter en couleur les photos publiées en noir et blanc dans RU. Afin de valoriser cet abonnement complémentaire, des "photos bonus" seront désormais proposées et, dans

la mesure de nos possibilités, quelques compléments au magazine papier.

Questions diverses

Nous allons dans le sens des propositions de J.P. RIBOUST et J.P. ZIMMERMANN concernant la création de "groupes régionaux" et de "groupes thématiques". Patrick KIRSTETTER est chargé d'étudier la mise en place de ces structures internes.

La Rédaction et Christophe DECAUX, chargé de la photothèque de l'association, insistent une nouvelle fois sur la nécessité d'identifier clairement les photos qui nous parviennent : auteur, date, lieu, sujet, autorisations de diffusion.

Lionel BREITMEYER demande où en est le fonds documentaire. Olivier DELESTRADE signale qu'il grossit régulièrement. Un récent arrivage de documentation en nombre va nécessiter une nouvelle mise à jour. Un état devrait bientôt être disponible.

Boris DESHAYES demande si les autres adhérents ont des difficultés en tant que passionnés à se faire entendre ou à rencontrer les réseaux. Claude DRUON répond qu'il ne faut pas hésiter à aller se présenter.

Didier FRUGIER demande s'il existe un document de présentation de l'association. Jean-Michel BOUTILLET propose d'utiliser la plaquette éditée à l'occasion des différents salons.

UITP London 2001

Le salon UITP 2001, se déroulera à Londres du 20 au 25 mai 2001. FPTU propose que les adhérents intéressés par ce salon fasse le voyage en commun. Ce séjour sera toutefois à dominante individuelle, Arnaud WADOUX se proposant de faciliter les réservations de trains et d'hôtel et de guider sur place les adhérents qui ne connaissent pas la capitale britannique et qui souhaiteraient profiter de cette

occasion pour la découvrir. Merci de lui faire savoir par courrier ou par mél (coordonnées page suivante) le plus rapidement possible si vous êtes intéressé et la durée du séjour estimée.

Les frais à prévoir sont les suivants : Eurostar, environ 750,00 F - Hôtel : environ 500,00 F la nuit en chambre double - Restauration : environ 150 à 200 F par repas.

Brèves

FPTU à l'honneur !

La page "Funiculaires" du site Internet FPTU en ligne est citée page 505 du "Guide du web francophone 2001" publié aux Éditions Micro Application. Page suivante (506), signalons également la mention du site TRANS'BUS

administré par Olivier MEYER, nouvel adhérent FPTU !

Nos amis de l'AGTB sur Internet

L'association Genevoise des TrolleyBus vient de lancer son site web : <http://www.agtb.ch>

Carnet d'adresses

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

Jean-Michel BOUTILLET
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@noos.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 DELESTRASSE
22 route de Varizelle
F - 42400 ST CHAMOND
o.delestrasse@libertysurf.fr

Petites Annonces

Transports de Caen

Chargé de la rédaction d'un ouvrage sur l'histoire des transports de Caen, recherche tout document intéressant ce sujet, depuis les tramways hippomobiles jusqu'au TVR en passant par les anciens tramways électriques et les autobus de toute époque. Suis particulièrement demandeur d'articles de presse et d'iconographies, d'anciens titres de transport et états de parc du réseau des origines à nos jours. Merci d'avance.

Martial LEROUX
1 allée Antoine Watteau
92320 CHATILLON
01 40 84 97 26

Docs réseaux français

Recherche toute documentation et photographies sur les réseaux français. Merci de prendre contact avec :

Thomas PECHEUX
Rue de L'eau Bleue 58
5080 Rhisnes
Belgique
apecheux@infonie.be

Ouvrages d'occasion

Vends plusieurs ouvrages et revue d'occasion consacrés aux transports urbains (Lyon, Mulhouse, Strasbourg, St Étienne, RATP, Nantes, etc.)
Liste et prix sur demande à :

Jean-Pierre RIBOUST
30 rue Dumont d'Urville
67640 FEGERSHEIM

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

Quelques 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 CHAUSSON, photos Bus Renault urbains, série R4190 et suivantes
Frais de retraitage et de port à la charge du demandeur.

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

Patrimoine de la SNCF

Le Patrimoine de la SNCF et des Chemins de Fer Français. Il reste 2 exemplaires seulement !
300,00 F (prix public : 390,00 F) :

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



© Patrick KIRSTETTER

Orléans encore...

Ci dessus, ambiance fantômatique sur le peigne de remisage du dépôt atelier, le 02 décembre 2000
Ci-dessous, vue originale de 3 rames stationnant au Martroi lors de l'inauguration, le 20 novembre



© Lionel BREITMEYER



France Passion des
Transports Urbains

Quand le "Sable de Loire"
épouse l'or du crépuscule orléanais

Photo : Lionel BREITMEYER