Réseaux Urbains de France

N° 43 : Avr- Mai 2002



Zone Euro : € 6,90
Suisse : CHF 10,50
Royaume Uni : £ 4,50

ISSN : 1283-4459
DL 04/2002

FPTU France Passion des Transports Urbains



Photo 1 :
© Claude DRUON

Photo 2 :
© Hafid BOUANANI

Photo 3 :
© Lionel BREITMEYER



L'Agora GNV n° 106 de la CTAV Valence

Curiosité du dépôt RATP de Pavillons : les navettes de Bondy et Noisy

Le tram de Neuchatel en livrée publicitaire



L'Edito

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

Un 6ème réseau accueille le métro !

Le 15 mars dernier était inauguré le tout nouveau VAL de Rennes, FPTU se devait bien sûr d'assister à l'événement !
Dans RU21, il y a donc déjà 4 ans, nous présentions ce qui était alors le futur métro rennais, quelques mois après que les premiers coups de pioche aient été donnés.
Nous retournons donc en Bretagne voir l'œuvre enfin achevée.
L'avènement de cette ligne de VAL ne se sera pas fait sans peines. Comme vous pourrez le lire dans le dossier concocté par Arnaud WADOUX, plus de quinze ans se sont écoulés entre les premières esquisses et l'inauguration. Les raisons de cette lenteur sont diverses. Car la ligne a d'abord dû affronter moult détracteurs, des subventions revues à la baisse pour de basses considérations politiques, avant de connaître quelques péripéties d'ordres juridique et technique.

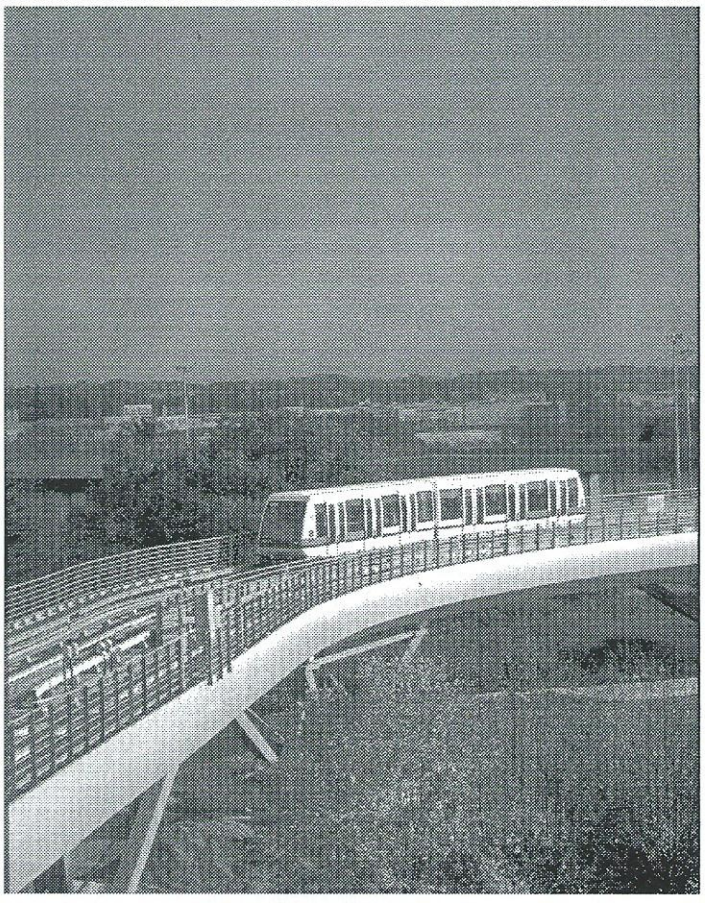
L'occasion aussi, en cette période électorale, de constater combien les transports en commun dépendent du "politique". Pour le meilleur, mais aussi parfois pour le pire... Le VAL rennais aura finalement pu circuler grâce à l'entêtement de son Maire Edmond HERVÉ.
Mais combien d'autres projets, ailleurs, sont bloqués et n'aboutiront pas du fait d'élus trop frileux ou ayant une vision de la ville encore trop tournée vers l'automobile ? L'intérêt des transports en commun n'est pourtant plus à démontrer, quoique... ?
Les gains qu'ils procurent en terme d'espace, de nuisances et de pollution sont indéniables. Le rééquilibrage que l'on constate un peu partout à leur avantage n'est donc on ne peut plus légitime !
Au sujet de la pollution justement, les autobus aux normes Euro 3 investissent progressivement nos réseaux. Nous commençons dans ce numéro par une présentation de l'AGORA d'Irisbus, d'autres suivront.

Certains d'entre vous profiteront certainement des ponts du mois de mai ou des vacances d'été pour prendre le chemin du Sud. FPTU a pris les devants, et s'est arrêtée à Valence sur l'invitation de Philippe FOURNET. Nous vous convions à une visite du réseau CTAV en sa compagnie : c'est promis, vous allez tout savoir (ou presque...). Et n'hésitez pas à vous y arrêter à votre tour lors d'un prochain passage !

Enfin, nous vous renvoyons en rubrique "FPTU Infos" au sujet de la nouvelle enquête lecteurs et de la pré-inscription pour la prochaine Assemblée Générale 2002 de Bourg-en-Bresse.

Excellente lecture à toutes et à tous,

En couverture :



Après des années d'opiniatreté et 5 années de travaux, Rennes Métropole a mis en service la ligne a du Val
© Morgan PASLIER

Bienvenue !

Au menu du numéro 43

Page

6 **Dossier**
Rennes : et vogue le Val !
Arnaud WADOUX

12 **Ligne Directe**
Les points forts de l'actualité des transports en France : réseaux, industrie, opérateurs

16 **Brèves d'Ailleurs**
Florilège de l'actualité européenne et internationale

18 **60 jours à...**
L'actualité des réseaux français ces deux derniers mois

40 **Zoom Réseau**
La CTAV de Valence (Drôme)
Philippe FOURNET

46 **Zoom Matériel**
L'Agora Euro 3
Patrick KIRSTETTER

48 **Parcs et Dépôts**
Les Dépôts de la RATP (20 - Pavillons), Tour de France des Surbaissés, Divers Etats de Parc

58 **Forum**
Libre expression, infos des associations partenaires, petites annonces, etc.

60 **FPTU Infos**
Les pages de l'association FPTU
Le carnet d'adresses

62 **Librairie**
Une sélection d'ouvrages français et étrangers proposée à nos lecteurs

La Rédaction

Rédacteurs

Jean-Michel BOUTILLEZ
Lionel BREITMEYER
Christophe DECAUX
Philippe FOURNET
Patrick KIRSTETTER
Arnaud WADOUX

Ont contribué à ce numéro

Jean-Marc AUDIRAC
Frédéric BOLLE
Jérôme BONATO
Nicolas CAPON
Olivier CARRE
Daniel CROSNIER
Olivier DELESTRADE
Franck DELVAL
Michael DIETRICH
Claude DRUON
Jean-Pierre DUPONCHELLE
Jean-Paul FOURNIER
Jean-Marie GUETAT
Maximilien LANDAS
Yves LE CHANU
David LE PAUTREMAT
Gilles LENHARD
Geneviève LERDUNG
Jean-Paul LESCAT
Alain MASSON
Olivier MEYER
Antony MEYRUEIS
Bernard PAPOUZOPOULOS
Michel PENNANEACH
Jean-Pierre RIBOUST
Alain ROGER
Patrick ROSTOUCHER
Raymond STREIT
Pierre-Marie VAINEAU
Benjamin WEYER
Jean-Pierre ZIMMERMANN

Internet

N'oubliez pas que FPTU et Réseaux Urbains de France, c'est également le site internet "FPTU en Ligne" consacré à tous les transports urbains. Au menu, présentation de l'association et du magazine, espaces documentaires (en cours de mise en ligne), sondage, et surtout l'annuaire de liens le plus complet vers tous les sites consacrés aux transports urbains (réseaux français et étrangers, constructeurs, autorités organisatrices, groupes exploitants, pages perso et sites non officiels, etc.). Une seule adresse :

http://perso.wanadoo.fr/fptu

Cotisation, abonnement

Réseaux Urbains de France, publication associative et bulletin de liaison, est distribué prioritairement aux adhérents de l'association FPTU. L'abonnement au magazine est inclus dans la cotisation et ne peut pas être contracté hors cotisation. Le bulletin d'adhésion est disponible sur demande au siège de l'association ou sur notre site internet (rubrique FPTU / Adhésion)

Tarifs 2002 : Particuliers (UE et Suisse) € 41,90 - Entreprises : € 45,90

Dans la limite des stocks disponibles (généralement très faibles), nous pouvons également distribuer "Réseaux Urbains de France" à l'unité. Vous pouvez obtenir toute information sur la disponibilité d'un numéro sur notre site internet (rubrique "Réseaux Urbains") ou au siège de l'association.

RÉSEAUX URBAINS de France

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

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

Une publication bimestrielle de :

FPTU
France Passion des Transports Urbains
4/15 square Pierre et Marie Curie
78120 RAMBOUILLET
Tél. : 01 34 83 98 12
Fax : 01 45 45 13 45
e-mail : fptu@wanadoo.fr

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

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

Président
Jean-Michel BOUTILLEZ
Trésorier
Christophe DECAUX
Secrétaire
Patrick KIRSTETTER
Conseil d'Administration
Arnaud BOUSEZ
Olivier DELESTRADE
Claude DRUON
Arnaud WADOUX

L'abonnement à "Réseaux Urbains" est inclus dans la cotisation à FPTU

Impression : SPRINT COPY - 75018



© Morgan PASLIER

Rennes... et vogue le Val !

Arnaud WADOUX

Inauguration pluvieuse, inauguration heureuse !

Nul doute, c'est en Bretagne que s'est déroulé l'événement ! Un léger crachin, tout ce qu'il y a de breton, a rythmé ce 15 mars, journée inaugurale, débutée à 10h00 en gare de Rennes. Un premier voyage souterrain, sans arrêt, a conduit les invités officiels jusqu'à la Poterie, terminus sud de la ligne.

Première impression : les installations, fraîchement achevées, sont propres, claires mais sans grande originalité. La blancheur sanitaire et éclatante des matériaux est à peine ponctuée par le jaune et bleu de la signalétique. La métropole rennaise a privilégié la fonctionnalité aux dépens de la personnalisation. Un choix respectable...qui déçoit un peu. Le Val Rennais ressemble ainsi comme deux gouttes d'eau à son aîné toulousain (le fameux style "baignoire"...).

C'est par autobus que les invités sont transférés au Dépôt Atelier de Chantepie. Celui-ci semble installé en pleine campagne, dans un secteur qui sera très probablement rapidement grignoté par une urbanisation prochaine. Le bâtiment, paradoxalement, est presque plus chaleureux que les installations publiques du réseau : le béton est supplanté par le verre et le bois. Il accueille en son sein le PCC aux installations ultramodernes. Après une visite brève mais instructive, le cortège était convié à la conférence de presse dans ces mêmes locaux. Présidée par M. Edmond HERVE, Maire de Rennes et Président de Rennes Métropole, M. Jean NORMAND, Président de la SEMTCAR et M. Daniel DELAVEAU, Vice-Président des Transports de Rennes Métropole, cette conférence est restée éminemment politique et basée sur l'autosatisfaction, comme on sait le faire dans notre pays. Il faut toutefois se rappeler que le Maire de Rennes avait, lors des élections


© Arnaud WADOUX

Edmond HERVE, Maire de Rennes, lors de la Conférence de Presse inaugurale

municipales de 1995, fait de la construction du Val (alors plus que jamais controversée) l'élément essentiel de son programme. Ainsi est-il amusant (et perfide ?) de décoder un certain nombre des informations qui sont délivrées lors de ces exercices imposés. Par exemple, Rennes Métropole souhaite ôter de l'esprit du public que Rennes est la plus petite ville du monde dotée d'un métro, affirmation qui serait politiquement incorrecte : Rennes n'est évidemment pas "une petite ville". Aussi, assure-t-on que Rennes intra-muros compte 220.000 habitants alors que Lille n'en compte que 190.000. Argument bien fallacieux puisque le métro de Rennes est à 100% sur la commune (même s'il bénéficie à toute l'agglomération) alors que celui de Lille irrigue une dizaine de communes au sein d'une agglomération millionnaire. De plus, Rennes Métropole, autorité organisatrice, reste bel est bien, malgré ses 370.000 habitants, la plus petite structure exploitante d'un tel système. Qu'à cela ne tienne ! Un nouveau tableau est exhibé, prouvant que la ligne rennaise dessert une population bien plus dense sur la totalité de son parcours qu'à Lille ou Toulouse !

On notera également, et cela n'a pas échappé non plus à notre confrère belge Tram 2000, que par trois fois M. HERVE a parlé d'un "tramway automatique" en évoquant le Val... Après le métro de Rouen qui est un tramway, et le tramway de Nancy qui est un trolleybus, on ne sait plus à quel saint se vouer !

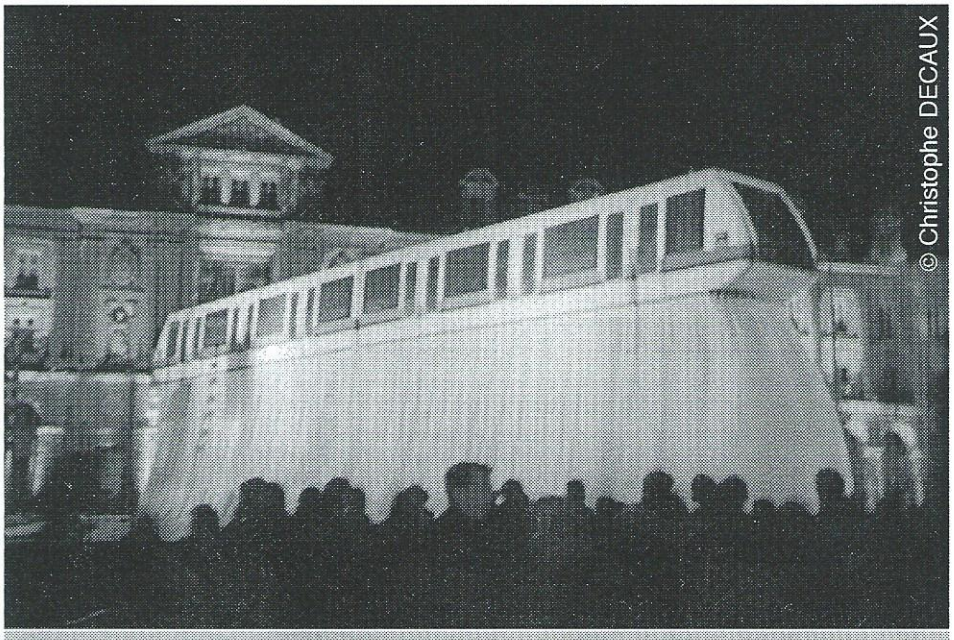
Bref, n'en voulons pas aux élus rennais : en pleine période pré-électorale et après un mouvement social important, il faut donc galvaniser troupes et clients ! De plus, il faut objectivement rendre grâce au District puis à Rennes Métropole de l'excellente gestion du projet, financièrement indolore et techniquement réussi. La structure intercommunale a très bien su se jouer des aléas administratifs qui ont retardé de plusieurs années le lancement des travaux et les maîtres d'oeuvre ont su passer outre les problèmes techniques tels que l'enfouissement de sections prévues en viaduc ou les caprices du sol qui ont parfois causé de spectaculaires cratères dans la voirie.

Après un déjeuner de grande qualité, des points presse thématiques se sont déroulés en stations, dans les rames qui ont effectué plusieurs allers-retours sans arrêt sur la ligne, ou encore à bord d'un bus info stationné à la Poterie. Quelques couacs ont émaillé ces points presse quant aux horaires et localisations exactes, mais ces aléas ont été vécu dans la bonne humeur, le sourire et l'amabilité constants des personnels de Publicis et du STAR ayant tôt fait de calmer toute velléité d'énervement.

C'est également de la Poterie que se sont ébranlées dès 17h00 les nombreuses rames acheminant vers le centre-ville invités officiels et anonymes, dûment badgés, ayant répondu à l'invitation de Rennes Métropole.

A 18h00, devant une foule nombreuse, l'inauguration officielle s'est déroulée place de la République, avec flonflons et discours, en présence de Pierre MAUROY, premier élu "Val". Malgré quelques élans de mauvaise humeur émanant des salariés du service Handistar, venus protester du peu de moyens dont ils disposaient, le panégyrique inaugural a eu lieu et... on a atteint là le summum lyrique du discours politique français ! Les festivités populaires se déroulaient à compter de 21h00. Un grand spectacle son et lumière était proposé le long des quais de la Vilaine. Intelligent, ce spectacle de plus d'une heure ne manquait pas d'effets spectaculaires (magnifiques jeux de lumière sur le Palais du Commerce ou boules de feu remontant la Vilaine), de bonnes idées comme ce défilé d'autobus rendant hommage au nouvel arrivant, le métro, ce dernier surgissant en fin de spectacle du sol dans un éclair de lumière et au son des bagadou. Malheureusement, ce spectacle, conçu sur une scénographie linéaire, n'a pu être véritablement apprécié que par quelques privilégiés installés au premier rang : l'absence de gradins ne permettait pas à la foule pourtant venue nombreuse de voir effectivement ce qui se déroulait sous ses yeux. Les rennais en ont semble-t-il été déçus si l'on en juge par les mouvements d'impatience, certes pacifiques mais permanents. Dommage.

Enfin, pendant que la maquette du métro ayant servi lors du spectacle était en train d'être démontée, comme pour affirmer que l'on passait du virtuel au réel, un bal populaire était organisé dans la foulée place de la Mairie. Le calme est revenu néanmoins relativement tôt, les Rennais, arborant fièrement le papillon de carton, symbole de cette inauguration, ayant préféré ne pas braver trop tardivement la fraîcheur de cette fin d'hiver et les quelques gouttes qui, ça et là, ont continué de tomber. A moins qu'ils aient préféré, déjà, ne pas rater le dernier métro...



Le clou du spectacle inaugural, place de la République : une rame de métro surgit du sol rennais au son des bagadou

Nom de code : m a

Choisi dès 1989 pour desservir une ligne dont le tracé a été adopté en 1990, le Val rennais a dû attendre le 6 janvier 1997, date de début officiel des travaux, pour devenir réalité. En effet, aléas administratifs et politiques (octroi de la subvention d'état) ont retardé la phase de construction une première fois approuvée en 1993. Rappelons que le choix du Val, préféré au tramway, est dû à l'exiguité de la voirie au centre-ville, une section souterraine devant, dans l'un ou l'autre cas, être envisagée.

Cinq années ont donc été nécessaires à la SEMTCAR, filiale de Transdev et maître d'ouvrage, pour offrir au rennais leur première ligne de métro, baptisée **a**.

Entre les deux terminus commerciaux, Kennedy et La Poterie, les rames parcourent 8.560 m., 840 m. de plus mènent les rames de La Poterie au garage-atelier de Chantepie. Trois types d'infrastructures ponctuent le tracé : la tranchée couverte (3770 mètres, au nord entre Kennedy et Villejean et au sud entre Clemenceau et Le Blosne), le tunnel profond foré par "Perceval" (3.765 m. au centre-ville entre Pontchaillou et Clemenceau) et le viaduc, limité à l'avant et après station Pontchaillou et à la section terminale sud encadrant la station La Poterie, jusqu'à l'atelier (1025 mètres + 840 mètres de liaison de service). Ces deux stations sont donc les deux seules aériennes de la ligne. Il convient de noter que les sections réalisées en tranchée couverte devaient à l'origine l'être majoritairement en viaduc. L'opposition des riverains a donc rendu l'essentiel de la ligne souterraine. La ligne dessert à moins de 500 m. 80.000 habitants, 50.000 emplois et la majeure partie des équipements publics de 1er niveau.

Quinze stations (interstation moyenne : 611 mètres) ponctuent la ligne, conçues pour accueillir les doubles rames, soit quatre caisses. Aujourd'hui, ce sont des rames simples à 2 caisses qui sont en service.



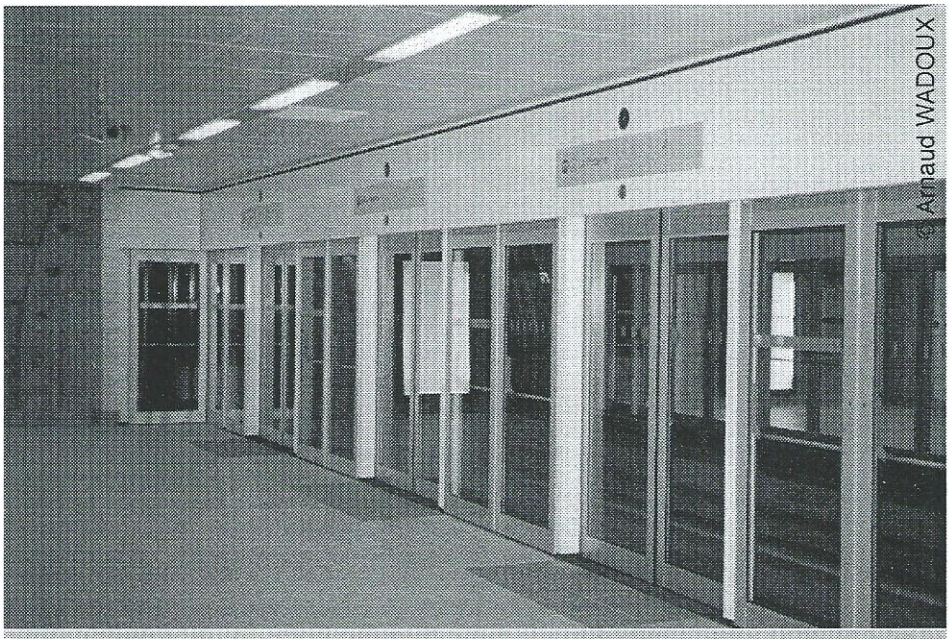
© Christophe DECAUX

La station Ste Anne, l'une des deux desservant le centre historique

Cependant, la longueur des quais permet d'accueillir une rame "avariée" poussée par une rame "saine" (voir plus bas). Ces stations sont conçues selon le schéma classique de la mezzanine d'accueil donnant accès aux deux quais. Toutes ont deux quais latéraux, sauf Kennedy (terminus nord) dotée d'un quai latéral unique. Seules les deux stations aériennes se démarquent vraiment par leur architecture, la volonté ayant été d'en faire des signaux forts du réseau. Toutes les stations sont aménagées sobrement, le carrelage blanc, le grès, le granit et le béton y sont dominants. Notez que la station Sainte-Anne a été "victime" d'une facétie "volontaire" de son architecte puisque les lignes de carrelages ne sont pas à l'horizontale. Attention à l'équilibre ! Ascenseurs et escaliers mécaniques sont la règle. Si les accès aux stations depuis la rue sont généralement visibles mais sobres, les accès ascenseurs ont généralement donné lieu à une certaine "monumentalisation". La signalétique, souvent bilingue (français / breton), consiste en caractères bleus sur fond jaune. Des plans de réseau et de quartier sont disposés sur les quais et dans les mezzanines, qui accueillent les distributeurs automatiques de billets puisque la vente ne se fait que par ce biais. L'accès aux stations est par ailleurs libre (pas de barrières de péage mais de simples oblitérateurs). Les quais sont équipés de 12 portes palières dont 6 sont utilisées en service normal.

Le trafic attendu sur la ligne est de 65.000 voyageurs par jour, les stations les plus fréquentées devant être République, Sainte-Anne, Gares et Villejean-Universités.

Les rames sont de type Val 208, dernière génération du matériel automatique et sur pneumatiques conçu par Siemens TS. Longues de 26 mètres et larges de 2,08 mètres (d'où Val 208), les 16 rames, composées de deux voitures non séparables, offrent 50 places assises et peuvent accueillir 158 voyageurs. Elles sont repérées par la double numérotation



© Arnaud WADOUX

Les quais latéraux avec portes palières de la station "Gares". Noter, à gauche, la marque de la voute creusée par Perceval.

A et B suivi du numéro, donc A01/B01 à A16/B16. La caisse A se trouvant du coté de l'Atelier, les terminus en tiroir de Kennedy et la Poterie n'inversant pas leur sens. Elles arborent la nouvelle livrée STAR, à savoir la double ligne Vert Emeraude en dégradé et Bleu marine en linéaire sur fond blanc. La vitesse commerciale de 60 km/h (32 km/h avec les arrêts) permet de relier les deux terminus en 16 minutes. L'arrêt en station, calculé en fonction de l'affluence attendue, est compris entre 12 et 25 secondes.

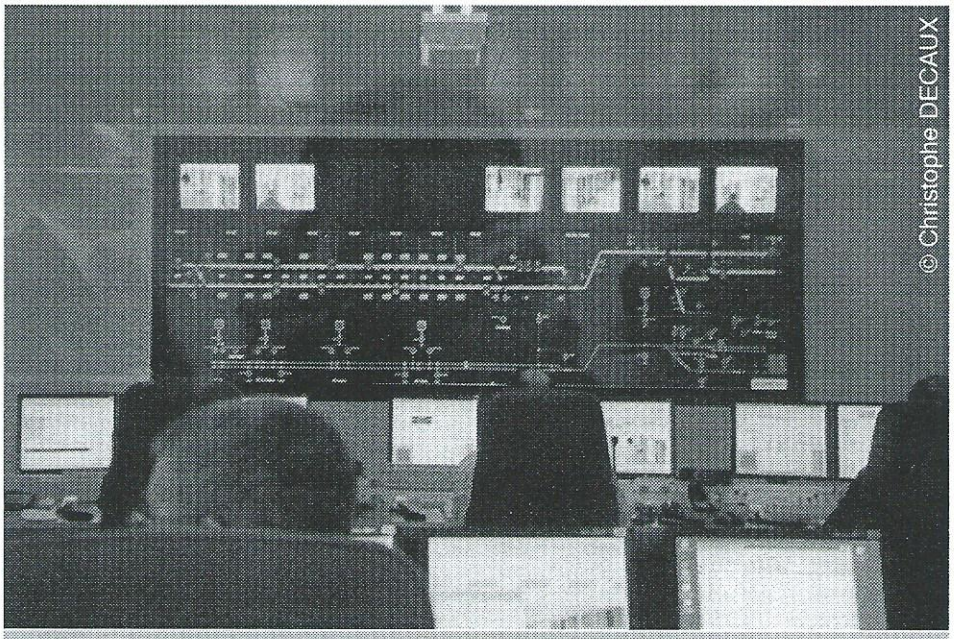
L'exploitation de la ligne est automatisée et pilotée depuis le PCC (Poste de Commande Centralisé) installé au garage-atelier de Chantepie, PCC occupé 24h/24. Le système du cantonnement fixe est mis en œuvre ici, chaque canton représentant peu ou prou une interstation. Un canton occupé peut néanmoins être pénétré par forcement du PCC, notamment pour porter secours à une rame tombée en panne. La rame saine suivante vient alors accoster la première pour la pousser jusqu'à la prochaine station. Après descente des voyageurs des deux rames, le doublon est alors dirigé vers l'atelier. Le Val se dépanne donc tout seul ! De même, en cas d'entrée inopinée dans un canton occupé (détection par boucle magnétique), une procédure de sécurité permet à la rame de stopper en urgence. Un système d'exploitation qui a de toute manière pu prouver sa fiabilité depuis des années (même si quelques voix commencent à s'élever à Lille devant un nombre de pannes répétées). A titre d'anecdote, on dit même que la fiabilité du Val 208 est telle que les exploitants rennais ont dû provoquer des pannes pour tester les procédures de dépannage ou de sécurité.

En situation normale d'heure de pointe, 13 rames sont nécessaires à l'exploitation, permettant un intervalle minimal de 2 min 35.

Malgré l'absence de conducteur et de personnel de vente, plus d'une centaine d'agents, tous métiers confondus, sont affectés au fonctionnement de la ligne.

Parlons enfin d'argent ! Le Val rennais aura au total coûté 527,17 millions d'euros. Un budget non seulement respecté mais qui en outre est au final bien moins conséquent qu'attendu. La bonne santé économique de Rennes Métropole ainsi que le retard des travaux alors que les financements étaient engagés ont permis d'étaler les dépenses, d'autofinancer plus que prévu (grâce à un produit du versement transport en constante augmentation), et... d'emprunter moins. Cet aspect financier à d'ailleurs permis de stabiliser la billetterie, qui n'a pas augmenté à l'arrivée du métro. Seule la taille du ticket a changé pour s'adapter aux nouveaux oblitérateurs, en attendant le sans contact en 2004.

Pour conclure, sachez que le métro est desservi par 5 parkings-relais aux stations Kennedy, Villejean, Henri Fréville, Triangle et La Poterie, qu'il offre la correspondance avec le réseau TER (la tarification Unipass STAR / SNCF est bien entendu toujours en vigueur) aux stations Gares et Anatole France (située à quelques mètres de la halte SNCF Pontchaillou) et la correspondance avec le réseau bus à chaque station (sauf Italie).



Le PCC, ici vu de l'exérieur du local, est le centre névralgique de la ligne. Il est occupé 24 heures sur 24.

Un nouveau réseau bus

Comme dans toutes les villes ayant connu l'arrivée d'un mode de transport de ce type, la réorganisation du réseau bus est une nécessité. Rennes a choisi la simplicité plus que la révolution. En effet, le Val est implanté sur un axe lourd depuis longtemps identifié, desservi jusqu'alors principalement par la défunte ligne 8 ainsi que, pour certains secteurs, les lignes 14 (au sud) et 16 (au nord). Aussi, la réorganisation des lignes s'en est trouvé relativement simplifiée.

Il a néanmoins été décidé de simplifier la structure du réseau. On se souvient que le réseau STAR était un amalgame de différents sous-réseaux introduits au fur et à mesure des besoins ou demandes : lignes de semaine, lignes du samedi soir (réseau "Etoiles de Nuit"), lignes suburbaines des dimanches et fêtes, lignes "Star de Nuit", lignes de nuit classiques, renforts "Gare", etc.

Bref, mieux valait se procurer le guide horaire ! Guide horaire qui justement a été refondu pour présenter le nouveau réseau. Et oh ! surprise, il est valable jusqu'en juin 2003 !

L'exploitant rennais pêcherait-il par optimisme, sachant que tous les réseaux ayant mis en service un métro ou un tramway récemment ont dû revoir leur copie quelques mois plus tard ?

Interrogé à ce sujet, M. Eric CHAREYRON, directeur Marketing du STAR indique que "le risque existe toujours mais le nouveau réseau rennais ne représente finalement qu'une adaptation, certes en profondeur,

plus qu'une véritable restructuration comme cela était le cas, par exemple, à Orléans. Le risque est donc faible de devoir tout remettre à plat".

Stars de ce nouveau réseau, on trouve les 5 "**lignes majeures**". Véritable métro de surface, ces 5 lignes offrent le même parcours du lundi au dimanche et, comme le métro, circulent de 05h20 à 00h30 (premiers départs plus tardifs le week-end). La fréquence minimale est de 8 minutes.
Compte tenu de leur importance au sein du réseau, nous nous arrêtons plus précisément sur ces lignes :

2 Grand Quartier / Haut Sancé.
C'est la ligne nord-ouest / sud-est. Cette nouvelle liaison (l'indice 2 n'existait pas) reprend au nord l'itinéraire de la ligne 14 de Grand Quartier au boulevard de Verdun, double la ligne 10 le long de ce boulevard, se substitue à l'ancienne ligne 16 jusqu'à la Mairie, reprend l'itinéraire de l'ancienne ligne 1 jusqu'au Lycée Descartes et prolonge l'ancienne section terminale de la ligne 5 du Lycée Descartes à la Poterie puis au Haut Sancé.

3 Saint-Laurent / Alma.
C'est la ligne nord-est / sud. Elle résulte de la fusion des anciennes lignes 3 et 9 dont elle reprend l'intégralité de l'itinéraire. Seul bémol, l'itinéraire est simplifié entre Jacques Cartier et Albert 1er (passage par la rue Garigliano dans les deux sens) et les arrêts ont été rebaptisés dans ce même secteur.

15 Patton / Lycée de Bréquigny
C'est la ligne nord / sud-ouest. Il s'agit là aussi d'une fusion d'itinéraires existants, en l'occurrence la ligne 7 nord et la ligne 4 sud

16 Beauregard / Beaulieu Atalante
C'est la ligne est / ouest (rive droite). Mis à part le changement d'itinéraire au sud de Villejean pour prendre le relais de l'ancienne ligne 8, la ligne 16 est quasiment identique à celle de l'ancien réseau.

19 Saint-Laurent / Cleunay
C'est la ligne nord / ouest (rive gauche). Cette nouvelle ligne est la fusion en "négatif" de la ligne 15 puisqu'il s'agit là de reprendre les itinéraires de la ligne 7 ouest et de la ligne 4 nord. Seule modification par rapport aux tracés antérieurs : une desserte élargie du secteur sud de Cleunay.

Quitte à hiérarchiser le réseau, on aurait pu attendre que ces 5 lignes soit repérables autrement que par leur pictogramme carré (rond pour les autres lignes) et leur tracé plein sur le plan du réseau. La STAR aurait pu revoir sa numérotation des lignes en attibuant à celles-ci un indice marquant tel que 1, 2, 3, 4 et 5, laissant aux autres lignes un indice à 2 chiffres. Ce choix n'a pas été fait, car, comme nous l'explique à nouveau M. CHAREYRON, "dans la mesure où bon nombre de lignes (voir également ci-dessous) n'était pas modifiées, un bouleversement de la numérotation aurait pu provoquer d'inutiles confusions. Le but étant d'opérer cette transition en douceur".

Viennent ensuite 7 **lignes urbaines** "classiques" exploitées du lundi au dimanche (sauf la 10) de 06h30 à 20h30 en général.
La ligne **1 "Chêne Germain / Mairie"** reprend section nord de l'ancienne ligne 1. La ligne **5 "Portugal / République"** est identique à l'ancienne ligne 5 augmentée des tronçons sud des anciennes lignes 1 et 14. La ligne **6 "République / Cesson Sévigné"** est inchangée à l'exception du terminus Rennais. La ligne**10 "Atalante Champeaux / Cesson Sévigné (10a) ou Beaulieu Ecole de Chimie (10b)"** voit son itinéraire principal conforme à l'ancienne ligne 10, le terminus ouest étant déplacé de Villejean à Atalante, le terminus est étant dédoublé dans Beaulieu ou vers Cesson par une nouvelle desserte. Les lignes**11 "ZI ouest / ZI sud-est"**, **17 "République / Chantepie"** et **18 "Mairie / Saint Grégoire"** sont inchangées.
Attention à la confusion, à laquelle les responsables du réseau auraient pu penser. Objet de cette récrimination : Atalante... Deux terminus, diamétralement opposés, portent en effet ce nom : Atalante Champeaux à l'ouest (ligne 10) et Beaulieu Atalante à l'est (ligne 16). De plus, la ligne 10 dessert ces deux arrêts...

Le réseau urbain est enfin complété par les **lignes périphériques et express**, ces dernières étant exploitées aux heures de pointe en semaine, hors vacances scolaires
La ligne **30 "Villejean / Beaulieu Atalante"** inchangée, est exploitée du lundi au vendredi. La ligne **31 "Villejean / Maurepas"** est inchangée et exploitée le samedi en lieu et place de la ligne 30. La ligne **33 "Saint-Jacques / Poterie / Chantepie (33a) ou Beaulieu Resto**



© Christophe DECAUX

L'Agora-L n° 305 est en service sur la nouvelle ligne 19, l'une des 5 lignes majeures du réseau bus-métro

U (33b)" est exploitée du lundi au samedi et reprend en grande partie l'itinéraire des lignes 13 et A. La ligne **34 "Poterie / Cesson Sévigné"**, exploitée du lundi au samedi, est nouvelle ligne reprenant également une partie de l'itinéraire de l'ancienne ligne 13.

Les lignes express **40ex "République / Beaulieu Atalante"**, **41ex "Gare / Beaulieu Atalante"** et **43ex "Gare / Joliot Curie"** sont :inchangées et augmentées d'une nouvelle liaison **45ex "Villejean / Lande du Breil"**.

Noter qu'à l'été 2002, la ligne 31 sera supprimée. Une nouvelle ligne 32 reliant Cleunay au secteur du Grand Quartier sera créée à la place. De plus, la liaison "Apibus" vers les Etangs d'Apigné sera remise en service de mai à septembre.

Sur le plan du réseau, les lignes 31, 43ex et 44ex ne figurent pas. En revanche la ligne 32 est déjà intégrée, mais en pointillé.

Les **lignes suburbaines** bénéficient du redéploiement des moyens. Tout cela permet par exemple de garantir à toutes les communes une liaison vers Rennes le matin vers 06h15 et un dernier retour à 20h45 pour les lignes les plus importantes.

Les modifications majeures consistent à la mise en correspondance des lignes suburbaines avec la station de métro la plus accessible. A cette nuance près, le réseau suburbain reste identique dans ces dessertes périphériques à l'exception du secteur de Chartres de Bretagne. Cette commune, l'une des premières à avoir bénéficié d'une desserte par autobus, s'était logiquement vu attribuer à l'époque un indice de ligne urbain, en l'occurrence le 12. Chartres de Bretagne rentre dans le rang et l'ancienne ligne 12 prend un indice suburbain, le **72**. Cet indice ayant été autrefois attribué à la desserte Thorigné / Cesson, cette dernière devient désormais **92**. Une liaison de rocade Bruz / Chartres de Bretagne / Noyal est créée sous l'indice **91**. Enfin, l'ancienne ligne "taxi" entre la piscine de Bréquigny et le quartier de la Martinière à Saint-Jacques de la Lande devient une ligne régulière sous le n° **100** et fait



La ligne 8, aujourd'hui disparue avait un parcours semblable à la ligne de métro

désormais son terminus au centre de Rennes.

Les lignes suburbaines sont exploitées du lundi au dimanche, certaines dessertes étant toutefois fusionnées aux heures creuses et le dimanche. Les autobus arborent alors un double indice, type 54/55. Leurs nouveaux terminus rennais sont Sainte-Anne (50, 51, 71), Villejean (52, 52/68, 65, 65/66, 66, 68, 69), République (53, 57, 64, 67), Charles de Gaulle (54, 54/55, 55, 56), Clemenceau (59, 60, 72, 72/60, 100), Triangle (61, 61/74, 74), La Poterie (62, 73) et Gares (63, 70).

Contrairement aux lignes urbaines dont les horaires pratiquement cadencés sont indiqués dans le guide en accompagnement du plan de la desserte, les lignes suburbaines sont dotées de fiches horaires. Pour autant, celle de la ligne 100 n'avait pas été édité en mars dernier.

M. CHAREYRON explique que ce choix de fiches par ligne est justifié par le fait que "le maillage des lignes urbaines est tel que la quasi-totalité des utilisateurs du réseau STAR, urbain ou suburbain, est susceptible d'avoir besoin d'un guide listant la totalité des horaires dans Rennes. Ces horaires sont donc mis à la disposition de tout le monde dans un seul et même document. En revanche, les horaires des lignes extérieures à Rennes n'intéressent plus spécifiquement que la clientèle régulière des lignes suburbaines, plus dépendante d'une même ligne. Par ailleurs, contrairement aux lignes urbaines, réputées stables, une ligne suburbaine est susceptible de voir ses horaires évoluer plus fréquemment. Il faut donc pouvoir s'adapter facilement".

Enfin, nous ne serions pas complets si nous n'évoquions pas le dernier maillon du réseau : les 75 services scolaires et qu'à notre avis, une seule ligne semble manquer : la liaison avec l'aéroport. Certes, Rennes Saint-Jacques n'est pas Roissy, mais une soixantaine de vols (départs et arrivées) desservent chaque jour la plate-forme.

Le Star aujourd'hui

En 2002, la STUR (groupe Keolis), exploitant du réseau STAR pour le compte de Rennes Métropole emploie 777 personnes dont 479 conducteurs et contrôleurs.

Outre les 16 rales Val 208, 363 véhicules, dont 225 appartenant à Rennes Métropole, sont exploités sur le réseau : 201 standards (95 affrétés), 115 articulés, 40 autocars scolaires (affrétés), 4 minibus et 3 taxis monospace (affrétés). 33 véhicules sont équipés de filtres à particules et 37 sont accessibles aux PMR. Tous ces véhicules doivent parcourir en 2002 13,8 millions de km (dont 10% pour le métro), soit 13% de plus qu'en 2001, et on attend cette année 192.000 voyageurs quotidiens sur le réseau.

Demain, un deuxième axe lourd devrait relier le nord-est à l'ouest de l'agglomération, de Beaulieu à Cleunay. Si le Maire de Rennes est favorable, là encore, à une ligne Val, d'aucuns estiment qu'un tramway "suffirait". Le problème de la desserte du centre historique, qui a fait pencher pour l'option Val, étant désormais réglé, rien ne s'oppose à une liaison tram. A suivre donc. Mais la ligne de Val actuelle pourrait aussi être prolongée et ce à ses deux extrémités.

Réseaux

Fréquentation en baisse partout... ou presque

Sur la plupart des réseaux en 2001, en moyenne de 2,3%, ce qui ramène les chiffres de fréquentation à leur niveau de la mi-2000. Les raisons sont diverses. Les "événements" du 11 septembre et le déclenchement du plan Vigipirate renforcé ont pesé, c'est certain. A Bordeaux, les travaux du tram provoquent évidemment de multiples perturbations. A Rennes (-6,4%), Lyon (-0,9%), Rouen (-4%) ou Marseille (-0,5%), les conflits sociaux à répétition plombent la fréquentation et la confiance. A Lille (-1%), l'insécurité expliquerait une certaine désaffection du public. A Toulouse (-2,8%, "seulement" serait-on tenté de dire), la désorganisation consécutive à l'explosion d'AZF est bien entendu principalement responsable. On s'explique en revanche moins bien les piètres résultats de réseaux comme Toulon (-2%) ou Nantes (-1,8%). Un seul réseau parmi les grands tire, et comment, son épingle du jeu : Strasbourg où le trafic augmente de...16,2% ! Quant à Grenoble, la faible augmentation de 0,35% prend toute sa mesure dans ce contexte général orienté à la baisse. (Estimations, sources La Vie du Rail)

Internet

De plus en plus nombreux sont les réseaux présents sur la Toile. Voici les derniers en date :

Nice:	http://www.sunbus.com
Soissons :	http://www.mobilinfos.org
Thionville :	http://www.smitu.fr
Valence :	http://www.bus-ctav.com



Un week-end sur le Lac ?

Voici quelques brèves nouvelles du patrimoine naval pour les amateurs de transport public sur lac - car tout touriste qui passe par le Léman admire les bateaux à aubes qui y évoluent l'été. La nouvelle machine à vapeur du Montreux (1904) nécessite un certain rodage, aussi ce bateau sera encore affecté à la réserve cette année. La Suisse (1910) retrouvera en 2003 sa figure de proue, actuellement aux soins d'un sculpteur de Douarnenez. Le Valais (1913), restaurant flottant au jardin anglais à Genève, nécessiterait des travaux estimés à 6 millions d'euros pour être sauvé en tant que... restaurant. Cet argent serait mieux investi dans la rénovation des vapeurs qui circulent, et donc il disparaîtra à court terme : avis aux amateurs de photographies ! Les moteurs de l'Helvétie (1926) doivent être changés, et donc elle ne naviguera pas avant 2004 au mieux. Il est prévu que le Rhône (1927) soit entièrement révisé durant l'hiver prochain. Rappelons que ces navires desservent, outre les rives suisses, plusieurs ports de la "côte" française tels Thonon ou Evian depuis Lausanne Ouchy par exemple

Mouvements sociaux : ça dérape

A Marseille, l'on vient d'inventer la grève pour non agression... En effet, le service a été interrompu sur l'ensemble du réseau RTM pendant une journée, en mars, suite à l'agression d'un conducteur et à la tentative d'incendie de son véhicule. Arrivé seul au terminus de la ligne, celui-ci n'avait pourtant aucun témoin ne pouvant exhiber comme preuve que son blouson légèrement brûlé. Pour calmer le jeu tout en exprimant sa solidarité, la direction de la RTM a immédiatement proposé un arrêt de travail de 2h00 le lendemain dans l'après-midi, proposition jugée insuffisante par le personnel. De son côté, la police,troublée par une incohérence des faits, interrogeait le machiniste agressé. Et, quelque jours plus tard, le canular était exposé au grand jour : l'"agression avait été montée de toute pièce... pour obtenir plus rapidement un changement de secteur. On imagine la gène des différentes partie et la colère des marseillais d'avoir une nouvelle fois été privés de leurs transports collectif pour rien...
Si la direction de la RTM a avoué s'être décrédibiliséee en soutenant le mouvement de ses salariés, ces mêmes salariés, par la voix de certains de leurs syndicats, estiment ne rien avoir à se reprocher.
Ou comment, même dans un climat social ou sécuritaire difficile, il ne faut pas confondre vitesse et précipitation...
Lyon, de son côté vient à nouveau de connaitre un mouvement social de grande ampleur. Pendant 22 jours, de la mi-mars à la mi-avril, le réseau TCL est resté quasiment paralysé. Seule la ligne D du métro a fonctionné régulièrement, le reste du réseau offrant une situation très aléatoire.
A l'origine de ce mouvement, les négociations salariales 2002. La SLTC proposait une augmentation de 1,6% des rémunérations, taux maximum autorisé par le SYTRAL pour équilibrer les comptes et provisionner les sommes nécessaires aux investissements votés pour la mandature 2002/2007 (voir "60 jours à..."). De leur côté, les syndicats tablaient sur un minimum de 3,2%, soit le double, arguant du fait que les salaires étaient versés par Keolis, société privée, et non le Sytral, collectivité publique, ce qui revenait à "faire payer le privé sans toucher aux deniers publics". Or Keolis (filiale à 45% de la SNCF...) est liée par contrat avec le SYTRAL en ce qui concerne la masse salariale. Tout ce qui touche à cette masse salariale doit donc être approuvé par l'autorité organisatrice.
La période pré-électorale n'a pas fait céder les élus et l'opérateur SLTC s'est trouvé en quelque sorte en porte à faux entre son autorité et ses salariés. Ces derniers ont fini par reprendre le travail après la prise en compte, notamment, de l'extrême impopularité de ce conflit, notamment après que la SLTC a publié dans la presse l'état actuel des rémunérations et avantages sociaux issus en particulier de la réduction du temps de travail. Il faut dire aussi que les transports en communs lyonnais obtiennent la "médaille d'or" des mouvements sociaux sur les 18 mois qui viennent de s'écouler et les lyonnais en ont plus qu'assez "de payer pour un réseau qui ne fonctionne que quelques jours par an" (sic). Le Président du SYTRAL affirme d'ailleurs que 6 mois seront sans doute nécessaires pour retrouver le niveau de trafic du début 2002.
L'image des transports publics lyonnais est elle aussi fortement atteinte, c'est pourquoi 4 mesures viennent d'être prises : les abonnements mensuels de mai et juin seront vendus avec une réduction de 25%, l'augmentation de 6% (0,10 EUR) du ticket unité (à 1,30 EUR) prévue au 1er avril est reportée au 1er juin, les abonnés scolaires (Dom'Ecole) pourront voyager sur le réseau les jours non scolaires au mois de mai et le réseau sera entièrement gratuit à partir de 16h00 le 21 juin, jour de la fête de la musique.
Ces mesures sont chiffrées à 4 millions d'euros, à ajouter au manque à gagner, difficilement chiffrable, des 22 jours de grève.
Enfin, en lieu et place de la publicité, les lyonnais ont pu lire sur le flanc des bus dès le 23 avril des mentions du type "Ça roule !" ou "Merci à toutes et à tous" (... pour votre patience...).

Industrie

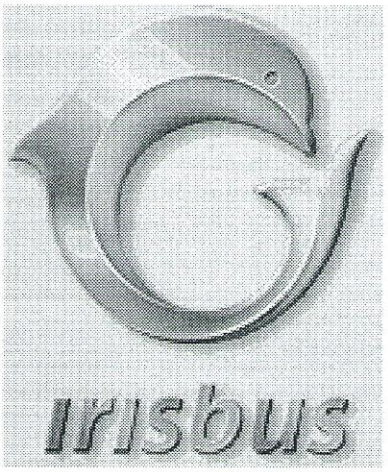
Skymetro

Pour la première fois en Europe (après Tokyo ou Detroit notamment) Poma Otis s'apprête à inaugurer à l'aéroport de Zurich une liaison en Skymétro, rame automatique sur coussin d'air mue par câble. Ce métro d'un nouveau genre reliera le nouveau terminal au reste de l'aéroport grâce à un tunnel de 1180 mètres.
Après le Poma 2000 de Laon, Poma Otis montre avec ce Skymétro sa capacité à faire évoluer le concept de funiculaire puisque tous ces systèmes ont pour point commun la boucle de câble sur laquelle s'accroche le véhicule grâce à des pinces découplables.

Pile à combustible

C'est au réseau de Turin que l'honneur revient de tester pendant 2 ans le Cityclass Iveco à pile à combustible. Ce prototype à déjà effectué plus de 500 km sur la piste d'essais de Fiat et sera mis en service commercial sur le réseau turinois dans les meilleurs délais après une marche à blanc.

IrisBus installe son siège en France



Né en 1998 de la fusion des activités autocars et autobus de Renault (RVI) et de Fiat (Iveco), le groupe Irisbus, contrôlé jusqu'à présent à 50/50 par les deux firmes, l'est depuis par Iveco devenu actionnaire majoritaire et, à l'horizon 2003, actionnaire unique. Irisbus a vu ses parts progresser sur ses cinq marchés principaux (25,1% contre 24,1% en 1998) et en particulier en France où le groupe rafle 61,2% du marché contre 58,7% en 1998. Il se situe au deuxième rang européen avec un taux de pénétration d'environ 20% et au troisième rang mondial. L'an dernier, plus de 9.500 véhicules ont été vendus dans une quarantaine de pays, la France demeurant, et de loin, le premier client du groupe avec 44% des ventes. 40% des salariés du groupe, soit 3.900 personnes, travaillent en France, dont plus de 2.500 en région Rhône-Alpes. Ceci explique certainement la décision du groupe d'installer son siège, actuellement à Barcelone, à Saint-Priest dans la banlieue lyonnaise, et son centre de recherches à Vénissieux.

Quoi de neuf à Aytré ?

Quelques indiscrétions de notre correspondant allemand Stephan VON MACH nous permettent de vous informer sur l'activité actuelle de l'usine Alstom de la Rochelle – Aytré.
La première rame de Bordeaux (40 m) est en essai sur les voies. Elle doit être livrée au client début juin.
Les premières extensions des rames de Montpellier sont en cours de fabrication (également à Barcelone). Les livraisons devaient débuter en avril pour intégration aux rames et marches de test sur site. En parallèle, des essais d'une rame complète (40 m) devaient être réalisés à Aytré au cours des mois d'avril et de mai. Les TAM ont également confirmé la 2ème tranche du contrat (24 rames de 40 m et 8 de 30 m) dans la perspective de mise en service de la ligne 2.
Les chaînes d'assemblage produisent encore quelques rames pour Melbourne, débutent la production pour la RATP et commencent à peine la fabrication du matériel destiné à Rotterdam.

Exploitation

Verney

Dans le grand jeu de Monopoly que se livrent actuellement les grands groupes, Connex a, comme nous l'évoquions dans notre précédente édition, pris le contrôle du groupe Verney le 25 janvier dernier.
L'activité transport de cette entreprise familiale a débuté en 1891 lorsque l'entreprise de travaux publics Verney et Dequaindry du Mans est contactée pour exploiter des réseaux de chemin de fer dans l'Ouest de la France.
En 1922 est créée une division industrielle qui construit des automotrices sur la base de camions GMC. Cette division produira plus tard des autobus et autocars et présentera, en compagnie de Saviem et Berliet, un prototype d'autobus standard. Si Berliet, avec son PCM, mais surtout Saviem, avec son légendaire SC10, verront leurs projets couronnés de succès, le prototype Verney, lui, ne connaîtra pas de descendance. Cette division deviendra par la suite CBM (Cars et Bus le Mans), société qui sera reprise par RVI.
En 1927, naissance de la SCF, Société Centrale de Chemins de Fer et d'Entreprises.
En 1930, la société se diversifie dans le transport routier de voyageurs puis en 1960 dans la messagerie. Michelin prend en 1970 le contrôle du groupe en prenant 97,60% du capital et apporte en 1977 sa filiale transport de voyageurs, la CITER, implantée dans l'Est de la France en en Rhône-Alpes.
En 1982, la branche transport de marchandises est cédée et en 1983, c'est la division fabrication d'autocars qui cesse ses activités. 1985 voit une diversification s'opérer dans le domaine du tourisme et le groupe rachète la firme britannique Ski Lovers en 1989.
En 1990, le groupe renoue avec la croissance et la famille Verney reprend le contrôle majoritaire du groupe. En 1991, la SCF devient la GTV, Compagnie Générale des Transports Verney.
En juillet 1998, Yves-Michel Verney décède brutalement et son fils prend la présidence. Son engagement à conserver l'indépendance du groupe n'a apparemment pas empêché la prise de contrôle par Connex.
En 2001, les activités de ce groupe, détenu à 60% par la famille Verney (Verninvest) et à 40% par Michelin (Pardevi), ont réalisé un chiffre d'affaires de 1.590 millions d'euros. Verney, très implanté en Bretagne et en région Rhône-Alpes, emploie 3.200 personnes et possède un parc de 2.406 véhicules. En mars 1999, le groupe Verney avait déjà conclu un accord avec Connex afin de racheter l'entreprise alsacienne Künegel. L'acquisition de Connex ne concerne pas le réseau d'agences de tourisme, dont le chiffres d'affaires se monte à environ 30 millions d'euros. Verney est surtout un autocariste et il n'exploite que peu de réseaux urbains. Après la perte de Saint-Brieuc et de Quimper à la fin des années 1980, son plus gros réseau est celui de Vannes.

Transdev

Après l'annonce évoquée, dans notre dernier numéro, d'un rapprochement entre Transdev et la RATP devant se concrétiser par une prise de participation croisée entre les deux groupes, il est utile de présenter rapidement le 3e groupe de transports urbains français, spécialiste de la gestion en économie mixte.
En 1955, la Caisse des Dépôts et Consignations crée la SCET, Société Centrale pour l'Equipement du Territoire, filiale ayant vocation d'aménageur qui sera à l'origine de la branche transport de la CDC.
En 1983, la holding C3D (Caisse des Dépôts Développement) est créée afin de regrouper l'ensemble des filiales opérationnelles telle la SCET.
En 1988, C3D filialise sa branche transport et crée Transcet. La même année, elle fait l'acquisition de Progecar, groupe du secteur privé possédant entre autre la TREC en région Centre et la STAM dans le sud-est. Le nouveau groupe sera spécialisé dans l'interurbain, Transcet l'étant dans l'urbain.
Transdev devient en 1990 la holding des deux groupes qui fusionnent en 1995 et en 1998, seule la marque Transdev subsiste.
Depuis décembre 1994, Transdev a mis en place une filiale, Transamo, ayant pour vocation l'assistance à la maîtrise d'ouvrage auprès des collectivités locales, spécialement pour les projets de sites propres lourds. Cette filiale s'est impliquée dans les projets de TCSP de Montpellier, Orléans, Valenciennes et Maubeuge et maintenant sur ceux de Mulhouse (tram-train) et Grenoble (3e ligne de tram). A l'étranger, Transamo travaille actuellement sur le projet de VAL de Turin.
A ce jour, le groupe Transdev participe au capital de 20 SEM (sociétés d'économie mixte) et est présent (presque toujours à titre majoritaire) dans le capital de 70 sociétés anonymes en France et à l'étranger. Le périmètre de consolidation du groupe comprend 58 sociétés dont 3 SEM. Par le biais de ces structures, en excluant les réseaux saisonniers, Transdev est l'opérateur de référence dans 50 réseaux urbains français (métropole + île de la Réunion et Martinique). Parmi ceux-ci, 17 réseaux d'agglomérations de plus de 100.000 habitants dont Avignon, Bayonne, Grenoble, Limoges, Metz, Montpellier, Nantes, Strasbourg, Orléans, ou Valenciennes. Comme les deux autres groupes français Keolis et Connex, Transdev développe son activité à l'international et exploite trois réseaux urbains étrangers : une partie du réseau de tramways de Melbourne (Yarra), le nouveau tramway de Porto, et possède le groupe londonien d'autobus London United (London United Busways et Stanwell Buses Ltd), fort de 600 autobus, 6 dépôts et de 1663 salariés. En outre, le groupe exerce une mission de conseil auprès de 7 réseaux. En interurbain, le groupe est actif dans 37 départements.
Transdev vient récemment de se renforcer en Lorraine en se voyant confier, le 16 janvier dernier par le tribunal de grande instance de Metz, la reprise de l'activité transport du groupe Anthéa Respaut (250 salariés) développant surtout une activité interurbaine mais exploitant par ailleurs le réseau urbain de Saint-Avold (relire RU30).
Transdev a réalisé en 2000 un chiffre d'affaires total de 870 millions d'euros, contre 3.065 pour Connex et 1.250 pour Keolis. Selon les données de l'UTP, le marché des transports urbains français s'établissait en 2001 selon ce partage : 38% pour Keolis, 20% pour Connex, 16% pour Transdev, 4% pour l'association Agir et 4% pour Verney (qui est passé depuis sous le giron de Connex).

Ile de France : le AO donnent de a voie

Les autorités organisatrices dites de second rang montent au créneau en Ile-de-France. L'objet de la fronde ? Le fait qu'en Ile-de-France, ces autorités organisatrices n'ont pas le choix du transporteur puisque la mise en concurrence est gérée directement par le STIF. Et ce bien que ces regroupements intercommunaux aient le même statut en Ile-de-France et en province... Ainsi, ces structures qui contribuent fiscalement au financement des transports en Ile-de-France ne bénéficient en retour d'aucune prérogative : elle ne touchent pas le versement transport et ne sont même pas représentées au STIF. Elles estiment ne pas bénéficier du service qu'elles souhaiteraient pouvoir mettre en œuvre, bien que de son côté le STIF affirme être toujours à l'écoute des communes.
Bref, c'est, selon elles, toute l'organisation des transports franciliens qui est à revoir, l'Ile-de-France étant la seule région à ne pas appliquer à la lettre la LOTI, Loi d'Orientation des Transports Intérieurs...

Connex : image unique

Afin de remplacer les découpes des réseaux ex-GTI et celles anciennement CGEA (les deux bandes bleues à l'avant et sur la hauteur des véhicules), une nouvelle livrée Connex a été conçue. Elle est dérivée de celle récemment apposée sur les véhicules de tourisme, représentant des globes terrestres.

Belgique

ANTWERPEN > DE LIJN

Tramway

Le prolongement du Linkeroever à Zwijndrecht-Krijgsbaan (4,3 km) a été inauguré le 15 février 2002 avec la motrice Hermelijn n°7201 suivie de la 7231. Dès le lendemain, les trams de la ligne 3 pouvaient desservir leur nouveau terminus situé à la limite des communes de Zwijndrecht et Melsele. La ligne 3, dont la fréquence a été améliorée (6 min à la pointe), est exploitée par 16 motrices au lieu de 10 auparavant. Les fréquences des lignes 2 et 15 ont elles aussi été améliorées.

BRUXELLES / BRUSSEL > STIB

Tramway

Le prolongement de la ligne 94 à ses deux extrémités est un projet qui serait en passe de se concrétiser. Il a en effet reçu le soutien des trois communes concernées, c'est-à-dire Watermael-Boitsfort, Auderghem et Woluwe-Saint-Pierre, ainsi que des ministres concernés. Au nord de l'agglomération, à partir du cimetière de Jette, la ligne serait prolongée au Heysel par des voies existantes et au sud, à partir de Watermael-Boitsfort (Wiener) elle rejoindrait le rond-point du Souverain à Auderghem.
Par ailleurs, la motrice Combino n° 416 de Postdam a fait divers tests (bruit, manœuvres dans les dépôts, gabarit ...).

FLANDRES > DE LIJN

Résultats

La direction de De Lijn a annoncé une hausse de 11% de la fréquentation pour 2001, soit 265 millions de voyageurs. Si cette hausse est expliquée par des tarifs plus attractifs, voire gratuits, elle est aussi le fait des voyages payants. Il est intéressant de rappeler que la loi belge sur la mobilité exige que tout citoyen doit avoir accès aux transports en commun dans un rayon de 500 à 750 m. de son domicile !

WALLONIE > TEC / SRWT

Commande

Le 10 janvier dernier, la SRWT a choisi VanHool pour la fourniture de 58 nouveaux articulés de type AG300. 48 seront destinés à Liège, les 10 autres l'étant pour la province du Hainaut.

Fermeture

Le dépôt d'autobus du TEC Hainaut de Quaregnon a fermé ses portes le 5 décembre 2001. Cet ancien dépôt de tramways vicinaux avait été mis en service le 24 août 1899, l'exploitation ferrée y ayant cessé en mars 1970. L'ensemble des autobus TEC affectés à Quaregnon ont été répartis sur les dépôts de Mons, Tournai, Eugies et La Louvière.

Irlande

DUBLIN > DUBLIN TRANSPORT

Tramway

C'est Connex qui a remporté devant Transdev l'appel d'offres concernant l'exploitation du tramway de la capitale de la République d'Irlande, trois groupes postulants, tous britanniques, ayant été éliminés au premier tour. La première ligne doit être mise en service fin 2003, une seconde ligne étant prévue pour 2004. Elles seront exploitées à l'aide de 40 rames Citadis d'Alstom.

Royaume Uni

LONDON > TfL

Péage

Le maire de la capitale britannique a finalement tenu bon ! Le péage urbain entrera en vigueur le 17 février 2003 et sera perçu du lundi au vendredi, entre 7h00 et 18h30. C'est tout le centre historique et commercial de

Londres qui est concerné soit environ 13 km2. Ce péage doit réduire le trafic automobile de 10 à 15%. Cette mesure sera accompagné d'une amélioration de l'offre du réseau d'autobus dont le parc devrait être sensiblement augmenté (20.000 places supplémentaires).

Tramway
Le tramway de Croydon, ouvert il y a un an, est un franc succès. Des études commandées par le conseil du Grand Londres ayant montré l'intérêt de ce mode, trois zones d'intervention seraient actuellement sérieusement étudiées. Romford et Barking, à l'est de Londres (projet ELT avec un réseau de 53 km), Uxbridge Road (20 km) à l'ouest, et Greenwich, sur la rive sud de la Tamise (16 km). Un autre projet concerne l'introduction du tramway au cœur même de la capitale britannique : deux lignes viendraient de Camden Town ou de la gare de King's Cross au nord pour rejoindre Brixton ou Peckham au sud après avoir traversé le centre-ville sur un tronc commun reliant les gares de Euston et Waterloo.

Suisse

GENÈVE > TPG Unireso

Matériel
Le prototype Volvo 7000A est retourné chez le constructeur entre septembre 2001 et janvier 2002. Il s'agissait de le mettre aux normes de la série. Les ingénieurs polonais souhaitaient étudier le vieillissement du véhicule car c'est un des premiers produits par l'usine de Wroclaw.
Un petit Mercedes rouge roule maintenant sur la ligne X entre Gennecy et La Plaine.

Intrus
Plusieurs Mercedes articulés sont venus en renfort de Bienne et de la Chaux-de-Fonds pour transporter les visiteurs du salon de l'automobile de même qu'un articulé B7L Volvo-Hess immatriculé à Genève. Ce dernier prolonge son séjour en roulant principalement sur la ligne 5.
Le R312 n°345 de Bourg-en-Bresse circule lui sur la ligne F.

Libre service
Une petite automobile, peinte à la nouvelle identité visuelle des TPGa fait son apparition. Cette voiture électrique annonce le projet TIP, c'est-à-dire transport individuel public : un véhicule en libre service pour les abonnés du réseau.

Pub et aménagements
La motrice 843 a changé son habillage bleu du parfum Blugari pour un décor... bleu annonçant la journée genevoise de l'exposition nationale qui se tiendra le 14 septembre 2002 à Yverdon, une motrice des TPG a été décorée. De multiples inscriptions rendent le message incompréhensible. N'oublions pas le titre de la participation genevoise : "De quoi ge me mêle" ("ge" pour Genève bien sûr)
La motrice 801 a aussi changé de décor : elle promeut une entreprise de déménagements.
Entre décembre et mars, la motrice 849 n'a pas roulé. Elle a profité de l'hiver pour une demi-mue : la première caisse a retrouvé son aménagement initial, alors que la troisième est restée avec des tables. Il est prévu que désormais ce tramway roulera sur la ligne 12, accouplé à une motrice standard, comme snack le matin et à midi sauf le dimanche. Hors de cette exploitation, on peut louer le véhicule comme restaurant pour une trentaine de couverts.
La presse locale a annoncé que deux autobus des TPG seraient décorés par des jeunes.

Meyrin
Depuis longtemps, Meyrin demande une liaison directe entre la cité et l'aéroport. Durant quatre jours, courant mars, une telle desserte a été opérée à la fréquence semi-horaire. L'information ayant été minime, la fréquentation fut évidemment faible.

Cornavin
Il est question d'un budget de quelques 16 millions d'euros pour réaménager la place Cornavin, devant la gare principale, afin d'y mettre le tramway. Quelques chantiers devraient commencer rapidement : renforcement des piliers du parc de stationnement souterrain, déplacement d'une rampe de sortie des automobiles, modifications de la prise d'air et de locaux techniques. Par ailleurs les CFF vont entreprendre de grands travaux au niveau des voies : rehaussement des quais et réfection des marquises. Que de travaux d'ici fin 2003 !

Tram
La mise à l'enquête pour le tracé d'une ligne de tramway à Lancy entre le carrefour de l'Etoile et le terminus des Palettes a lieu du 25 mars au 8 mai. Rappelons que, outre le remplacement des autobus de la ligne 4 par des motrices, ces nouvelles voies permettront une meilleure accessibilité du dépôt du Bachet-de-Pesay par le matériel ferroviaire.

LAUSANNE > TL

Argent frais
Le financement des quelques 360 millions d'euros pour la ligne 2 du métropolitain n'est pas assuré (cf. éditions précédentes de RU). Avec une rapidité qui a étonné tout le monde, la Confédération s'est dite prête à payer quelques 46 millions d'euros sur plusieurs années... Le syndrome Swissair ?

NEUCHATEL > TN

Pub le long du lac
La motrice 506 a reçu un habillage publicitaire. C'est une première pour ce tramway régional, les annonceurs préférant jusqu'alors les trolleybus qui, circulant au centre ville, ont un autre impact.

ZURICH > VBZ

Presse gratuite
La fin de la distribution du journal gratuit METRO mi-février ne serait pas à signaler si un tel quotidien n'avait fait son apparition, dans les conditions que l'on sait, au même moment dans l'Hexagone.

60 jours à...

Alsace

MULHOUSE > TRAM

Bilan 2001
L'année 2001 a été caractérisée d'après les TRAM par une augmentation de 6 à 7% du trafic, les recettes supplémentaires se chiffrant à environ 400.000 euros sur les 11 premiers mois.
Ces bons chiffres sont malheureusement ternis par des problèmes de sécurité récurrents : 462 incidents plus ou moins graves ont été recensés sur le réseau.
Fait sans précédent, le 22 octobre dernier, une centaine d'agents des TRAM a organisé une marche sur le commissariat de la ville.

Tram-train
L'enquête publique du projet s'est déroulée du 25 février au 5 avril à Mulhouse et dans les quatre autres communes concernées par le tracé.

Autobus
Le PR180.2 n°403 est désormais hors-service.

"Livrées"
Après les bus "messages", voici venu le temps des bus "géométrie".
En effet, 6 autobus (4 standards et 2 articulés) arborent en guise de livrée des triangles, des carrés, des ronds ou des étoiles.
Les TRAM promettent bientôt deux prochaines séries thématiques.
Espérons qu'après ces petites facéties ludiques mais pas très convaincantes, une véritable identité visuelle de réseau va réapparaître sur les véhicules mulhousiens...

SAINT LOUIS > DISTRIBUS

Un tramway franco-suisse ?
Cette ville faisant partie de l'agglomération bâloise aura-t-elle de nouveau un tramway ? C'est en tout cas le vœu de son maire qui l'a annoncé le 4 janvier dernier lors de la réception du nouvel an. Un raccordement au réseau tram de l'agglomération helvétique est évidemment le point de départ de ce projet.

STRASBOURG > CTS

Interurbain
La CTS a réceptionné en décembre dernier, pour les lignes du réseau départemental "Réseau 67" qu'elle exploite, 5 autocars standards Setra S315UL. Retrouvez leurs caractéristique ci-dessous. Trois autocars articulés Setra SG321UL sont également attendus.

Auvergne

CLERMONT-FERRAND > T2C

Errare...
Entre RU41 et RU42, la configuration des 9 AG300 était passée de 3 à 4 portes. C'est finalement la première version qui est la bonne, comme nous le confirme Bernard GIBOIN, photo à l'appui !

PUY EN VELAY (Le) > TUDIP

Régie
La communauté d'agglomération vient de créer une régie qui remplace depuis le 1er mars la société d'éco-

CTS / Réseau 67 - Autocars SETRA S315-UL

N° de parc	N° d'immatriculation	Noms de baptême	N° de châssis
160	1251 ZZ 67		VF962710110300441
161	1248 ZZ 67	Kochersberg	VF962710110300442
162	1250 ZZ 67	Souffel	VF962710110300443
163	1247 ZZ 67	Sonnenberg	VF962710110300444
164	1249 ZZ 67		VF962710110300447

nomie mixte TUDIP en charge du réseau depuis 1986. Prenant le relais du District, la Communauté reprend l'exploitation de 41 lignes scolaires dépendant du département et crée 4 lignes périphériques. La création de la régie se justifie par la volonté de mettre en place un service unique de transports en commun. Un PDU devrait lui aussi être mis en place.

Bourgogne

CHALON SUR SAONE > SITUC

Surbaissés
Un regrettable "copier-coller" a affublé les trois AGORA-line de la même immatriculation. Retrouvez en rubrique "Parcs et dépôts" les rectifications de ces véhicules livrés en décembre 2000. Par ailleurs, 3 autres AGORA numérotés 1011 à 1013 seraient arrivés au parc de la STAC.

Bretagne

RENNES > STAR

VAL
Une semaine avant l'inauguration officielle du 15 mars, les Rennais ont pu découvrir gratuitement leur nouveau métro et ce du 8 au 14 mars. Ils étaient 30.000 le premier jour, et 50.000 le lendemain afin de traverser leur agglomération en moins de 20 minutes.

Centre Val de Loire

BOURGES > CGFTE CTB

Minibus
Les deux Boxer PROCITY surbaissés (n°161 et 162) fonctionnant au GNV, carrossés par Denolf et Depla et en service sur la navette de centre-ville, viennent d'être rejoints dans le parc CTB par un troisième véhicule. Il s'agit du minibus de location déjà présent sur le réseau depuis 1988. Mis en service le 21 avril 1988, il était immatriculé en Belgique (ALR 521). Portant le numéro de châssis YA9C21A10TA195021, il a été immatriculé 2097 SY 18 et a reçu le numéro de parc 160.

Gratuité ?
A l'instar de Châteauroux, le maire de Bourges envisagerait la possibilité de mettre l'ensemble du réseau CTB gratuit. A suivre...



CLERMONT - FERRAND, Dépôt T2C
Les AG300 clermontois ont bel et bien 3 portes !

CHATEAUROUX > CHATEAUROUX BUS

Gratuité
Effective depuis le 22 décembre, la gratuité du réseau ST2C a fait l'objet d'un premier bilan effectué après un mois de fonctionnement. Si les premiers résultats laissent apparaître une augmentation de l'ordre de 50%, il faudra néanmoins attendre au moins deux ans pour disposer d'un bilan significatif. En attendant, quelques effets indésirables sont apparus, comme la montée des incivilités, ce qui tend à conforter la théorie qu'un service gratuit n'est pas respecté... Cette mesure a pour principal objectif d'augmenter de façon significative la fréquentation du réseau qui est extrêmement faible avec 22 voyages par an par habitant, soit moins du quart de la moyenne nationale. Une réorganisation du réseau devrait avoir lieu cette année, les 8 lignes urbaines devant être remplacées par 6 qui éviteront l'hypercentre. Ce dernier restera desservi par des minibus en correspondance tous les quarts d'heure avec les 6 lignes urbaines.

DREUX > LE BUS

Concession
Les Cars Caulier (Keolis) n'ont pas été reconduits pour l'exploitation du réseau désormais confié aux Cars Giraux, membre d'Optile et actuel exploitant du réseau Tam En Yvelines de Mantes la Jolie. Nul doute que l'ancien réseau, jugé peu convaincant, sera prochainement restructuré.

TOURS > FIL BLEU

Concertation
La concertation publique concernant le futur mode de transport en site propre devrait débuter ces jours-ci. L'exposition proposée par la Mairie ne manquera sans doute pas de sel... En effet, le Maire et Président de la Communauté d'Agglomération ne souhaitant ni rail ni ligne aérienne, il est fort probable que ce qui ressor-



ST DIZIER - 31 janvier 2002
Une partie de la nouvelle flotte "City Bus"

tira de tout cela est un matériel révolutionnaire : l'autobus articulé !

VIERZON > BUS VALLEE

Résultats
Le réseau Bus Vallée enregistre une baisse de 4,34% de fréquentation par rapport à 2000, le nombre de voyages s'élevant à 1.663.838. La ligne 1 (Sologne / Les Bruyères) transporte 1.288 voyageurs par jour, la ligne 2 (Sologne / Les Crêles) 1.806 et la ligne 3 (La Giraudière / Route de Foëcy) 1.066.

Champagne Ardennes

SAINT DIZIER > CITY BUS

Reprise
Le réseau urbain City Bus (relire Zoom RU24), qui était jusqu'à présent exploité par une société du groupe Piot, a été repris depuis le 1er février par les Courriers de l'Aube (Transdev). Le parc que nous vous présentions dans RU32 (p.49) ayant été récupéré par l'ancien propriétaire, le nouvel exploitant doit tout réorganiser ; il a donc mis en service 6 AGORA-line-2p neufs ainsi que 3 R312 ex-ADP Roissy bien fatigués, qui devraient être remplacés par 3 PR100.2 d'occasions en meilleur état, afin d'attendre l'arrivée de 3 autres AGORA neufs prévue pour la rentrée. Un GX117 devrait lui aussi rejoindre le nouveau réseau. Le nouvel exploitant n'ayant pas encore de dépôt à sa disposition, ses véhicules sont provisoirement "remisés" sur un parking de la route de Bar-le-Duc, près du concessionnaire RVI, c'est à dire sans locaux pour le personnel et sans installations de charge et de lavage...

Franche Comté

DOLE > DOLEBUS

Nouveautés
C'est en janvier que DoleBus a fait connaître ses évolutions pour 2002. La ligne 3 est scindée en deux. L'indice 3 est conservé pour la section Centre-Ville / Landon Ecole tandis que l'indice 4 est créé pour la section Centre-Ville / Zone Industrielle. Cette nouvelle ligne 4 voit par ailleurs son parcours différencié à l'aller et au retour après intégration du service scolaire du quartier des Bugnardes.

PONTARLIER > PONTABUS

Réseau
Comme les autres réseaux exploités par Keolis (Urbest), Pontabus a fait sa rentrée en janvier avec quelques adaptations mineures : un arrêt supplémentaire ("Gros") sur la ligne 2, une desserte complémentaire de la Chapelle sur le service à la demande. Les horaires ont été quelque peu adaptés.



PONTARLIER, Square VANDEL - Mars 2002
Le minibus Mercedes aux nouvelles couleurs Pontabus

Rappelons que ce réseau dessert exclusivement la ville de Pontarlier et ses 20.000 habitants grâce à une ligne régulière (1 - Rouge), une ligne mixte où un service sur deux est effectué à la demande (2 - Bleu) et un service intégralement à la demande sur un itinéraire défini (Vert). Exploitées du lundi au samedi, ces 3 lignes sont complétées, les jours scolaires, par 6 services dédiés. Mais la gare SNCF, pourtant desservie par plusieurs TGV quotidiens et de nombreux trains de frontaliers vers la Suisse, n'est toujours pas desservie par Pontabus.

Image

Mais c'est surtout le changement d'image qui marque cette rentrée pontissalienne.

Le classique blanc à bandes bleues s'efface au profit d'une livrée vert anis du plus bel effet. Urbest souhaitait mieux intégrer le bus dans la ville et a donc choisi la référence à l'un des fleurons de la production locale.

En effet, et on le sait peu, Pontarlier, ancienne capitale de l'absinthe désormais interdite, s'est reconvertie dans la production d'une anisette qui n'a rien à envier à ses concurrentes provençales. Hic !

SAINT CLAUDE > URBUS

Destruction

La quasi-totalité de la flotte Urbus a été la cible d'incendies criminels. Dans la nuit du 15 au 16 janvier derniers, 4 véhicules de la société Urbest ont été incendiés au dépôt, un parking en plein air. Il ne reste qu'un seul véhicule disponible sur une flotte initiale de 5 autobus (d'après France-Soir du 17/01/01).

Appel d'offres

Sans rapport avec cet incendie, le réseau, comportant 4 lignes régulières (offre kilométrique annuelle de 190.000 km) et 6 lignes à la demande (offre kilométrique annuelle de 13.000 km) a lancé un appel d'offres pour son exploitation. La durée du contrat est de 5 ans à partir du 1er septembre 2002.

VESOUL > V'BUS

Surbaissés

Retrouvez en rubrique "Parcs et dépôts" les caractéristiques complètes du parc surbaissé V'BUS.

Ile de France

Tarification

Dans le cadre de la loi SRU, le STIF a engagé la création d'une carte "Solidarité Transports". Celle-ci, nominative avec photo, s'adresse au 700.000 personnes bénéficiant de la CMU, couverture maladie universelle. 25.000 demandes avaient été enregistrées au 1er mars et fin mars, un peu moins de 1.000 cartes avaient déjà été distribuées. Grâce à cette carte, les titulaires bénéficient de 50% de réduction sur la totalité du réseau ferré (RATP / SNCF) d'Ile de France.

L'Ile-de-France teste le dispositif avant qu'il ne soit étendu à tous les réseaux urbains de France, comme le prévoit la loi.



VESOUL - Dépôt Urbest, 04 Août 2001
Le GX217 n° 1657

RATP - Métro

Pannes

Il y a de l'électricité dans l'air à la RATP, dans l'air mais pas dans les câbles... Ainsi, le 26 février, une défaillance électrique au sein du PCC aura totalement paralysé le réseau métro (à l'exception des lignes 4 et 14 qui ont leur propres PCC) pendant près d'une heure...

Le 4 avril, un incident caténaire a provoqué l'interruption du trafic entre La Défense et Nation, sur la ligne A du RER. La circulation n'a pu reprendre que le lendemain à 09h00.

Allô ?

Vous pensiez que le métro était le dernier refuge, le seul endroit au monde où ces satanées sonneries de téléphones portables se taisaient enfin ? Profitez-en, cela ne durera pas... La brèche avait été ouverte avec la ligne 14, équipée dès l'origine de relais GSM. Les autres lignes rendent progressivement les armes puisque l'équipement est en cours, partout, ou presque. Le village gaulois du GSM, ce sont les tunnels de plus de 600 mètres, mais ils sont si rares...

Après les révélations capitales du types "J'suis dans l'train" ou "Je suis dans le bus, chéri, je ne peux pas te parler", voici venir bientôt le "J'suis dans le métro. Attention ça va couper, il y a un long tunnel !". Le progrès !

Ligne 12

Le conseil d'administration du STIF a voté le 13 février dernier le principe du prolongement sur 3,8 km de la ligne Mairie d'Issy / Porte de la Chapelle, de ce dernier terminus jusqu'à la Mairie d'Aubervilliers en desservant deux stations intermédiaires : "Proudhon Gardinoux" et "Pont de Stains".

Jetable

Navigo, le passe sans contact francilien, se met progressivement en place, pour les possesseurs de la Carte Intégrale dans un premier temps (voir notre précédente édition). Pourtant, un jour ou l'autre, ce petit bout de plastique servira sans aucun doute pour les voyages occasionnels. Aussi, la RATP teste-t-elle à partir de mai sur Orlyval un Navigo "un voyage".

RATP - Tramway

T2

Concernant le prolongement au sud, le nouveau tracé, ayant nécessité une seconde concertation préalable, contournera l'héliport et desservira l'Aquaboulevard au niveau de la station "Porte de Sèvres" où un accès avec la station de métro "Place Balard" sera réalisé. Après la deuxième station "Porte d'Issy", la ligne bifurquera vers le terminus "Porte de Versailles", implanté aux abords immédiats de la station de métro et du Parc des Expositions, perpendiculairement à la future station du tramway des maréchaux (TMS). La réalisation d'une liaison de service entre les deux lignes serait à cet endroit fort judicieux. Les travaux devraient débuter en 2004 pour une mise en service en 2006.

Pour le prolongement au nord, après plusieurs mois de flottement dus aux élections municipales, le projet d'extension vers le pont de Bezons a été revu et serait reparti du bon pied. Il devrait repasser devant le conseil d'administration du STIF d'ici l'été. La construction devrait démarrer en 2004 pour une mise en service fin 2005 / début 2006. En attendant, dès cet été, la DDE va engager des travaux sur le pont de Bezons en vue de son renforcement pour permettre le passage des tramways.

RATP - Autobus

Couloirs protégés

La mise en place de ces couloirs se poursuit à l'instar de ceux des boulevards Saint-Germain, Haussmann et de la rue Saint-Lazare. Il est maintenant reconnu que ces dispositifs améliorent sensiblement la régularité des bus et accroît leur fréquentation. Du coup, la presse et les associations d'usagers dénoncent le manque de moyens supplémentaires.

Malheureusement, la RATP n'est plus maître de son offre, celle-ci étant maintenant régie par un avenant triennal avec le STIF ; elle ne peut donc en rien la modifier. Néanmoins, pour faire face à cette augmentation de la fréquentation, un avenant est en préparation avec la Ville de Paris afin de renforcer certaines lignes et devrait très bientôt être présenté.

Donc, il est admis que la vitesse commerciale des bus est en sensible augmentation mais... parfois uniquement sur les tronçons protégés lorsque ceux-ci ne couvrent qu'une portion d'un axe : d'importants problèmes de circulation peuvent alors se produire à l'entrée ou en sortie de ces aménagements. En effet, la circulation automobile étant confinée sur une ou deux voies au lieu de trois ou quatre, des bouchons ont tendance à se former aux extrémités des couloirs protégés, rendant très difficile aux bus l'accès à leur plate-forme. C'est le cas notamment pour la ligne 28 qui est victime d'une recrudescence des ralentissements à la Gare Montparnasse (l'entrée sur site protégé se faisant à la sortie du tunnel Maine et au débouché des rues du départ et du commandant Mouchotte, ce qui signifie que 3 voies – dont une rapide – doivent tenir en une...) ou à Alésia, la seule file de voiture débouchant de l'avenue du Maine étant plus lente à s'engager sur la place.

La Mairie de Paris doit donc réfléchir à l'aménagement des accès pour que cette mesure restrictive donne toute son ampleur.

Nouveaux horaires

Plusieurs lignes de banlieue ont vu leurs horaires modifiés courant mars ou avril, avec dans la plupart des cas une augmentation sensible de l'offre, notamment en heures creuses et les week-end.

Certification

Fin décembre 2001, 51 lignes d'autobus étaient certifiées conformes à la norme NF Service (XP X 50-805).



Le soir du 26 février 2002, dernier jour de circulation des SC10RA, le 3965 en compagnie de l'Agora 7737 du dépôt de Lagny

© Patrick KIRSTETTER

Bercy
Déjà desservi par les lignes de bus 24 et 62 et par la ligne de métro 14, le quartier du parc de Bercy verra l'arrivée en octobre du 111 (Charenton Ecoles / Saint-Maur Champigny RER) prolongé depuis son terminus de Charenton. Une navette sera d'autre part mise en place à partir de juin entre Bercy (Terroirs de France) et Charenton (Centre Commercial Bercy 2). Cette navette indicée 109 ne fonctionnera qu'aux heures de pointe et sera prolongée au fur et à mesure du réaménagement urbanistique de la zone.

Ligne 17 (Balabus)
Avec le retour des beaux jours et des touristes, le Balabus a repris du service le 1er avril. À noter que dès le premier départ de La Défense, la ligne a accusé une fréquentation non négligeable. Des pointages voyageurs étaient d'ailleurs réalisés à bord des voitures. Espérons qu'ils conduiront enfin à une amélioration de l'offre, qui stagne depuis plusieurs années maintenant et qui suffit difficilement au plus fort de la saison estivale.

Ligne 18
Il faut se rendre à l'évidence, les OREOS 55 électriques en service sur le Montmartrobus ne sont pas encore au point. Toujours sujets à de nombreuses pannes, leurs toitures souffriraient maintenant de la surcharge imposée par la présence des batteries. Les techniciens de Gepebus s'activent à résoudre ce nouveau problème. Les véhicules électriques ne sont d'ailleurs pas les seuls à connaître des vicissitudes. Le 28 février, les deux bornes de charge rapide implantées au terminus Mairie du XVIII tombaient en panne. Si la première était réparée dans la journée, l'autre aura attendu une semaine avant d'être remise en service.
Les gestionnaires du dépôt de Belliard qui, très avisés, avaient déjà retardé la réforme des 8 VanHool A508, ont cette fois-ci décidé d'en garder deux et de leur octroyer une révision générale de la carrosserie afin qu'ils puissent suppléer pour plusieurs mois aux OREOS défaillants. Les A508 choisis, les 714 et 715, ont donc repris du service, qui plus est avec la nouvelle identité visuelle !

Ligne 29
En final, ce ne sont pas les 19 AGORA-S Euro 3 neufs prévus (7926 à 7944) qui prennent la succession des SC10RA. En effet, les véhicules de Lagny fonctionnent à l'Aquazole et les nouveaux moteurs Iveco ont du mal à s'accommoder de ce carburant. De ce fait, 17 nouveaux AGORA Euro 3 partent équiper le 171 de Point du Jour qui rétrocèdent à Lagny le même nombre d'AGORA Euro 2 pour équiper le 29. Seuls deux AGORA Euro 3 (7926 et 7927) ont été mis en service sur la ligne afin de remédier aux incompatibilités entre les moteurs Euro3 et l'Aquazole.

Ligne 118
C'est le 21 décembre dernier que le 118 et ses 24 AGORA-S (2379, 2648, 2783, 2788 à 2808) ont été mutés du dépôt des Lilas vers le dépôt de la Maltournée.

Ligne 317
La limitation de tonnage imposée au pont du Petit Parc à Saint-Maur, qui empêchait le passage des R312, a été finalement levée. Depuis le 11 mars, la ligne 317, dernière ligne RATP à être exploitée en SC10R, est équipée en R312 (lire plus loin). Par ailleurs, le Noctambus NH, équipé d'AGORA-S, peut de nouveau emprunter ce pont et abandonner de ce fait la longue déviation qui lui était imposée.

Marché
Un nouvel appel d'offres européen lancé pour une commande d'un montant de 158 millions d'euros, concernant 424 autobus plus 270 en option, vient d'aboutir et réserve beaucoup de surprise.
Si Irisbus récupère la majorité du contrat avec 200 AGORA-line (c'est une première) plus 170 en option et 109 AGORA-L plus 20 en option, une partie non négligeable de celui-ci ouvre la porte à d'autres constructeurs.
La firme MAN tout d'abord, avec une commande de 100 standards NL223 et 80 en option, véhicules qui seront construits en Pologne.
Scania rentrera aussi dans le parc RATP avec un lot de 15 OMNICITY articulés destinés à prendre le relais des PR180.2 de l'Orlybus (ligne 283).
Pour la première fois, la Régie a introduit dans le cahier des charges une clause aux termes de laquelle les lauréats doivent s'engager sur la maîtrise de la consommation de gazole des véhicules fournis, afin de favoriser la protection de l'environnement et de réduire les dépenses d'exploitation. La négociation de ce contrat a permis à la Régie de faire une économie de plus de 3,5% par rapport au marché précédent. Les options, des-


© Christophe DECAUX
Les 17 Citaro 4151 à 4258 et 4260 à 4268 se trouvaient déjà à Massy le 13 avril dernier, eavant leur mise en service sur les lignes 299 et 297.

DEPÔT de la MALTOURNEE. Affectation des véhicules au 5 février 2002

Lignes	Nb	Matériel	N° de parc
113	20	Agora-S	7271 à 7290
114	21	R312-2p	6498 à 6518
116	12	R312-2p	6159, 6176 à 6180, 6183, 6188, 6189, 6200, 6203, 6204
118	24	Agora-S	2379, 2648, 2783, 2788 à 2808
120	16	R312-2p	6008, 6010, 6056 à 6065, 6068, 6069, 6071, 6389
124	9	R312-2p	6078, 6199, 6201, 6202, 6388, 6391 à 6393, 6495
127	18	R312-2p	6073, 6074, 6181, 6182, 6184 à 6187, 6190, 6205, 6380 à 6387
203 / 214	13	R312-2p	6395, 6396, 6398 à 6408
210	7	R312-2p	6076, 6077, 6390, 6397, 6494, 6496, 6497
221	12	Agora-S	2486 à 2497
303	20	Agora-S	7852 à 7871
320	15	R312-2p	6230, 6249 à 6256, 6409 à 6414
514	1	OA412	827

Total : 188 véhicules à l'effectif du dépôt

tinées à réduire à 10 ans la durée de vie de ses autobus, seront levées si la RATP trouve les fonds nécessaires de la part des pouvoirs publics.
Après l'arrivée des Mercedes Citaro, force est de constater le désir de la Régie de diversifier ses fournisseurs. Si cette volonté est louable, espérons toutefois que cette diversification restera limitée pour ne pas engendrer une démultiplication des références de pièces détachées, lourde à gérer.
Les livraisons de matériel devraient s'échelonner entre septembre 2002 et le premier semestre 2004. A cette commande s'ajoute un autre marché portant sur 37 AGORA standards fonctionnant au GNV destinés au dépôt de Créteil.

Xéol

Après le GNV à Créteil, le GPL à Aubervilliers et l'Aquazole à Lagny et Pavillons, voici le Xéol testé au dépôt Lebrun depuis le 5 février dernier. Ce carburant développé par TotalFinaElf est un mélange de 70% de gazole à très basse teneur en soufre (moins de 50 ppm) et de 30% de biocarburant (ester méthylique d'huile végétale de colza ou de tournesol). Le passage du gazole au Xéol n'a nécessité aucune adaptation technique particulière des moteurs ni de modification dans le dépôt. Cette expérience, en partenariat avec l'ADEME, est prévue pour 6 mois.

Dépôt de la Maltournée

Ce dépôt aura connu ces derniers mois une intense agitation. Après le départ le 8 décembre d'une partie du parc vers l'annexe de Bussy Saint-Martin, c'était, le 21, au tour des voitures du 118 d'arriver en provenance des Lilas et enfin le 8 février aux SC10 de quitter définitivement l'établissement. Il était donc impératif de republier l'état de parc de ce dépôt. D'autre part, celui-ci a été rebaptisé début avril d'un très poétique "Centre-Bus des Bords de Marne", ses deux entités étant "Neuilly-Plaisance" et "Bussy Saint-Martin". Il est dommage de faire disparaître ce nom d'un ancien lieu-dit attaché à un dépôt chargé d'histoire (relire RU41), sans autre but que de céder à l'effet de mode. Les noms font eux aussi partie du patrimoine.

Mouvements

Les R312 libérés sont partis relever les derniers SC10R du dépôt de la Maltournée (8 février) ainsi que ceux des lignes 102 (15 février) et 317 (11 mars).

Salut l'artiste !

C'est donc le lundi 11 mars 2002 à 20h15, que le dernier SC10R de la RATP, la coquille 3317 du 317, est rentré définitivement au dépôt, en l'occurrence celui de Saint-Maur. Les deux derniers "balais" étaient assurés vers Nogent par la 3595 police 6, et dans le sens Préfecture de Créteil par la 3317 police 4. La ligne 317, qui avait déjà été la dernière à voir un



Dépôt RATP de St Maur, 11 mars 2002, 20h15
Le dernier SC10R de la RATP, le n° 3317, entre définitivement au dépôt...

Récapitulatif des SC10 livrés à la RATP (Tableau établi par P. KIRSTETTER)

Types	Années	Nb	Coquilles	Particularités
SAVIEM				
SC10	1962	1	4450	Prototype (442) devenu bus-école n°54
SC10U-B1	1965/1966	145	5101 à 5245	Autobus d'origine (144)
SC10U-C1	1966/1967	131	5246 à 5376	C = transformé (044)
SC10U-E	1967	14	57 à 70	Équipés d'origine en bus-école
SC10U-B	1965/1976	1813	5377 à 6000	
			6101 à 7290	
SC10U-BX	1970/1971	100	6001 à 6100	Excursions : sièges face route
SC10U-A		(1)	5933	A = plate-forme ouverte SC10UB transformé
SC10U-M	1975/1976	255	7291 à 7475	
			7586 à 7655	M = modernisé
SC10U-MA	1976/1977	55	7476 à 7485	
			7856 à 7900	A = plate-forme ouverte
SC10U-MC	1976	100	7486 à 7585	C = plate-forme centrale
SC10U-MR	1977	200	7656 à 7855	R = rotonde arrière
SC10U-MCR	1977/1980	1101	7901 à 9001	
RENAULT				
SC10U-O	1980/1981	349	9002 à 9350	O = optimisé (nouveau soubassement et 3 marches)
	Sous Total SC10U	**4265**		
SC10R	1981/1988	1596	9351 à 9999	
			3001 à 3947	R = restylé
SC10R-A	1988	34	3948 à 3981	A = plate-forme ouverte
	Sous Total SC10R	**1630**		
	TOTAL	**5895**		

Notas :
Transmission automatique : Saviem R107 sur 10 bus (7567 à 7576), SEE-412-C-70 sur 9 bus (7577 à 7585), SEE-412-C-70 sur 50 bus (8380 à 8429) - Série 5101 à 5340 peints en rouge et repeints en vert en 69/70 - Essai livrée vert clair (design Talon) sur 7655 en 1977 - Essai GPL sur 7656 en 1978 - 6666 (dépôt de Thiais) détruit par incendie



... après avoir, quelques heures auparavent, effectué un dernier tour sur la ligne 317, ici au terminus Nogent Le Perreux

SC10U rouler, la 8290 (relire RU18, p.22), renouvelle cette particularité avec le SC10R. Force est de constater qu'à quelques exceptions notables dont Maltournée le 8 février, les pauvres SC10 sont partis discrètement, dans l'indifférence générale. Pour une entreprise qui fait de la communication une règle, les passionnés ne semblent apparemment pas faire partie de ses interlocuteurs privilégiés et c'est, il faut le dire, assez navrant. En l'absence de toute information concernant les derniers voyages, il aura fallu toute l'opiniâtreté de quelques adhérents qui sont arrivés à saisir sur la pellicule ces derniers instants.

Réseau bus RATP. Mises en service de février à avril 2002

Types	Nb	Coquilles	Lignes	Dépôts
GX117 Euro 3	1	416	585	Thiais
	1	417	586	Thiais
Agora-S-2p Euro 3 clim	2	7926, 7927	29	Lagny
	17	7928 à 7944	171	Point du Jour
Total	21 véhicules			

Le véhicule "standard", dont le cahier des charges a été conçu par les techniciens de la RATP en collaboration avec les réseaux de province (UTPUR), a été commandé en 1964 auprès de Saviem (SC10) et Berliet (PCMR). Les premiers SC10 furent mis en service en octobre 1965 sur la ligne 137 ; une photo d'un de ces tous premiers véhicules, le 5112, avait d'ailleurs été publiée dans le deuxième numéro de notre revue (p.59). Près d'une dizaine de versions se sont ensuite succédées entre 1965 et 1988, dont le fameux SC10 à plate-forme arrière ouverte, inventée par des techniciens de l'atelier central de Championnet mettant à profit la réparation de la 5933 suite à un accident ayant occasionné de gros dégâts à l'arrière de la voiture.

Afin de mieux découvrir l'ensemble des sous-séries livrées à la Régie, nous publions un tableau récapitulatif de celles-ci.

Les SC10 ne disparaîtront pas pour autant du paysage parisien, le service de tourisme et de location (STL) gardant pour ses activités plusieurs SC10 dont 5 (ou 7 ?) exemplaires à plate-forme ouverte.

En hommage à ce véhicule qui aura marqué profondément le réseau parisien, nous publions en page couleur la photo d'un des fameux SC10RA de la ligne 29, garé au dépôt après sa toute dernière course, le mardi 26 février 2002, dernier jour de circulation de ces véhicules sur cette pittoresque ligne parisienne.

Transilien SNCF

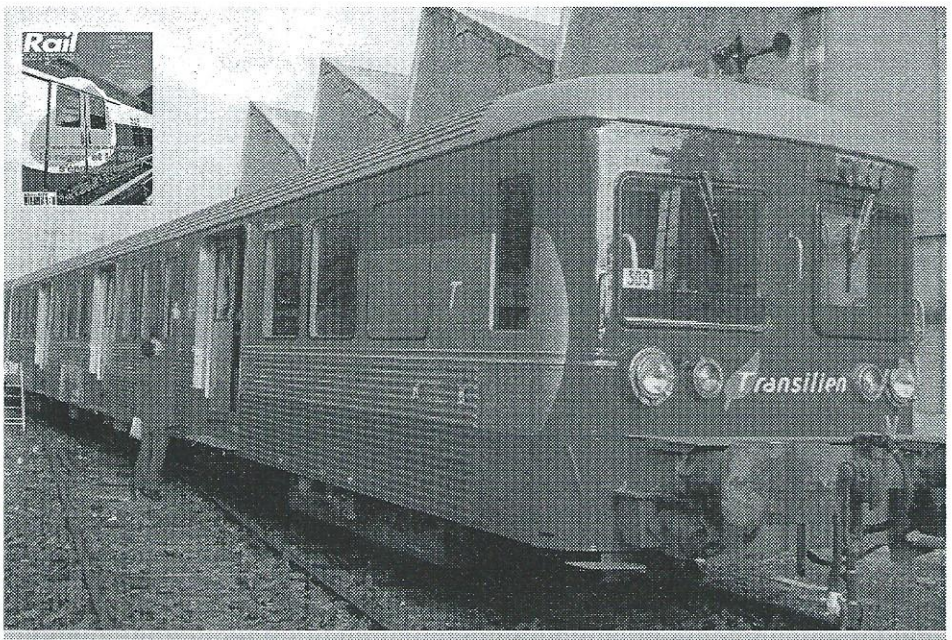
Acte 2

Après la rénovation des gares et leur "réhumanisation" qui suit son cours, la Direction Ile-de-France de la SNCF passe à la phase "matériel". Dès l'origine, le label Transilien devait également concerner le matériel roulant. Mais jusqu'alors, seules les rames neuves du RER E avaient pu se prévaloir de la fameuse "feuille de cerisier". Certes, une rame du réseau Saint-Lazare avait bien fait l'objet d'une rénovation, mais on était loin de la volonté de rupture avec la passé souhaitée par l'exploitant ferroviaire.

Aussi, après de longs mois de réflexion, la révolution va pouvoir commencer !

En effet, contrairement à ce qui se passe pour les gares, où rénovation est bien trop souvent synonyme de simple coup de peinture, le processus appliqué au matériel ira bien plus loin. Il faut dire aussi que la Région et le STIF mettent sérieusement la main à la poche puisque 90% des dépenses de cette remise à niveau sera financée par ces deux bailleurs de fonds, l'enveloppe globale se montant à 244 millions d'Euros.

A l'extérieur d'abord. Exit la livrée "Bleu – Blanc – Rouge Ile-de-France" commune aux matériel ferrés RATP et SNCF (qui devrait néanmoins être conservée pour les liaisons estampillées RER) et bonjour le bleu Transilien. C'est en effet ce bleu foncé (pas très joyeux...) qui sera apposé en fond de décoration. Une bande blanche centrale, élargie au niveau des portes, rehaussera la tout. Enfin, les portes seront noyées dans un "berlingot" de couleur, chaque couleur représentant un service présent à bord de la voiture : vert pour un emplacement vélo, rouge pour l'adaptation aux fauteuils roulant et bleu ciel pour un aménagement classique. Le logo SNCF classique disparaît des extrémités de la rame pour faire place à trois symboles : ceux du STIF, de la Région Ile-de-France et du Transilien, ce dernier étant également apposé



La rénovation de la première RIB "Transilien" new look touche à sa fin
DOCUMENT LA VIE DU RAIL n° 215 / 2830

sous la veine de conduite.
A l'intérieur, pour sécuriser les trains, l'éclairage sera sensiblement renforcé, l'intercirculation sera généralisée, l'interphonie d'appel d'urgence sera mieux matérialisée et le "dispositif d'extrême soirée", permettant de condamner les voitures d'extrémité, sera systématiquement mis en place. Côté confort et agrément, les banquettes en skaï cèderont la place à des sièges individuels en velours bleu marine, agrémentés de têtières de couleurs vives. Ici et là seront disposées des cloisons translucides afin de compartimenter les voitures en espaces conviviaux. Enfin, la climatisation ou la ventilation réfrigérée seront généralisées, de même que les toilettes à "rejet différé" permettant l'utilisation y compris en gare.
Sur les plate-forme de voiture, le passager pourra consulter un plan de ligne dynamique et certains trains seront également équipés de bandeaux lumineux d'information.
Tous ces aménagements ont été conçus pour s'adapter aux différents types de matériel en circulation sur le réseau. Les rames nouvelle version ne devraient pas tarder à apparaître puisque dès la fin 2002, 160 voitures doivent être rénovées et dès 2004, plus de la moitié du parc (hors matériel neuf) devra être passé par les ateliers de rénovation, à savoir : 40 rames Z2N (200 voitures) traitées à Saint-Pierre-des-Corps, environ 60 rames VB2N (400 voitures) traitées à Rennes et les 80 rames RIB/RIO non concernées par les prochaines réformes (330 voitures) traitées à Saintes.

Incendie
Un incendie très vraisemblablement d'origine criminelle a ravagé les installations techniques et de sécurité de la gare Saint-Lazare dans la nuit du 15 mars. Téléphonie, informatique, réseaux de communication, postes de commandement etc. ont été rendus inopérant pour plusieurs semaines. Cependant, et malgré l'état de la situation, le trafic de la gare, essentiellement Transilien, a pu reprendre quasi normalement dès le lundi matin, deux jours plus tard. Les media unanimes ont qualifié cette reprise du trafic d'exploit technique.

Réseaux OPTILE

Rachats, encore et toujours...
C'est finalement Connex qui a mis la main sur les Cars Rose (Montlignon, 95), alors que des rumeurs faisaient part de négociations avec les Cars Lacroix. La part des PME ne cesse donc de se restreindre en Ile-de-France après les récents rachats de Garrel et Navarre par Keolis et de TVS (via le groupe Verney) par Connex. Ce dernier continue de renforcer sa position très nette de leader privé dans la région. A signaler aussi la récente prise de participation de Lacroix dans le capital de Hourtoule.

ARGENTEUIL > A'BUS / TVO

Aménagements
L'axe séparant les gares d'Argenteuil et de Sartrouville va être aménagé afin d'améliorer le parcours des lignes TVO 9 et 514, en particulier la priorité aux feux aux carrefours Lénine Cachin et Allemagne Guillot. Ces aménagements devraient permettre des gains de 10 minutes sur les temps de parcours. D'autre part, la radiolocalisation des autobus TVO devrait être mise en place dans les prochains mois.

BRUNOY > STRAV

Test
Le réseau STRAV a testé fin février un CITARO-G Euro 3 en configuration 3 portes. Ce véhicule de démonstration était immatriculé 524 DAY 95 et avait le numéro de châssis VF962824310300001.

GOUSSAINVILLE > STRAV

Service urbain
En marge des lignes régulières exploitées par les CIF (Courriers d'Ile-de-France), dont certaines internes à la commune, un service dénommé "Vivacité" a été mis en place par la municipalité afin de relier les différents quartiers. Ce service est assuré par le centre d'exploitation CIF de Goussainville et les GX117 qui l'exploitent arborent une livrée orange, identique au service urbain "Vitaville" de Stains exploité par le même centre. L'itinéraire en boucle est assuré dans chaque sens, circuits "Orange" et "Jaune", de 9h00 à 16h20 à raison d'un passage toutes les 40 min. Par ailleurs, le dépôt CIF de Goussainville a reçu au moins 2 AGORA-L pour exploiter notamment la ligne 30, interne à la commune.

MELUN > TRAM

Réseau
Depuis le 1er janvier 2002, le District de l'agglomération Melunaise a laissé la place à la Communauté d'Agglomération Melun / Val de Seine. Composée de 14 communes et réunissant plus de 100.000 habitants, elle est la première du département de Seine-et-Marne et la cinquième d'Ile-de-France par son poids démographique et économique. Toutes les communes du district (Melun, Le Mée-sur-Seine, Dammarie-les-Lys, Vaux-le-Pénil, La Rochette, Livry-sur-Seine, Voisenon et Boissise-la-Bertrand) ont fait le choix de la transformation et plusieurs autres communes (Boissettes, Boissise-le-Roi, Montereau-sur-le-Jard, Rubelles, Saint-Germain Laxis et Seine Port) les ont rejointes depuis le 1er janvier 2002. L'ensemble des communes sera progressivement desservi par le réseau TRAM. A l'heure actuelle, les élus et les transporteurs se rencontrent pour connaître les attentes en terme de transport. D'après les premières pistes, trois transporteurs, Connex Vaux-le-Pénil Urbain, Connex Vaux-le-Pénil Interurbain et Darche-Gros, seraient en piste pour exploiter les futures lignes. Les nouvelles dessertes utiliseraient les lignes scolaires existantes et deviendraient des lignes régulières. Chaque transporteur serait propriétaire de son parc mais les bus seraient habillés aux couleurs du réseau TRAM.
Le réseau TRAM actuel est exploité par le centre Connex urbain de Vaux-le-Pénil et se compose de 51 véhicules dont le détail vous attend en

rubrique "Parcs et dépôts".

Parc
Le fait marquant du parc TRAM est la mise en service récente de 9 AGORA-line (E918 à E926), tous en équipement intérieur Vivabus. Pour la petite histoire, le E926 était au départ destiné à Connex Moissy-Cramayel (Sénart-Bus) où il devait prendre le n°E548. Les départs concernent 2 S215SL (E380 et E381) et 3 MG36 (E161, E175 et E176), le E175 ayant été vendu à la STRAV (voir Zoom RU42). De nouveaux AGORA-line équipés Vivabus arriveront soit en juillet, soit en septembre afin de remplacer les anciens véhicules. Retrouvez en rubrique "Parcs et dépôts" les caractéristiques complètes des surbaissés des TRAM.

OUEST PARISIEN > TRAVERCIEL

Correction
L'article évoquant, dans RU41 (p.31), les matériels roulants du réseau "Ville en Ville", a été mystérieusement affublé du logo du réseau "Traverciel". Rappelons que "Ville en Ville" est exploité en pool par le centre Connex de Montesson Les Rabaux et la CSO, alors que le réseau "Traverciel" l'est par le centre Connex de Nanterre et SALG-Louis Gaubert.

PARIS Touristiques > OPEN TOUR

Open'Tour
La SELT, entreprise tractionnaire du circuit parisien Open'Tour, était depuis quelques temps à la recherche d'un terrain pour implanter son dépôt.
C'est chose faite : les célèbres bus à impériales jaunes ont quitté leur étroite remise de la rue Truillot à Ivry-sur-Seine pour un établissement plus vaste et mieux équipé situé rue Montgolfier dans la zone industrielle nord de Rosny-sous-Bois. Le bâtiment permet un remisage couvert pour une trentaine de véhicules et l'implantation d'un atelier prenant en charge l'entretien de la flotte. Des installations permettent la charge en gazole dans la cour du dépôt.
Par ailleurs, plusieurs Neoplan supplémentaires, à impériale et double essieu arrière, sont venus compléter récemment le parc. Nous ferons le point sur ce dernier dans un prochain numéro.

PROVINS > PROBUS

Surbaissé
Signalons l'arrivée sur le réseau PROBUS d'un AGORA-2p immatriculé 965 CPG 77.

SENART > SENART BUS

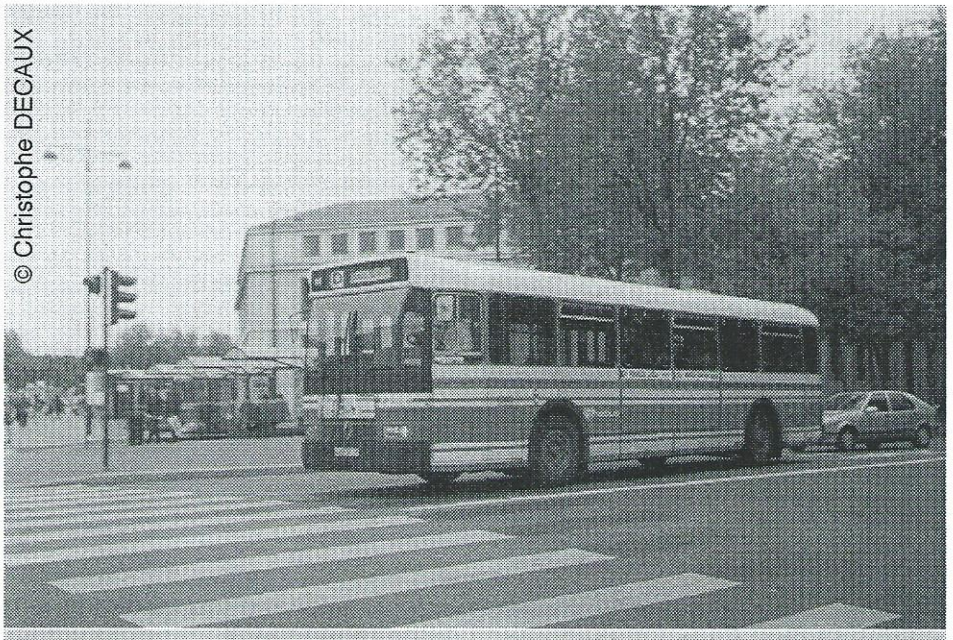
Réseau
Le 27 août 2001 a été lancée une nouvelle ligne indicée 27. Elle dessert, au départ de la gare RER de Lieusaint Moissy, la partie est de la ville de Lieusaint (en pleine expansion) à travers 4 arrêts. Elle permet ainsi de soulager la ligne 21, qui conserve néanmoins son trajet habituel. La fréquence est d'environ deux passages par heure du lundi au samedi de 5h30 à 20h30.

Mise en service
Depuis août 2000, 6 autobus ont été réceptionnés par le centre Connex de Moissy-Cramayel : 4 AGORA-line avec aménagement Vivabus (E544 à E547), un CITARO (E525) et un CITO (E540).
Les caractéristiques de tous ces véhicules vous attendent en rubrique "Parcs et dépôts".
Pour la petite histoire, le CITARO E525 était au départ destiné au dépôt STRAV de Combs où il devait prendre le n°384. Le 384 de la STRAV est en final un CITARO d'occasion (ex-démo Mercedes) destiné à Vaux-le-Pénil (TRAM Melun), qui a été mis en service sur le réseau principal (dépôt de Brunoy).

Réformes
Seul le S105RX n°E708 a été aperçu cannibalisé au dépôt de Moissy. Les S105RX n°E693, 695, 702 à 705, 710, 716 et 717 sont encore présents. Toutefois, la plupart de ces bus (sauf les E716 et E717) ne sont plus guère en service commercial.

VERSAILLES > PHEBUS

Mises en service
Après l'arrivée de 3 GX117-L (n° 232, 230, 231) et 2 AGORA-line (n°228, 229) évoqués dans notre dernier numéro, la SVTU a réceptionné 3 nouveaux GX117-L (n° 233 à 235) le 23 janvier et 2 articulés AGORA-L (n°236 et 237) le 6 février.
Retrouvez dans nos pages "Parcs et dépôts" les caractéristiques complètes de ces derniers matériels. D'autre part, 5 AGORA-S-3p Euro 3 devraient bientôt venir équiper la ligne B.



VERSAILLES - Avenue de Saint Cloud, 25 mai 1996
Le SC10R n° 114 en service sur la ligne D

SC10
Après la disparition des SC10 de la RATP, Versailles est donc le dernier réseau francilien à exploiter ces véhicules. Avec les n°104 et 108 maintenus en service malgré leurs réformes imminentes, et les n° 112 à 115, il reste donc 6 SC10R en service. Les n°109 et 111 ont en revanche été ferraillés.

Languedoc Roussillon

MONTPELLIER > TaM

Tram 2
Le tracé préférentiel de la deuxième ligne de tram a été voté fin 2001 par la communauté d'agglomération et pris en considération par le Ministère des ransports le 18 avril dernier.
La ligne reliera donc Jacou à Saint-Jean de Vedas selon un tracé général nord-est / sud-ouest.
Le passage au centre-ville se fera par le contournement est du centre historique et permettra la correspondance avec la ligne 1 à Antigone et à la Gare SNCF.
L'enquête d'Utilité Publique pour cette ligne de 19 km doit être lancée avant l'été. L'agglomération espère la signature de la DUP pour la mi-2003, un début des travaux dns la foulée et une mise en service au 4ème trimestre 2006.

Limousin

BRIVE > STUB

Gare
La gare de Brive sera-t-elle un jour desservie par les transports urbains ? Oui semble-t-il ! Un vaste projet de réaménagement du secteur, incluant la création d'un pôle multimodal, est actuellement à l'étude. La liaison avec le centre-ville est au centre de cette étude. Comme quoi, tout arrive !

METZ - Dessertes des communes ayant rejoint la CA2M

Communes	Lignes principales TCRM	Navettes de correspondance
Amanvillers	5	106
Ars-Laquenexy	3 et prolongement U	
Augny	16 et 21	101
Chieulles	13 et 17	108
Coin-les-Cuvry	Prolongement navette 26	
Coin-sur-Seille	Prolongement navette 26	
Jussy		103
Lessy	5	104
Lorry-les-Metz	29	106
Mey		109
Noisseville	13	109
Nouilly		109
Plappeville	5	
Rozerieulles	Service TIM	
Sainte-Ruffine	5	103
Saulny	3	107
Scy-Chazelles	5	105
Vaux	25	102
Woippy	11 et prolongement 3	107 et 110 (interne)

Lorraine

CHAUMONT > LE BUS

Surbaissés
Arrivée massive de surbaissés sur ce réseau qui en était encore dépourvu. Depuis le parc publié dans RU32, 5 AGORA-line neufs remplacent les PR100-MI et PR100.2, et 4 GX117 une partie des 7 A508. Retrouvez ces véhicules en rubrique "Parcs et dépôts".

METZ > TCRM

CA2M
"Communauté d'Agglomération de Metz Métropole" est la dénomination de la nouvelle communauté d'agglomération mise en place le 1er janvier 2002 et prenant le relais de l'ancien District datant de 1976. Ce sont donc 25 communes, représentant 213.324 habitants, qui sont desservies depuis le 25 février dernier, soit 18 nouvelles et 32.361 habitants supplémentaires. Mis à part pour Woippy avec le prolongement de la ligne 3 et la création d'une desserte inter-quartiers, ainsi qu'à Ars-Laquenexy avec le prolongement de la ligne U, la majeure partie des dessertes est obtenue par la création de navettes exploitées par minibus et rabattant les voyageurs sur les lignes d'autobus existantes. L'exploitation de ces navettes est affrétée aux Courriers Mosellans ou aux Rapides de Lorraine.
Pour simplifier la présentation de ces nouvelles dessertes, nous les avons synthétisées dans le tableau ci-dessus.
Si la fréquentation est au rendez-vous, les TCRM envisagent de transformer ces navettes en de "vraies" lignes d'autobus prolongées vers le point-central.

TIM
Les communes nouvellement intégrées dans la CA2M étaient déjà desservies par le réseau départemental TIM exploité par les Courriers Mosellans et les Rapides de Lorraine. Ces dessertes restent en place sans être renforcées, mais avec des tarifs alignés sur ceux des transports urbains. Par mesure d'uniformisation, l'ensemble des véhicules des réseaux TCRM et TIM arborent à l'arrière le logo de la CA2M.

Ligne 6
Cette ligne a subi l'année dernière quelques modifications notables.

D'une part, le terminus "Gare SNCF" a été abandonné du fait de l'impossibilité aux bus d'y faire leur terminus, toutes les lignes convergeant à ce point. Les arrêts "Serpenoise" et "Roi George" ont aussi été abandonnés.
D'autre part, une deuxième voiture a été affectée sur cette ligne permettant une fréquence d'un bus toutes les demi-heures du lundi au vendredi au lieu d'un toutes les heures ; les fréquences du week-end ont aussi été améliorées.

Parc
Retrouvez en rubrique "Parcs et dépôts" l'état du parc TCRM au 22 juin 2001, ainsi que les caractéristiques complètes des surbaissés standards et articulés acquis depuis 1999, faisant suite à notre tableau paru dans RU25. Cette année, les TCRM doivent réceptionner 6 standards et 6 articulés neufs. Par ailleurs, 8 AGORA-S et 2 AGORA-L seront équipés de pots catalytiques et de filtres à particules ; ils recevront par la même occasion la nouvelle identité visuelle. Les PR118 n°9541 et 9542 ont été équipés à titre d'essai de cabines anti-agression.

J'Bus
Après le PR100-MI n°8227, mise en service récemment d'un nouveau PR180.2, le n°8952, dédié aux élèves du lycée René Cassin et décoré par eux-mêmes, représentant le 9e J'Bus depuis que le concept existe ; ce bus est affecté à la ligne 11. Les J'Bus PR100-MI n°8221 et 8223 et PR180.2 n°8541 sont déclassés et gardés en réserve, de nouvelles communes devant bientôt être desservies. De son côté, le J'Bus PR180-R n°8444, réformé suite à une avarie moteur, est toujours au dépôt où il sert de magasin de pièces.

NANCY > STAN

TVR
C'est finalement le mercredi 13 mars 2002, soit presque un an jour pour jour après son interruption au lendemain des accidents à Essey les 6 et 10 mars 2001, que le TVR nancéien a enfin repris son service commercial. Celui-ci a été assuré dans un premier temps à l'aide de 12 rames, l'exploitation avec 16 éléments n'intervenant qu'à compter du 10 avril, lors de la mise en place du réseau restructuré "Stan 2". Il nous a semblé utile, après un an d'interruption, de rappeler la chronologie des faits.
Après l'arrivée peu glorieuse à Nancy du premier élément derrière une dépanneuse, le TVR était inauguré en grande pompe le 8 décembre 2000 par Bernadette Chirac. Mais il faudra en fait attendre le 28 janvier 2001 pour sa mise en service. Après quelques pannes dues entre autre à des incompatibilités entre la double isolation du véhicule et la ligne aérienne bifilaire, le TVR était suspendu le 12 mars 2001 par le préfet après avoir connu deux incidents majeurs : Tout d'abord des difficultés à sortir du mode guidé (usure des galets de guidage) et un "ripage" de l'arrière de la rame au terminus, ce même incident étant survenu, faut-il le rappeler, au prototype sur son site d'essai de la ligne parisienne Tvm. Suite à ces incidents, une plainte contre X pour "mise en danger d'autrui" aurait été déposée, la CUGN s'interrogeant alors sur de possibles malveillances. Après la présentation du rapport d'expertise, Bombardier procéda à plusieurs transformations et adaptations sur les véhicules. D'autres incidents techniques émaillèrent en octobre et novembre 2001 la période d'essais et mirent en exergue des difficultés pour le véhicule à être monotrace en mode routier. Une deuxième marche à blanc débuta le 23 août dernier avec montée en charge à partir du 26 novembre, suivie dès le 3 décembre dernier d'une marche à blanc en temps réel (16 rames à la pointe) afin de valider le concept. Ces essais, durant lesquels les véhicules auront parcouru plus de 100.000 km, ont donné satisfaction et le feu vert des services de l'Etat pour la remise en exploitation commerciale est intervenu le 7 mars. Outre des limitations de vitesse imposées sur les tronçons terminaux non guidés d'Essey et de Vandœuvre ainsi que l'abandon de la branche non guidée vers " Jeanne d'Arc ", le préfet a précisé que " conformément aux recommandations des experts, la remise en service se fera progressivement sur au moins cinq semaines, période d'observation pendant laquelle la fiabilité obtenue en exploitation devra rester conforme au niveau atteint en fin de marche à blanc, considéré comme satisfaisant ".
Le TVR a donc une obligation de résultat, d'autant plus que selon un rapport du LATTS destiné au CHSCT du réseau, le TVR ne serait pas conçu pour être exploité en mode routier alors que celui-ci représente plus de 20% du parcours. Les conclusions de ce rapport ont été vivement contestées par la CUGN et



METZ - Dépôt TCRM, août 2001
Le PR180.2 n° 8952 arbore depuis quelques minutes sa livrée J'Bus

Bombardier mais plus encore par Connex, dont la CGFTE est une filiale, qui devait déposer plainte contre X au pénal pour la diffusion de ce rapport. Il faut d'ailleurs noter que si la traversée non guidée de Saint-Max est régulièrement et sévèrement critiquée, la CUGN préfère attendre une année d'exploitation pour aviser.
Comme l'écrit l'hebdomadaire "La Vie du Rail" dans son édition du 12 décembre 2001 : " Il n'en demeure pas moins vrai que la multiplication des transitions, qui découle des caractéristiques d'exploitation adoptées à Nancy, ne peut qu'augmenter statistiquement les risques de défaillance ".
Autre sujet de préoccupation : la faiblesse des sous-stations électriques qui ne supportent pas un afflux de véhicules rapprochés. Quoiqu'il en soit, le TVR nancéien a été l'objet de toute une série de modifications dont la dernière est l'équipement en rétro-caméras en complément des rétroviseurs. La visibilité du poste de conduite devrait elle aussi être nettement améliorée par le déplacement en haut de pare-brise de la girouette frontale ; un des véhicules a été équipé de la sorte à titre d'essai.
Dans un premier temps, le réseau d'autobus de substitution fonctionne en doublon du TVR. Le basculement vers le réseau définitif Stan 2 devait se faire en deux temps : courant mars pour les lignes du secteur Vandœuvre, puis en avril pour le secteur Est.
Nous souhaitons ardemment que le feuilleton "TVR" s'achève maintenant. D'abord parce que ces différents épisodes ont causé grand tort aux transports publics en général et au tramway en particulier. L'appellation de "Tramway sur Pneu" a en effet vite créé l'amalgame aux yeux du grand public et des media entre deux technologies : l'une sur fer, éprouvée, et l'autre sur pneu, dont on peut espérer qu'il finira par rouler normalement. Ensuite parce qu'une deuxième ville, Caen, s'apprête à mettre en service ce même TVR. Il n'est dans l'intérêt de personne que cette mise en service se fasse dans un contexte de suspicion et de dénigrement.

TVR : ligne 2



NANCY : après une année de multiples rebondissements, le TVR recircule enfin !

La CUGN n'a pas attendu l'autorisation de reprise de l'exploitation du TVR pour décider de lancer, le 1er février dernier, les études pour une seconde ligne.
C'est la n°3 du projet initial (Champ-le-Bœuf / Jarville) qui accède donc au rang de seconde ligne, le tracé de la n°2, initialement prévue entre Laxou (Maréville) et Saint-Georges, devant être réétudié et le TVR ayant peu de chance d'être choisi. Un appel d'offres sera donc lancé pour cette seconde ligne, mais on ne voit pas quel autre constructeur pourrait être choisi, les autres technologies proposées étant incompatibles avec le système nancéien.

PONT A MOUSSON > LE BUS

Tourmente
Ce réseau, décrit dans RU30, connaît actuellement des moments mouvementés. En effet, les transports Respaut qui assuraient le service sont en liquidation et viennent d'être repris par Transdev. Dans l'urgence, la Communauté de communes a dû repasser un appel d'offre et l'exploitation du réseau à été attribuée aux Autocars Dupasquier, de Bouligny).
D'autre part, un des 5 Citaro a été détruit par un incendie et 2 VanHool A500 ex-Angoulême sont arrivés en renfort.

SARREGUEMINES > CONFLUENCES

Nouveau
La marque commerciale SABUS laisse la place à "Sarreguemines Confluences" : le réseau municipal passe en effet sous la coupe de la nouvelle communauté.

THIONVILLE > TRANSFENSCH

2001/2002
C'est avec retard que nous recevons des nouvelles du réseau Transfensch qui connaît quelques modifications pour l'année en cours.
De nombreux aménagements horaires ont eu lieu.
Nous noterons cependant avec plus d'intérêt que la navette reliant Fontoy et Boulange, en correspondance avec la ligne 1, prend l'indice 95, que la ville de Guénange est maintenant reliée à Uckange grâce à une extension de la ligne 56, qui double sur cet itinéraire la ligne 33, et que la ligne 18 est prolongée pour desservir le lycée Charlemagne

MILLAU > CARDABELLE

Midi-Pyrénées

Tout nouveau...

...tout beau, le nouveau réseau Cardabelle, désormais élargi à l'ensemble de la Communauté Millau Grands Causses qui en a pris la responsabilité. En effet, sans renier son nom, le réseau millavois récemment repris par Keolis s'offre en quelques mois un look résolument modernisé et une flotte de véhicules flambant neuve, jugez-en : 5 CITO bimode et 2 CITARO Euro 3 !

Outre un réaménagement de certaines liaisons, l'arrivée de ces nouveaux matériels permet le cadencement à la demi-heure sur les lignes les plus fréquentées et rend possible la desserte d'une nouvelle commune : Creissels.

Et ce n'est pas tout ! Dès l'été, des services à la demande assurés par un Peugeot Boxer climatisé seront mis en place dans une dizaine de quartiers excentrées et des panneaux d'information conjoncturelle seront installés aux principaux arrêts. Enfin, pour couronner le tout, le système de tarification basculera au sans-contact avant la fin de l'année. Et si les habitants de cette belle cité aveyronnaise prenaient le bus, maintenant ?

TOULOUSE > SEMVAT

Réseau Bus

Depuis avril, la SEMVAT est en mesure d'exploiter, à quelques rares nuances près (la ligne 11 qui dessert le secteur sinistré par l'explosion), son réseau bus tel qu'il était avant le 21 septembre 2001 de triste mémoire. Pas moins de 7 mois d'acharnement et de travail continu auront donc été nécessaires pour sauver les apparences auprès d'une population toulousaine solidaire et fidèle. Car la tâche est loin d'être terminée : le renouvellement du parc, certes accéléré, n'est pas encore achevé loin s'en faut, et la SEMVAT campe toujours dans des installations provisoires.

Dans l'attente de la réouverture des commerces d'Empalot sinistrés par l'explosion du 21 septembre 2001, le Syndicat Mixte des Transports en Commun a décidé la mise en place d'une desserte temporaire par Taxi-bus gratuit dans le secteur de la Grande Rue Saint-Michel.

Les Taxi-bus Semvat empruntent l'itinéraire et les arrêts de la ligne 38 et fonctionnent :

- du lundi au vendredi : 5 rotations par jour
- le samedi : 3 rotations par jour.

Pas de desserte les dimanches et jours fériés.

VAL

14 rames de Val 208 sont en cours de réception afin de compléter la flotte de 29 rames Val 206 en service depuis juillet 1993.

Ces éléments fabriqués par Siemens voient une partie de leurs aménagements intérieurs achevés dans les ateliers de la SEMVAT.

Nord Pas de Calais

LILLE > TRANSPOLE

Campagne

Depuis l'ouverture du métro dans les secteurs de Roubaix et Tourcoing, Transpole est confronté à une hausse plus que sensible des actes délictueux. Ce fait n'est évidemment pas de nature à inciter les lillois à emprunter les transports publics. Bus, tram et métro sont boudés malgré un équipement plus que performant (voir la 4ème place de Lille dans le palmarès de la Vie du Rail)...

Aussi, la Communauté Urbaine a-t-elle décidé de lancer une nouvelle campagne de promotion des transports publics en s'appuyant sur le Plan de Déplacements Urbains, outil incontournable de l'organisation des transports. Conçue comme un feuilleton, cette campagne pourrait durer 4 années et met en scène 7 personnages récurrents. L'objectif : créer une connivence entre la population et les transports urbains. Si la campagne est réussie, vous pourrez bientôt entendre les lillois parler spontanément du Val si vous évoquez le prénom de Kévin !

Basse Normandie

ALENCON > ALTO

Délégation

Keolis a remporté l'appel d'offre pour l'exploitation du réseau Alto. Le groupe est donc reconduit pour 5 années.

CAEN > TWISTO

TVR

Le premier des 24 véhicules TVR Bombardier commandés pour le réseau Twisto a fait ses premiers tours de roue le 5 mars dernier, pour les tout premiers essais de gabarit. Portant l'immatriculation provisoire 8549 W 59, il a arpenté dûment escorté, le matin le secteur "Citis CHU" et l'après midi celui de "Côte de Nacre - Campus 2", et ce en mode diesel. Courant mars, 4 autres rames sont arrivées et la mise sous tension du tronçon Campus 2 / CHU a permis, dès le 26, de débuter les essais à un rythme quotidien. Toutefois prudent, l'exploitant a décidé un léger report de la mise en service, prévue initialement pour le 15 septembre, à la fin du mois d'octobre.

Rappelons que contrairement à son homologue nancéien, le TVR normand est guidé de bout en bout (à l'exception des seuls accès au dépôt) et le captage de l'électricité est réalisé à l'aide d'un pantographe et non de perches de trolleybus. Ces différences notables de conception devraient éviter au système normand de connaître les déboires de son homologue lorrain.

GRANVILLE > STN Urbain

Carte d'identité
Granville ne dispose toujours pas de service urbain à proprement parler. STN (Verney/Connex) effectue néanmoins sur le périmètre de la commune quelques services interurbains et des renforts à caractère urbain dont les horaires ont été compilés dans une fiche "Granville Urbain".

LISIEUX > LEXOBUS

2001/2002
A la rentrée de septembre 2001, les lignes 1 et 2 du réseau Lexobus ont été légèrement modifiées dans la section terminale de Hauteville. Le trajet ne se fait plus via Parc Expo pour effectuer le terminus à Barthélémy mais via Barthélémy pour effectuer le terminus à Parc Expo. Ce léger changement d'itinéraire permet de desservir un nouvel arrêt Espérance.

VIRE > AMIBUS

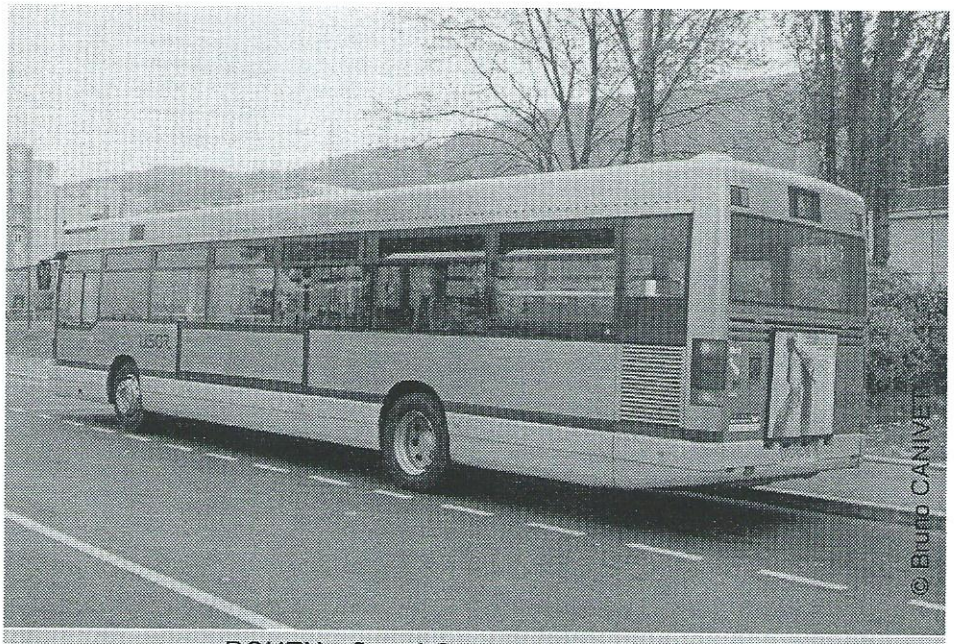
Quelques nouvelles
Le réseau AMIBUS est toujours exploité par les Cars Lepesteur. Il consiste en 3 lignes (dont une, la ligne 1, est cadencée à l'heure). Un O305 blanc (ex-Lille ?) et plusieurs S315UL jaunes, vus au dépôt, semblent assurer le service.

Haute Normandie

LOUVIERS > TRANSBORD

Matériel
Un deuxième MULTIRIDER (occasion 1998) sur base Peugeot Boxer a été reçu. Une arrivée qui tombe à pic car le premier MULTIRIDER, sur base Renault, lui, est déjà tombé en panne 3 fois (problème de turbo ?).
Un PR112 de 1995 du réseau de Dreux (Keolis ventile son matériel suite à la perte de la concession de ce réseau) toujours aux couleurs "Le Bus" est affecté au service "Génération Bus". Il en aura bientôt les attributs, dont la livrée jaune, de même qu'un GX107 arrivé neuf à Louviers en 1993 mais parti depuis chez Cariane Val d'Oise. De retour à Louviers, il rejoindra l'autre GX107 du réseau qui est actuellement en rénovation après 14 années de bons et loyaux services.

Exploitation
TVBS, exploitant du réseau Transbord, reprend les activités, le personnel et le matériel de Cariane Eure suite à la création de la Communauté Seine Eure, à l'exception un FR1E affecté à des services hors PTU et au renfort "Bus de Gare".



ROUEN - Grand Couronne, 11 avril 2002
LISOR (ligne 6) est en service avec son matériel dédié : les S300NC

ROUEN > TCAR m.e.t.r.o.b.u.s

Teor & Lisor
C'est finalement le 2 avril dernier que sont entrés en service les deux nouveaux axes lourds conçus par la Communauté d'Agglomération.
Teor, d'abord, se complète avec l'ouverture de la liaison T1 entre le CHU et Mont Saint Aignan. Le site propre intégral n'est toutefois pas tout à fait opérationnel, notamment au centre de Rouen et dans le secteur du Fond à Val. Pour autant, la liaison centre-ville / campus de Mont Saint Aignan est désormais effectuée en 15 minutes, avec un passage toutes les 6 minutes en heure de pointe.
En attendant l'arrivée en nombre des Civis, ce sont bien sûr les Agora aux couleurs de Teor qui assurent le service (le seul Civis en service commercial l'est pour l'heure sur la ligne T3). Bien entendu, la ligne 4 qui effectuait cette liaison à été supprimée.
Lisor ensuite, désormais connu sous l'appellation ligne 6, est également entré en service. Se substituant notamment aux lignes 7 (remodelée) et 12 (supprimée), offrant la correspondance avec le "métro" à Georges Braque et bénéficiant d'aménagements en site propre, la ligne 6 facilite les déplacements entre Rouen et le sud-ouest de l'agglomération. Des Setra S300NC ont été mis en ligne, avec une découpe de type Teor.
La mise en service de ces deux liaisons rapides amène un léger remaniement du réseau, qui concerne les lignes 1, 3, 7, 27 et 31.
Enfin, le "bus de minuit" revu et corrigé est mis en place tous les soirs (sauf cet été) entre Rouen et Mont Saint Aignan. Il permet d'assister en toute tranquillité à la dernière séance de cinéma et est en correspondance avec le dernier train en provenance de Paris.

Pays de la Loire

ANGERS > COTRA

Tramway
L'étude de faisabilité du futur tram angevin à fait l'objet d'un appel d'offre déposé fin janvier.

NANTES > TAN

Communauté urbaine
Trois nouvelles communes rejoignent la Communauté : Brains, Saint-Léger-les-Vignes et Mauves-sur-Loire.

"Trambus"
Dans notre dernier numéro, nous relations les divers projets de prolongements du réseau tramway. Le document communiqué par la SEMITAN stipulait que la ligne 3 serait prolongée, fin 2005, au sud sur 3,3 km, du pont de Pirmil jusqu'à la rue des Maraîchers à Vertou, afin de desservir entre autre Saint-Jacques et le Clos Torreau. Apparemment, ces dernières dessertes devraient s'effectuer en 2006 par une ligne d'autobus en site propre équipée de Civis. En effet, la Communauté urbaine a voté le principe d'une 4e ligne de TCSP, parallèle au prolongement sud-est du tramway initialement prévu qui est maintenu vers Saint-Sébastien et Vertou. Cette ligne de 10 km, utilisant l'axe naturel de franchissement nord-sud, la " deuxième ligne des Ponts " allant du château des Ducs de Bretagne à la porte de Vertou, serait en site propre intégral et exploitée par un "Trambus" qui devrait être le concept développé par Irisbus.

Motrice 144
Le 26 juillet 1999, la petite motrice (ainsi que la meuleuse n°145) quittait le dépôt Dalby pour permettre les travaux d'agrandissement. Elle partit se réfugier à Bruxelles dans le musée de nos amis du MTUB, non sans connaître quelques tracas. En effet, pendant son transfert en camion, son archet se déploya intempestivement, percuta un ouvrage d'art d'autoroute crevant la menuiserie de toiture et rendant inutilisable la lyre. Heureusement, le professionnalisme du MTUB permit de la remettre en état et, mise aux normes de l'exploitant bruxellois STIB, la 144 eut l'honneur de parcourir les voies de la capitale lors des circulations historiques à l'occasion des fêtes du millénaire et de la fête nationale du 21 juillet. Dalby étant de nouveau opérationnel, la 144 a quitté le dépôt bruxellois de Woluwe le 11 janvier dernier pour retourner à Nantes et faire connaissance avec ses jeunes sœurs, les 23 nouvelles Bombardier Incentro.

SAINT NAZAIRE > STRAN

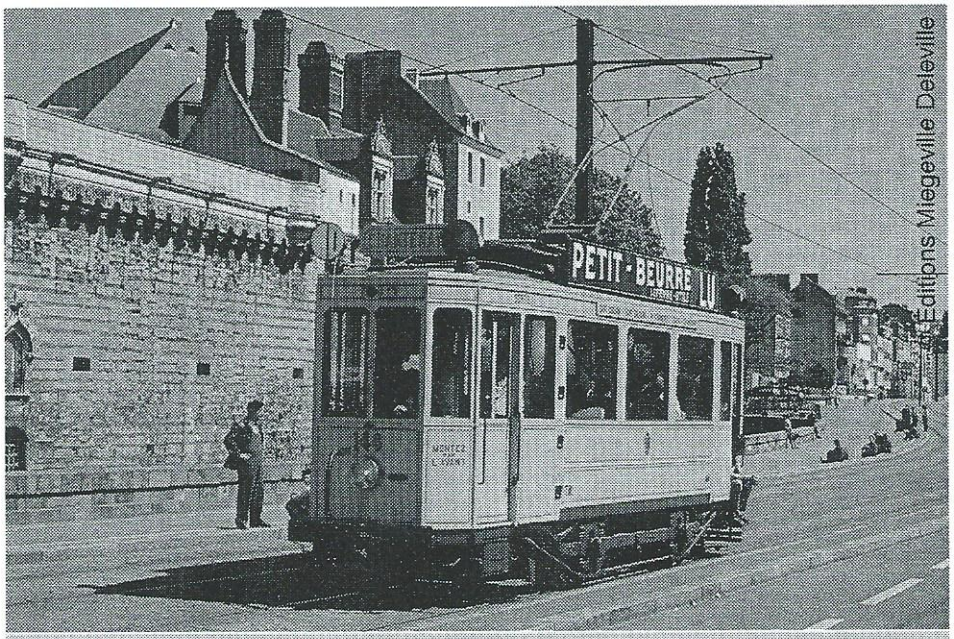
Ça ne passe plus !
Compte-tenu de la nouvelle configuration de la CARENE (Communauté d'Agglomération), les communes de Saint-Brévin-les-Pins, Corsept et Paimbœuf, situées au sud de la Loire, ne sont plus desservies par le réseau STRAN. La ligne P et les lignes TY'BUS 6, 7 et 8 ont donc été supprimées.
C'est le Conseil Général de Loire-Atlantique qui assure depuis le 1er janvier 2002 la liaison de ces communes vers Saint-Nazaire, via les lignes 15 à 19 du réseau départemental Atlantic'.

Des lettres et des chiffres
Le 25 février dernier, le réseau STRAN a subi une importante restructuration. Les parcours de la quasi-totalité des lignes ont été remodelés. Les lignes urbaines ont abandonné les lettres pour les chiffres, à l'exception des lignes scolaires D, L, M et de la ligne de nuit N. Les lignes périurbaines TY'BUS (1 à 5 et 9) ne sont pas concernées par cette restructuration. Le nouveau réseau se veut plus lisible : itinéraires simplifiés, dessertes plus régulières, nouveaux quartiers desservis... Difficile cependant de dresser un comparatif entre l'ancien et le nouveau réseau, tant les modifications sont nombreuses.

Picardie

LAON > TUL

Parc
Il semble que plusieurs erreurs se soient glissées dans nos derniers numéros concernant le parc laonnois. Aussi publions-nous en rubrique "Parcs et Dépôts" le dernier état de parc en notre possession, établi en janvier 2002 par notre correspondant Franck DELVAL.
Concernant les CBM TDU10 stan-



NANTES - Château des Ducs de Bretagne
La motrice 144

SAINT NAZAIRE : Le nouveau réseau STRAN

10 : Méan Centre – Centre-Ville – Cité Scolaire – Bouletterie
20 : Heinlex LEP – Vecquerie – Kerlédé – Centre-Ville – Trignac – Bert
30 : Hôtel de Ville – Gare SNCF – Cité Scolaire – Heinlex Hôpital – Université
40 : Gare SNCF – Hôtel de Ville – Hôpital – Kerlédé – Chemin de la Source
45 : Trignac Mairie – Bert – Centre-Ville – Hôpital – Vecquerie – St-Marc – Le Gd Pez
50 : Hôtel de Ville de Montoir de Bretagne – Gare SNCF
60 : Prézégat – Centre-Ville – Plaisance – La Trébale – Université
70 : La Belle Hautière – Centre-Ville – Hôpital – L'Immaculée – Brais
71 : Le Cormier – L'Immaculée – Hôpital – Gare SNCF – Écomusée
D : L'Immaculée – Grandes Fosses – Heinlex – Saint-Louis – Hôtel de Ville – Gare
L : Saint-André-des-Eaux – Centre-Ville – Saint-Louis – Cité Scolaire – Tranchée
M : Quatre Vents – Point-du-Jour – Hôpital – Saint-Louis – Centre-Ville - Berthauderie

dards : le n°34, le plus âgé, roule toujours mais devait être remplacé en 2001 par un Agora que le réseau attend toujours, le n°35 fonctionne sans problème, sans prévision de réforme, le n°36 est hors service depuis août 2000 et ne sera pas remplacé.
Concernant les CBM à gabarit réduit TDU850S : le n° 37 est hors service depuis octobre 2001 et le n°38 est toujours en ligne. Ces deux véhicules doivent être remplacés en 2002 mais... la ville de Laon, pour des raisons budgétaires, semble ne pas avoir la possibilité d'acquérir les Mercedes CITO ou GX117 pressentis pour prendre la relève. Le réseau en attendant, exploite un VanHool immatriculé dans le Val d'Oise.
Enfin, pour en terminer avec les problèmes du réseau, le VanHool AU138 semble lui aussi cloué au garage...

Poitou Charentes

CHATELLERAULT > STAC

Acquisitions

Suite à la récente extension du périmètre des transports, la communauté d'agglomération a acheté 3 AGORA Euro 3, dont l'un (n° de série VNEPS09D100000082) est numéroté 43 et immatriculé 7764 TV 86. Ces Agora sont en livrée "Métronome", la ligne forte du réseau.
Par ailleurs, le réseau châtelleraudais vient d'acquérir l'un des deux PR180.2 qu'il louait à Irisbus. Il s'agit de l'ex-244 de Montpellier (n° de série VF6PU04A1PY100756) qu'Irisbus avait immatriculé 3969 XP 69 et que les TAC ont rebaptisé 61 et immatriculé 5013 TV 86.

POITIERS > STP

Nouveaux bus

Nous y reviendrons beaucoup plus en détail dans notre prochaine édition, mais sachez déjà que cette année seront réceptionnés 10 autobus GX317 GNV Euro 3 (a priori n° 414 à 423). Les 4 premiers sont normalement arrivés en avril. Il s'agit des véhicules budgétisés sur 2001 qui ont été retardés afin de bénéficier de la nouvelle version du GX317 GNV (plancher bas et plat, moteur Euro 3...). Les 6 autres sont prévus pour le début du 4ème trimestre 2002.
Aucune réforme de matériel n'est à venir en raison de l'incertitude concernant les besoins qui seront nécessaires à la mise en place du nouveau réseau en septembre 2002. Les 2 O305 de 1982 et les 3 O305G de 1983 restent donc en service.
Photo jointe : O305 n°90 en HLP à l'Hôtel de Ville

Navette Futuroscope

Depuis l'été 2001, la STP, en partenariat avec la CAP (Communauté d'Agglomération de Poitiers), le département de la Vienne et le Parc du Futuroscope, a mis en place une navette entre la Gare TGV "Futuroscope", le parc et les hôtels. En raison du succès de cette navette, le Mercedes Sprinter (22 places) a été remplacé par le GX77H n°101 acquis en octobre 2001 (voir RU41).
Photo jointe : Mercedes Sprinter n°51 à la Gare SNCF TGV Futuroscope, lors de la période de probation de la navette (été 2001)

Restructuration du réseau

Après 17 années de relative stabilité, la restructuration du réseau aura lieu en septembre 2002. Rendez-vous dans RU44 pour les détails.

Provence Alpes Côte d'Azur

ALPES MARITIMES

Réorganisation

Longtemps attendue, la réforme qui pourra enfin améliorer l'efficacité des transports collectifs du département des Alpes Maritimes est peut-être en passe de se concrétiser. En effet, le 25 février dernier, le préfet a officiellement présenté le plan de cette réorganisation. Au cours des dix prochains mois, l'État et l'ADAM (agence des déplacements) doivent réduire de 7 à 3 les autorités organisatrices, les fédérer au sein d'un syndicat mixte unique et s'appuyer sur cette ossature pour créer un titre commun (carte Azur), un système d'information multimodal et un réseau armature de lignes et de centres d'échanges. La part d'utilisation des transports en commun est actuellement de 7% et les instigateurs de la réforme veulent la rapprocher de celle de Grenoble (15%) en rêvant des premiers de la classe : Bologne (30%) et Zürich (37%).

FERROVIAIRE > Cannes Grasse

Réouverture

Le 21 janvier 2002 a été signé par le préfet l'ouverture de l'enquête préalable à la réalisation des travaux de réouverture aux voyageurs de la ligne

ferroviaire entre Cannes et Grasse et d'aménagement des gares de Grasse, Mouans-Sartoux, Ranguin, La Frayere et le Bosquet.

GRASSE ANTIBES > SILLAGES

Au feu...
Décidément, les Farandoles de Grasse défraient la chronique. L'une d'entre elle vient de "fondre" dans un incendie, provoqué, semble-t-il par un défaut dans l'alimentation electrique de la climatisatio.

MARSEILLE > RTM

Citaro
Après la mise en service des 82 Mercedes CITARO (71 à 80, 301 à 372), la RTM commence à recevoir les premiers véhicules de la 3ème série, CITARO III (n°850 à 859). Extérieurement, ils ne diffèrent des CITARO II que par la disparition de la cassure de ligne de vitre à l'arrière droit pour laisser la place à un coffre renfermant un réservoir. Du coup, la grille d'aération n'est plus en forme de trapèze mais rectangulaire. A l'intérieur, on note la disparition de la rotonde arrière.

Réformes
Signalons le retrait du parc de la RTM du trolleybus ER100 n°246 et du bus GX113 n°471.

NICE > SUNBUS

Tramway
Le look du futur tramway niçois a été présenté le 25 février dernier au parc Phœnix lors de la troisième réunion de l'Agglomération Nice Côte d'Azur. Vingt rames surbaissées d'une longueur de 30 à 35 mètres sont prévues, de capacité supérieure à 200 personnes et équipées d'une autonomie de traction afin de s'affranchir de lignes aériennes sur certains tronçons, tels les franchissements des places Masséna et Garibaldi.

TOULON > RMTT

Parc
A l'automne 2001, la RMTT a mis en service 14 nouveaux Heuliez GX117, soit 9 GX117 n°351 à 359 et 5 GX117-L n°90 à 94. Tous ces matériels sont équipés de la climatisation, de vitres athermiques et de girouettes LCD.

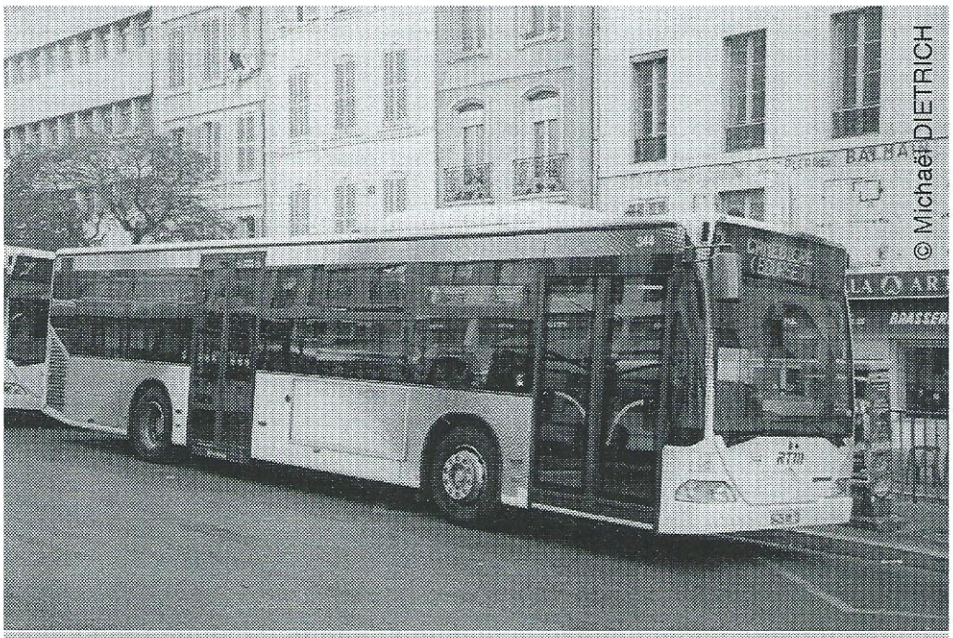
Site propre
Si le projet de tramway est pour l'instant différé, un premier tronçon de son itinéraire a été mis en service sous la forme d'un site propre bus à La Seyne-sur-mer. Ce site pourra être le moment venu converti au tramway, les courbes, l'infrastructure et les installations sous voirie ayant été calculées en ce sens.

Rhône Alpes

LYON > TCL

Contrat
Le SYTRAL a fortement été échaudé par les divers mouvements sociaux qui se sont déroulés depuis la mise en service du tramway. Son Président à fait savoir que, lors du prochain renouvellement de concession de l'exploitation du réseau, un certain nombre de paramètres devraient être revus... Comme celui du nom de l'exploitant ?...

Nouveautés 2002
Comme de plus en plus de réseaux, la SLTC propose désormais de légères modifications de réseau en début d'année.
Depuis janvier dernier, donc, la ligne 23 a retrouvé ses terminus originels Cordeliers / Parilly. La section Cordeliers / Saxe Gambetta avait été supprimée lors de la mise en service du tram puisque cette ligne empruntait la rue de Marseille (trajet du T1) et avait bénéficié d'un itinéraire modifié, entre Saxe Gambetta et le Bachut, empruntant ensuite l'avenue Berthelot, actuel trajet du T2. Elle double depuis la ligne 9 de Saxe Gambetta à Guillotière Tchécoslovaques, ligne 9 dont la fréquentation, sur son tronçon du centre de Lyon est à saturation. Ce retour de la ligne 23 aux Cordeliers est dû à des facilités d'exploitation. Les lignes 9 et 23 ont maintenant un itinéraire commun plus important depuis Cordeliers jusqu'à Guillotière Tchécoslovaques. Or, la ligne 23 est exploitée par le dépôt des Pins dont tous les véhicules surbaissés sont "banalisés", utilisables sur n'importe qu'elle ligne. Il est donc facile d'insuffler des véhicules supplémentaires sur une telle ligne, ce qui a été fait puisque le trajet est allongé et la fréquence renforcée. A l'inverse, la ligne



MARSEILLE - Centre Bourse, 21 décembre 2001
Le Citaro II n° 344 de la ligne 7 attend l'heure de pointe

9 fonctionnant sur parc dédié, l'ajout de véhicules pour pallier à la saturation était impossible. Aussi, avec le doublon 9 / 23 sur son tronçon principal, la charge de la ligne 9 est allégée tant et si bien que l'exploitant a pu baisser la fréquence de 18 à 19 min, garantissant là un surcroît de régularité sans pénaliser les passagers allant au-delà du tronc commun.
Moins spectaculaire est la création d'une nouvelle navette, la N15. Réclamée par les habitants des Brosses depuis le changement d'itinéraire du bus 25, cette navette exploitée par un minibus Renault Master a été mise en service entre Bron et Villeurbanne.

Projets
Le 31 janvier dernier, le SYTRAL a voté le plan de mandat 2002/2007. Voici par modes ce qui est prévu pour le réseau TCL.

Tramway
Prolongement sur 2,2 km du T1 de Perrache jusqu'au confluent Rhône-Saône (Montrochet), réalisation (en cours puisque la remise en état des emprises a débuté) d'un tramway sur l'emprise du chemin de fer de l'est lyonnais entre Part-Dieu et Meyzieu (14,6 km) en vue d'une desserte ultérieure de l'aéroport Saint-Exupéry, et d'un autre de 11,7 km entre Part-Dieu et Vénissieux (Minguettes), le T3.

Trolleybus
Outre la mise en circulation des trolleybus Cristalis sur les lignes actuellement électrifiées (1, 11, 44, 4, 18 et 13 dans l'ordre d'équipement) le SYTRAL prévoit l'aménagement d'une ligne en site propre entre Laurent Bonnevay et Vaulx-en-Velin, et d'une deuxième ligne Caluire / Part Dieu / Rillieux ou Part Dieu / Rillieux via Cité Internationale et Caluire, qui remplacerait pour partie les lignes 41 ou 47 (nord) et 59. Pourraient aussi être électrifiées la ligne de bus 51 fusionnée avec l'actuelle ligne de trolleybus 1 ainsi que la partie nord de la ligne d'autobus 36 (Part-Dieu / La Duchère). Pour l'exploitation de ce réseau filaire, le SYTRAL a levé toutes les options auprès d'Irisbus. Ce sont donc en tout 127 Cristalis qui rouleront à terme dans la cité des Gaules. La SLTC évoque également une électrification ultérieure possible des lignes 10, 12 et 30, nécessitant alors la commande de véhicules supplémentaires.

Métro
La ligne A serait quant à elle prolongée jusqu'à la Soie (1,2 km) pour être en correspondance avec le tram de l'est lyonnais ; en revanche, le prolongement de la ligne B de Gerland vers Oullins (1,8 km) devra attendre une mandature. Concernant la ligne D, arrivée à saturation aux heures de pointe, le doublement des rames serait sérieusement envisagé car la fréquence ne peut plus être augmentée, les voyageurs n'ayant déjà plus assez de temps pour monter et descendre dans certaines stations.
Pour financer les investissements, le SYTRAL a prévu une augmentation de 7,7% du ticket au 1er janvier 2003 et un accroissement du versement transport prélevé sur les entreprises. Enfin, pour réduire la fraude, le libre accès du métro (instauré en 1977) va disparaître d'ici 2005, au profit de portillons d'entrée calqués sur ceux de Paris.
Il convient de constater que le sud-ouest lyonnais est le parent pauvre de cette mandature : le secteur d'Oullins, pourtant jugé prioritaire par nombre d'observateurs, ne bénéficiera d'aucun aménagement de grande envergure dont notamment le fameux prolongement du métro B depuis Gerland. On peut toutefois espérer qu'une fois le tramway arrivé au confluent, le SYTRAL considèrera qu'un ultime prolongement au-delà de la Saône faciliterait la vie de dizaine de milliers d'habitants...

Métro zen
Les habitués du métro lyonnais le savent : l'attente en station est rythmée par le son d'une radio partenaire des TCL. Les animateurs de ladite radio ont dû tomber dans un nid... car, sur la ligne B, c'est un gazouillis d'oiseaux en pleine nature qui ponctue de manière très zen le murmure des stations... Peu sensibles à la délicate attention des TCL à leur égard, les clients semblent réclamer le retour de la vraie radio, celle qui fait du bruit. Une suggestion alors... pourquoi ne pas passer cette bande-son au prochain comité d'entreprise ?

Tram T2
Saint-Priest, nous voilà ! Les travaux de déviations des réseaux souterrains débutés en avril 2001 se sont achevés en janvier. Les travaux d'installation de la plate-forme et de pose des voies devaient donc démarrer en février. La mise en service de ce prolongement de 5 km et 9 stations est prévue pour fin 2003. Cinq rames supplémentaires ont été commandées afin de faire face à cette extension.

Tramways
Selon une enquête diligentée par la SLTC, les fréquentations quotidiennes sur les lignes T1 et T2 sont respectivement de 45.000 et 43.000 voyageurs. Ce total de 87.000 voyageurs est plus que conforme à l'objectif fixé par le SYTRAL qui était de 65.000 voyageurs à la fin de la première année d'exploitation. Les tramways lyonnais assurent ainsi 6% du trafic du réseau TCL et près de 12% du réseau de surface.

Trolleybus
Les 9 premiers nouveaux trolleybus Irisbus Cristalis standard ETB12 ont été mis en service sur l'importante ligne 1 (Saint-Paul / Laurent Bonnevay) depuis le 30 janvier. Quant au premier articulé ETB18, il a été présenté fin mars mais n'entrera en service au mieux avant l'été.
La formation des conducteurs au pilotage a débuté début janvier pour qu'en février ils soient une soixantaine du dépôt de la Soie à être formés. A terme, c'est un total de 129 conducteurs de ce dépôt qui seront aptes à conduire ce matériel.
Dans un premier temps, 55 standards ETB12 et 12 articulés ETB18 seront livrés. Les options sur la première tranche optionnelle (30 standards) et une partie de la deuxième (6 sur 30 standards) étant levées, 36 véhicules supplémentaires arriveront dans la foulée. Les 24 derniers pourraient être à parité standards et articulés en fonction de l'avancement des nouvelles électrifications décidées pour la mandature actuelle (voir plus haut).
S'il est probable (mais pas certain, en

LYON - Réseau TCL : caractéristiques des premiers Cristalis

N° de parc	Immatriculation	Date de réception	N° de châssis
1801	104 XW 69	Décembre 2000	VNEPS09C100000051
1802	107 XW 69	Septembre 2001	VNEPS09C100000052
1803	1782 XV 69	Novembre 2001	VNEPS09C100000053
1804	3749 XW 69	Janvier 2002	VNEPS09C100000054
1805	3744 XW 69	Janvier 2002	VNEPS09C100000055
1806		Janvier 2002	VNEPS09C100000056
1807	3734 XW 69	Janvier 2002	VNEPS09C100000057
1808	3729 XW 69	Janvier 2002	VNEPS09C100000058
1809	3725 XW 69	Janvier 2002	VNEPS09C100000059

raison du faible rayon de la boucle finale du terminus Saint-Paul) que les articulés soient affectés à la ligne 1, les standards l'équiperont également. L'ordre des équipements suivant est encore indécis : la 44 sans nul doute, la 11 ou la 18 ensuite, les 4 et 13 en dernier lieu.
Les deux premiers mois d'exploitation se sont assez bien déroulés. Certes, de multiples pannes tant en ligne qu'au dépôt ont eu lieu mais le "déverminage" suit son cours, ce qui permet d'engager 5 voitures au moins en ligne... lorsque le réseau fonctionne. Les clients quant à eux ont réservé un accueil très favorable à ce matériel, jugé aussi confortable que le tramway dont il reprend peu ou prou l'aménagement intérieur.

Parc
Comme chaque année, nous vous présentons en rubrique "Parcs et dépôts" l'état de parc complet de la SLTC.

Agora-line
Les derniers Agora-line de la série 3700 ont été mis en service sur la ligne 30 au début du mois de février. Il aura fallu pas moins de 7 mois pour mettre en service les 59 Agora-line de la série 3700, le 3701 l'ayant été début juillet 2001 sur la ligne 37.

A venir
"Seulement" 64 fermes et 56 à 76 en option. Tel est le bulletin de commande que le SYTRAL s'apprête à expédier pour les deux prochaines années. Le calendrier prévisionnel des livraisons est le suivant :
- 32 véhicules fin 2002
- 32 véhicules début 2003
- 28 à 38 au deuxième semestre 2003
- 28 à 38 au premier semestre 2004

La commande optionnelle de 2003 sera normalement composée de véhicules articulés. Seuls les CITARO et Agora-line sont encore sur la liste. Si le SYTRAL lorgne sur les CITARO, la SLTC préfèrerait prendre possession d'Agora-line. Bref, un débat entre le propriétaire et l'exploitant, sachant que généralement le SYTRAL suit l'avis (bien que facultatif) de la SLTC.

Affectations
A noter une légère modification dans les affectations des R312 série 3100, dégagés de la ligne 30. Si les 3102 à 3109 ont bien été engagés sur la ligne 35 d'Audibert, les 3110 a 3117 l'ont été sur la ligne 96 plutôt que la ligne 54. La ligne 54 récupère donc les R312 de la ligne 96, c'est-à-dire les véhicules n°3083 à 3087 et 3336 à 3338.
Concernant les SC10R encore en service à Lyon, voici le parc des véhicules circulant encore après la fin de la mise en service des Agora-line 3700 :
- 1553 et 1556 à 1560 sur les lignes JD (scolaires)
- 1601 à 1635 sur les lignes JD
- 1636 à 1639 sur la ligne 7 (La Soie)
- 1640 à 1646 sur les lignes JD
- 1647 et 1648 sur la ligne 80 (Audibert)
- 1649 à 1654 sur la ligne 87 (Audibert)

Il y a donc encore 12 SC10R en service commercial à Lyon.

Rénovation
La rénovation des R312 série 3000 continue, et il semblerait qu'un premier PR118, arrivé lui aussi en 1994, soit actuellement en rénovation.
Concernant les MG36, la 1109 a été rénovée également. Le parc des MG36 rénovés est le suivant : 1103, 1104, 1106, 1108, 1109, 1110, 1112 à 1115. A noter toutefois que certains de ces véhicules, rachetés à des exploitants privés, n'ont encore jamais servi, comme la 1109 est garée à la Poudrette ! Lyon possède donc un grand nombre de midibus... de réserve !

Navette électrique
Un OREOS 55E de la RATP (n° 313) a été prêté au réseau lyonnais afin que ce dernier teste le véhicule de la firme Gepebus. Remis pour l'occasion partiellement aux couleurs du réseau TCL grâce à la technique du pelliculage, ce véhicule a été mis en service du 14 au 22 mars sur la ligne 91 (Navette Presqu'île) et sur les pentes de la Croix-Rousse. Une borne de recharge très artisanale, branchée directement sur la ligne aérienne de contact, a été installée pour l'occasion au dépôt SLTC de Perrache. Et ça a marché !

SAINT CHAMOND > VAL DE GIER

Restructuration
Nous apprenions au moment de mettre ce n°43 "sous presse" que le réseau, confié récemment à Connex, serait prochainement restructuré.

SAINT ETIENNE > STAS

Tram
La fréquence de la ligne 4 est nettement augmentée passant de 4 à 3 minutes en heures de pointe. Pour fêter cet événement, la rame 901 a arboré une livrée publicitaire vantant le temps d'attente réduit.

2ème ligne, c'est parti !
Le n°118 d'Aujourd'hui Saint-Étienne livre les grandes lignes de la tant attendue seconde ligne qui permettra de développer le centre-ville en direction de Châteaucreux, quartier dans lequel doit se créer un nouveau pôle tertiaire. La gare SNCF, devant bénéficier de cette nouvelle liaison, sera équipée d'une nouvelle gare routière, d'un parc relais, d'une station de taxis

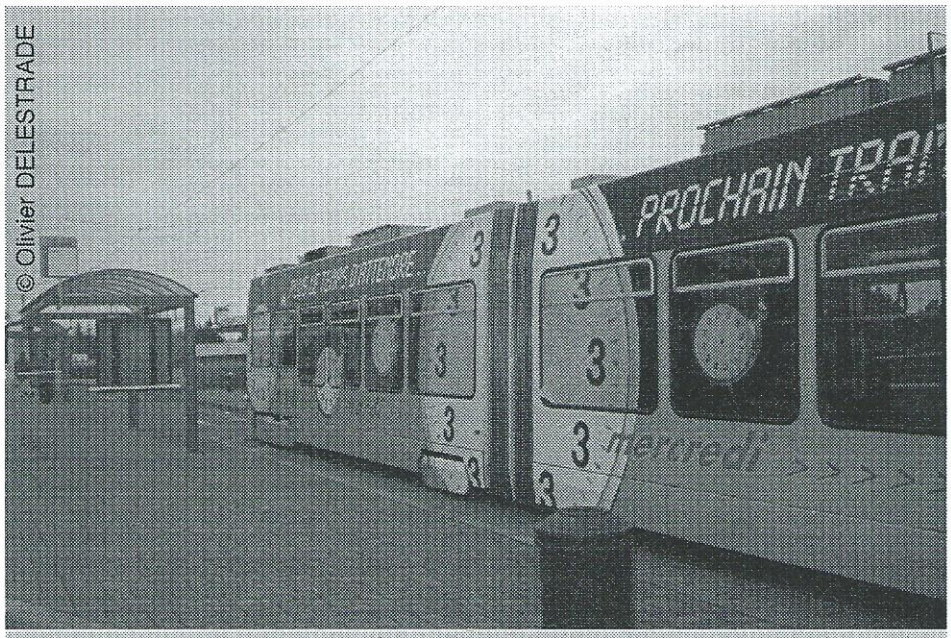
et d'un parc à vélos.
La ligne sera à voie métrique, en conformité avec l'actuelle ligne 4, ce qui laisse espérer la possibilité de créer des services directs entre les deux lignes. En effet, seule la branche vers Châteaucreux, en connexion avec l'actuelle ligne 4, est actuellement soumise à enquête. L'éventuel prolongement vers Métare ou Montreynaud est reporté sine die, d'autant qu'on évoque de plus en plus un "mode intermédiaire" pour cette desserte complémentaire...
La concertation publique débutera très prochainement, le choix du maître d'œuvre se fera à l'été tandis que la DUP doit pouvoir être signée en fin d'année. Les travaux pourraient alors commencer début 2003 pour une mise en service à l'automne 2005.
Les amateurs de chemin de fer noterons que le trajet de la nouvelle ligne empruntera les voies de Bérard (mais pas les rails) soit à l'emplacement de la première gare du Saint-Étienne / Lyon.

Trolleybus
Ils ont définitivement quitté la ligne 1 vers Firminy, c'est maintenant officiel. Cependant, 11 véhicules seront rénovés selon le concept VIVABUS, 19 seront rénovés plus succinctement et une commande de 11 (et non 22) véhicules devait être passée en appel d'offres à la mi-avril pour une livraison début 2003. 11 autres véhicules pourraient être commandés ensuite selon les réouvertures de lignes. Pour le moment, seule la ligne 3 doit officiellement réouvrir. Pour la ligne 7, une décision devrait intervenir au début de l'été. Enfin, il est envisagé une réouverture de la ligne 6 avec prolongement vers la clinique de Montchovet actuellement en construction.

Métropole
La Communauté d'Agglomération couvre désormais les zones urbaines de Saint-Étienne, Saint-Chamond et Rive de Gier. Elle s'étend donc pratiquement de la vallée du Rhône à la vallée de la Loire et le long des vallées du Gier et de l'Ondaine. Aussi, un grand réseau unifié à l'échelle de Saint-Étienne Métropole pourrait voir le jour dès 2004. En tout cas, les études sont en cours.

VALENCE > CTAV

La nuit, c'est fini
La ligne 24, dite "le bus de nuit" est purement et simplement supprimée depuis le 25 mars 2002. En effet, la CTAV, comme beaucoup de réseaux, affrète une partie de ses services à deux autres compagnies valentinoises : Cariane Drôme (groupe Keolis) et Les Courriers Rhodaniens (groupe Maisonneuve) ; c'est cette dernière qui effectuait la ligne 24, unique ligne nocturne. Celle-ci passait dans des quartiers qui s'avèrent être de réels coupe-gorge où la CTAV ne passait même pas la journée... Après 3 demandes infructueuses de modification du tracé de la ligne, Les Courriers Rhodaniens ont décidé de ne plus envoyer leurs conducteurs au "casse-pipe" et ont rendu ce service à la CTAV ; dans la mesure où Cariane Drôme refuse de le reprendre et que la CTAV ne trouvera aucun conducteur parmi son personnel pour prendre le volant dans ces quartiers de 21h30 à 01h00, la desserte est suspendue sine die et Valence ne possède plus de bus entre 20h30 et 06h10.


© Olivier DELESTRADE
PROCHAIN TRAM
3
3
3

VALENCE
Le réseau CTAV

Philippe FOURNET

Située aux contreforts du Vercors et du Vivarais dans le sillon Rhodanien, Valence et son agglomération, forte de 120.000 habitants possède un petit réseau digne d'une grande ville. Les entreprises de haute technologie qu'elle abrite telles, Ascom-Monetel pour la télébilletique ou SVD pour le vidéotexte dans les autobus n'y sont sans doute pas étrangers.

La CTAV (compagnie des transports de l'agglomération valentinoise) a été crée le 2 mai 1977 ; filiale du groupe KEOLIS. Elle dessert 6 communes de l'agglomération Valentinoise: Valence-Bourg lès Valence-Portes lès Valence-Guilherand granges-St Peray -Cornas et St Marcel

Un peu d'histoire

Si l'on s'en tient aux prémices d'un service urbain dans la ville de Valence ; on doit signaler l'éphémère existence des "cars Ripert".

En effet un service de voitures à chevaux était assuré à heures régulières et pour une somme modique de 7h du matin à 19h.
Un service qui desservait les quartiers les plus proches ; ils pouvaient transporter jusqu'à 22 passagers. Malheureusement, faute d'une fréquentation suffisante, d'un accident mortel et surtout de subventions le service fut de courte durée puisque créé le 3/7/1882 et supprimé 3 mois plus tard !

Les chemins de fers de la Drôme et le tramway de Valence à Saint Péray ont desservit la ville sur leur parcours urbain jusque dans les années 40.

C'est le 15 décembre 1948 qu'est créé une "vraie" ligne de bus : Abattoirs-Place Leclerc-Chemin du Valentin (Bourg-lès-Valence) aux 3 heures de pointe de la journée avec en moyenne 550 passagers par jour ; puis toute la journée dès le 15/1-1949 avec 21 trajets par sens.



VALENCE, septembre 1976. C'est juste avant la mise en place du réseau CTAV que ce Chausson-Saviem SC4 est immortalisé.

En juin 1949 la société Drôme-Cars emporte le marché, réaménage 2 cars de ligne Latil en autobus qui sont exploités avec 2 agents. La ligne est prolongée 12 fois par jours au pont des Anglais et on dénombre 800 voyageurs/jour.
Le 1er décembre 1949 les premiers autobus "modernes" CHAUSSON APH entrent en service ; inaugurés en grande pompe et bien plus confortables que les Latil mais toujours exploités avec 2 agents.
En février 1951 c'est à nouveau la régie qui effectue le service urbain, et jusqu'en octobre 1955 ; durant cette période la ligne des abattoirs dessert le nouveau quartier de Valensolles et de belles plaques émaillées "Autobus arrêt" furent installées.
Dès octobre 1955 Drôme-cars effectue à nouveau le service urbain, (la Régie quant à elle continuant d'exploiter la ligne de Saint Péray) sans interruption et ce jusqu'en 1977 à l'arrivée de la CTAV.
Durant ces 22 ans la ville ne cessera de s'agrandir et le réseau de s'étoffer de nouvelles lignes.

1977 / 1985 : La CTAV s'installe

Au 2 mai 1977 il y avait 6 lignes et toutes convergeaient vers le point central du réseau : la place Leclerc.
Toutes les lignes fonctionnaient du lundi au dimanche.
Le dépôt des bus se trouvait sur l'exigu terrain de l'ancien dépôt des trams rue Denis Papin et dût dès 1981 être déplacé vers le chemin de la Forêt.
Le parc des bus était constitué de 18 PR100PA et de 9 Heuliez O305.
Les bureaux quant à eux se trouvaient en ville (rue Louis Bonjean) et furent transférés en 1984 au dépôt du chemin de la Forêt.
Jusqu'en 1985 la configuration du réseau est restée sensiblement la même ; 3 lignes ont tout de même été crées :

- La 21 en 1978 sur Portes Lès Valence
- La 6 en 1980 : Afin de dédoubler la ligne 2 sur son parcours à Gulhérand-Granges et de desservir le quartier Rossini à Fontbarlettes.
- La ligne 7 en 1982 qui connecte les quartiers de la périphérie est de Valence

1985 / 2002 : La permanente évolution

En septembre 1985 le réseau a été restructuré, simplifié et répondant mieux aux schémas des déplacements dans la ville. Sont apparus également en 1986 de nouveaux autobus les Heuliez GX107.
Malgré les facilités apportées aux bus quant à leur circulation en ville (prioritées aux feux ; couloirs réservés) les temps de trajets ont augmenté du fait de l'accroissement de la circulation urbaine mais aussi de l'extension des lignes : la population desservie qui est passée de 89.000 en 1977 à 120.000 aujourd'hui s'est de plus en plus éloignée du centre-ville.
Depuis l'an 2000 l'entreprise CTAV se nomme désormais STUV, le nom commercial CTAV ayant été transféré à Valence-Major, la commaunté d'agglomération, autorité organisatrice.
On peut regretter le manque de civisme de beaucoup d'automobilistes qui s'accaparent les couloirs bus ; certains devenant pratiquement inutilisables.

La ligne n°8 à été mise en service en janvier 1986 tout d'abord entre La Place Leclerc et LaPrat afin de soulager la ligne 4 sur son trajet vers le Lycée technique de Briffaut. En janvier 1988 elle fût prolongée vers le nouveau quartier de la Chamberlière.
Puis sont venues :

- La 10 en 1992 née de la fusion des lignes 3 et 21 (cette dernière étant supprimée) afin de desservir de manière plus homogène et régulière la ville de Portes-Les-Valence.
- La 21 (nouvelle) en 1999 lors de la venue d'une 6ème commune dans le syndicat intercommunal : Cornas.

Dès 1994 la CTAV s'est dotée d'un important parc de bus à plancher bas GX317 puis Irisbus Agora GNV à partir de 1999.



© Claude DRUON

C'est avec 17 Berliet PR100PA que le réseau CTAV démarre en 1977. Le n°3 a connu une seconde jeunesse sous le n°63 avec une déco "Margerin"



L'exploitation par minibus s'est également imposée pour certaines lignes à faible potentiel récemment créées telle la 11 (Place Algoud / Clinique) en substitution de la ligne 1 sur son parcours Algoud - Chaffit, la 12 (Place Leclerc / Base Nautique) exploitée l'été uniquement, la 21 (Marcale / Pied la Vigne), la 24 (bus de nuit) ou la 25 qui, couplée aux cars de la ligne départementale 26 offre une fréquence de 30 minutes toute la journée entre Valence et Saint-Marcel.
Noter aussi que la création de nombreux services directs afin de desservir les établissements scolaires les premiers "express" remontent à 1983 sur la ligne 4.
De même qu'une ligne dédiée aux zones technologiques de La Plaine et de Lautagne (n°13) a été mise en place en 1997.

Ces dernières années ont mis la CTAV à la pointe du progrès.
Tous les bus sont équipés depuis 1987 d'écrans vidéos : le visiobus ; sur lesquels sont diffusées des actualités locales, des infos concernant la CTAV.
Mais c'est surtout au niveau de la billetterie que les progrès les plus grand ont été accomplis : en effet depuis 1994 les passagers sont munis de cartes magnétiques. Depuis, le sans contact s'est peu à peu imposé et la plupart des clients valident leur voyage en passant leur titre devant le valideur, beaucoup d'entre eux laissant leur carte dans leurs sacs ou cartable le valideur lisant celle-ci à distance. De ce fait, les temps de montée aux arrêts les plus importants sont sensiblement réduits.

Les lignes du réseau CTAV

Légèrement remanié à la rentrée 2001, le réseau CTAV comporte 6 lignes principales, opérées en semaine, toute l'année. Voici le descriptif des principales.

La ligne **VALBUS** est l'épine dorsale du réseau elle draine à elle seule 50% du trafic et dessert des quartiers à forte densité de population : Le Plan, Le Polygone, L'avenue Victor Hugo et Valensolles. Son itinéraire dessert aussi de gros pôles attractifs tels les Hypers : Géant-Valence2 et Leclerc Victor Hugo. Cette ligne est aussi une grosse consommatrice de matériels, on peut compter jusqu'à 15 voitures en ligne simultanément aux heures de pointe. Le matériel utilisé est entièrement équipé de plancher plat : Agora GNV et Heuliez GX317. Cette ligne fonctionne de 6h15 à 20h50.

Plutôt courte, la **ligne 2** est très fréquentée : elle dessert le quartier très peuplé de Fontbarlettes, mais aussi des établissements scolaires ; le marché de Fontbarlettes lui assure aux heures creuses une grosse fréquentation. 6 autobus sont utilisés sur la ligne. Le matériel utilisé est entièrement équipé de plancher plat : Agora GNV et Heuliez GX317. Cette ligne fonctionne de 6h15 à 20h50

La **ligne 3** dessert les quartiers tranquilles de Granges Nord, la clinique Pasteur et le Centre commercial Auchan, la ligne est très fréquentée aux heures de pointes. Aux heures creuses il est très agréable de l'emprunter. 3 autobus sont utilisés sur la ligne, principalement des GX107, Mercedes O405 et PR100. Cette ligne fonctionne de 6h20 à 20h20

Spécialement dédiée aux scolaires avec la desserte des lycées : 3 sources, C.Vernet, Briffaut ; du collège du Moulin d'Albon de la cité universitaire de Briffaut, la **ligne 4** est très chargée et l'ambiance à bord est des plus sympathique. Elle dessert aussi les quartiers résidentiels du Plateau et la partie est du vieux Bourg. 11 autobus sont utilisés sur la ligne en heures de pointe. Le matériel utilisé est principalement des GX317, Agora GNV. Cette ligne fonctionne de 6h10 à 20h30

La **ligne 5** dessert la partie ouest du Bourg, les quartiers Chateauvert et Laprat à Valence ainsi que l'Hopital, Briffaut et le Centre commercial Leclerc de Bourg, ce qui lui permet une fréquentation régulière toute la journée, avec bien sur de fortes pointes vers Briffaut. 6 autobus sont utilisés sur la ligne en heures de pointe. Le matériel utilisé est principalement des GX107 et R312. Cette ligne fonctionne de 6h10 à 20h30

La **ligne 6** est LA ligne tranquille, du petit Charran aux bords du Rhône et aux quartiers de Granges SUD. Elle peut s'avérer toutefois très chargée aux heures de pointes entre L'IND



Le réseau exploite seulement 7 articulés, dont un unique GX187 mis en service en juillet 1991

Nomenclature des lignes CTAV (Semaine)

1	VALBUS : Algoud / Thabor
2	Leclerc / Rabelais
3	Leclerc / Guilherand-Granges Gagarine
4	Briffault / Bourg les Valence Talavard
5	Briffault / Bourg les Valence Centre Commercial
6	Petit Charran Malossane / Guilheran-Granges Village
7	Fontlozier / Bourg les Valence Lycée des 3 sources
8	Chamberlière Chaplin / La Prat
10	Leclerc / Portes les Valence D'Estienne d'Orves
11	Place Rimbaud / Clinique Mairie de Portes les Valence
13	Leclerc / Lautagne
20	Leclerc / St Péray Hotel de Ville
21	Cornas Pied la Vigne / St Péray Marcale
23	Cornas Pied la Vigne / Gare Routière
25	Leclerc / St Marcel Les Plaines
26	Gare Routière / St Marcel Les Plaines

(Montplaisir) et Granges les Valence. 6 autobus sont utilisés sur la ligne en heures de pointe. Le matériel utilisé est principalement des GX107, R312 mercedes O405, PR100, PR180. Cette ligne fonctionne de 6h10 à 20h30

Crée en 1982 la **ligne 7** dessert toute la périphérie EST de Valence, les correspondances à Fontlozier permettent les déplacement vers La ZI des Auréats et Portes les Valence. 8 autobus sont utilisés sur la ligne en heures de pointe. Le matériel utilisé est principalement des GX107, R312 mercedes O405N et O405N3. Cette ligne fonctionne de 6h10 à 20h10

La **ligne 8** dessert les quartiers résidentiels de la Chamberlière, la partie NORD du Polygone, et LAPRAT. 5 à 6 autobus sont utilisés sur la ligne. Le matériel utilisé est principalement des GX107. Cette ligne fonctionne de 6h20 à 20h20

Avec prés de 11 km et 37 arrêts la **ligne 10** fait partie des plus longues du réseau, très roulante elle est plutôt rapide, (env. 30min de trajet) elle est très fréquentée avec des déplacements de Portes les Valence, Fontlozier, La Libération, vers le Centre Ville ou vers la Zone industrielle des Auréats. Aux heures de pointes il existe aussi un bon nombre de services Spéciaux à destination des principaux établissements scolaires. Jusqu'à 10 autobus utilisés sur la ligne aux heures de pointe. Le matériel utilisé est assez panaché : GX107, R312, O405N, O405N3, PR180. Cette ligne fonctionne de 6h20 à 20h35



© Claude DRUON

La CTAV affrète 16 véhicules. Ici le Mercedes 0405N n° 320 des Courriers Rhodaniens. Noter l'absence de l'étoile Mercedes sur la calandre

Très courte, la **ligne 11** est très fréquentée vers la Clinique, chaffit et le foyer Sonacotra et vers le centre ville grâce aux correspondances Place Rimbaud. Bus utilisé : Master-Véhixel, et parfois un mercedes O405. Cette ligne fonctionne de 7h20 à 19h30

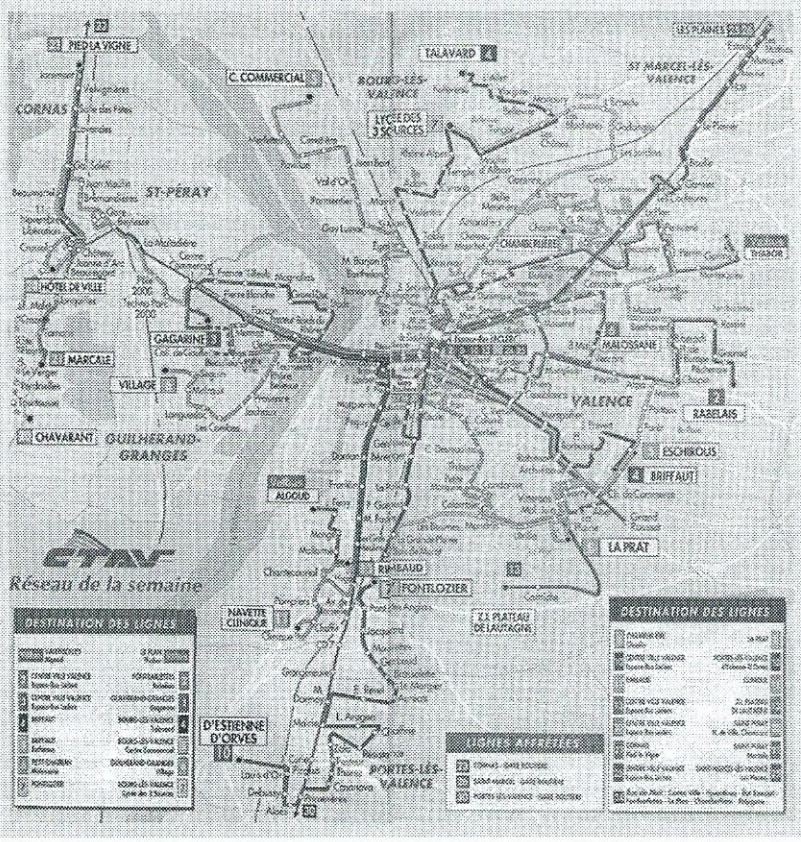
La **ligne 20** relie Saint-Peray au Centre ville de Valence et dessert le centre de Granges les Valence, le Centre commercial Auchan ; son terminus de Chavarant à certaines heures se situe en pleine campagne, ce qui rend le trajet très agréable.
De nombreux services EXPRESS sont aussi proposés sur le trajet.
Le matériel utilisé est principalement des GX107, Mercedes O405, PR100, PR180. Cette ligne fonctionne de 6h20 à 20h30. Jusqu'à 6 bus en ligne aux heures de pointe.

La **ligne 24** était l'unique service nocturne de Valence, qui, selon nos dernières informations, vient de disparaître (voir "60 jours à..."). Cette ligne en boucle au départ de la Place Leclerc reliait 1 fois par heure tous les quartiers fortement peuplés de Valence. C'était tous les soirs un peu la "fête" sur le trajet !

Les lignes 13, 21, 23, 35 et 36 sont des lignes affrétés, soit pour le compte de la CTAV, soit à tarification CTAV sur le territoire de la Communauté.

Pour être complet sur la consistance du réseau, ajoutons que la plupart des lignes sont doublées par des "Express" aux heures de pointe et que le dimanche, un service particulier de 7 lignes (A à G) est proposé aux valentinois.

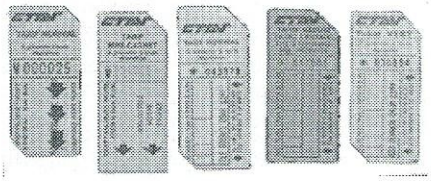
Plan schématique du réseau CTAV - 2001 / 2002

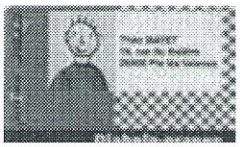


Services

La principale installation publique est l'Espace Bus Leclerc. C'est le point d'échange principal du réseau et le point d'information et de vente de titres. Il comprend en outre le centre de régulation des bus.

Le relais commercial est effectué par le réseau d'une quarantaine de dépositaires répartis sur toute l'agglomération.
La CTAV a été l'une des premières agglomérations françaises à généraliser la carte à puce sans contact. Aujourd'hui, seul le billet à l'unité est délivré sous forme papier.
Ceci a considérablement simplifié la gamme tarifaire puisque seulement 5 cartes sont proposées. La carte Trafic 10/20, tout public, est rechargée de 10 ou 20 voyages. Le même principe est retenu pour la Cartorange 10/20 réservée au bénéficiaires de tarifs réduits. La carte Fréquence est à chargement mensuel de même que la carte Jean's réservée aux scolaires et étudiants. Les élèves "subventionnés" bénéficient de la carte Diabolo-Orange sur laquelle ils peuvent effectuer un chargement complémentaire au tarif "Cartorange".
Enfin, une carte multimodale "Val Plus" multimodale est proposée aux bénéficiare de l'abonnement scolaire ou de travail SNCF.





Anciens tickets et nouvelle carte à puce

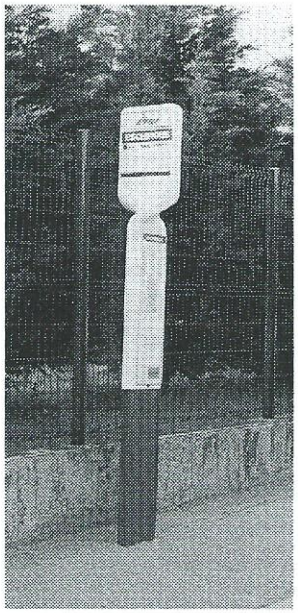
La CTAV a transporté en 2000 plus de 6,4 millions de voyageurs ce qui représente une fréquentation moyenne de 59 voyages par an et par habitant. 145 personnes (dont 135 conducteurs(trices) sont employées à l'exploitation directe du réseau.

Parc

Installé 143 rue de la Forêt, le siège de la CTAV est aussi son dépôt.
630 m2 de bureaux où travaillent chaque jour 27 personnes côtoient un parking bus de 15.000 m2 et un atelier employant 18 personnes de 1.600 m2.
Les 93 véhicules affectés au réseau (dont 77 véhicules CTAV) dont les principales caractéristiques sont reprises ci-dessus ont parcouru en moyenne 3 millions de kilomètres chaque année.
Le réseau a fait le choix du GNV et équipe progessivement le matériel de la climatisation.



L'Espace Bus Leclerc, situé en plein centre-ville est le point névralgique du réseau



CTAV
Etat sommaire du parc au 1er janvier 2002

Matériels	Nb	Numéros de parc
Standards		
Heuliez GX317	24	01 à 24
Renault R312	7	51 à 57
Heuliez GX107	21	72 à 82, 84 à 94
Irisbus/ Renault Agora GNV	20	101 à 120
Articulés		
Heuliez GX187	1	40
Renault PR180/PR180.2	4	41 à 44

Total : 77 véhicules

CTAV - Affrétements
Etat sommaire du parc au 1er janvier 2002

Minibus et gabarits réduits		
Renault Master / Véhixel	4	60, 61 (Courriers Rhodaniens) - 322, 325 (Cariane)
Standards		
Mercedes O405/N	6	320, 328 (Courriers Rhodaniens) - 270, 282, 291, 303, 320, 334 (Cariane)
Renault PR100.2 / MI	3	322, 323, 347 (Courriers Rhodaniens)
Heuliez GX107	1	379 (Courriers Rhodaniens)
Articulés		
Renault PR180/PR180.2	2	311 (Courriers Rhodaniens) - 302 (Cariane)

Total : 16 véhicules



Le réseau valentinois compte à ce jour 20 Agora GNV. Il a été l'un des premiers en France à s'équiper de ce type de matériel

Le parc complet et détaillé du réseau CTAV, y compris la totalité des véhicule réformés, est disponible sur le site internet de l'auteur de ce zoom :

http://www.busctav.com

Ce site donne également de nombreuses informations d'ordre générale sur le réseau, informations qui seront également disponibles prochainement sur le site officiel de la CTAV actuellement en cours de construction :

http://www.bus-ctav.com

L'Agora Euro 3

Daniel CROSNIER



Cette fois, le mythe des autobus pollueurs commence à avoir du plomb dans l'aile !

Les réseaux reçoivent petit à petit des véhicules à la norme Euro 3 : non seulement ils brûlent leur carburant proprement, mais en plus, s'il en était encore besoin, un filtre à particules catalytique piège les dernières effluves nauséabondes.

La nouvelle norme Euro 3 datant de 2000 et réglementant les fumées à partir du 1er octobre 2001 est 30 à 50% plus sévère que la norme Euro 2 qui date de 1996. Elle réglemente le rejet des quatre principaux polluants diesel : monoxyde de carbone, hydrocarbures, oxydes d'azote et particules de carbone.

Pour obtenir de telles performances, l'AGORA Euro 3 bénéficie d'un nouveau moteur et d'une injection électronique.

A son approche, vous ne le reconnaîtrez pas au premier coup d'œil. Par contre, si tant est que vous restiez au point d'arrêt, en plus du bruit caractéristique de l'engin, beaucoup plus rauque, vous remarquerez les différences essentielles du capot par rapport aux autres AGORA. L'absence d'ouies côté droit, les 5 meurtrières de face arrière et surtout la fente d'extraction d'air chaud (ou d'entrée d'eau de pluie, on verra...) juste sous la lunette arrière ; le coté gauche, lui, est zébré de 9 ouvertures largement nécessaires à la ventilation des radiateurs de refroidissement du circuit d'eau, de l'air d'admission et du serpentin de circulation de l'air comprimé venant du compresseur.

Incrédules, ouvrez le capot : le moteur IVECO CURSOR 8 se cache en travers coté droit et malgré sa discrétion - presque invisible, il est situé très bas – il délivre 180 kW, soit 244 ch, alors que son homologue RVI n'en cravachait que 206.

La boîte de vitesses ZF 4 HP 500 (4 vitesses + AR) le suit immédiatement à sa gauche et envoie son mouvement en bout par un simple renvoi d'angle vers le pont qu'il attaque par son couple conique légèrement déporté à gauche pour éventuelle-

AGORA standard - Comparatif Euro-2 / Euro-3

	Euro-2	Euro-3
Type	PS09B4	PS09D1
Identification	VNEPS09B400	VNEPS09D100
Moteur	Renault 206 ch	Iveco Cursor-8 de 244ch
Puissance maxi	152 kW	180 kW à 2050 t/min
Couple maxi	98 mdaN à 1200 t/min	110 mdaN à 1080 t/min
Cylindrée	9834 cm3	7 790cm3
Freins	AV à disques ventilés (ABR)	AR à tambours
Poids à vide	12,050 T (11,710 sans clim)	11,870 T
PTAC	19,000 T	19,000 T
Suspension	pneumatique	
Dimensions	L : 11,99 m ; l : 2,50 m ; H : 2,979 m	
Dimensions avec clim	L : 11,99 m ; l : 2,50 m ; H : 3,039 m	

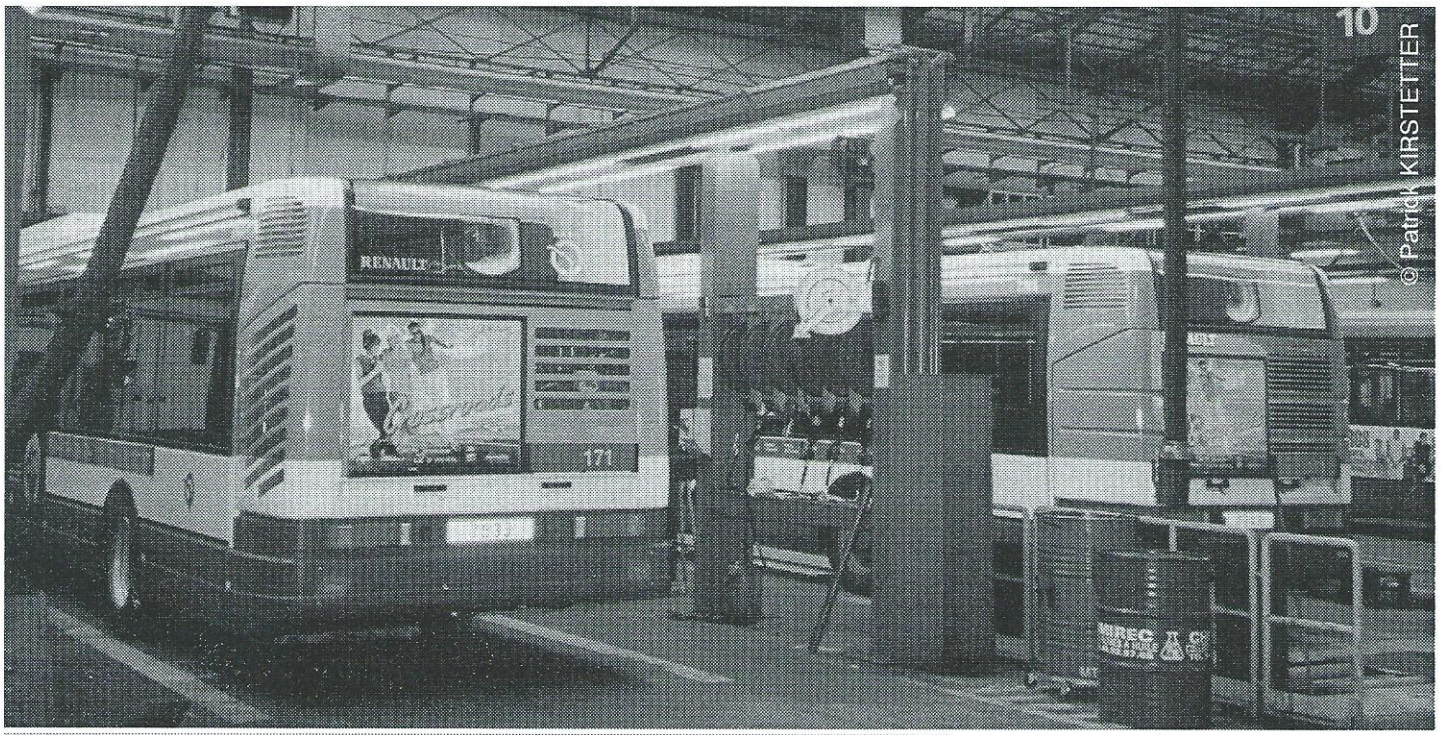
ment dégager un accès par une troisième porte selon la version commandée. Par comparaison, le moteur RVI des précédents AGORA se trouvait à gauche, la boîte à droite et le mouvement descendait sous le carter de la boîte de vitesses pour attaquer le pont en son milieu après le passage par un renvoi d'angle…

Le gros jerrican suspendu n'est autre que le réservoir d'huile du circuit de commande du moteur du ventilateur ; petite révolution, le système dit "Lubrimatic" - datant du début des SC10 en 1964 - qui maintenait le niveau d'huile moteur à niveau constant, a maintenant disparu.

L'intérieur du véhicule ne subit en revanche aucune modification.

Le circuit électrique est multiplexé : cela réduit très sensiblement le nombre de câblages mais augmente le nombre de boîtiers électroniques. Prochaine innovation attendue, le tableau de bord digital : fini les aiguilles et les "manos", place à un écran multifonctions. Et puis, et c'est déjà en expérimentation à Rouen, le volant sera guidé, notamment à l'approche des points d'arrêt, pour un meilleur accostage…

Salut aux SC10 fumeurs, bonjour l'AGORA Euro 3 et bientôt, pourquoi pas…le "cyber bus"…



Comment différencier un Agora Euro 3 de ses prédécesseurs ? Tout simplement en observant le capôt arrière, ajouré sur le flanc sur les modèles Euro 3. A gauche l'Euro 3 7933 et à gauche l'Euro 2 7743 de la RATP au dépôt du Point du Jour

Les dépôts de la RATP
20 - PAVILLONS SOUS BOIS

Guy JONGERLINCK, Patrick KIRSTETTER



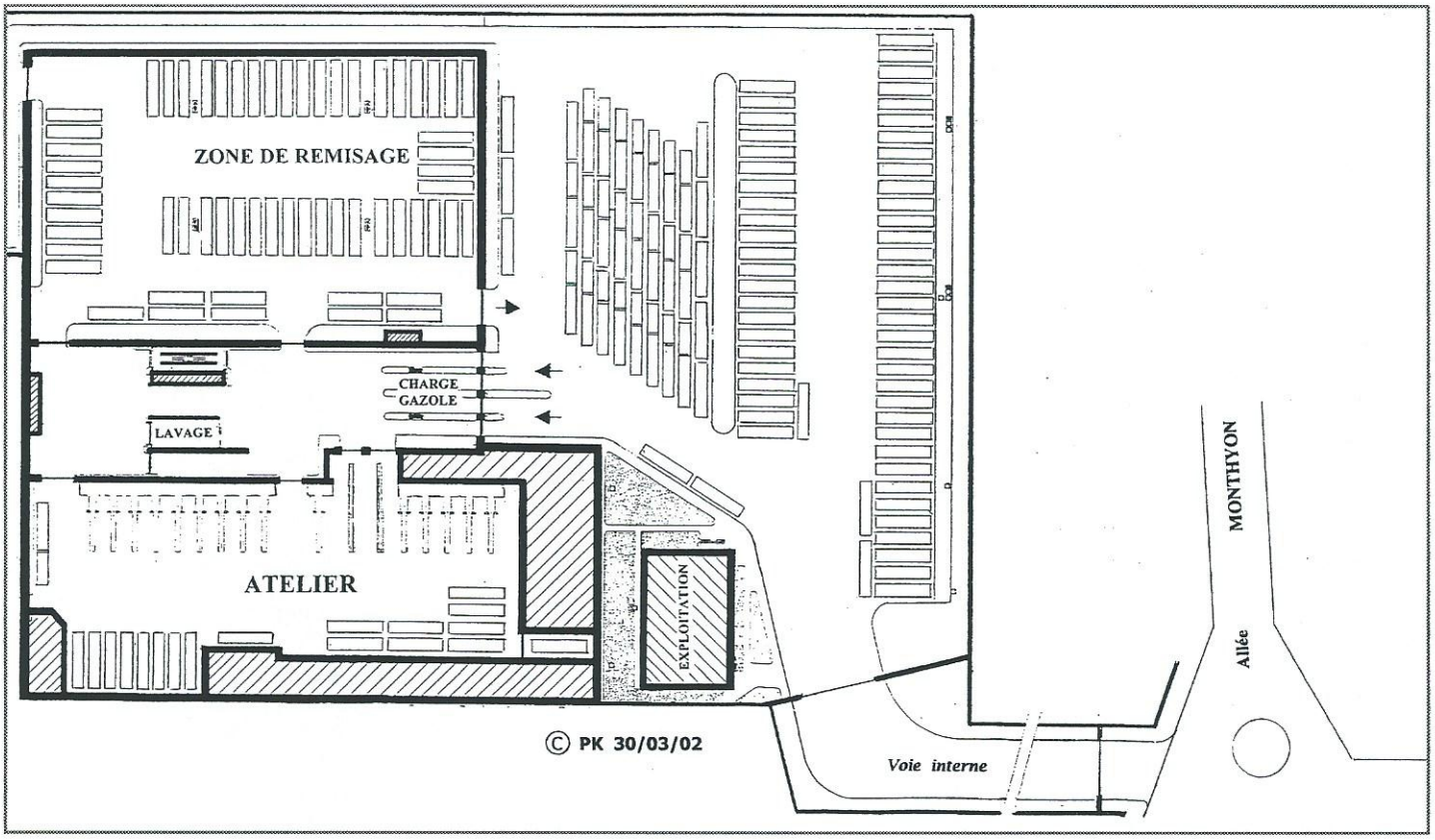
La flotte des PR180.2 affectés à la ligne 105 est remisée dans la cour extérieure du dépôt

Nous poursuivons notre visite des dépôts en remontant un peu plus vers le nord pour atteindre Pavilons sous Bois.

Localisé en banlieue nord-est, cet établissement récent est implanté non loin du canal de l'Ourcq et de la RN3.
Mis en service en 1971, il a remplacé la remise du Raincy, dépendant du dépôt du Hainaut.
Située non loin du rond-point Thiers (44, avenue Thiers), cette remise

DEPOT de PAVILLONS SOUS BOIS
Nomenclature des lignes exploitées

105 : Porte des Lilas (M) / Mairie des Pavillons-sous-Bois
134 : Fort d'Aubervilliers (M) / Bondy (Jouhaux Blum)
143 : Rosny-sous-Bois (RER) / La Courneuve Aubervilliers (RER)
145 : Eglise de Pantin (M) / Cimetière de Villemomble
146 : Le Bourget (RER) / Le Raincy (Rond-point Thiers)
147 : Eglise de Pantin (M) / Sevran (avenue Ronsard)
148 : Bobigny Pablo Picasso (M)(T) / Le Blanc-Mesnil (Musée de l'Air et de l'Espace) / ou Aulnay-sous-Bois (Garonor)
151 : Porte de Pantin (M) / Bondy (Jouhaux Blum)
234 : Fort d'Aubervilliers (M) / Mairie de Livry-Gargan
251 : Bobigny (Benoît Frachon) / Bobigny Pablo-Picasso / Aulnay-sous-Bois (RER)
346 : Rosny 2 Nord / Le Blanc-Mesnil (Place de la Libération)
347 : Bobigny Pablo-Picasso (M)(T) / Hôpital de Montfermeil
348 : Bondy (Jouhaux Blum) / Le Blanc-Mesnil (Place de la Libération) (dimanche)
545 : Urbain de Noisy-le-Sec, boucle au départ de Noisy-le-Sec (Jeanne d'Arc)
546 : Urbain de Bondy
547 : Urbain des Pavillons-sous-Bois (boucle au départ de l'Ancien Cimetière)
772 (NV) : Mairie de Pantin / Mairie de Livry-Gargan



était un ancien dépôt de tramway, trop exiguë (capacité approximative de 50 autobus) pour être conservée.

Le parc du dépôt de Pavillons comprenait en décembre 2001, 186 bus desservant 15 lignes de la banlieue nord-est, soit 23 PR180.2, 33 AGORA, 128 R312 et 2 PR100.2.

Aucun des bus de ce dépôt ne fait incursion dans Paris intra-muros puisque même la ligne Noctambus exploitée ici ne rallie pas le Châtelet.

Le "Centre-bus" de Pavillons ayant aussi en charge l'exploitation de la ligne de tramway T1, le dépôt tram de Bobigny dépend de Pavillons et est dénommé "l'annexe".

DEPÔT de PAVILLONS SOUS BOIS
Affectation des véhicules au 1er mars 2001

Lignes	Nb	Matériel	N° de parc
105	23	PR180.2	4669, 4756 à 4758, 4804 à 4809, 4846 à 4852, 4854, 4856 à 4858, 4860, 4861
134 / 234	23	R312-2p	6308 à 6330
143	23	R312-2p	5979 à 5999, 6150, 6151
145	9	R312-2p	5791 à 5799
146 / 347	19	R312-2p	6415 à 6433
147 / 247	31	Agora-S	7591 à 7621
148	20	R312-2p	6196 à 6198,6233 à 6235, 6238 à 6248, 6269 à 6271
151	12	R312-2p	6170 à 6175, 6191 à 6193, 6206 à 6208
251	11	R312-2p	6209 à 6219
346	11	R312-2p	6221, 6257, 6301, 6307, 6331, 6351, 6374, 6375, 6434 à 6436
545	1	Agora-S	2532
546	1	Agora-S	7419
547	2	MG19	(5912 TD 93, 3254 NR 93, n'appartiennent pas à la RATP)
Spéciaux	2	PR100.2	4171, 4195

189 véhicules à l'effectif du dépôt

Prochaine visite

Les Lilas

ETATS DE PARC

GAP - Réseau LINEA
Etat simplifié du parc 2001 (Source : Olivier MEYER)

Matériels	Numéros de parc	Immatriculation	Mse en service
PR100	1	6260 KK 05	08/07/80 (réformé)
PR100	2	6261 KK 05	08/07/80
PR100	3	6262 KK 05	03/10/80
PR100	4	2848 KJ 05	08/07/80
PR100	5	1510 KH 05	08/07/80
PR180-2	6	3597 KH 05	03/12/82
AU138	7	2737 KJ 05	16/12/86
AU138	8	2738 KJ 05	16/12/86 (réformé)
A508	9	2115 KF 05	25/07/95
O811	10	1283 KD 05	06/10/93
O811	11	9055 KF 05	11/02/91
O811	12	6119 KF 05	04/02/91
O811	13	3598 KH 05	22/11/91
O811	14	7824 KF 05	04/02/91
Agora-line	16	9575 KM 05	09/11/00
A308	17	7455 KM 05	19/09/00

Total : 14 véhicules

MELUN - Réseau TRAM (Connex)
Etat simplifié du parc au 31 janvier 2002 (Source : Connex Vaulx le Pénil)

Matériels	Nb	Numéros de parc
Midibus		
MG36	1	E177
Cito (10 m)	1	E191
Standards		
PR100.2	8	E213 à E217, E223, E224, E269
PR112	6	E275 à E277, E286 à E288
GX107	10	E218 à E222, E248, E327 à E330 *
S215SL	3	E378, E379, E382
GX217-2p	7	E347 à E349, E358 à E361
Agora	1	E351
Agora-line-2p	9	E918 à E926 *
Citaro-2p	5	E504 à E508

* Equipement Vivabus sur les Agora-line et les GX107 n°E327 et E329

Total : 51 véhicules

Vous souhaitez faciliter le travail de la Rédaction ?
Envoyez-nous vos informations sous forme de synthèse bimestrielle, au plus tard le 25 des mois impairs

LAON - Réseau TUL

Etat complet du parc au 1er janvier 2002 (Source : Franck DELVAL)

Matériels	Numéros de parc	Immatriculation	Mse en service	
Midibus				
CBM TDU 850 S	37	2277 RR 02	02/07/81	(HS)
	38	8799 RX 02	24/02/83	
VanHool AU138	44	2979 SX 02	30/01/87	Occasion
	45	986 SY 02	04/08/87	Occasion
Standards				
CBM TDU10	34	4459 RG 02	03/04/79	
	35	3785 RN 02	08/01/80	
	36	4675 RN 02	16/10/80	(HS)
Renault PR100.2	39	4503 SH 02	02/08/85	
	40	1072 SJ 02	10/10/85	Face avant Safra
	41	6423 SN 02	12/10/86	
	42	4646 SQ 02	12/04/87	
	43	2977 SX 02	01/06/88	
	46	1680 TF 02	19/01/90	
	47	3487 TM 02	03/07/91	
	48	7286 TN 02	29/10/91	
Renault PR112	50	9868 VJ 02	30/03/94	ex-démonstration
	51	2009 VT 02	30/09/85	ex-démonstration
Renault Agora	52	7361 WC 02	01/09/97	ex-démonstration
	53	6194 WJ 02	19/07/96	ex-démonstration
Articulés				
PR180.2	49	3389 TW 02	30/01/93	ex-démonstration

Total : 20 véhicules (dont 2 hors service)

METZ - Réseau TCRM (Trasdev)

Etat simplifié du parc au 30 juin 2001 (Source : TCRM)

Matériels	Nb	Numéros de parc
Minibus		
Renault Master	10	9361 à 9365, 9461, 9462, 9561, 9562, 9761
Standards		
PR100-MI	3	8227 (bus info), 8228, 8229
PR100-2	5	8521 à 8524, 8526
R312	44	9001 à 9005, 9101 à 9109, 9201 à 9209, 9301 à 9312, 9601 à 9609
Agora	33	9701 à 9725, 9901 à 9908
Citaro-2p	4	0131 à 0134
Articulés		
PR180	18	8444, 8541, 8642, 8643, 8645, 8941 à 8952, 9142
PR118	10	9541 à 9550
Agora-L	8	9941 à 9948
Citaro-G-3p	2	0151, 0152

Et la Belgique ?
Toute l'actualité des transports urbains belges est dans Tram 2000 !
Rue Abbé J. Heymans, 15 - B 1200 BRUXELLES - http://www.tram2000.be

TOUR DE FRANCE DES SURBAISSES

Rappel !
Vous ne trouverez pas dans le "Tour de France des Surbaissés" d'états de parc complets. Les tableaux des pages suivantes indiquent, pour les réseaux repris, les caractéristiques complètes des matériels cités. Ces listes ne sont pas exhaustives et l'apparition d'un type de matériel ne signifie pas que ce type est le seul en circulation sur le réseau, de même que le nombre de véhicule repris n'est pas nécessairement le nombre total des véhicules dans cette série.

CHAUMONT - Réseau Le Bus du Pays Chaumontais
(Source : Claude DRUON)

Matériels	N° Parc	Immatriculation	N° Chassis	Mise en service	Observations
Midibus					
GX117	51129	4914 NA 52	VJ1GX586H1C000282	15/01/02	
	51130	4916 NA 52	VJ1GX586H1C000281	15/01/02	
	51131	1919 NA 52	VJ1GX586H1C000279	15/01/02	
	51132	1920 NA 52	VJ1GX586H1C000280	15/01/02	
Standards					
Agora-line	51050	1074 NA 52	VNEPS09B700200443	02/11/01	
	51051	1073 NA 52	VNEPS09B700200442	02/11/01	
	51052	1070 NA 52	VNEPS09B700200441	02/11/01	
	51053	1068 NA 52	VNEPS09B700200440	02/11/01	
	51054	1061 NA 52	VNEPS09B700200419	02/11/01	

LUNEVILLE - Réseau Le Bus
(Source : Claude DRUON)

Matériels	N° Parc	Immatriculation	N° Chassis	Mise en service	Observations
Midibus					
Cito		9943 YM 54	WEB66620013090292	30/01/01	

Que se passe-t-il dans les transports urbains suisses ?
Pour le savoir, TRAM !
Endstation Ostring - Rue de la Servette, 30A - CH 1202 GENEVE

MELUN - Réseau TRAM (Connex)
(Source : Nicolas TAPON)

Matériels	N° Parc	Immatriculation	N° Chassis	Mise en service	Observations
Midibus					
Cito	E 191	281 CNF 77	WEB66620013090315	05/07/01	
Standards					
Agora-line	E 918	62 CNT 77	VNEPS09B700200281	30/07/01	
	E 919	868 CPB 77	VNEPS09B700200290	21/08/01	
	E 920	326 CNZ 77	VNEPS09B700200291	13/08/01	
	E 921	99 CPL 77	VNEPS09B700200292	13/09/01	
	E 922	453 CPN 77	VNEPS09B700200293	20/09/01	
	E 923	872 CPB 77	VNEPS09B700200294	21/08/01	
	E 924	457 CPN 77	VNEPS09B700200295	20/09/01	
	E 925	714 CPV 77	VNEPS09B700200296	05/10/01	
	E 926	935 CQV 77	VNEPS09B700200302	29/11/01	
Citaro-2p	E 504	640 BXJ 77	VF9628000W0300017	16/03/99	
	E 505	646 BXJ 77	VF9628000W0300019	16/03/99	
	E 506	648 BXJ 77	VF9628000W0300020	16/03/99	
	E 507	650 BXJ 77	VF9628000W0300021	16/03/99	
	E 508	60 BZE 77	VF9628000W0300036	30/06/99	

A nos adhérents

Afin de suivre l'évolution et les diverses mutations des matériels roulants dans les réseaux mais aussi afin de mieux contrôler nos informations, nous constituons depuis plusieurs mois une base de données dans le but de répertorier le maximum de véhicules en service dans l'Hexagone. Cet outil est déjà d'un volume conséquent mais il doit être enrichi et constamment mis à jour. Si nous obtenons assez facilement des renseignements chez certains exploitants, c'est malheureusement loin d'être le cas pour tous (la culture du secret ayant une fâcheuse tendance à se développer) et nous devons accomplir un véritable travail de fourmis pour établir nos tableaux.

Pour cela, l'aide de tous est nécessaire ! Un matériel vu, un numéro de parc ou une immatriculation saisis sont d'une importance capitale. Chaque matériel est consigné par son type, numéros de parc et d'immatriculation, voire de ligne affectée. Le jour de la saisie permet en outre des actualisations plus aisées. Le numéro de châssis, véritable carte d'identité du véhicule, permet lorsqu'il est possible de l'obtenir de retrouver le véhicule en cas de mutation ou de revente. Toutes ces informations, si minimes soient elles, sont à envoyer uniqueent par courrier à Patrick KIRSTETTER ou à Jean-Michel BOUTILLEZ.

De la même façon, nous vous rappelons que les plans de réseaux, fiches horaires et toutes documentations touchant l'exploitation, sont à expédier par courrier ou par e-mail à Arnaud WADOUX.

Toutes les coordonnées utiles sont en rubrique "FPTU Infos".

N'oublions pas que notre association est avant tout un lieu d'échange d'informations entre passionnés dont "Réseaux Urbains" est le résultat le plus tangible.

La Rédaction.

Le fonds documentaire de FPTU dispose de nombreux documents en exemplaires multiples que nous ne pouvons conserver. Contactez vite Olivier DELESTRADE (voir pages FPTU Infos)

METZ - Réseau TCRM (Transdev) (Source : TCRM)					
Matériels	**N° Parc**	**Immatriculation**	**N° Chassis**	**Mise en service**	**Observations**
Standards					
Agora	9906	269 AJP 57	VNEPS09B400200031	21/12/99	
	9907	270 AJP 57	VNEPS09B400200032	21/12/99	
	9908	279 AJP 57	VNEPS09B400200033	21/12/99	
Citaro-2p	0131	530 AQW 57	VF962800010300256	21/06/2001	
	0132	528 AQW 57	VF962800010300257	21/06/2001	
	0133	525 AQW 57	VF962800010300258	21/06/2001	
	0134	523 AQW 57	VF962800010300259	21/06/2001	
Articulés					
Agora-L	9944	281 AJP 57	VNEPU07A100200001	21/12/99	
	9945	285 AJP 57	VNEPU07A100200002	21/12/99	
	9946	287 AJP 57	VNEPU07A100200003	21/12/99	
	9947	290 AJP 57	VNEPU07A100200004	21/12/99	
	9948	296 AJP 57	VNEPU07A100200006	21/12/99	
Citaro G-3p	0151	519 AQW 57	VF628200103000022	21/06/2001	
	0152	517 AQW 57	VF628200103000023	21/06/2001	



METZ - Place du Roi George, 28 août 2002
L'une des dernières acquisitions des TCRM, le Citaro-G n° 0152

Un terme est souligné dans le corps du texte d'un des articles de ce numéro ?
La photo qui s'y rapporte n'est sans doute pas loin !

SENART (Ville Nouvelle) - Réseau SENART BUS (Connex)
(Source : Nicolas TAPON)

Matériels	N° Parc	Immatriculation	N° Chassis	Mise en service	Observations
Midibus					
Cito	E 540	614 CJM 77	WEB66620013090238		
Standards					
Citaro-2p	E 525	297 CNC 77	VF9628000Y0300182		
Agora-line	E 544	840 CQC 77	VNEPS09B700200297		
	E 545	837 CQC 77	VNEPS09B700200298		
	E 546	941 CQV 77	VNEPS09B700200299		
	E 547	936 CQV 77	VNEPS09B700200301		

VERSAILLES - Réseau PHEBUS (Keolis)
(Source : Jean-Marc AUDIRAC)

Matériels	N° Parc	Immatriculation	N° Chassis	Mise en service	Observations
Midibus					
GX117-L	230	345 BVB 78	VJ1GX586H10000146	21/12/00	
	231	851 BVB 78	VJ1GX586H10000147	22/12/00	
	232	217 CBA 78	VJ1GX586H10000177	12/09/01	
	233	89 CDX 78	VJ1GX586H4L000294	23/01/01	
	234	83 CDX 78	VJ1GX586H4L000295	23/01/01	
	235	881 CDX 78	VJ1GX586H4L000296	23/01/01	
Standards					
Agora-line-2p	228	713 CAP 78	VNEPS09B700200241	28/08/01	
	229	714 CAP 78	VNEPS09B700200242	28/08/01	
Articulés					
Agora-L	236	860 CEE 78	VNEPU07A100200310	06/01/02	
	237	843 CEE 78	VNEPU07A100200311	06/01/02	

VESOUL - Réseau V'BUS (Urbest - Keolis)
(Source : Jean-Pierre DUPONCHELLE)

Matériels	N° Parc	Immatriculation	N° Chassis	Mise en service	Observations
Midibus					
GX117	1794	2931 MF 70	VJ1GX586H1C000109	27/07/00	
Standards					
GX217-2p	1656	5482 LY 70	YV3R5A518VA000783	31/12/97	
	1657	5483 LY 70	YV3R5A518VA000736	31/12/97	
	1701	1504 MA 70	YV3R5A518VA000735	20/03/97	
GX317-3p	1793	3930 MF 70	VJ1PS09B400012947	27/07/00	

Votez pour LE réseau urbain de l'année 2001 en votant pour les 6 réseaux finalistes sur le site internet FPTU en ligne, rubrique "A votre avis"
http://perso.wanadoo.fr/fptu

ETAT ANNUEL DU PARC TCL (Lyon)

Sources : Eric TOURNIQUET - 01/02/2002

Répartition par dépôt

	Alsace	Audibert	Cuire	Soie	Pins	Oullins	Perrache	St-Simon	Total
MG36					2			5	7
Oreos 55			4		12			5	21
NMT 222			7						7
SC10U					1				1
SC10UPF					1				1
SC10R	6	39		19	9	3			76
PR100-MI								8	8
PR100-R								18	18
PR100.2	25							31	56
R312 Ecole					1				1
R312	9	48	20	76	9	39	45	73	319
GX317								5	5
Agora-S	10	37		6	74	25	28	14	194
Agora-Line	7	12		30	23	3	17	26	118
ETB 12				8					8
ER100	10		30	40					80
PR180.2	15	23			5	1	2	25	71
PR118		8				1	5		14
GX187					2		3	1	6
Agora-L				9		3			12
Total	82	167	61	188	139	75	100	211	1023

* 4 Gruau MG36 sont en cours de rénovation (1105, 1107, 1109, 1111).
Garés à Poudrette : 8 GX187 n°2001 à 2005, 2007, 2011, 2012 et PR180-2 n°2202, susceptibles de remplacer le tramway en cas d'interruption prolongée.
Pour mémoire : 10 SC10R offerts à la SEMVAT de Toulouse : n°1524, 1532 à 1540.

Lyon (59,2%) pour les agglos millionnaires, Nantes (54,5%) pour les agglos de 500.000 hab. et plus, Strasbourg (33,3%) pour les agglos de plus de 300.000 hab., Montpellier et Rennes (ex-aequo 28,5%) pour les agglos de plus de 250.000 hab...

Répartition par type de matériel

Modèles	Nombre	N° de Parc	Lignes
Autobus articulés surbaissés			
Agora-L	12	1001 à 1012	10, 51, 67, 95
Autobus articulés			
PR180.2	71	2101 à 2158, 2201, 2203 à 2214	10, 15, 15E, 30, 40, 44, 53, 58, 59, 70, 89, 90, T1, T2, JD
PR118	14	2301 à 2314	12, 15, 30, 48, 74
GX187	6	2006, 2008 à 2010, 2014, 2015	T1, T2, JD
Trolleybus standards surbaissés			
ETB 12	8	1801 à 1808	1
Autobus standards surbaissés			
GX317	5	2501 à 2505	55
Agora-S	194	2401 à 2456, 2506 à 2561, 2701 à 2744, 3601 à 3638	8, 9, 10, 12, 23, 24, 27, 28, 29, 31, 34, 36, 38, 40, 42, 42E, 46, 51, 79
Agora-Line	118	3701 à 3759, 3901 à 3959	20, 22, 25, 30, 37, 41, 44, 47, 56, 57, 69, 88, 99
Trolleybus standards			
ER100	80	2601 à 2630, 2801 à 2837, 2930 à 2942	1, 4, 11, 13, 18
Autobus standards			
SC10U	1	4500	Bus-info
SC10U-PF	1	4501	Bus-animation
SC10R	76	1530, 1531, 1541 à 1560, 1601 à 1654	7, 80, 87, JD
PR100-MI	8	3808 à 3815	JD
PR100-R	18	3824 à 3826, 3828 à 3836, 3839, 3846, 3848 à 3851	JD
PR100.2	56	3201 à 3218, 3220 à 3257	2, 58, 58E,59, 59E 70, JD
R312	1	Probatoire 3100 (ex-3120)	Voiture école
	319	3001 à 3098, 3101 à 3181, 3301, 3303 à 3390, 3401 à 3451	3, 5, 12E,14, 15, 15E, 16, 17, 19, 21, 32, 33, 35, 43, 45, 49, 52, 54, 59, 60, 62, 63, 64, 66, 67, 67E, 68, 72, 73, 74, 77, 81, 89, 93, 94, 95, 95E, 96, 98, Scolaires
Midibus surbaissés			
Oreos 55	21	3501 à 3521	5, 61, 65, 82, 91, 92, Navette-Pentes
Midibus			
MG36	7	1103, 1104, 1106, 1108, 1110, 1114, 1115	65, 71, 82, 91, 92, N8
TOTAL :	**1023 véhicules**		

Notas :
T1 et T2 sont les services de remplacement du tramway. JD sont les lignes scolaires Junior Direct
Le prototype PR100.2 GNV n°1201 (ex-3219), transformé en 1993, a été réformé en septembre 1999
Le R312 n°3178, gravement accidenté et absent du dernier état, a été réparé et réaffecté à La Soie sur la ligne 67.

... et Dijon(37,5%) pour les aggios de plus de 200.000 hab. ont reçu la majorité des suffrages dans chaque catégorie lors de notre sondage. Vous devez maintenant départagez ces 6 réseaux ! Sondage FPTU en Ligne

Cartes Postales ASPTUIT : succès et 2ème série !

Les adhérents FPTU semblent empreints d'une grande générosité, et c'est tant mieux !
Dans notre dernière édition, nous faisions la promotion d'une série de 4 cartes postales éditées par l'ASPTUIT afin de récolter les fonds nécessaires à l'acheminement d'Orléans à Strasbourg d'un SC10 ex-toulousain.
Jérôme BONATO, bouillant animateur de l'association toulousaine tenait à faire part de sa grande satisfaction quant au succès de l'opération et remercie chaleureusement les lecteurs de Réseaux Urbains pour avoir répondu à l'appel.
Une bonne nouvelle ne venant jamais seule, une deuxième série de 4 cartes postales a pu être éditée.

Alors, au delà du geste de "solidarité", les amateurs de véhicules anciens trouveront certainement leur bonheur dans ces 4 nouveaux clichés. C'est donc avec grand plaisir que nous publions sur la page ci-contre l'intégralité des 2 séries, chacune étant disponible pour la modique somme de 3 €.

Vos commandes peuvent être adressées sur papier libre à :

Jérôme BONATO - ASPTUIT
25 av. Emile Dewoitine - Appt 48
31200 TOULOUSE

Précisez vos coordonnées, la série commandée, et joignez votre réglement par chèque.

Petites Annonces

Recherche toutes informations concernant les matériels roulants présents et passés, réseaux, dépôts et gares routières d'Ile de France (hors RATP), ainsi que toute information sur les matériels (de type autobus exclusivement) fonctionnant sur les aéroports d'Orly et de Roissy.

Patrick KIRSTETTER
6 rue Paul Belmondo
93160 NOISY-LE-GRAND

Recherche renseignements, documents, photographies, plans des transports en commun de Bourges (trams et autobus).

Michel PENNANEACH
239 route de Saint-Michel
18000 Bourges
02.48.70.18.88 (rép)

Achète la collection complète de la revue trimestrielle SAVOIR FAIRE, éditée par la RATP, du n° 1 (1992) au n° 37 (2001).

J-Pierre ZIMMERMANN
5 rue Sainte-Agnès
67100 STRASBOURG
Tél./Fax : 03.88.84.75.98

Recherche les guides TER de toutes les régions françaises pour le service d'été 2001 et le service d'hiver 2001 - 2002.

Olivier DELESTRADE
22 route de la Varizelle
42400 SAINT-CHAMOND

Propose aux amateurs de modélisme des maquettes réalisées par mes soins de GX317, GX417, Agora, Agora-L, CBM220, PR100-MI, PR100-2 et PR180-2 à l'échelle 1/125e.

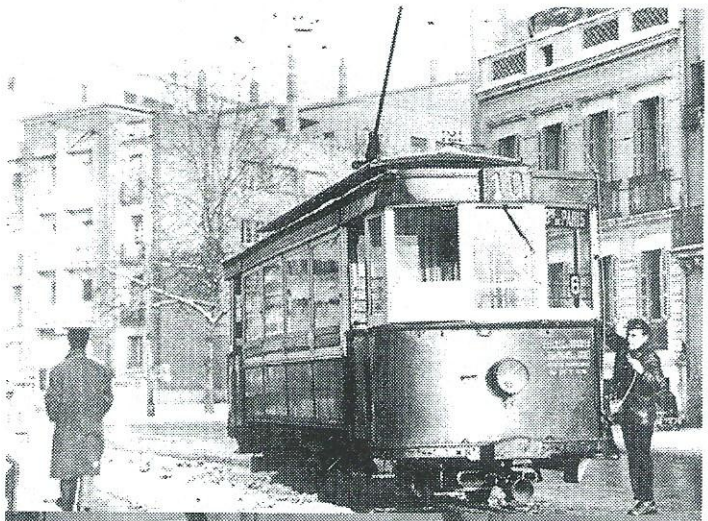
Bertrand LEFEBVRE
70 rue Théophile Gautier
76620 LE HAVRE

Edité à l'occasion de la semaine du transport public 2001, "Chemin faisant" est un recueil de nouvelles et récits dans les transports publics, proposés par divers auteurs dont Yann Arthus-Bertrand, Thomas Fersen, Gérard Miller, Miou Miou, Philippe Vandel... FPTU tient à la disposition de ses adhérents plusieurs exemplaires. Envoyer une enveloppe avec adresse, affranchie à 1,02 € à

Christophe DECAUX
29 rue des Terres au Curé
75013 PARIS

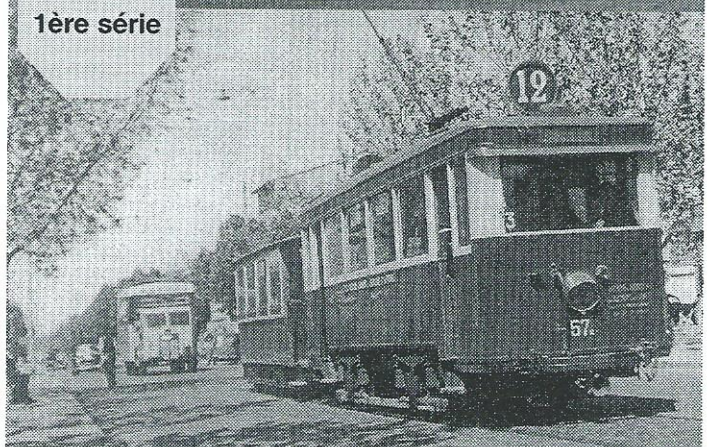
Cartes postales ASPTUIT

3,00 € la série (4 cartes),
6,00 € les 2 séries (8 cartes)

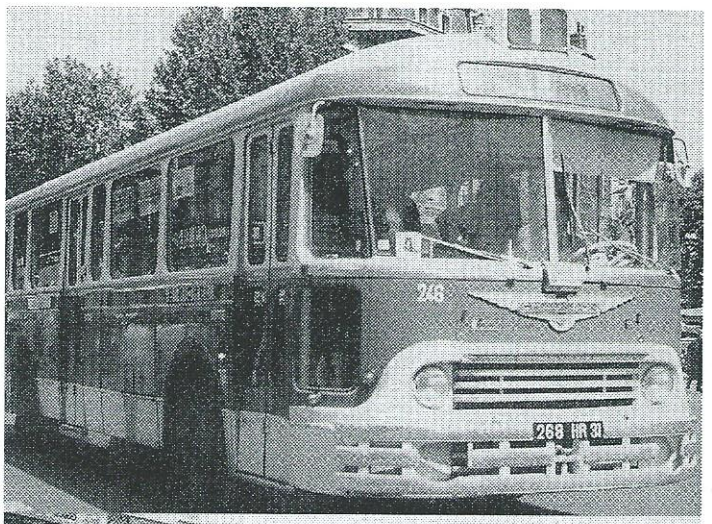




1ère série









2ème série





FPTU Infos

AG 2002, Cap sur Bourg en Bresse et Lyon !

Nous ne sommes qu'au mois d'avril mais il est déjà temps de préparer notre Assemblée Générale 2002.

Celle-ci sera organisée les **08, 09 et 10 novembre 2002** à Bourg-en-Bresse, sur la généreuse invitation de Monsieur ARNAUD, Directeur de la SETUB, réseau urbain de la préfecture de l'Ain. Bloquez donc d'ores et déjà ces dates sur votre agenda.

Sont prévus une découverte du réseau TUB le vendredi, une escapade à Lyon le samedi (avec visite des installations tramway), et l'AG proprement dite à Bourg en Bresse le dimanche.
Le tout assaisonné bien sûr de gastronomie locale et de tourisme, comme d'habitude !...

Toute la préparation de cette Assemblée Générale est prise en charge par Monsieur ARNAUD, que nous remercions vivement pour l'important travail déjà effectué !
Afin qu'il puisse avoir une idée plus précise du nombre de participants et des moyens à mettre en œuvre, merci de compléter et de lui retourner rapidement la fiche de pré-inscription jointe.
Les formulaires pour l'inscription définitive seront envoyés avec un prochain numéro.

FPTU en Ligne

http://perso.wanadoo.fr/fptu

Fréquentation
La vitesse de croisière de notre site est désormais d'une quarantaine de visiteurs par jour. La fréquentation est donc de plus en plus soutenue.

Portail multisite
C'et avant l'été, si tout se passe bien, que le nouveau portail multisite de FPTU devrait ouvrir. L'adresse actuelle donnera accès à une page généraliste qui permettra d'accéder à plusieurs sites spécialisés. Chacun de ces sites aura bien evidemment sa propre adresse également. Une solution qui permettra d'accéder plus rapidement au contenu souhaité et une certitude d'être mieux visible par nos visiteurs extérieurs. On vous en dira un peu plus dans notre prochaine édition !

Sondage : les réseaux 2001.
56 internautes ont voté pour départager les finalistes à notre sondage "Elisez le réseaux de l'année 2001". Même si nous attendions un peu plus de votants, les tendances sont assez nettes pour que se dégagent les 5 réseaux finalistes, arrivés en tête de chacune des 5 catégories de population.
Les "qualifiés" pour la finale sont : Lyon, Nantes, Strasbourg, Montpellier, Rennes et Dijon
Retrouvez dès le 1er mai sur notre site la liste des finalistes et votez pour le réseau vainqueur !

Enquête Lecteurs

La dernière enquête lecteurs, jointe au numéro 18 de Réseaux Urbains, date de janvier 1998. Elle faisait suite aux changements intervenus au sein de FPTU quelques mois auparavant et à la restructuration du magazine.

Les résultats de cette première enquête étaient d'ailleurs plus qu'encourageants. La note générale attribuée à Réseaux Urbains était de 16,44/20, avec un taux de satisfaction oscillant entre 90 et 100% selon les rubriques, le problème majeur souligné étant bien sûr la qualité moindre des photos N&B résultant du mode de fabrication par photocopie.

Depuis, Réseaux Urbains a régulièrement évolué. Couverture, présentation, organisation des rubriques ont été à plusieurs reprises retouchées pour tenter d'aboutir à un résultat toujours plus attractif. Tout récemment, "l'aventure Trapinex" a permis un transfert de la maquette vers un logiciel professionnel permettant enfin un tirage en numérique, garant d'une meilleure qualité d'impression, particulièrement pour les photos en noir & blanc. Par ailleurs, comme nous l'indiquions dans notre dernière édition, la pagination consacrée aux information purement "Matériel" a été revue à la hausse et stabilisée.

Certains adhérents, notamment lors de notre Assemblée Générale 2001 de Grenoble nous ont fait part de divers points sur lesquels ils n'étaient pas pleinement satisfaits, et ont souhaité que soit organisée une nouvelle consultation. Vous en trouverez le questionnaire joint à ce numéro. Merci d'y accorder quelques minutes et de le retourner avant le 31 mai à :

Arnaud BOUSEZ
FPTU / Enquête Lecteurs
28 rue Berthollet
75005 PARIS

Les réponses seront dépouillées courant juin en présence, si possible, d'un adhérent extérieur au Conseil d'Administration.

Nous attirons votre attention sur le fait que les résultats obtenus ne seront pris en compte que si une majorité d'adhérents a répondu, soit environ une centaine.
Il apparait en effet que ce type d'enquête pousse principalement les "mécontents" à s'exprimer, selon le principe "on ne parle pas des trains qui arrivent à l'heure".
Or nous souhaitons vraiment, c'est une question de crédibilité, que l'éventail le plus large de nos lecteurs s'expriment.

Les demandes ressortant de l'enquête, dont le traitement nécessitera plusieurs semaines, seront alors appliquées à Réseaux Urbains dans la mesure du possible. Aussi, n'hésitez pas à répondre nombreux !

Carnet d'adresses

Tout ce qu'il faut savoir pour joindre FPTU et la rédaction de Réseaux Urbains

Merci de ne pas oublier que ceux qui font vivre FPTU et Réseaux Urbains sont des bénévoles ! Les adresses et numéros de téléphone mentionnés ci-dessous sont leurs coordonnées personnelles. Aussi, soyez respectueux des (rares) moments de vie privée de chacun, en privilégiant, si possible, les messages e-mail et le courrier. Nous nous efforcerons toujours de vous répondre dans des délais raisonnables.

Association FPTU

Président
Jean-Michel BOUTILLEZ
4-15 square Pierre et Marie Curie
F-78120 RAMBOUILLET
Tel : 01 34 83 98 12
fptu@wanadoo.fr

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

Fonds Documentaire
Olivier DELESTRADE
22 route de la Varizelle
F-42400 SAINT CHAMOND
odelestrade@aol.com

"Réseaux Urbains"

Rédacteur en Chef
Arnaud WADOUX
6 villa Coeur de Vey
F-75014 PARIS
redaction-fptu@noos.fr

Rédacteurs adjoints :

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

Claude DRUON
21 rue des Marronniers
10500 PRECY ST MARTIN
claude.druon@wanadoo.fr

Pour "**Ligne Directe**", "**Brèves d'ailleurs**", "**60 jours à...**"
envoyez vos contributions à
A. WADOUX ou **P. KIRSTETTER**.

Patrick KIRSTETTER
est votre correspondant pour toutes vos contributions "**Matériel**", les rubriques "**Zoom Matériel**" et "**Parcs et Dépôts**"

Arnaud WADOUX
est votre correspondant pour toutes vos contributions "**Exploitation**", les rubriques "**Dossier**", "**Forum**" et "**Diaporama**"

Claude DRUON
est votre correspondant pour la rubrique "**Zoom Réseaux**"

La sélection du numéro 43

Prix indiqués en Euro TTC, hors frais d'envoi (garantis jusqu'au 31 mai 2002 pour les ouvrages édités au Royaume-Uni). Se reporter au bon de commande joint pour le détail des frais de port et d'emballage.
Délais de livraison : 15 jours à 1 mois pour les ouvrages édiés en France, 15 jours à 2 mois pour les ouvrages en anglais édités au Royaume-Uni

LE METRO DE PARIS , UN SIECLE DE MATERIEL ROULANT
Gaston Jacobs - Editions La Vie du Rail
Le premier ouvrage complet traitant du matériel roulant..
€ 40,00

UN SIECLE DE METRO EN 14 LIGNES
Jean Tricoire - Ed. La Vie du Rail
Visite, ligne par ligne, du réseau d'hier et d'aujourd'hui.
€ 38,50

AUTOBUS DE PARIS
J.P. Machure et P. Vieilliard - Ed. Masson
L'ouvrage de référence sur l'histoire du réseau bus parisien
€ 28,50

PARIS METRO HANDBOOK (en anglais)
Capital Transport
La bible du métro parisien, édité par le spécialiste britannique.
€ 22,00

RER METRO HANDBOOK (en anglais)
Capital Transport
Nouveauté attendue, calquée sur "Paris Metro Handbook".
€ 22,00

BORDEAUX - LE TRAMWAY
Editions CMD
Evocation, principalement en images, du passé du tram bordelais.
€ 22,70

TOURS - LE TRAMWAY
Editions CMD
Evocation, principalement en images, du passé du tram tourangeau.
€ 22,70

LYON DU TRAM AU TRAM
Jean Arrivetz - Editions La Redorgane
Les trams de Lyon, de l'origine aux lignes récemment inaugurées
€ 29,00

BERLIN U-BAHN HANDBOOK (en anglais)
Capital Transport
Panorama complet du métro berlinois.
€ 22,00

METROS IN SPAIN (en anglais)
Capital Transport
Tour d'horizon des metros de Madrid, Barcelone, Valence et Bilbao
€ 22,00

Diaporama

Trois périodes, trois livrées pour les SC10 de la RATP :

Photos :
1 - D. CROSNIER
2 - C. DECAUX
3- P. KIRSTETTER







1974, SC10UB2 (ex-C1) n° 5345

1997, SC10UMCR n° 9350

2002, SC10RA n° 3976

Diaporama



"Le Dormeur du Val" ou la rame rennaise A/B 12 au dépôt atelier de Chantepie
© Arnaud WADOUX