Réseaux Urbains de France

N° 47 : Novembre - Décembre 2002

Avec le TVR, Caen s'offre un nouveau réseau



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

ISSN : 1283-4459
DL 01/2003

GPTU France Passion des Transports Urbains

Ce Maxirider assure le service urbain de ND de Gravenchon - © Bruno CANIVET



Un GX117L versaillais spécial FPTU, ça valait bien une photo ! - © Patrick KIRSTETTER





A Antibes, la découpe SILLAGES de ce Cityliner devrait bientôt disparaitre © Clive d'EATH

Diaporama

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

L'Edito

C'est avec une certaine émotion que je signe, pour la dernière fois, l'édito de Réseaux Urbains.
En effet, l'Assemblée Générale de Bourg-en-Bresse, tenue en novembre dernier et orchestrée de main de maître par François ARNAUD a, comme prévu et à ma demande, entériné le retrait de ma charge de Rédacteur en Chef. Et, comme je m'y étais engagé, j'assurerai autant que possible la transition au plus tard jusqu'au numéro 50.

Car nous sommes bien rentrés dans une phase de transition. Autant le dire avec franchise et sans forfanterie, mon départ est susceptible de provoquer la disparition pure et simple de Réseaux Urbains.
Toutefois, nous sommes nombreux à croire qu'une solution pour poursuivre sa parution est possible. Il est d'ailleurs évident qu'à cet égard, je ne peux à titre personnel et dans la mesure où j'ai été son "maître d'oeuvre" pendant toutes ces années, me désintéresser de l'avenir de notre magazine.
Certes, même s'il ne faut pas non plus totalement exclure la possibilité d'une continuité selon le même concept, Réseaux Urbains, sous sa forme actuelle, vit probablement ses derniers jours. Le rythme de parution, la pagination, la densité même du contenu seront donc probablement revus à la baisse ou ventilés autrement, tant la tâche est rude sur le long terme. Pour autant, je pense souhaitable que le fond, à savoir la pluralité et la diversité des sujets traités, reste la raison d'être de ce magazine.
Quant à la structure deRédaction, elle sera sans doute revue. Cette réorganisation ne pouvait, semble-t-il, intervenir qu'en repartant de zéro. En effet, le fonctionnement "monocéphale" qui s'est mis en place au gré du temps n'a jamais pu être "cassé" malgré nos incessants appels à plus de responsabilités secondaires ou parallèles. Notamment, parce qu'un certain nombre des candidats d'alors, malgré une évidente bonne volonté, n'ont pas su faire la part des choses entre le partage effectif du travail et l'appropriation d'une part plus ou moins importante du contenu rédactionnel. Ainsi, si on les avait suivi, Réseaux Urbains serait devenu, non une publication généraliste mais un magazine privilégiant une région ou un thème précis. Ce n'était pas ce que nous souhaitions.
Ceux-là même n'ont parfois pas accepté qu'un "Chef d'orchestre" ait un rôle de rééquilibrage, de choix des informations publiées, et, finalement , disons-le, de censure... Ce rôle, souvent ingrat notamment en terme de réaction de ceux qui se sentent "floués", c'est celui que j'ai assuré (et assumé) pendant 5 ans. Il est néanmoins indispensable, quelle que soit l'organisation retenue. Concevoir, dans une structure associative, un magazine comme Réeaux Urbains, c'est certes donner de son temps pour réflechir, observer, se documenter, rédiger. Mais c'est aussi et surtout tenter derépondre aux désirs du plus grand nombre au delà de ses propres envies, accepter les contraintes d'un fonctionnement collectif, comprendre qu'on ne peut pas tout publier et se soumettre, enfin, à l'arbitrage ultime de celui qu'on a désigné comme arbitre.

J'encourage donc toutes les bonnes volontés qui se reconnaissent dans lesprincipes repris ci-dessus à rejoindre, dès janvier, le groupe des "rénovateurs". D'ici quelques semaines se déroulera une rencontre réunissant tous ceux qui, d'une manière ou d'une autre, souhaitent continuer l'aventure. Nul doute qu'il ressortira de cette réunion quelque chose de positif et que la plupart des contributeurs actuels pourront, par leurs envois, continuer à partager leur savoir, leurs connaissances et leurs informations.
De fait, alors que j'ai rarement pu le faire de manière individuelle et immédiate à chaque envoi, l'occasion m'est enfin donnée de remercier, une fois encore, ces contributeurs réguliers, qui pour une majorité d'entre eux, fournissent, inlassablement et depuis plusieurs années à Réseaux Urbains sa matière. Même si la plupart d'entre eux m'ont donné du fil à retordre lorsqu'il s'agissait de traduire en article ou brève, le contenu des innombrables courriers ou messages électroniques, leur implication n'a jamais failli. Que cela continue !

Je me félicite enfin que le Conseil d'Administration ait proposé en AG de maintenir la cotisation 2003 à son niveau habituel. Si cette décision peut paraître paradoxale compte tenu de l'incertitude planant sur l'avenir de RU, elle permet de laisser la porte ouverte à toutes les possibilités, y compris (et surtout) les plus optimistes. N'oublions pas que FPTU n'est pas uniquement dédiée à l'édition du magazine, même s'il est aujourd'hui le principal poste de dépense de l'association et sans doute son principal attrait. De nombreuses autres activités et des évènements maintenant rituels ponctuent, de manière de plus en plus fréquente, sa vie quotidienne. De nombreux projets, également, végètent ou éclosent dans l'esprit de nos adhérents. Autant d'activités, d'évènements, de projets qu'il faut ou qu'il faudra financer, quelle que soit l'évolution de Réseaux Urbains.
Les adhérents présents à Bourg-en-Bresse ont d'ailleurs massivement soutenus cette manière d'envisager les choses, certains allant même jusqu'à proposer une augmentation plus substantielle des cotisations !

Bref, si Réseaux Urbains est en devenir mais certainement pas mort, FPTU non plus ! Je vous invite donc, plus que jamais à renouveler votre confiance, et donc votre adhésion, à FPTU.
Que l'année 2003 soit donc la meilleure qui soit pour notre association, son magazine et ses adhérents !

Arnaud WADOUX
Responsable de la Rédaction

Bienvenue !

Au menu du numéro 47

Page

6 **Dossier**
Avec le TVR, Caen s'offre un nouveau réseau
Christophe DECAUX, 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

38 **Zoom Réseau**
Le réseau PEP'S de Marne la Vallée
Patrick KIRSTETTER, Benjamin WEYER

44 **Zoom Matériel**
Spécial Toulon
Kaleidoscope Photographique

46 **Parcs et Dépôts**
Les Dépôts de la RATP (24 - Pleyel), Tour de France des Surbaissés, Divers Etats de Parc

58 **Forum**
Compte-rendu
de l'Assemblée Générale 2002

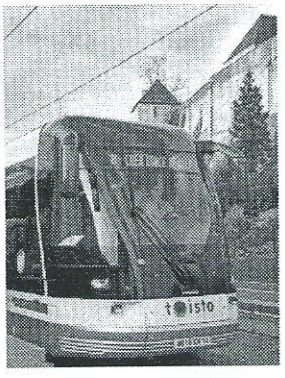
60 **FPTU Infos**
Les pages de l'association FPTU
Le carnet d'adresses

62 **Petites Annonces**
Vos petites annonces
Infos "Service Librairie"

En couverture

Le TVR est en service à Caen depuis le 18 novembre dernier. L'épreuve de vérité pour Bombardier...

Photo : Christophe DECAUX



La Rédaction

Rédacteurs

Christophe DECAUX
Patrick KIRSTETTER
Arnaud WADOUX
Benjamin WEYER

Ont contribué à ce numéro

Jean-Marc AUDIRAC
Daniel BODA
Frédéric BOLLE
Philippe BOULARD
Jean-Michel BOUTILLEZ
Bruno CANIVET
Nicolas CAPON
Olivier CARRE
Nicolas CHEMINOT
Pierre COLIN
Daniel CROSNIER
Clive d'EATH
Christophe DECAUX
Olivier DELESTRADE
Franck DELVAL
Jean-Pierre DUPONCHELLE
Bernard GOULLEY
Jean-Marie GUETAT
Michel JAILLIARD
Yves LE CHANU
David LE PAUTREMAT
Geneviève LERDUNG
Jean-Paul LESCAT
Henri MARTIN
Alain MASSON
Philippe MESNIGE
Antony MEYRUEIS
Jérémy OLIVIER
Alain ROGER
Pierre Marie VAINEAU
Jean-Pierre ZIMMERMANN
etc.

Internet

FPTU, c'est aussi un ensemble de sites internet entièrement dédiés aux transports urbains et regroupés dans le "Réseau FPTU" . Une seule adresse :

http://www.transports-urbains.fr.st

Vous pouvez aussi accéder directemet aux sites de :
• FPTU (http://www.fptu.fr.st)
• Réseaux Urbains (http://www.reseaux-urbains.fr.st)

NB : pour faciliter la transition entre l'ancien site Fptu en Ligne et les nouveaux sites, l'accès au "Réseau FPTU" reste possible via l'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 2003 : Particuliers (UE et Suisse) ¤ 41,90 - Entreprises : ¤ 50,00
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 les sites internet de FPTU et de 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
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

Dossier

Avec le TVR, Caen s'offre un nouveau réseau

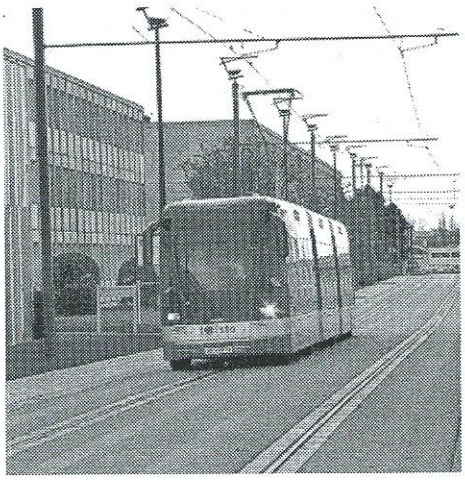
Christophe DECAUX, Arnaud WADOUX

twisto

200.000 personnes se sont déplacées les 16 et 17 novembre à l'occasion du lancement du deuxième TVR français. Le réseau était alors gratuit et de multiples évènements étaient organisés le long des deux nouvelles lignes guidées. Pour la petite histoire, c'est le vendredi 15 novembre à 17h29, à la station Rostand Fresnel, qu'a été coupé le ruban inaugural, devant les rames n° 9 et 2. La mise en service commercial a eu lieu le 18 novembre avec un effectif de 17 rames sur 21 alors réceptionnées.



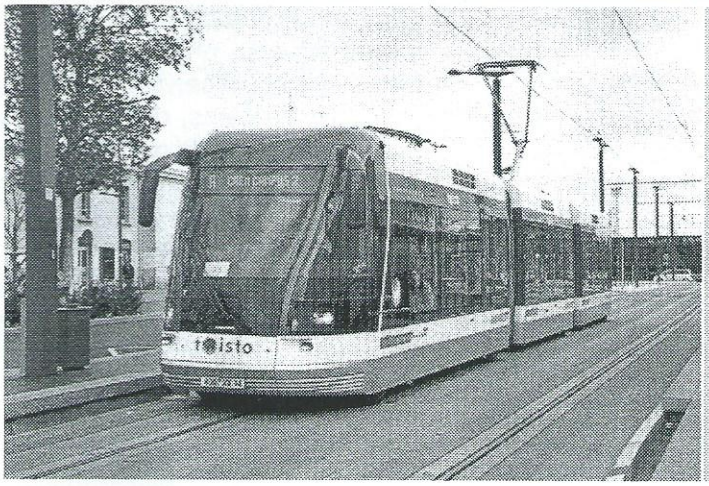
Contrairement aux grandes inaugurations précédentes, FPTU, pourtant destinataire des dossiers de presse, n'a pas été officiellement invitée par les autorités compétentes que sont Viacités, Twisto ou la Mairie de Caen.
Aussi, et parce que nos plannings individuels ne le permettaient pas, en raison notamment du changement de date de cette inauguration (initialement prévue le 18 octobre) et d'une mauvaise grippe de notre envoyé spécial désigné, Claude DRUON, nous étions, une fois n'est pas coutume, absents lors de la mise en service officielle. Les quelques informations concernant l'inauguration elle-même sont donc issues du n° 230 de nos confrères et amis de Tram 2000. Pour plus de détails sur cette journée d'inauguration, nous vous renvoyons donc bien volontiers à la lecture de ce numéro. Pour autant, nous avons "dépêché" dès que possible notre vaillant trésorier, Christophe DECAUX, qui s'est rendu sur place avec Arnaud BOUSEZ dès le week-end suivant.



Le TVR entre en piste

Dès la descente du train ce samedi 23 novembre, on sait que quelque chose a changé à Caen. Sur les panneaux indiquant la sortie, la mention "Tram" a été ajoutée à côté de la traditionnelle mention "Bus".
Et en sortant de la gare SNCF, la nouvelle ligne ne passe pas inaperçue, puisqu'elle traverse la place en son milieu.

Présent donc, voire imposant, le TVR



Première vision du TVR dès la sortie de la gare

s'insère néanmoins plutôt bien dans la ville. Le site propre est intégral, d'un bout à l'autre des deux lignes A et B. Ainsi, contrairement à son cousin nancéien, le TVR caennais ne perd pas son temps à dropper et dédropper plusieurs fois par course... Autre différence notoire : la priorité aux feux fonctionne a priori plutôt bien !

L'aménagement intérieur est plutôt agréable. Les sièges, aux couleurs de Twisto, sont assurément confortables, à l'exception peut-être de l'assise de la rotonde arrière. Des vitres séparent les différents espaces, places assises / plate-formes, donnant ainsi l'impression de "coins salon" du meilleur effet.

Bien sûr, le réseau de bus a été restructuré. Si les mêmes indices ont été réutilisés, il ne sont en revanche plus toujours attribués aux mêmes dessertes. Il règne ainsi une certaine confusion sur le réseau ! Heureusement, les agents Twisto, que ce soit dans les agences commerciales ou dans les stations, font preuve d'une certaine patience pour orienter les voyageurs perdus. "Et il vous reste des guides horaires ? – Non, maintenant ce sont des fiches par ligne ! – Ah ?!". Il faut prendre de nouvelles habitudes.
Le réseau de bus joue pleinement la complémentarité avec le TVR. Force est de constater que les correspondances TVR / bus sont particulièrement ergonomiques, aidées en cela par une signalétique claire et efficace. Les voyageurs Twisto ne devraient donc pas avoir trop de difficultés à entrer dans l'ère de la multimodalité.

Côté exploitation, une semaine après la mise en service, l'heure est encore aux tâtonnements. Les intervalles ne sont pas toujours très réguliers, des trous de plus de 25 minutes ont été constatés l'après-midi au lieu des 10 annoncées. Aux arrêts, certains esprits s'impatientent à haute voix.
La fiabilité du matériel doit encore se confirmer. Ainsi, le TVR n° 15 était-il immobilisé en fin de matinée sur la boucle de retournement au niveau de l'arrêt "Maréchal Juin".



Mais le TVR n'est pas le seul à chercher ses marques. Une charmante mamie, visiblement habituée de la nouvelle ligne de bus n° 5, peste en montant sur les quelques minutes de retard. Et la conductrice de râler à son tour bien haut que ce n'est pas elle qui a établi les horaires, et de transmettre la réclamation illico par radio à la régulation !

Par ailleurs, l'effet découverte bat encore son plein. Nombreux sont les voyageurs qui, aux terminus, restent en voiture pour repartir dans l'autre sens. Toute la famille est parfois présente, des plus jeunes aux... moins jeunes !

Comme c'est le cas lors de grosses restructurations, le nouveau réseau Twisto Bus + Tram va sans doute encore "hésiter" quelques temps. Il semble en tout cas bien parti pour parvenir rapidement à sa vitesse de croisière, à conditions que des déboires, tels que ceux de son homologue lorrain, ne viennent pas gâcher la fête...

Bref retour sur la génèse du projet

Douze ans d'études et plus de deux ans de travaux ont été nécessaires pour mener à bien ce projet qui a connu bien des rebondissements. Les premières réflexions du syndicat des transports remontant à 1988, les études préalables sont lancées en 1990 et, le 21 novembre 1991, le projet TVR est adopté à l'unanimité par la Syndicat des Transports, la signature du contrat de concession ayant lieu en juillet 1994. C'est le groupement STVR (Spie + Bombardier) qui obtient le marché et est chargé tant de la construction de la plate-forme que de la fourniture du matériel roulant.
Les documents officiels fournis par Viacités pour cette inauguration oublient pudiquement deux revers de fortune : le projet, soumis en 1995 à une consultation, ne mobilise que 25 % des électeurs et surtout ne recueille que 33,66 % d'avis favorables. Malgré cela, le projet est poursuivi, ce qui montre une réelle considération pour l'avis des administrés ! Nouveau coup de frein en 1998 où la commission d'enquête chargée d'instruire la DUP donne un avis négatif.
Le Conseil d'Etat ne tiendra néanmoins pas compte de cet avis pendant l'été 1999, les travaux pourront débuter en avril 2000 et la première des 24 rames sera livrée en février 2002.
Bien avant le TVR, Caen connu les tramways et leur mise en service ne se passa pas non plus sans tracas. Si les premiers projets apparaissent dès 1871, le conseil municipal ne décida

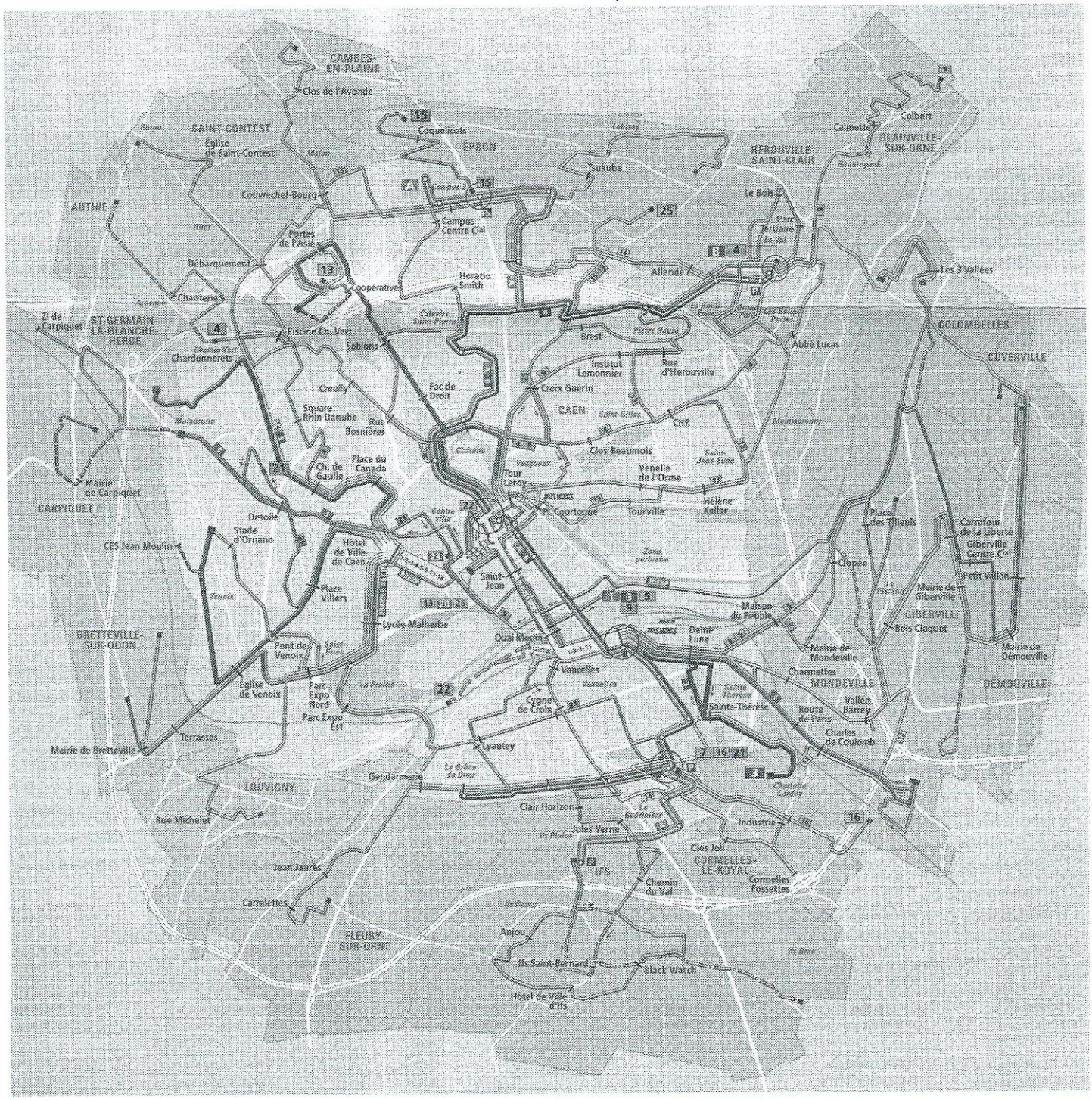
de se doter d'un réseau qu'en 1897 (le 14 avril) et après des mois de travaux et quatre reports d'inauguration, les 11 km du réseau seront mis en service en décembre 1901. Les tramways cesseront leur service le 23 janvier 1937.

Le nouveau réseau TWISTO

Pour préparer l'arrivée de son nouveau fleuron, l'ancienne CTAC s'était mué, il y a une année déjà, en Twisto. Logo sonnant et joyeux, couleurs chatoyantes sans renier le bleu d'origine et campagne de communication massive qui, pour préparer la grande réorganisation de cet automne, s'est étalée sur une année entière.

Le nouveau réseau "Bus et Tram" a été présenté officiellement à la fin de l'été même si l'on en connaissait les grandes lignes. La période de transition entre la rentrée de septembre et la mise en service du tramibus a été mise à profit pour préciser la teneur exacte du nouveau service. Edition et distribution des plans, des nouvelles fiches horaires (pas de guide en cette rentrée) et de nombreux documents localisés par secteur afin que la population s'approprie ses nouvelles lignes et leur desserte. (voir la nomenclature des nouvelles lignes en cartouche).

Le jour J (toutefois retardé d'un mois), tout était prêt et un week-end



Réseau Twisto 2002/2003
Plan schématique (Conception : Linéale)

de gratuité aura permis de séduire (ou en tout cas de tenter de séduire !) les caennais : les nouvelles habitudes ont parfois été difficiles à prendre !
Comme souvent lors de la mise en service d'un axe lourd, le réseau se hiérarchise.
Le TVR, en l'occurrence deux lignes A et B dont un long tronc commun, devient donc la colonne vertébrale du réseau Twisto (voir paragraphe suivant).

CAEN - Réseau Twisto
Nomenclature des lignes de semaine

A	Campus II - Ifs Jean Vilar
B	Hérouville Saint Clair / Grâce de Dieu
1	Carpiquet Les Vallées ou Maladrerie / Mondeville 2
2	Mémorial / Venoix Galliéni
3	St Germain Canadiens / Charlotte Corday
4	Authie J. Cartier ou Chemin Vert / Hérouville Saint Clair
5	Colombelles Mourier / Fleury Cimetière
6	Poincaré / Gare SNCF
7	Ifs Jean Vilar / Poincaré
8	Hérouville Lebisey / Venoix Galliéni
9	Blainville Parc / Mondeville Plateau
10	Cambes Parc / Place de la Mare
11	Bretteville L'enclos / Cuverville Mairie
12	Colombelles Mourier / Mondeville 2
13	La Folie 2 Siciles / Théâtre
14	Colombelles Mairie / Mondeville 2
15	Epron Mairie / Côte de Nacre
16	Mondeville Niepce / Poincaré
17	Ifs Jean Vilar / Ifs Bras
18	Saint Contest Buron / Louvigny Michelet
20	Cuverville Champ Picot / Théâtre
21	Saint Paul / Poincaré
22	Koenig / Saint Pierre
23	Bretteville Woodbury / Théâtre
25	Hérouville Dépôt Twisto / Théâtre
Navettes	Carpiquet et Mondeville

En semaine

Pour parfaire le maillage principal, 3 lignes fortes de bus (1, 2 et 3) ont été conçues, principalement d'orientation est-ouest, c'est à dire perpendiculaire au TVR. Elles fonctionnent, sur tout ou partie de leur parcours, au même rythme que le "tram" afin d'offrir, sur l'ensemble de l'agglomération, un service de base solide : fréquence moyenne de 10 à 12 min.
16 lignes "secondaires" (4 à 16, 18, 21 et 22) permettent le maillage des quartiers, la plupart de ces lignes donnant un accès direct au nouveau "tram". Selon leur desserte, ces lignes offrent des fréquences et amplitudes diverses.
Le réseau est enfin complété par deux lignes "Taxibus" (17 et 22), deux lignes "Express" (20 et 23), deux navettes pour les zones industrielles de Mondeville et Carpiquet et 21 lignes scolaires (indices lettrés).
Le soir après 21h00, les lignes 1, 2 et 4 sont exploitées jusqu'à 0h30, rejointes les vendredi et samedi par les lignes 5, 6, 7, 9 et deux lignes "Taxibus" 30 (agglo ouest) et 31 (agglo nord) ce qui permet de couvrir toutes les communes de l'agglomération.

Le dimanche

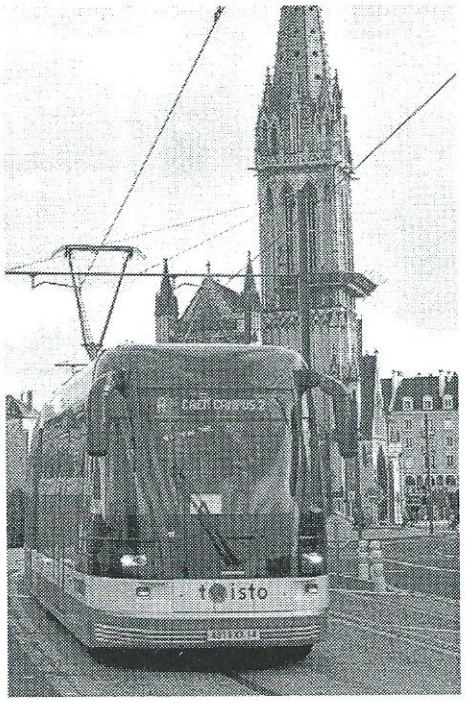
Le dimanche, outre le tram, les lignes 1, 2, 4, 5, 6, 7, 9 et 11 sont maintenues sur des itinéraires parfois légèrement différents de ceux de semaine. En outre, 2 lignes "Taxibus" n° 31 et 32 permettent une desserte du nord et de l'ouest de l'agglomération. Les lignes 1, 2 et 4 poursuivent leur exploitation au-delà de 20h00 et jusqu'à 0h30, complétées entre 19h00 et 22h00 par une ligne "Campus" permettant de relier la gare aux différentes résidences universitaires.



© LChristophe DECAUX



L'arrivée du TVR n'a bien entendu pas sonné le glas de l'autobus dont le réseau a été fortement restructuré
A gauche, le GX107 n° 186 à l'ancienne livrée CTAC sur la nouvelle ligne 8 et, à droite, le GX 417 n° 318 en livrée Twisto sur la nouvelle ligne1, tous les deux à l'arrêt St Pierre au centre de Caen



Constat

Semble-t-il fort bien conçu, le nouveau réseau Twisto risque toutefois de décevoir sur certains points. Malgré le "tram", certains temps de parcours, autrefois performants grâce à des lignes "Express" plus nombreuses, sont nettement allongés. De plus, paradoxalement, le réseau manque de visibilité à certains égards. Deux exemples : la ligne 3, considérée comme "forte", est indiquée comme telle sur le plan grâce à un trait plus épais, mais ne circule ni le dimanche ni en soirée alors que la ligne 4, dite "secondaire" offre quant à elle une amplitude maximale 7 jours sur 7. Par ailleurs, les différences de desserte sous un même indice sont parfois importantes selon les jours et heures de circulation : la ligne 5, pour ne citer qu'elle, n'a pas le même itinéraire en semaine, le soir et le dimanche...

Nul doute que des adaptations seront nécessaires...

L'axe majeur : le tout nouveau TVR

Stylisé durant toute la durée de la campagne de communication par un petit bonhomme levant les bras au ciel, l'axe TVR ressemble effectivement à un "double Y en miroir", c'est à dire un tronc commun central agrémenté au nord et au sud de deux branches. Rappelons à ce propos que la totalité du parcours, soit 15,7 km, est équipé du rail de guidage, à l'exception de l'accès au dépôt-atelier situé à Hérouville dans le quartier de la Sphère.

L'exploitant a donc décidé d'organiser les services en deux lignes A (Campus II / Ifs Jean Vilar) et B (Hérouville Saint Clair / Grâce de Dieu). Le tronc commun de 5,7 km, entre Copernic et Poincaré, est donc desservi par les deux lignes à une fréquence de 5 à 7 min dans la journée. Ces fréquences devraient être renforcées lorsque les 24 rames





auront été livrées et testées dans le courant du premier trimestre 2003.

Au total, 34 stations ont été aménagées. Elles sont distantes de 300 à 400 mètres. Elles offrent un distributeur automatique de titres, un afficheur du temps d'attente et des informations sur les possibilités de correspondances.

Le tracé a bien entendu été conçu de manière à desservir le maximum de lieux d'intérêt général (services publics, établissements scolaires et universitaires, gare SNCF, etc.) sans pour autant sacrifier à de trop nombreux détours.

Ainsi, on attend la première année 48.000 voyageurs par jour, objectif finalement modeste puisqu'il représente la fréquentation d'un ligne de bus importante en grande agglomération.

Caen a joué la sobriété dans l'intégration de la ligne et des stations. Pas de "monumentalité" donc, mais des aménagements simples et cohérents tels la continuité des trottoirs piétons et de la plate-forme TVR dans le centre-ville.

Le matériel roulant est, mise à part la livrée, en tout point identique à celui de Nancy, à l'exception toutefois des pantographes. Nancy réutilisant la ligne de contact des anciens trolleybus, son TVR est équipé de perches. Les véhicules, au nombre de 24 à terme, ont donc 3 caisses (longueur totale 24,50 m / largeur 2,50 m) et peuvent transporter 150 voyageurs dont 41 assis à la vitesse moyenne de 20 km/h grâce notamment, à la priorité aux feux.

Enfin, 4 parc relais doivent être aménagés le long des deux lignes. Ils ne le seront pas avant fin 2003.

L'avenir du réseau

Avant même de parler du prolongement des lignes TVR existantes et à peine le nouveau réseau mis en



De haut en bas : Caen, station type, intérieur des véhicules et arrêt Campus 2

place, l'agglomération de Caen va devoir gérer l'intégration courant 2003 de 10 nouvelles communes. Elle dépassera alors les 200.000 habitants. Le "Grand Caen", dont le territoire atteindra alors la Manche, deviendra "Caen sur Mer". Dans un premier temps, c'est une simple intégration (avec quelques réaménagements) des lignes départementales "Bus Verts" qui sera proposée à la rentrée 2003/2004. La structure de l'organisation des transports pourrait aussi évoluer. Aujourd'hui, l'AO est Viacités et non l'agglo pour deux raisons : la desserte de Blainville, commune hors agglo, et la présence du Conseil Général au Conseil de Viacités.

Mais des projets d'extension du "tram" existent bel et bien. L'actuelle ligne pourrait être prolongée de Campus II à Epron et de Grâce de Dieu à Fleury sur Orne. Mais surtout, un deuxième axe est-ouest est évoqué, peut-être là aussi à 4 branches : Mondeville et Colombelles à l'est, Beaulieu et Chemin Vert à l'ouest... A suivre. Quant au mode, si la logique veut que l'on conserve une cohérence avec le TVR, la possibilité de mettre en place des bus à guidage optique sur ce deuxième axe est peu probable mais pas entièrement écartée.



La boucle de retournement d'Hérouville, quasiment identique à celle ci (Campus 2) a déjà été fatale au TVR de Caen puisqu'il y a dédroppé... Un incident que les caennais auraient préféré voir cantonné au TVR de Nancy...

Le TVR joue à quitte ou double

Bien entendu, les "défauts de jeunesse" qui ont provoqué tant de déboires en Lorraine ont été, autant que faire ce peut, corrigés par le constructeur : Bombardier. Pour autant, il n'a pas fallu très longtemps pour constater que certains problèmes survenus à Nancy étaient récurrents à Caen : l'usure des pneus, des galets et des rails est, semble-t-il aussi préoccupante. Des défauts d'isolation électrique ont également été constaté à Caen. Un "déraillement", heureusement sans aucune gravité, est survenu au terminus d'Hérouville pour rappeler, fort inopportunément que ce type d'incident était susceptible d'intervenir même sans aucune manœuvre de dédroppage en service commercial. Plusieurs pannes ont également paralysé la ligne à plusieurs reprises. Bref, l'on pourrait considérer que cette accumulation certes peu massive de petits incidents soit mise au débit des habituelles erreurs de jeunesse.

Ce n'est pas l'avis du Ministère des Transports qui a lancé une énième enquête technique sur les deux systèmes TVR maintenant en service. Et en effet, ces "erreurs de jeunesse" restent préoccupantes et ce pour deux raisons.

La première est que, en regard du nombre invraisemblable d'avaries subies à Nancy, on aurait pu penser que le matériel, après finalement presque deux années de tests en situation réelle, était parfaitement fiable d'autant que contrairement à Nancy où une partie des infrastructures héritées du trolleybus était réutilisée, les installations de Caen ont été créées ex-nihilo.

La deuxième est qu'évidemment le TVR de Caen est scruté avec attention particulière, voire presque morbide : celui-là va-t-il marcher ?

Car il s'agit bien là pour Bombardier de l'épreuve de vérité. Ou ça passe à Caen et le TVR est "sauvé" même s'il portera pour longtemps encore les stigmates des avatars de Nancy, ou ça casse et s'en sera bel et bien fini du TVR, laissant la place au concurrent Translohr, qui n'a pour autant toujours pas fait lui-même ses preuves...



Les "aiguillages" font parmi des équipements placés sous haute surveillance en raison des riques de "dédroppage".

Remerciements :

SMTC-Viacités pour l'envoi des dossiers de presse

Twisto - CTAC pour l'envoi de la documentation complète du réseau 2002/2003.

Toutes les photographies reproduites dans cet article sont :
© Christophe DECAUX

Réseaux

Réseaux Urbains en rêvait, le STIF l'a fait !

Lors de son dernier Conseil d'Administration, début décembre, le STIF a entériné la mise en place et le financement d'un service "Grande Nuit" lors de 4 événements annuels : la nuit de la Saint-Sylvestre, la Fête de la Musique, le 14 juillet et sans doute la Nuit Blanche. De plus, l'accès aux transports sera alors gratuit de 17h00 à 12h00. Premier acte, donc, en cette Saint-Sylvestre 2002/2003.

Outre la mise en circulation des trains Transilien à raison d'un train omnibus par heure sur chaque ligne au départ de Paris, les lignes C et D du RER restaient également ouvertes mais les trains quittaient Paris depuis Austerlitz, Invalides, Gare de Lyon ou Gare du Nord et les missions étaient simplifiées de manière à ne pas faire "double emploi" avec les autres lignes et Bus de nuit Transilien. Cela s'est déjà vu lors des deux précédentes Fêtes de la Musique.

Ce qui est nouveau, c'est que la RATP est (enfin) mise à contribution sur son réseau ferré. Ainsi, les lignes A et B du RER sont exploitées dans leur intégralité y compris dans Paris intra-muros. Mais surtout, pour la première fois, le métro reste partiellement ouvert . 6 lignes (1, 2, 4, 6, 9 et 14) desservent 44 stations. Le choix des lignes et des stations est étudié de telle sorte qu'un maillage satisfaisant de la capitale soit proposé et notamment les correspondances avec les gares SNCF ou RER.

Enfin le réseau routier de nuit est renforcé. Les Noctambus voient leur fréquence poussée à 20 min. Cependant pour permettre des rotations régulières et éviter un engorgement du terminus habituel de Châtelet, l'origine parisienne des lignes est déplacée aux gares SNCF ou à certains lieux facilement accessibles (Place d'Italie ou Denfert-Rochereau, par exemple). De son côté, la SNCF conserve ses 3 lignes Bus de Nuit à la fréquence horaire habituelle (le doublon avec les trains étant évident dans certains secteurs) avec toutefois du matériel de réserve pour un éventuel renforcement si nécessaire.

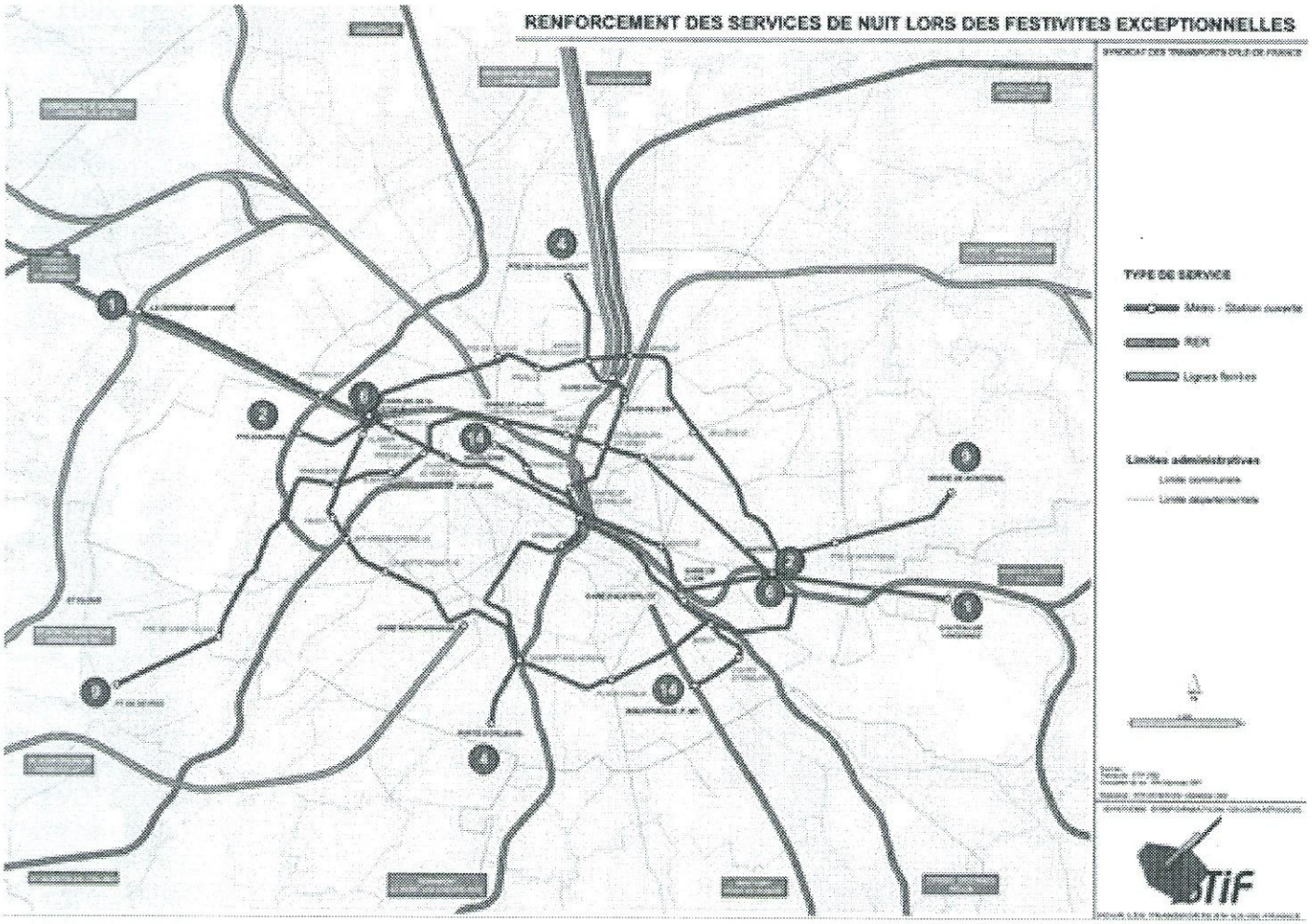
En outre, sur les bassins de Juvisy, Le Raincy/Montfermeil, Mantes la Jolie et Chelles, la RATP, Daniel Meyer, les TRA, TVM et Apolo 7 ont également été mis à contribution pour assurer un service local à raison d'une navette par heure.

La parution tardive de ce numéro de RU nous permet d'effectuer un bilan de cette première. Il est évidemment positif, les différents services ayant rencontré un succès plus qu'honorable. Cette offre de service aura aussi permis d'éviter les habituels débordements dus aux foules, passablement éméchées, se massant au fur et à mesure de la nuit dans l'attente du premier train ou du premier métro.

Reste l'habituel point faible : la communication... Ainsi, le STIF a laissé libres les deux exploitants de promouvoir le service à leur guise, ce qu'ils ont évidemment fait de manière totalement individuelle sans privilégier l'intérêt multimodal de la chose. Peu d'agents d'un opérateur connaissaient de fait l'offre de service de l'autre, la SNCF n'ayant par exemple pas été prévenue que la plupart des lignes Noctambus partiraient de ses gares...

Côté SNCF, si une communication de base globale a été effectuée, l'information voyageurs (horaires, gares desservies, etc.) a été laissée à l'appréciation des dirigeants locaux, avec les différences de qualité d'une gare à l'autre qu'on imagine. Rarement, les possibilités offertes par le réseau RATP auront été mentionnées.

Côté RATP, comme pour la Nuit Blanche, des dizaines de milliers d'exemplaires d'un prospectus sur papier glacé reprenant les plans du métro et des Noctambus ont été édités et bien peu distribués, et ces plans étaient bien



entendu fort elliptiques sur les services de la SNCF… Prix Citron à deux agents de la RATP dans deux stations différentes qui, agacés qu'on leur demande le 31 décembre à 20h00 si le métro était ouvert, ont répondu avec désinvolture que la totalité des lignes fonctionnaient…
Concluons donc que tout cela était sans doute une répétition générale et que la Fête de la Musique, en juin prochain, offrira un service de nuit irréprochable !

L'informatique pour l'information

On le sait, le talon d'Achille des transporteurs est la qualité de l'information délivrée aux voyageurs, en situation normale ou perturbée. Certes, fleurissent un peu partout en France des systèmes d'information dynamiques, à bord des véhicules ou en station. Mais le personnel d'accompagnement éprouvait les plus grandes difficultés à devancer les informations qui pouvaient déjà être délivrées aux clients.
Aussi, plusieurs expérimentations sont actuellement en cours. Sur le RER A, par exemple, la RATP a doté ses contrôleurs d'ordinateurs de poche (PDA) les rendant capables de renseigner la clientèle en situation normale grâce à la présence de logiciels horaires ou tarifaires. La SNCF va un peu plus loin en expérimentant, dès le début 2003, le même type d'appareils mais en réseau sans fil, cette fois, ce qui permettra de recevoir en temps réel les informations conjoncturelles. D'abord testé en gare (Montparnasse en particulier), nul doute que ce système pourra être décliné auprès des contrôleurs ou du personnel d'accompagnement à bord des trains dans un avenir proche.
qu'elle qu'en soit l'issue.
On peut s'en étonner lorsque l'on sait que le pilotage d'une rame de métro est aujourd'hui en majeure partie automatisé et le devient de plus en plus. Mais, bon…

Industrie

Cristalis : précisions

Lors de notre présentation du trolleybus Cristalis d'Irisbus dans notre numéro 45, la présentation du tableau de ses caractéristiques techniques pouvait laisser à penser que le standard et l'articulé possédaient le même numéro de châssis et qu'ils n'étaient pas encore homologués.
En fait, seul l'articulé n'était pas homologué et donc sans n° de châssis, ce qui est maintenant fait.
Standard ETB12 : numéro commençant par VNEPS09C100000
Articulé ETB18 : numéro commençant par VNEPU09C100000
D'autre part, nos remerciements à Nicolas Tellier pour la communication des informations sur le Cristalis ont regrettablement disparus à la fin de notre présentation. Nous lui adressons toutes nos sincères excuses.

Marché Bus et Cars 2001

(source Stadtverkher 11 - 12 /2002)

- Daimler Chrysler	45700
- Navistar USA	22100
- Tata - Telco – Inde	14600
- FAW – Chine	12600
- Volvo	10500
- SAW - Afrique du Sud	8500
- MAN	6100
- Hyundai – Japon	5500
- Scania	4100

On peut voir que l'ensemble Irisbus n'est pas "classé" dans les 10 premiers constructeurs mondiaux. Le marché est (largement dominé par le groupe DaimlerChrysler dont leux marques emblématiques sont Mercedes et Setra

SETRA

Tous les amateurs connaissent le célèbre constructeur d'Ulm en Allemagne, devenu filiale du groupe Evobus, et dont une partie de la production provient de l'usine de Ligny-en-Barrois dans le département de la Meuse. Beaucoup savent que Kässbohrer est le nom de son fondateur. Par contre, peu connaissent la signification du nom SETRA. Notre correspondant Jean-Pierre Zimmermann s'est penché sur la question et nous livre le résultat de ses recherches. C'est au printemps de l'année 1951 que le carrossier Karl Kässbohrer construit les trois premiers prototypes d'autobus ; avant, Karl et son frère Otto étaient spécialisés dans la carrosserie de camions et non de voyageurs. Lors d'une fusion, la firme se dénommera KKS (Karl Kässbohrer Selbstragender Omnibus) mais seul le nom de Selbstragender sera usité ; le nom SETRA est tout simplement son diminutif et signifie "portage à mains nues", ce qui est un clin d'œil à la légèreté de la structure en aluminium du premier prototype ; elle pesait en effet moins de 100 kg et pouvait être portée par six hommes sans l'aide d'un treuil.
Outre le logo SETRA, les différents sigles utilisés pour les diverses séries de matériel peuvent paraître obscures. Reprenons donc les lettres apparaissant sur les autobus SETRA : tout d'abord le S signifie Seitenscheiben soit littéralement vitres latérales, suivi du numéro de série de la chaîne de construction ; SL signifie Stadtlinien (bus urbain), UL Überlandbuses (bus ou car interurbain), et le G (Gelenkomnibuses) notifie les articulés. Notons que le N (Niederflür), désignant les matériels surbaissés chez Mercedes ou MAN, n'est pas usité chez SETRA. Les chaînes d'assemblage de Ligny-en-Barrois ont vu sortir en 2002 leur 7000e véhicule SETRA.



Insolite

Cliché rare que celui transmis par notre ami Pierre COLIN montrant les rames destinées au métro de Canton en partance de l'usine bavaroise d'Heningsdorf parquées dans un avion... cargo bien entendu !
Cet appareil, un AN124 est malgré lui spécialisé dans le transport de rames puisqu'il avait déjà expédié les rames Combino destinées à Hiroshima.

L'Europe harmonise les longueurs

La longueur des véhicules autorisés à circuler en Europe vont tout doucement s'harmoniser d'ici 2004 avec :
- véhicules à deux essieux de longueur maximum 13,5 m, incluant tous les appendices possibles (porte-bagages arrière, notamment pour les skis, ou porte-vélos)
- véhicules à 3 ou 4 essieux de longueur maximum 15 m
- véhicules à simple articulation de longueur maximum de 18,75 m
- véhicules à double articulation de longueur maximum de 25,75 m

Exploitation

RATP France : des débuts en demi-teinte...

On le sait, la RATP nourrissait depuis quelques temps de grandes ambitions. Autorisée par la loi SRU à sortir de son champ d'action historique, l'Ile-de-France, la Régie s'était empressée de créer une filiale, RATP France, avec l'appui du groupe Transdev (C3D) afin de ne pas mélanger les genres entre l'activité dite de service public, sous contrat avec le STIF, et les activités à caractère "privé". Cet accord de partenariat et de stratégie s'était concrétisé le 18 janvier 2002.

Certaine de ses succès futurs, la RATP a dû, depuis lors, adopter un profil plus bas. Certes, on notera son entrée (symbolique) le 28 juin dernier au capital de la SAEM T2C, exploitante du réseau de Clermont-Ferrand, le renouvellement de la concession d'exploitation du réseau SOLEA de Mulhouse à la société Tram dont elle est, à hauteur de 30%, un partenaire de longue date, ou encore sa fulgurante percée, en octobre, dans le domaine de la prestation de service au sein d'EQUIVAL 38, société qui gère la billetterie du réseau départemental de l'Isère. On notera surtout un échec retentissant, la candidature manquée à l'exploitation du réseau Transpole de Lille. Retentissant, car nos sources locales tendraient à laisser croire que RATP France, dont le dossier était jugé solide, aurait un peu pêché par orgueil, sûre de l'emporter...

Toutefois, le premier vrai succès vient là où ne l'attendait pas. RATP France (49%), associée pour l'occasion à TPG France (51%), filiale française de l'exploitant du réseau de Genève, a remporté le 18 décembre dernier l'exploitation du réseau... d'Annemasse pour 5 années.

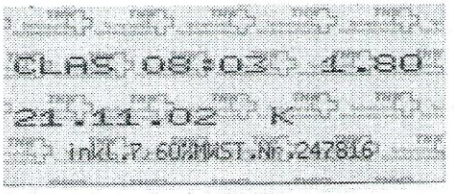
Ce qui ne manque pas de nous étonner. Non pas que le réseau annemassien soit quantité négligeable : il transporte tout de même 2 millions de voyageurs par an et sa synergie avec le réseau voisin TPG lui ouvre d'importantes perspectives, ce qui rend d'autant plus passionnante sa future restructuration (voir aussi en rubrique 60 Jours... à). Ce qui nous surprend, c'est la dimension stratégique de ce succès. Autant, pour le partenaire majoritaire que sont les TPG, l'intérêt est évident, autant pour RATP France, la cible nous apparaît comme étant légèrement décalée surtout si l'on relit le protocole d'accord RATP France / Transdev qui précise que « la RATP, appuyée par Transdev, apportera plus particulièrement son savoir-faire et son expérience pour l'exploitation des grandes métropoles, et les réseaux comprenant des lignes de métro lourd ou de systèmes automatiques »...

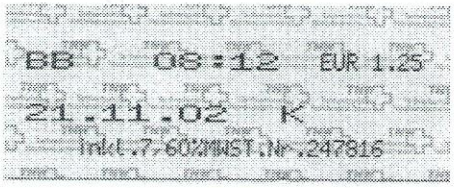
Rien de tel à Annemasse, ni aujourd'hui, ni demain d'ailleurs, puisque le projet de prolongement du tramway genevois au cœur de la cité haut-savoyarde a fait long feu...

Irions-nous jusqu'à dire que certes le réseau d'Annemasse ne correspond pas à la "proie idéale" mais, celui de Genève...

La Suisse aime l'argent !

Nous en avions parlé, nous le prouvons en image : la Suisse passe à l'Euro ! Du moins partiellement... En effet, toujours prompts à trouver de nouveaux moyens de faire rentrer l'argent dans les caisses de l'Etat, nos amis suisses ont eu la bonne idée de mettre en place sur certains de leurs réseaux (Bâle et Genève notamment) des distributeurs de titre acceptant la monnaie européenne. Au-delà de ce clin d'œil ironique, il faut avouer que cela nous simplifie la vie !





Transdev à la neige

Transdev s'est fait une spécialité des dessertes saisonnières en stations de sports d'hiver. Cette année, l'opérateur rempile dans les stations de la Rosière, des Arcs et de Valloire et ajoute à sa besace de nouveaux services au Grand Bornand et Manigod, Saint-Gervais-les-Bains et Val d'Isère.

Pour ces derniers, 27 véhicules devront être mobilisés durant la saison hivernale.

Palmarès "Rail et Transports" 2002

La Vie du Rail / Rail et Transports a publié, courant novembre, son désormais rituel Palmarès des Transports Urbains. Il consacre cette année Grenoble, Strasbourg et Lyon. Signalons néanmoins r que certains réseaux n'ont cette année pas répondu au questionnaire envoyé par l'hebdomadaire spécialisé. Faute de temps, comme l'explique l'hebdomadaire, ou, comme nous serions plus enclin à le penser, lassitude de voir un certain nombre de critères ou données peu significatifs ou non conformes à la réalité de terrain ? Notons ainsi que pour la première fois, la publication émet elle-même quelques doutes sur la véracité de certaines réponses ou sur la pertinence de certains de ses critères, c'est tout dire...

Ainsi, nous avouons nous-mêmes être un peu lassés de ce palmarès, ne serait-ce qu'à cause de l'incapacité de ses auteurs à vérifier un certain nombre d'informations qui sont pourtant reprises dans la documentation clientèle que tout un chacun a la possibilité de se procurer...

Brèves d'Ailleurs

Compte tenu de l'importance de l'actualité concernant la Suisse Romande et la Wallonie, qui, outre leur proximité, exploitent plusieurs réseaux frontaliers intéressant de fait l'actualité française des transports urbains, nous avons décidé de basculer vers la rubrique "60 jours à..." les informations en provenance de ces deux régions francophones.

Belgique

Pour les informations wallonnes et bruxelloises, reportez-vous à la rubrique "60 jours à..."

ANTWERPEN > DE LIJN

Tramway

Le prolongement de la ligne 3 de Merksem vers Keizershoek a été inauguré comme prévu le 28 août dernier avec les motrices Siemens 7205 et 7228. La mise en service commercial a eu lieu le 1er septembre avec la motrice 7216.

COTE FLAMANDE > DE LIJN

Tramway

Le célèbre tram de la côte flamande a encore enregistré une progression de trafic pendant la saison estivale 2002. 3.200.000 voyageurs ont en effet emprunté le Kusttram en juillet et août, soit une progression de 14 % par rapport à l'an dernier. Les tarifs préférentiels seraient à l'origine de ce succès.

GAND / GENT> DE LIJN

Dépôt

Afin de permettre de remiser les nouvelles rames de tramway Siemens, qui arriveront fin 2003, les gestionnaires prévoient de transférer le remisage des autobus du dépôt de Gentbrugge vers celui de Destelbergen afin de libérer la surface nécessaire et d'augmenter la capacité de remisage des tramways à Gentbrugge.

Italie

MILANO > ATM

Tramway

La société des transports milanais (ATM) a commencé à recevoir les premiers d'une série de 58 tramways à plancher bas intégral Sirio construites par Ansaldo Breda. Les rames sont composées de 7 éléments articulés, et longues de 35,35 m. Elles sont mises en service sur la ligne 15 dont 70 % du parcours sont en site propre. Une seconde commande portant sur 35 rames de 5 éléments serait destinée à une ligne circulaire.

Royaume Uni

Les groupes français de plus en plus présents outre-Manche.

S'ils sont bien connu en France pourleur activité majoritairement tournée vers l'urbain, Connex, Keolis et, dans une moindre mesure Transdev, sont de plus en plus présent au Royaume Uni, mais dans le ferroviaire.

Ainsi, Connex exploite actuellement la franchise South Eastern qui dessert la banlieue sud-est de Londres tandis que Keolis est présente dans deux franchises : South Central et Thameslink.

Mais surtout, la SRA, qui gère l'attribution des franchises, effectue en ce moment même un grand renouvellement des concessions, tant en terme d'exploitation que de desserte géographique. Et il est très rare qu'un des groupes français ne soit pas parmi les derniers candidats en lice, au grand dam d'autres groupes étranger qui n'arrivent décidemment pas, à l'exception des chemins de fer néerlandais à percer.

Ainsi, on retrouve Keolis et Connex comme deux ultimes compétiteurs

pour l'attribution prochaine de la franchise Transpennine Express (réseau régional du nord de l'Angleterre), Keolis et RATP/Transdev parmi les trois finalistes pour la franchise Merseyrail (RER de Liverpool), Connex parmi les 4 finalistes pour la franchise Wales and Borders (réseau régional gallois), Connex et Keolis parmi les 6 qualifiés pour la franchise Northern Trains (réseau régional nord-es)t, etc.
Noter qu'à de rares exceptions, les groupes français sont associés à des groupes britanniques qui se lancent dans la compétition parfois avec l'un, parfois avec l'autre...
Par ailleurs, la plupart de ces franchises comportent un partie urbaine ou périurbaine dans leur exploitation.

LIVERPOOL > MerseyTravel

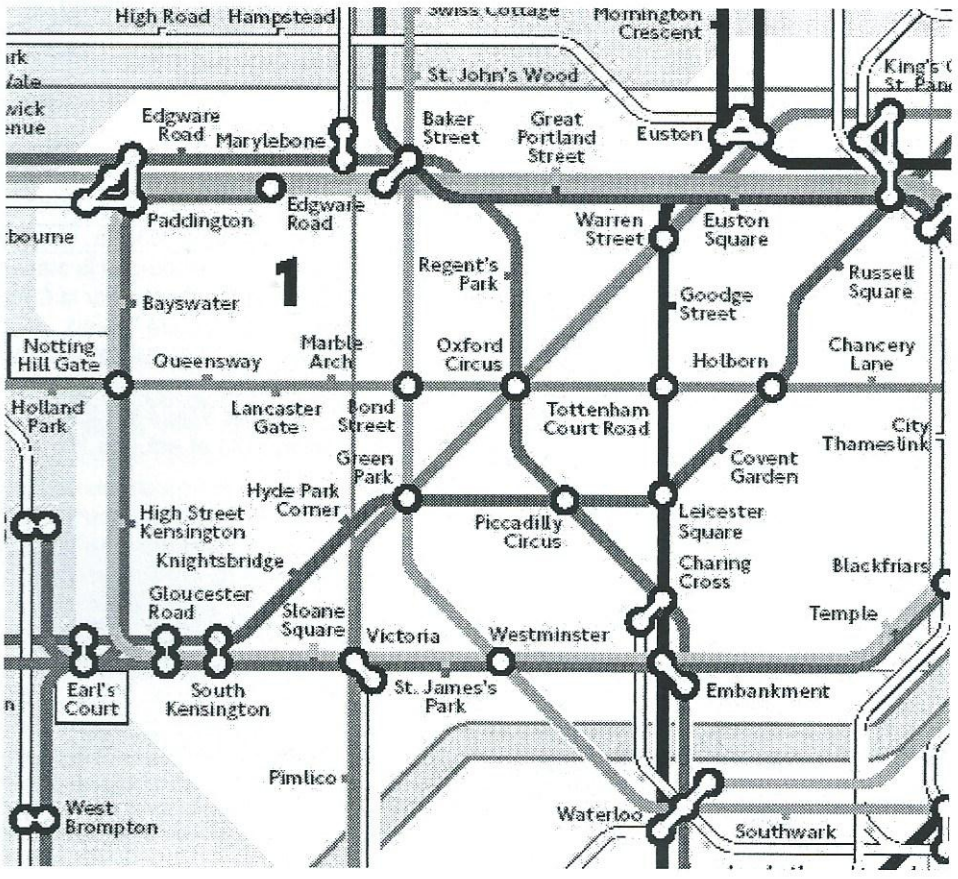
Privatisation du métro

Liverpool possède un réseau ferroviaire urbain, MerseyRail, dont les lignes assurent successivement le rôle de métro en centre-ville, de RER en proche périphérie et de trains de banlieue lorsqu'elle s'éloignent un peu plus.
Dans le cadre de la réorganisation des transports ferroviaires, MerseyTravel, l'autorité organisatrice, va récupérer ce réseau pour l'heure considéré comme une franchise "normale" au même titre que le réseau des chemins de fer écossais, par exemple.
Un nouvel opérateur doit être prochainement désigné. Outre le sortant, Arriva, on trouve, parmi les prétendants, la SNCF via Keolis et... la RATP, toutes deux associées à des partenaires britanniques.

LONDON > TfL

Privatisation du métro

Bien que très controversée, c'est la solution du partenariat public/privé qui a été in fine retenue pour permettre la modernisation du vénérable métro londonien. Public parce que "London Underground", établissement public qui gérait jusqu'alors le réseau va passer sous la tutelle de Transport For London (TfL), la nouvelle autorité organisatrice des transports londoniens créée il y a deux ans en remplacement de London Transport. TfL gardera alors la maîtrise de l'exploitation voyageurs.
Privé parce que les infrastructures (voies, matériel roulant, stations) seront gérées par des consortia privés. Leur mission : moderniser ces infrastructures en échange d'un péage acquitté par TfL pour leur utilisation.
Ce système de fonctionnement original mérite toutefois qu'on l'observe avec attention. En effet, la règle jusqu'à présent, tant au Royaume Uni qu'ailleurs était, lors d'un transfert de compétence au privé, de maintenir l'infrastructure dans le giron public et confier l'exploitation au privé. Là, c'est exactement l'inverse !
Le réseau métro a été divisé en 3 concessions (groupes de lignes) cohérentes. Les gestionnaires, actuellement en cours de désignation auront 5 à 10 ans pour convaincre les pouvoirs publics et les usagers de leur capacité à moderniser voies et stations, entretenir et renouveller le matériel roulant, le tout sans péjorer la ponctualité des circulations et... leur sécurité.



© Pierre COLIN

Suisse

Pour les informations romandes, reportez-vous à la rubrique "60 jours à..."

ZURICH > VBZ

Réseau de nuit

L'autorité organisatrice des transports du canton de Zürich (1.200.000 habitants), la ZVV (Zürcher Verkehrs Verbund), a étudié et organisé un réseau de nuit composé de 3 sous-ensemble : 23 lignes de "Noctambus", 4 lignes de RER en correspondance à la gare centrale, et 13 lignes de bus urbains et interurbains. Ce nouveau réseau devait être mis en service le 15 décembre dernier et fonctionner chaque fin de semaine au rythme d'un passage toutes les heures ou toutes les deux heures, suivant les lignes.

Alsace

COLMAR > TRACE

Couloirs
Suite à la mise en place du nouveau plan de circulation en centre-ville et afin de pallier aux nombreux sens interdits, huit nouveaux couloirs réservés totalisant 1.785 m ont été aménagés. Depuis le 4 novembre, les bus ont vu leurs itinéraires modifiés entre la gare et le point central Unterlinden, l'accès de ce dernier étant dorénavant plus direct pour les lignes 4, 5, 6, 7 et 8.

GNV
Deux nouveaux Agora standards fonctionnant au GNV ont été mis en service en octobre dernier. Cet équipement porte le parc de bus au gaz à 14 Agora standards et un articulé Agora-L, soit un taux d'équipement du parc d'environ 40 %.

Centenaire
Les TRACE ont fêté en septembre dernier le centenaire du réseau. En effet, c'est le 15 mars 1902 qu'était inaugurée la première ligne de tramway exploitée par les Usines Municipales. Le réseau en a compté trois : Bleue, Rouge et ligne de Wintzenheim. A la fermeture de cette dernière en 1960, les autobus ont pris possession de l'ensemble du réseau. Le 1er janvier 1990, la STUCE (Société des Transports Urbains de Colmar et Environs) a pris la succession de la RMC (Régie Municipale de Colmar) et TRACE est devenu l'appellation commerciale du réseau.

MULHOUSE > SOLEA

Tramway
Le projet des deux lignes de tramways urbains a reçu le 8 octobre dernier l'avis de DUP (déclaration d'utilité publique) ce qui constitue le feu vert au lancement des travaux. Ceux-ci vont commencer dans les prochains mois avec les interventions des concessionnaires des réseaux souterrains.

Certifiée
L'activité maintenance avait été la première en Europe à recevoir en octobre 1995 la certification ISO 9002 qui fut reconduite en 1998 et en 2001. Mais cette norme ne garantissait pas la satisfaction du client quant au produit rendu car elle n'était pas évaluée. Depuis septembre, c'est chose faite avec la nouvelle norme ISO 9001 remis par l'AFAQ à l'activité maintenance de l'entreprise TRAM, gestionnaire du réseau SOLEA.

120 ans
Afin de compléter les informations parues dans notre dernier numéro, sachez qu'en marge de la présentation de la nouvelle marque commerciale, le réseau en a profité pour célébrer dignement ses 120 ans d'existence. Dans le cadre de cet anniversaire, une exposition de photographies, affiches, maquettes, pièces diverses de travail et d'habillement, a été organisée du 16 au 22 septembre par l'association "Les Chasseurs d'Images" en partenariat avec SOLEA.
Quelques chiffres afin de résumer SOLEA : 466 salariés, 17 communes desservies par 23 lignes, 146 bus et 786 arrêts, plus de 28 millions de voyages en 2001, soit en moyenne un taux de 124 voyages/an/habitant, 6 millions de km parcourus chaque année. En 2001, les voyages ont progressé de 5,3 % passant de 27.149.000 à 28.587.000.

Parc
Les 7 SC10 n°383, 384, 387, 391 à 394 et le AU138 n°136 sont partis vers la Sibérie reprendre du service sur le réseau de Isakowa.

Ecomusée d'Alsace
L'ancienne motrice n° 201 des tramways de Bâle qui était restée exposée pendant dix ans à l'entrée de l'écomusée d'Ungersheim en vue de l'implantation d'une hypothétique ligne de tramway entre le site et le puit "Rodolphe" des anciennes mines de potasse, a finalement été démolie.

STRASBOURG > CTS

Navette Aéroport
Depuis le 13 janvier 2003, la navette entre l'aéroport de Strasbourg et la station de tram "Baggersee", affrétée par la CTS, est exploitée par la société Trans'L avec des S315NF en lieu et place de la société Kunegel (Connex).
Trans'l est basée à Villers-la-Montagne, près de Longwy (54) et est une filiale de Transdev.

Aquitaine

BORDEAUX > CGFTE CONNEX

Tramway
La première rame bordelaise livrée au

dépôt le 22 août dernier (relire RU46) a effectué ses premiers tours de roue le 10 octobre sur l'avenue Thiers en empruntant la voie de service sur le pont Bouthier.
Deux jours après, le samedi 12 octobre, elle était officiellement baptisée "Ville de Québec", cette ville étant jumelée avec Bordeaux. Moins poétique, son matricule CGFTE est le 2242.
D'autre part, le tramway vient de recevoir le Grand Prix du Design 2002, catégorie automobile-transports, décerné par le magazine "Stratégies".

Auvergne

CLERMONT-FERRAND > T2C

Essais
Depuis la mi-novembre, le CIVIS immatriculé 7246 W 69 a débuté les essais d'exploitation sur l'axe Leo 2000.

MONTLUCON > TUM

2002/2003
Le périmètre des transports urbains s'est agrandi à deux nouvelles communes : Saint Victor et Lignerolles.
Depuis septembre 2002, la ligne 3 est prolongée de Petit Vernet à Saint Victor à raison de 8 à 10 passages en semaine. Elle dessert désormais toute la journée le quartier du Cros.
La ligne 2 a vu sa fréquence renforcée sur le quartier Bellevue.
La ligne 6 dessert la nouvelle commune de Lignerolles.

Bourgogne

AUXERRE > LE BUS

Deux de moins
Deux R312 du réseau auxerrois ont été retirés du service et transférés à RVI pour alimenter le stock des véhicules d'occasion.

BEAUNE > VINGT

Parc
Jusqu'à présent, ce réseau très confidentiel se bornait aux ramassages scolaires et fonctionnait grâce à des bus achetés d'occasion (SC10R, PR100). La nouvelle municipalité entend faire du nouveau réseau de 4 lignes récemment mis en place un élément structurant de la ville dont le centre historique aux rues étroites est perpétuellement engorgé par les automobiles. Pour cela, après avoir acquis 2 véhicules flambant neufs (**un Cito et un Omninova Multirider**), un troisième est venu tout récemment s'ajouter aux deux premiers ; il s'agit d'un VanHool A320 nouvelle version (1432 WJ 21) qui sera engagé sur la ligne 1. Les trois nouveaux véhicules ont officiellement été présentés le 16 septembre dernier. Le parc total est constitué de 6 autobus.



© Claude DRUON

Beaune - Gare SNCF - 02 avril 2002
Le Cito et l'Omninova du réseau Vingt, en compagnie d'un SC10R

CREUSOT (Le) > CTC

Contrat
Discret (il répond rarement à nos demandes d'informations), le réseau CTCqui dessert en deux sous-ensembles séparés les deux pôles de la Communauté Urbaine du Creusot / Montceau les Mines, voit son contrat d'exploitation renouvelé jusqu'en 2008 au profit de Transdev.

Matériel
Arrivée au dépôt fin octobre d'un VanHool A320 (2p) nouvelle version. Arborant encore une livrée blanche et provisoirement sans numéro de parc, il est immatriculé 4832 XH 71 (VIN 60320).

DIJON > STRD

Exploitation
Keolis conserve l'exploitation du réseau STRD. Un satisfecit pour l'exploitant, qui malgré l'absence de projets novateurs, hisse le réseau dijonnais au firmament des réseaux "tout bus". Celui a en effet la meilleure place des réseaux sans TCSP au Palmarès de Rail et Transports.
L'exploitant est toutefois instamment prié de faire des économies à l'avenir en allégeant notamment les fréquences sur les lignes les moins rentables. Des économies qui pourraient peut-être bien servir au lancement des études concernant un futur tramway. On murmure en effet, que finalement, un axe lourd pourrait permettre de développer la qualité de vie dijonnaise... A suivre !

MACON > MACONBUS

Contrat
Transdev, décidément très présent en Bourgogne, continuera également d'exploiter le réseau Mâcon Bus.

Bretagne

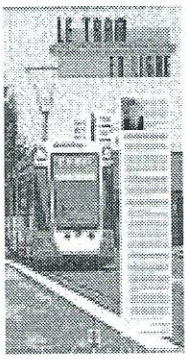
AURAY > AURAY BUS

Parc
Le Renault Carrier qui assurait la réserve de ce petit réseau a été remplacé par un second GX77H, comme nous le pressentions dans RU45.

Portant le numéro de châssis VJ1GX77HORT100103, il est immatriculé 7985XD56.

BREST > BIBUS

Tramway



Après de nombreux atermoiements, Brest a relancé son projet de tramway.
Outre une lettre d'information régulière (la première fait honneur au tram d'Orléans), la Com-munauté Urbaine a ouvert un site Internet extrêmement complet et didactique consacré à ce projet à l'adresse suivante :
www.cub-brest.fr/tram

Littérature

Erwan Le Bot a arpenté les rues de Brest et les lignes du réseau bibus. De ses voyages sont nés de magnifiques dessins qui font redécouvrir des trésors d'architecture ou des perspectives oubliées. Vous trouverez cet ouvrage dans les bonnes librairies de Brest et des alentours et dans la boutique de vente en ligne de www.bibus.fr.

Parc

L'état de parc du réseau publié dans notre dernier numéro (p.53) laisse apparaître un total de 95 véhicules. Si on refait les totaux, le réseau possède 9 gabarits réduits, 86 standards et 60 articulés soit en définitive 155 véhicules.

Neiges...

La Bretagne est plus connu pour son climat certes doux mais pluvieux que pour ses tempêtes de neige...
La parution tardive du présent numéro permet alors d'évoquer les 12 cm de neige qui ont totalement paralysés le réseau Bibus les 9 et 10 janvier derniers. Des conditions météo exceptionnelles qui ont permis de constater la non moins exceptionnelle capacité de Bibus à informer sa clientèle. Outre des flashes radio réguliers et la mise à diposition de personnel pour répondre au n° Bibus Infos, les abonnés à la "mailing list" internet du réseau ont reçu en deux jours pas moins de 10 messages rendant compte de l'évolution du trafic. Chapeau !

Centre Val de Loire

ORLEANS > SEMTAO

Concession

Le tramway orléanais est certes une réussite technique indiscutable mais... un succès populaire relatif. La ligne A avait en effet trois missions : "booster" la fréquentation du réseau, transporter à lui seul 1/3 des voyageurs et rapprocher le quartier de La Source du centre d'Orléans. Si la fréquentation générale et la qualité de service du réseau sont en hausse, force est de constater que la fréquentation du tram est en-deçà des objectifs et... que la desserte de la Source n'est toujours pas très performante, notamment en raison du temps de parcours que le tram n'a pas vraiment fait baisser au point qu'une ligne bus express, plus rapide, a dû être réintroduite.
Nul doute que ce succès relatif a été au cœur des discussions lors du choix à peine contesté du mode d'exploitation de l'axe est-ouest (un "simple" bus guidé) mais aussi lors du renouvellement du contrat d'exploitation du réseau.
Si Transdev, le sortant, a été reconduit, cela n'a pas été partie facilement gagnée. D'ailleurs, c'est une filiale de Transdev et non Transdev en propre qui fera partie du tour de table de la "nouvelle" SEMTAO.

Gares

Deux nouvelles haltes SNCF ont été inaugurées dans l'agglomération afin que les TER desservent les communes de Saint-Ay et de Chaingy.

TOURS > FIL BLEU

Télébillettique

Ca y est, la billettique est entré en service sur le réseau de Tours. Le réseau ? Non... Les réseaux !
En effet, si les cartes Multifil et Maxifil n'accueillent que des voyages à l'unité ou des abonnements Fil Bleu, les cartes Multipass peuvent accueillir, outre la totalité des tarifs Fil Bleu, des abonnements TER Centre (sur les lignes Tours – Chinon et Tours – Loches) et, prochainement, ceux du réseau départemental Fil Vert, le temps que les véhicules du groupe Alphacars soient équipés des valideurs ad hoc. Tours est donc la première ville française à proposer sur support électronique la totalité de la gamme tarifaire sur la totalité des transporteurs agissant sur son territoire.

Champagne Ardennes

EPERNAY > SPARNABUS

Matériel

Deux midibus VanHool A308 dernière génération sont arrivés chez Sparnabus pour renouveler un parc exclusivement composé de matériel belge.

REIMS > TUR

Site propre

Les travaux concernant le site propre bus dans le quartier Croix-Rouge ont débuté. Il est situé dans l'artère principale, axe Einsenhower – Taittinger - Bonaparte, sur 2,5 km. Il s'agit de la toute première étape du site propre devant joindre à l'avenir le centre hospitalier au quartier Orgeval, via le théâtre et la gare.

Livrée

Les Agora Euro 3 (3p) nouvellement réceptionnés arborent dorénavant les nouvelles couleurs du réseau.
La première circulation en service commercial d'un bus (en l'occurrence un Agora S Euro 3) aux nouvelles couleurs tant décriées a eu lieu le 22 novembre sur la ligne G. A la mi-décembre, 7 autres standards et 2 articulés devaient avoir été repeints. L'objectif est de faire circuler l'ensemble du parc en "Champagne et lie de vin" à l'horizon 2006. Le temps de faire décanter quelques bonnes bouteilles !

Nouveaux bus

Il semble que les TUR soient en pleine période de livraison de nouveaux véhicules aux normes Euro 3. Au moins deux Agora L, 1 Agora S et un GX117 de ce type ont été vus au dépôt ou à la succursale locale de RVI sans qu'ils soient encore affectés au parc.
D'autre part, les TUR se débarrassentde leurs vieux SC10 sur le réseau voisin de Châlons-en-Champagne ! Le SC10R n° 340 a été vu au dépôt Sitac Bus.
Enfin, le MG36 n° 503, anciennement affecté à la ligne de l'hyper-centre "Citadine" est en circulation sur la navette plateau de Laon, toujours sous ces anciennes couleurs rémoise (y compris la pub !). Prêt, location, vente ?

TROYES > TCAT

Couloir

Depuis le 30 novembre, un couloir à



© Franck DELVAL

Le MG36 n°503 des TUR toujours immatriculé 51,en livrée de l'ex-Citadine rémoise, est exploité sur la navette plateau du réseau TUL de Laon

contresens a été mis en place rue Raymond Poincaré afin que les autobus des lignes 2, 3, 4, 7, 8 et 9 puissent mieux accéder au centre-ville et atteindre le point central, place Langevin. Une tentative de couloir avait déjà été tentée dans les années 80, mais l'expérience n'avait pas duré un an. Souhaitons que celui-ci rencontre le succès !

Parc

Depuis septembre, deux nouveaux Agora standards Euro 3 (3p), n°235 et 236, sont en service. Deux Agora-L Euro 3 (4p), n°237 et 238, étaient quant à eux en cours d'équipement au moment d'écrire ces lignes.

Franche Comté

MONTBELIARD > CTPM

Réseau

A la demande des scolaires... et de leur parents, la ligne 11 du réseau CTPM modifie son itinéraire sur la commune de Voujeaucourt et fait désormais son terminus à l'arrêt "Côteau de l'Ane".

Ile de France

Le ticket "t" est là !

Distribué dès le 1er ou le 2 janvier selon les points de vente, le nouveau ticket "t", annoncé en avant-première dans notre dernière édition, est devenu réalité. Rappelons que ce ticket, qui devient multiopérateurs, remplace à la fois l'ancien ticket "Section Urbaine" (communément appelé ticket de métro) mais aussi les tickets à l'unité ou en carnet de la totalité des transporteurs affiliés à OPTILE, soit 90% des lignes de bus sur l'ensemble de la région Ile-de-France. Les 10 tickets d'un carnet peuvent donc, indépendamment du transporteur auquel il a été acheté, être utilisé sur n'importe lequel d'entre eux sous réserve de respecter les règles tarifaires (inchangées) et notamment le sectionnement imposant la validation de plusieurs titres en fonction du trajet effectué.

A des fins d'harmonisation, ce nouveau ticket est de couleur mauve. La plupart des opérateurs OPTILE distribuant des tickets pré-imprimés, les clients se verront d'emblée distribuer ce titre sur support mauve. En revanche, la RATP et la SNCF émettant les titres à la demande, le STIF les a autorisées à écouler leur stocks actuels de bobines jaunes et vertes. Les trois couleurs cohabiteront encore quelques temps. Mais d'ici juillet, tous les titres franciliens (hors carte Orange) seront délivrés sur support mauve, y compris les billets de train ou de RER. En effet, les imprimantes à billets de la RATP et de la SNCF ne peuvent accueillir que deux bobines différentes : une pour les coupons de carte Orange, une autre pour tous les autres titres.

Les titres à l'unité achetés jusqu'au 31 décembre 2002 restent valides selon les règles de tarification en vigueur lors de l'achat et l'apparition du ticket "t" fait disparaître le titre Alternis, une sorte de ticket "t" créé il y a quelques années sur des secteurs tels Saint-Quentin-en-Yvelines, Mantes la Jolie / Les Mureaux, etc. afin de faciliter les déplacement locaux.

A cette occasion, la RATP propose sur son site Internet un panorama rapide de l'évolution des titres de transport en Ile de France :
http://www.ratp.fr/popup_event/200208_tickmagn/tickmagn01.htm

Projets de TCSP

Le dernier conseil d'administration du 10 octobre dernier a adopté les schémas de principe ou les avant-projets relatifs aux liaisons en sites propres Villejuif / Athis-Mons, Châtillon / Viroflay, les prolongements du T1 de Noisy-le-Sec à Montreuil (Mur à Pêches) et du T2 d'Issy (Val-de-Seine) à la Porte de Versailles, ainsi que l'allongement des quais de cette ligne afin d'accueillir des rames doubles. Le STIF a aussi donné son accord sur l'engagement des procédures de concertation préalable relatives au prolongement du TMS de la Porte d'Ivry à la Porte de Charenton et à la création d'un TCSP dans le secteur de l'Ile Seguin (Boulogne-Billancourt / Meudon).

RATP

Métro et RER

Fréquences

Les lignes 6, 11 et 13 auront leurs fréquences augmentées entre 19h30 et 22h30 ainsi que le week-end grâce à une offre supplémentaire de 40 %

Travaux

La rénovation des stations continue encore et toujours. Sur la période décembre à février, les stations concernées sont les suivantes :
Boissière, Sentier, Saint-Michel, Goncourt, Botzaris, Mairie d'Issy,

Oberkampf, Passy, Ranelagh, Pierre Curie, Porte de Champerret, Mairie des Lilas, Bobigny Pablo Picasso, Exelmans, Jourdain, Maison Blanche, Crimée, Pelleport, Poissonnière et Saint-Placide.
Selon la nature et l'importance des travaux engagées, certaines d'entre elles peuvent être partiellement ou entièrement fermées.

Trottoir
La saga du "Trottoir à Grande Vitesse" de Montparnasse continue... Malgré une vitesse de croisière réduite de 11 à 9 km/h et une signalétique spectaculaire mise en place pour différencier ce "TGV" de ses congénères, la bête continue de donner bien du souci à son constructeur et à l'exploitant. Certes, des 40 chutes hebdomadaires on est descendu à 20... Mais cela est encore bien trop important pour que cet équipement soit mis en service de manière continue. Aussi est-il toujours en test. Peut-être aurez-vous la chance de l'emprunter lors de ses rares moments de fonctionnement...

Tramway

T1 : prolongement
Les travaux du prolongement vers Noisy-le-Sec battent leur plein et touchent maintenant l'ensemble du tracé comme le montrent les photos. Si la pose des voies se poursuit à partir du pont de Bondy, elle a débuté sur le pont SNCF de la gare de Noisy-le-Sec ainsi qu'à Bobigny à hauteur de la future station "Auguste Delaune".
Côté matériel, la première rame en provenance du T2, la n°208, est arrivée à Bobigny dans la nuit du 5 au 6 décembre. Deux autres devaient arriver avant la fin de l'année, dans la nuit du 13 au 14 et celle du 20 au 21 décembre.

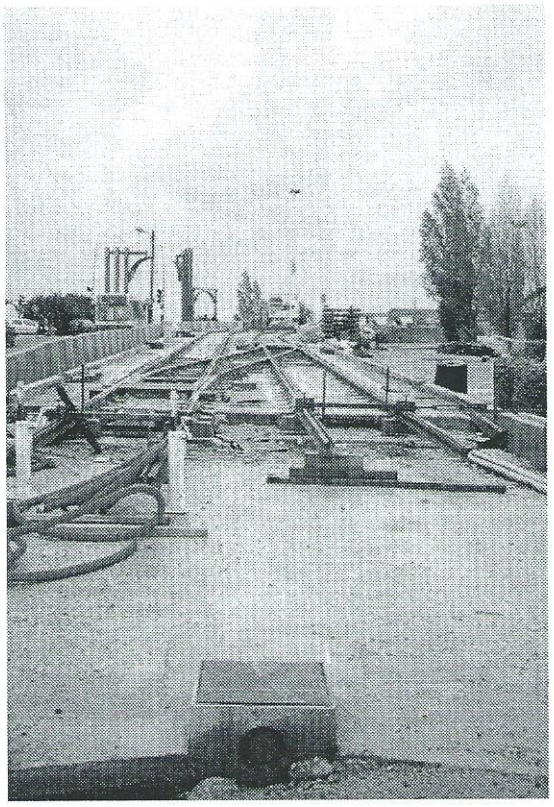
T2 : Citadis
C'est le lundi 2 décembre que les trois premières rames Citadis sont entrées en service commercial, sur un total de quatre actuellement autorisées par les services préfectoraux (n°405 à 408). De son côté, la neuvième rame (n°409) a été livrée à Issy-les-Moulineaux le mercredi suivant en fin de soirée. Comme ses sœurs, elle est arrivée d'Aytré sur une plate-forme routière des transports LMI-Bezombes de La Rochelle.

T2 : Rupture
Le samedi 19 octobre, la rupture d'un joint de dilatation dans la voûte d'un tunnel près de la station Suresnes-Longchamp, a entraîné la chute de la caténaire.
Le trafic du tramway a été perturbé pendant près de trois heures, le temps d'effectuer les réparations. RFF, gestionnaire de l'infrastructure, a été saisi pour trouver une réponse à cet incident.

T2 : Prolongement
Le pont de Bezons a entièrement été fermé à la circulation du 31 octobre au 4 novembre afin que la DDE fasse effectuer les travaux de consolidation de l'ouvrage qui devra bientôt supporter le passage des tramways du T2.
La municipalité de Bezons a d'autre part organisé une pétition pour s'inquiéter du retard pris par le projet de prolongement ; 3.000 signatures auraient été collectées.

Autobus

Un adieu tout de même...
La RATP a tout de même décidé de dire au revoir dignement à ses SC10 après près de 40 ans de bons et loyaux services. D'aucuns auraient espéré que cette manifestation soit un peu moins confidentielle et un peu plus festive... et survienne un peu plus tôt, puisque que le dernier SC10 en service commercial a rendu les armes le 11 mars dernier sur la ligne 317 (relire RU43 p.24).
Quoiqu'il en soit, une dizaine de voitures (5 SC10R et 5 SC10RA) ont été mobilisées dans la semaine précédant Noël pour un dernier au revoir selon le pro-



© Patrick KIRSTETTER

Prolongement du T1 à Noisy-le-Sec - 10 novembre 2002

Ci-dessus :
Pose de la première communication de service sur la rampe du pont au dessus du canal de l'Ourcq (côté Bobigny).

Ci-dessous :
Perspective de l'avenue Gallieni à Noisy-le-Sec depuis le pont de la gare où l'on peut distinguer la plateforme bétonnée.



gramme de circulation suivant :
- lundi 16/12 : ligne 317
- mardi 17/12 : ligne 126
- mercredi 18/12 : ligne 322
- jeudi 19/12 : ligne 29
- vendredi 20/12 : ligne 24

À noter qu'en plus de ces circulations, une exposition itinérante présentait l'évolution du parc, du SC10 aux Agora...

Couloirs protégés

Les travaux sur l'axe Place Clichy - Barbès afin de le transformer en "espace civilisé" privilégiant piétons, vélos et bus, ont débuté fin novembre. Ceux concernant l'axe Barbès - Magenta devraient être engagés courant 2003. L'avenue du Général Leclerc, dans le 14ème devrait connaître un sort similaire dans la foulée.

Ligne 18

La très faible disponibilité chronique du matériel Oreos 55E affecte l'exploitation du Montmartrobus et les réclamations des usagers affluent. Le 25 octobre dernier, un Oreos 55E modifié a été essayé par temps de pluie pour vérifier la tenue de route. Les résultats ayant été bons, la modification a été effectuée dans la journée sur les autres véhicules afin de reprendre une exploitation normale. Affaire à suivre...

Ligne 89

Déjà prolongée depuis la gare d'Austerlitz vers la Bibliothèque F. Mitterrand par les quais de Seine, cette ligne les quitte depuis le 2 septembre au niveau du quai de la Gare afin d'emprunter le premier tronçon de la toute nouvelle avenue de France. Elle en profite pour être prolongée d'un arrêt jusqu'au collège Thomas Mann, à l'extrémité actuelle du nouveau boulevard.

Ligne 111

Evoqué dans RU43 (p.23), la ligne 111, reliant la gare RER de Saint-Maur Champigny à Charenton Ecoles, a été prolongée depuis ce dernier terminus vers Paris jusqu'à la station de métro Cour Saint Emilion (ligne 14), afin de desservir le quartier de Bercy. A partir de Charenton Ecoles, les bus empruntent la rue de Paris en cabotage avec la ligne 8 du métro et ce jusqu'à la Porte de Charenton, puis redescendent vers la Porte de Bercy pour rejoindre **l'avenue des Terroirs de France**, terminus des lignes 109 et 111 et point de passage du 24. Le parc de voitures a été renforcé en conséquence (lire plus loin).

Ligne 291

Après moult péripéties, cette nouvelle ligne express reliant Boulogne-Billancourt (Pont de Sèvres) à Vélizy (Europe Sud) est enfin créée. Demandée à la RATP par la municipalité de Meudon-la-Forêt depuis 1997, cette liaison express essuya au STIF un veto du transporteur local de Vélizy, la société Louis Gaubert, celui-ci ayant déposé un projet similaire. Après des mois de procédures dont une tentative de pool entre les deux transporteurs, le STIF a finalement tranché et autorisé la Régie à exploiter cette nouvelle relation qui emprunte la voie express RN118. La ligne 291, qui a été mise en service le 4 novembre dernier, est exploitée par 5 Mercedes Citaro (n°4302 à 4306) dépendant du dépôt de Fontenay. Le trafic quotidien s'établit actuellement à 1100 voyageurs, dont 700 sont d'anciens utilisateurs des lignes 179 et 279 ; l'offre de service sur ces deux lignes a donc été réajustée en conséquence.

Ligne 467

Cette ligne de la banlieue ouest reliant le Pont de Sèvres à Rueil-Malmaison (RER) est affrétée à Connex. Depuis la rentrée, les 19 articulés sont petit à petit remplacés par 21 standards, en l'occurrence des GX317 Euro 3 arborant une livrée alliant la nouvelle découpe Connex au vert jade RATP. Le renouvellement devrait être achevé pour mars 2003 (lire nos informations complémentaires en rubrique Optile).

Ligne 540

La ZAC Victor Hugo à Saint-Ouen est un secteur en pleine mutation qui regroupe plusieurs milliers d'emplois, les activités ainsi que l'habitat étant encore appelés à s'y développer. Enclavée entre le boulevard périphérique et le boulevard Victor Hugo, ce secteur n'est actuellement desservi que par différents services particuliers mis en place par les entreprises. Depuis le 2 décembre, la nouvelle ligne 540 les remplace ; elle fonctionne du lundi au vendredi à partir de la Porte de Clichy via la Porte de Saint-Ouen. Elle fonctionne le matin vers la ZAC et le soir vers la Porte de Clichy, les retours s'effectuant haut-le-pied. Gérée par le dépôt de Pleyel, 4 Agora-S (n°7637 à 7640) sont engagés sur cette nouvelle relation.

Agora-line

Depuis le 19 novembre dernier, la ligne 21 est équipée par ces nouveaux véhicules. Ils sont aussi petit à petit réceptionnés au dépôt de Lebrun afin d'être engagés sur la ligne 63 ; ces derniers seront modifiés pour fonctionner au diester. A noter que mis à part la 8101 équipée de montes "singles", cette première série d'Agora-line est équipée de pneus jumelés, les "singles" étant montées que sur une partie de la commande. D'autre part, les 50 premiers véhicules (8101 à 8150) sont équipés d'un climatiseur, les 50 autres l'étant de VMFR (ventilation mécanique forcée réfrigérée). Après le 21 et le 63, les Agora-line devraient équiper les 179, 195, 389 et 551 en mars-avril 2003.

Scania Omnicity

Le premier des 11 articulés Scania Omnicity prévus pour l'Orlybus (ligne 283) a été livré le 25 octobre dernier, la réception officielle ayant eu lieu chez Scania, le 6 novembre à Saulx-les-Chartreux. Numéroté 1681 et de numéro de châssis



© Patrick KIRSTETTER

Paris - Pl. des Terroirs de France - 1er octobre 2002
L'Agora n° 2095 assure l'une des premières courses du 111 prolongé

Réseau bus RATP. Mises en service décembre 2002				
Types	**Nb**	**Coquilles**	**Lignes**	**Dépôts**
Agora Line	23	8103 à 8123, 8147, 8148	21	Montrouge
Total :	**23 véhicules**			

YS4N6X20001842998, il mesure 17,985 m (l'Agora-L ne fait que 17,70 m) et est propulsé par un moteur (norme Euro 3) 6 cylindres transversal incliné vers l'arrière de 260 ch et une boite de vitesses ZF à 5 rapports. Son aménagement a la particularité de proposer des espaces à bagages au-dessous des sièges, en plus des traditionnels racks sur les tours de roues et dans le soufflet de l'articulation. Il est climatisé et possède un emplacement pour un UFR, alors que le véhicule s'abaisse à plat sur demande. Sa livrée est par contre étonnante car blanche avec le vert sur les bas de caisse ; mais la livrée finale devrait heureusement être conforme au reste du parc. Il recevra bien sur la décoration spécifique de l'Orlybus.

Citaro

Nous vous communiquons les numéros de châssis des 70 Mercedes Citaro (n°4251 à 4320)

- n°4251 :
  VF962804310300008
- n°4252 à 4320 :
  VF962804320300071 à
  VF962804320300139

Réformes

Notons la réforme de 7 R312-3p (n°5066, 5077, 5125, 5126, 5213, 5226 et 5256), ainsi que 2 PR180.2 (n°4850 et 4913).

Climatisation

Pendant l'été 2002, les ateliers centraux Championnet ont équipé 35 Agora-S de climatisation allégée et 35 autres de ventilation mécanique forcée réfrigérée. Depuis septembre, les premiers roulent sur le 68 (dépôt de Malakoff) et les seconds sur le 62 (dépôt Croix-Nivert).
Plus de 400 bus sont actuellement climatisés, mais cette climatisation calquée sur celle des autocars ne donne pas toujours de bons résultats, surtout lorsque le bus ouvre ses portes toutes les trois minutes ! D'autre part les moteurs doivent être plus puissants et le fonctionnement de la climatisation augmente la consommation en gazole, ce qui n'a rien de très écologique. Des enquêtes sont en cours auprès des voyageurs sur les diverses technologies testées et de ces réactions dépendront les options climatiques préconisées pour les prochaines commandes.

Mercedes

3 gabarits réduits Mercedes ont été reçu en novembre en complément des 801 à 830. Il s'agit des Sprinter OB 411 DK n° 831 à 833. Ils ont été assemblés à Ligny-en-Barrois avec des éléments de carrosserie Koch. Leur moteur compte 4 cylindres au lieu de 5, beaucoup moins puissant, la vitesse est plafonnée à 70km/h et les sièges sont d'origine Mercedes à la place des Vogelsitze. La boîte de vitesse est, comme sur les OB 413 n° 829 et 830, séquentielle ou entièrement automatique. A l'heure où nous rédigions ceci, ces véhicules étaient encore en attente d'homologation...



St Lazare

L'un des projets les plus significatifs de l'actuel contrat de plan est lancé : il s'agit de l'aménagement de la liaison Paris St Lazare / Ermont Eaubonne.
Côté infrastructures, il s'agit de lancer un deuxième pont rail sur la Seine entre les gares du Stade et d'Argenteuil et d'aménager un nouveau plan de voie en gares d'Argenteuil et d'Ermont Eaubonne.
Côté exploitation, c'est toute la desserte de ce secteur qui sera remise à plat une fois les travaux achevés.
Côté ligne C du RER, la branche Paris-Centre / Ermont / Argenteuil sera abandonnée pour doubler les fréquences sur Paris-Centre / Ermont / Pontoise avec le retour du terminus partiel de Montigny Beauchamp.
La section Ermont / Argenteuil sera alors desservie par la nouvelle liaison Ermont / St Lazare, ce qui est l'occasion de revoir toute la trame horaire et la desserte sur le groupe des lignes de St Lazare desservant Argenteuil
Au nord, idem pour les lignes desservant Ermont.

optile

Pour plus de clarté, la présentation de ces réseaux ne se fait plus par ville mais par nom de réseau.

Nous vous livrons dans cette édition les nouveautés 2002/2003 des réseaux franciliens qui n'avaient pu, faute de place, figurer dans notre numéro 46.
Noter que les réseaux Optile ont très peu répondu à nos demandes de documentation (une quinzaine de réponse pour une soixantaine d'envois...). Aussi adresserons-nous une mention spéciale à Connex Ouest Parisien, seulsopérateur à avoir bien voulu répondre à l'ensemble de nos questions. Pour autant, les réseaux de cet opérateur n'ont subi aucune modification majeure susceptible d'apparaître dans ces colonnes !

Erratum RU46

Le tableau du parc des véhicules Lacroix faisait apparaître deux séries de S315NF, et 2 séries d'Agora-L Euro 2... Une colonne d'explication a malheureusement disparu à la mise en page ! Dans chaque cas, la seconde série correspond aux véhicules détachés chez STIVO à Génicourt, pour l'exploitation du réseau de la Ville Nouvelle de Cergy. Même chose pour les 4 SG219SL encore au parc. Tous ces véhicules portent un numéro Lacroix, mentionné dans le tableau de RU46, et un numéro STIVO : n° 954 à 975 pour les S315NF, n° 821 à 829 pour les Agora-L, et n° 817 à 820 pour les SG219SL. Tous les autres véhicules de ce tableau sont garés à Beauchamp, et sous identité visuelle Lacroix.
Même explication pour le tableau du parc de la SETRA : là encore manquent les affectations des différentes sous-séries. Tous les véhicules sont garés à Villemeneux, sauf les 2 GX77H de la ligne 40-11, et les 2 S105R 044, 11 GX107, 2 GX217 et 5 GX317 Euro 2 du SITUS, garés à l'annexe de Boissy (et indiqués séparément dans le tableau). Ils ont été

rejoints entre temps par les 2 GX317 Euro 3 annoncés, toujours pour le réseau SITUS, et qui portent les n° 3153 et 3154. Dernier détail : le GX107 n° 3096, indiqué isolément, est affecté au pool STRAV/SETRA qui exploite la ligne QUINCYBUS.
Enfin, la légende de la photo du Citaro (et d'un Cito en arrière plan) du réseau PALADIN des Cars Bridet, publiée en page couleur (p.67), était, au regard de remarques de certains lecteurs, ambiguë. Ce sont donc bien 8 Citaro et 2 Cito qui circulent sur ce réseau, sur lequel un point complet sera effectué prochainement.

Création de lignes
Le 23 juillet, le STIF a accordé aux sociétés de l'association Optile une dotation supplémentaire de 13 millions d'euros. Grâce à cette enveloppe budgétaire, plusieurs lignes seront créées en grande banlieue : 18 en Seine-et-Marne (secteurs de Melun, Fontainebleau et Montereau), 7 dans le Val d'Oise (secteur Herblay Montigny) et une dans les Yvelines pour une relation entre Boulogne-Billancourt et Jouy-en-Josas (ligne 36).

Restructurations Yvelines nord-ouest
Le secteur nord-ouest des Yvelines a connu plusieurs changements et restructurations fin 2001. Tout d'abord, une nouvelle société C.T.V.M.I. (Compagnie des Transports Voyageurs du Mantois Interurbain), nom commercial COM'BUS, a été créée par fusion de Giraux Yvelines et des Autocars Tourneux (Connex). Tout comme la société TAM-TVM, qui assure les services urbains de la Communauté d'Agglomération de Mantes, cette nouvelle entité est filiale du groupe Giraux, avec participation minoritaire de Connex. Comme son nom l'indique, elle assure les liaisons suburbaines et interurbaines de Mantes et des environs.
Côté installations, le dépôt de Rosny des Cars Tourneux a été supprimé, celui de Mantes (Giraux Yvelines) conservé et un dépôt annexe à Bonnières créé. La nouvelle société compte 105 employés, et exploite 21 lignes, dont 3 en pool, plus plusieurs services scolaires et privés...
La majorité des lignes sont exploitées à l'aide d'autocars, et donc hors du champ d'observation de Réseaux Urbains. Toutefois, certaines lignes effectuent des dessertes de type suburbain, notamment pour les communes limitrophes de l'agglomération mantoise : il s'agit des lignes H1-H2-H3 (Mantes-Limay-Guitrancourt, sous le label "Rive Droite"), et pour partie des lignes S (Issou-Gargenville-Epône) et U (Mantes-Meulan-Verneuil).
Pour exploiter ces dessertes suburbaines, COM'BUS dispose de 13 autobus standards (dont une réserve), détaillés dans notre rubrique "Parcs et Dépôts".
Par ailleurs, pour rester dans le chapitre des nouveautés dans le nord-ouest des Yvelines, les Cars Charpentier, implantés à Houdan (78), et rachetés en 1999 par Connex, ont été rebaptisés Connex Houdan fin 2001.

APOLO 7 (Chelles)

2002/2003
La ligne D d'Apolo 7 est prolongée jusqu'à la gare de Chelles 27 fois par jour du lundi au vendredi et le samedi matin.

CARIANE Val d'Oise (Persan)

2002/2003
Cariane Val d'Oise (code STIF 046), qui dépend de Cariane Oise, a pour secteur d'activité l'extrémité nord du Val d'Oise (communes de Persan, Beaumont-sur-Oise, Bruyères-sur-Oise...). Le dépôt, qui compte 23 cars, 7 bus et 44 salariés, est implanté à Bernes-sur-Oise. Son activité s'articule autour de l'exploitation de 5 lignes régulières (1, 2, 3, 4, 6), d'une ligne de transport à la demande du réseau Bus'95 (Transport Collectif Rural TCR des 3 forêts, secteur de Monsoult), de plusieurs circuits scolaires et périscolaires, et d'occasionnels.
Le réseau de lignes régulières de Persan et ses environs (lignes 046-001, 003, 004, 006) a été restructuré le 14 décembre 2002. Deux nouvelles lignes (005 et 007) ont été créées, permettant d'une part une simplification des liaisons existantes, d'autre part la desserte de nouvelles zones d'activité. L'amplitude a été augmentée le soir, et les fréquences d'heures de pointe ont été portées au quart d'heure. Enfin, une nouvelle identité, "Rives d'Oise", a été adoptée.
Quant aux autres lignes régulières hors réseau "Rives d'Oise", les 046-002 (Villiers-le-Bel – Monsoult) et TCR 3 forêts, aucun changement n'est à noter.
Cariane Val d'Oise compte depuis la rentrée 7 bus neufs climatisés et équipés UFR (6 GX317 Euro 3, 1 GX117 Euro 3) affectés respectivement au réseau Rives d'Oise et au Transport Collectif des 3 forêts. Ils y ont remplacé 6 Renault PR100.2 (5 mis en service en 1990, 1 en 1992) et 1 Gruau MG36.

CIF (CDG – Plaine de France)

2002/2003
Depuis la mi-2002, plusieurs modifications d'offre ont été effectuées en dehors des traditionnels ajustements d'horaires. La ligne 95-01 (Roissypôle – Luzarches) dessert désormais la ZI à Saint Witz : 1 Cito neuf est attendu pour exploiter cette nouvelle antenne. La ligne 95-02 (Roissypôle – Montmorency) a vu son offre augmentée en heures de pointe entre Montmorency et Garges/Sarcelles : 1 S315NF neuf (climatisé, UFR...) va être livré aux CIF pour assurer ce renforcement, et 5 autres véhicules du même type viendront remplacer les 5 S215SL actuellement affectés à la ligne (4 aux CIF et 1 aux Cars Rose). Enfin, l'antenne 95-02 A (Gonesse – Parc des Expositions) a été transférée à la société Transvo, qui auparavant participait déjà à l'exploitation de cette ligne avec 1 S215SL. La ligne 31 (Garges RER – Garges La Muette) a été prolongée pour desservir un nouveau centre commercial le week-end. Enfin, une nouvelle ligne 60 a été créée entre Survilliers/Fosses RER et Marly la Ville ZI.

CONNEX Interurbain (Ponthierry)

2002/2003
Issue de feu CGEA Corbeil, cette exploitation qui avait migré en 2000 à Vaux-le-Pénil vient encore de déménager courant août dans un dépôt provisoire installé en contrebas de la RN372 à Dammarie-les-Lys. En 2003 ouvrira le dépôt définitif à Ponthierry.
Rappelons que ce centre gère de nombreuses liaisons interurbaines et circuits scolaires autour de Melun, avec une flotte de FR1, Iliade et autres Tracer (dont certains sont garés chez Connex Moissy-Cramayel), qu'il participe, dans un pool mené par STA, au réseau Seine Essonne Bus (Corbeil et environs) à l'aide de 2 GX107, et qu'il propose dans certaines communes situées autour de Melun (hors réseau urbain TRAM) un service à la demande Créabus assuré désormais par des minibus Peugeot Boxer Procity (les véhicules ex-Allegio qui avaient assuré temporairement ce service ont été mutés vers d'autres réseaux Connex).

DARCHE GROS (Coulommiers)

2002/2003
Le renforcement de la ligne 17 de Seine-et-Marne Express est la principale nouveauté de la rentrée sur le réseau exploité par Darche Gros. Le ligne, qui relie La

Ferté Gaucher, Coulommiers et Chessy (Marne la Vallée) ne dessert plus systématiquement Crécy-la-Chapelle (ce qui fait gagner une bonne vingtaine de minutes) et est nettement renforcée, notamment le matin.

E-ZYBUS (Chaville / Vélizy)

2002/2003

C'est sous la marque commerciale e-ZYBUS que Louis Gaubert effectue sa rentrée. Noter que la marque Louis Gaubert est conservée pour les liaisons interurbaines, comme par exemple la ligne 022-002 entre Versailles et Antony. Se retrouver dans la documentation de ce nouveau réseau (Louis Gaubert n'est malheureusement pas un cas particulier en la matière) relève de la gageure puisque apparemment, aucun plan n'est disponible et les fiches horaires sont de pâles photocopies au format A4, très pratique à transporter dans un sac à main ou à dos !

Bref. Sans rentrer dans des détails... que nous n'avons pas, sachez que les lignes ont été renumérotées : dans la série 10 se trouvent les lignes partant de la gare de Chaville Vélizy (RER C), dans la série 20 les lignes au départ de Versailles, dans la série 30 la ligne transversale nord / sud, dans la série 40 les lignes au départ du Pont de Sèvres, dans la série 50 les lignes au départ de Massy et enfin dans la série 60 les lignes à destination des Mesnuls sachant que chacune des 27 lignes concernées (exceptée la 60) desservent l'un des 4 points d'échange de Vélizy-Villacoublay.

Après cette restructuration, le réseau e-zybus, propose une nouvelle ligne permettant de relier le pont de Sèvres à Jouy-en-Josas via Vélizy. Cette ligne, qui porte le numéro 46, dessert le centre-ville de Vélizy, jusqu'alors délaissé, et la zone d'emplois de Jouy-en-Josas pour rejoindre directement le pont de Sèvres. Elle fonctionne tous les jours, week-ends et jours fériés compris.

IFT (Val d'Oise)

Cessation d'activités

Cette filiale ex-GTI, passée sous la coupe de Connex lors du partage des activités avec Keolis, vient de fermer ses portes. Vouée aux services privés, scolaires, occasionnels ou touristiques, elle exploitait aussi plusieurs lignes régulières d'entreprise (parfois en pool), toutes ces activités étant réalisées à l'aide d'autocars (Tracer...). Côté urbain, IFT participait d'une part à la ligne Cergy-Roissy avec 2 S315NF (équipés UFR et climatisés), en pool avec Connex Conflans qui y engageait 3 S315NF, et au réseau Bus en Seine, en sous-traitance pour TVO. Il faut dire que les dépôts TVO et IFT d'Argenteuil (dépôt annexe de celui de Gennevilliers) étaient mitoyens...

Rappelons que la ligne Cergy-Roissy (ligne du réseau Bus'95 n° 95-18) a ouvert le 3 juillet dernier. Elle emprunte en majeure partie les nouvelles sections de la rocade francilienne nord, au rythme d'un passage par heure ou demi-heure de 6h00 à 20h00. 13 arrêts ont été créés le long du parcours.

LACROIX (Montigny-Beauchamp)

2002/2003

La ligne 30-13 reliant Saint-Brice-sous-Forêt à Piscop a été modifiée dans sa traversée de Saint-Brice. Deux nouveau arrêts, Boulevard de la Gare et Eglise sont maintenant desservis.

De plus, depuis le 2 septembre, deux lignes (30-24 et 30-26) sont supprimées au profit du réseau Valoise (voir plus loin).

On apprend par ailleurs qu'une nouvelle identité visuelle serait en cours de définition et que l'information en temps réel fait son apparition tant aux principaux arrêts qu'à bord des véhicules.

MARNE ET MORIN (Meaux)

2002/2003

Du côté des réseaux interurbains, l'offre évolue également. Le réseau du pays de l'Ourcq compte une nouvelle ligne, la 54bis, qui relie Crouy à May, avec un aller-retour par jour.

Sur le réseau du Pays créçois, la ligne 70, créée en mars dernier et qui relie Vaucourtois, Sancy, Coulommes et Bouleurs au RER A à Val d'Europe, a été remaniée pour mieux coller aux correspondances RER.

Enfin, la ligne Seine et Marne Express Torcy-Chelles-Roissy s'arrête désormais à Vaires au bénéfice des scolaires.

PEP'S (Marne la Vallée est)

2002/2003

La ligne 40 est prolongée dans Bussy-Saint-Georges jusqu'à l'avenue Victor Schoelcher et un nouvel arrêt est mis en place au clos Saint-Georges, entre les numéros 75 et 77 de la rue du Clos Saint-Georges.

PHEBUS (Versailles)

2002/2003

Après plusieurs renforcements d'offre opérés fin 2001 sur les lignes A, T Express et Y express, la rentrée 2002 a vu la mise en place de courses supplémentaires sur les lignes H (8 courses), R (7 courses), et K (10 courses), principalement en heures de pointe.

Une troisième antenne est créée sur la ligne I. Après I-LFA (Lycée franco-allemand) et I-LAB (Place Laboulaye), voici le I-SDM (Stade de la Marche). Il s'agit d'une boucle dans Vaucresson à partir de la gare de cette commune fonctionnant en période scolaire du lundi au vendredi (2 départs le matin sur la gare et 2 retours le soir).

Par ailleurs, les fréquences sont améliorées sur la ligne D avec un bus toutes les 15 min au lieu de 20, et sur la ligne O avec une course supplémentaire entre 12h et 14h.

Plusieurs aménagements de voirie seront par ailleurs prochainement réalisés : création d'une voie bus (approche du carrefour Ch. De Gaulle / Pottier) et de deux arrêts accessibles au Chesnay, mise en accessibilité de 23 arrêts de la ligne B.

Affrètements

La SVTU confie au réseau affrété TVB Trans-Val-Bièvre (lignes L, N, J, Z) les A508 n° 146, 147, 154, les GX77H n° 128, 174, 175, les GX117L n° 230, 231, les R312 n° 172, 173, 504, 505, et le Master n° 312.

Elle met à disposition de la ligne CVJ exploitée en pool avec Louis Gaubert l'A508 n° 129 et le GX117L n° 232 aux couleurs du pool. Les Agora-Line n° 217 et 218 sont engagés sur la ligne Y Express du réseau CITY (Compagnie Intercommunale des Transports des Yvelines), alors que la ligne X, en pool avec la SAVAC, est exploitée à l'aide d'un GX317 2p (552 ARZ 78) du parc de ce dernier transporteur.

Parc

Après les réceptions indiquées dans RU43, Phébus a pris livraison de 5 Agora-S 3p Euro 3 (n° 238 à 242), affectés à la ligne B, venant clore les commandes passées en 2001. Au titre de 2002, ce sont 8 GX117L (climatisation, UFR) n° 243 à 250 qui ont été livrés, et 4 Agora-line Euro 3 (2p) (climatisation, UFR) n° 251 à 254.

Les véhicules suivants ont été réformés depuis début 2002 : 2 PR180-R (109, 111), 4 SC10R-044 (112 à 115), 2 SC10R-444D (123, 124) et le **CBM n°127** (ex-RATP n° 618). Afin de synthétiser toutes ces évolutions, nous publions en rubrique "Parcs et Dépôts" un état sommaire du parc Phébus au 15/11/02.

Par ailleurs, au titre du renouvellement 2003, ce seront 11 Agora Euro 3 (3p) qui seront acquis pour la ligne H, et 2004 verra l'arrivée de 8 véhicules identiques pour la ligne G.

Erratum

Quelques erreurs involontaires se sont glissées dans le tableau des surbaissés Phébus de RU43 : les deux Agora-L ont été mis en service en juin 2002, et non 2001 ; quant aux GX117L n° 233 à 235, leur mise en service a eu lieu le 23/01/02, et non le 23/01/01 comme indiqué...

Civis en Test

Le Civis de pré-série (conduite à gauche) n° 901 de la TCAR a été testé à Versailles et au Chesnay, du 13 au 15 novembre, dans la perspective de la future ligne de TCSP reliant les deux communes yvelinoises et leurs principaux pôles d'attraction. L'itinéraire reprendrait ainsi les axes les plus chargés du réseau Phébus. Mais l'échéance n'est pas toute proche : au mieux, le Civis pourrait sillonner les deux villes à l'horizon 2007. Car d'importants aménagements de voirie devront précéder sa venue. Phébus a estimé cet investissement à environ 42,7 millions d'euros pour huit kilomètres de parcours. Auxquels il faut ajouter l'achat des 14 Civis nécessaires pour assurer la desserte, soit 14 millions d'euros.

Notons enfin que, pour ce test, le marquage au sol spécifique au système de guidage optique du Civis a été apposé sur deux courtes sections, à proximité de la mairie de Versailles et de l'hôpital Mignot du Chesnay. (voir dernière de couverture)

PROBUS (Provins)

2002/2003

Le plan de réseau n'a pas été réédité car une forte restructuration est envisagée dans le courant de l'hiver.

Les bus sont en cours d'équipement de valideurs, mais sont déjà équipés de GPS. Prochainement est prévue la mise en place de bornes.

R'BUS (Argenteuil)

2002/2003

Huit des douze lignes ont vu leur parcours ou leurs horaires modifiées et, progressivement, les infrastructures vont être modernisées. Le réseau ne compte plus que onze lignes. La 35, qui doublait plusieurs lignes existantes, ne transportait plus que onze voyageurs par jour et est donc supprimée.

La ligne 514 est coupée. Elle a maintenant pour nouveau terminus Bezons (la Berthie). Son itinéraire ainsi que ses jours de fonctionnement sont maintenus entre Enghien-les-Bains et la Berthie. La ligne 24 reprend le parcours de la ligne 514 sur la commune de Bezons et rejoint la gare de Houilles. Ces deux lignes, synchronisées, favorisent les correspondances.

La ligne 5, qui effectue la liaison entre la gare de Sartrouville et le parc d'activités du Prunay, est prolongée jusqu'au parc d'activité des Perriers pour améliorer la desserte des zones industrielles.

Les horaires des lignes 2, 4, et 18 sont modifiés. Enfin, la ligne 9 est entièrement équipée de bus articulés.

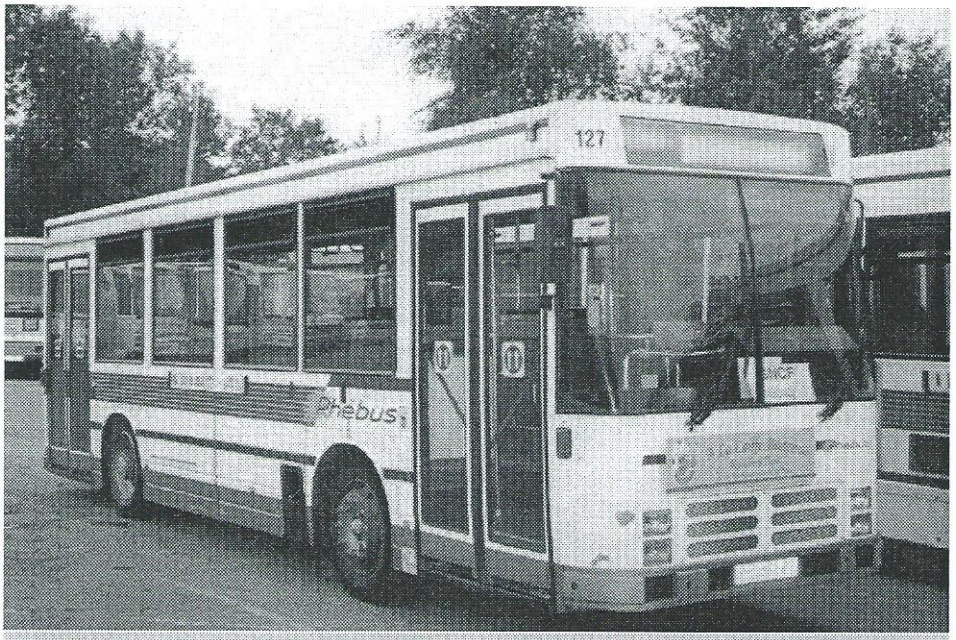
Cette restructuration a cependant été mal vécue par les habitués et de nombreuses adaptations d'horaires et de matériel ont dû être effectuées en fin d'année 2002.

Depuis le 16 septembre, les titres de transport ont également changé. Les billets cartonnés ont été remplacés par des billets magnétiques. Des valideurs électroniques ont été installés dans tous les bus et la validation des titres quels qu'ils soient devient obligatoire. Avec ce système électronique, TVO espère réduire la fraude mais aussi mieux connaître sa clientèle. Ce système reconnaît en effet les cartes utilisées, enregistre les horaires et le nombre de voyageurs.

Fin septembre enfin, des panneaux lumineux devaient être installés dans les bus, puis aux principaux arrêts pour offrir une véritable information dynamique aux voyageurs.

Le réseau R'Bus transporte près de 11 millions de voyageurs et compte 75 véhicules et 145 conducteurs.

Le centre TVO (Connex) d'Argenteuil exploite également deux lignes indépendantes indicées 21 et 22, et mobilisant 3 véhicules et 3 conducteurs.



© Patrick KIRSTETTER

Le CBM n° 127 de Phebus , ex-RATP n° 618, n'aura pas passé le cap de 2003

Parc

Le renouvellement 2002 du parc R'Bus porte sur 1 Agora-L et 3 Agora-line VIVABUS, tous ces véhicules étant bien sûr Euro 3 et équipés de climatisation et de palettes UFR avec agenouillement. Une fois ces véhicules mis en service, le nombre de véhicules surbaissés R'Bus sera de 34 standards (Agora-S ou Agora-line) et 2 articulés (Agora-L).

R'BUS (Rambouillet)

2002/2003

Le réseau devrait connaître un sérieux renforcement de l'offre : l'amplitude serait étendue de 5h15 à 22h20 et l'offre aux heures creuses améliorée. D'autre part, une ligne inter-quartiers serait créée. Enfin, depuis le 2 septembre, la ligne 13-10 reliant Rambouillet à Saint-Arnoult s'enrichit d'une course matinale directe.

SCDATC – Daniel Meyer (Montlhéry)

2002/2003

A la demande du SCDATC (Syndicat des Communes pour la Défense et l'Amélioration des Transports en Commun), regroupant les communes du secteur de Montlhéry / Marcoussis, les Transports Daniel Meyer ont adapté leur offre.

8 lignes au lieu de 5 desservent désormais ce secteur et le relient à Massy (RER), la restructuration concernant essentiellement le redéploiement de l'ancienne ligne 10A en plusieurs antennes.

Réseau du SCDATC : Nomenclature des lignes au 01/09/2002

10A : Orsay RER / Marcoussis Etang Neuf
10B : Massy RER / Marcoussis Fond des Prés
10C : Marcoussis Laboratoires / Sainte-Geneviève Piscine
10S : Nozay / Lycée de l'Essouriau
11A : Massy RER / Sainte-Geneviève Piscine via Frétay
11B : Massy RER / Sainte-Geneviève Piscine via Marcoussis Laboratoires
11C : Massy RER / Marcoussis Laboratoires
11D : Massy RER / Montlhéry Tourangelle

Réunies sous le label départemental Transessonne, ces lignes ont un parcours relativement linéaire qui leur permet de toutes apparaître sur une fiche horaire unique. Tous services confondus, Daniel Meyer offre une centaine de courses quotidiennes qui se donnent pour la plupart rendez-vous à la Mairie de Marcoussis.

SAINT-CYR BUS (Saint-Cyr-l'École)

2002/2003
Seule nouveauté pour cette rentrée, la ligne 4 assure dorénavant la desserte des entreprises situées rue du Pont de Dreux. Elle effectue donc un crochet comportant deux arrêts.

SEINE ESSONNE BUS (Corbeil)

2002/2003
Seine Essonne Bus est le nom du nouveau réseau de Corbeil-Essonnes exploité par la STA (Keolis), basée à Ormoy (91). En juillet 2002, ce jeune réseau a été légèrement remanié en tenant compte des doublons Seine Essonne Bus / TICE sur la commune de Corbeil.
Ainsi, il est aujourd'hui composé de 6 lignes, 1, 2A, 3A, 3B, 4, 5 et 6 desservant, outre Corbeil, les communes de Saint-Germain-lès-Corbeil, Saint-Pierre-du-Perray, Saintry-sur-Seine, Morsang-sur-Seine, Le Coudray Montceau, Villabé, Echarçon, Vert-le-Grand et Vert-le-Petit. Comme trop souvent sur les réseaux locaux franciliens, le tracé des lignes est parfois bien compliqué.
L'imbrication avec le puissant réseau TICE de la grande voisine Evry reste importante : outre le pool organisé pour l'exploitation de la ligne TICE 405, doublée à Corbeil par la ligne 2A puis la ligne 1 (tronçon nord), on constate que la ligne TICE 402 traverse toujours Corbeil de part en part pour relier Evry au Coudray Montceau, sur un itinéraire équivalent à la ligne 1 (tronçon sud) de Seine Essonne Bus. D'ailleurs, c'est sur le plan du réseau TICE que l'on peut s'informer sur le tracé des lignes, ce réseau étant probablement amené à évoluer dans les années à venir.
Notons par ailleurs que la STA exploite par ailleurs un réseau à caractère urbain non nominal sur la SICAME, structure intercommunale liant Mennecy, Ormoy et Chevanne. La ligne 07 assure la desserte interne du périmètre (Mennecy, Ormoy, Chevannes), et les lignes 011/012 relient Mennecy et ses environs à Corbeil et Evry, surtout pour la clientèle scolaire. 10 véhicules, dont 3 articulés, assurent le service du lundi au samedi, les dessertes étant principalement assurées aux heures de pointe et de sorties d'école.
Enfin, ce même exploitant assure une vingtaine de circuits scolaires sur le sud Essonne et trois liaisons interurbaines
Retrouvez la parc complet de STA en rubrique "Parcs et Dépôts".

SENART BUS (Sénart Ville Nouvelle)

2002/2003
Le réseau a connu quelques modifications en cette rentrée, la plupart d'entre elles étant dues à l'ouverture du nouveau Centre Commercial Régional "Carré Sénart".
La ligne 70 (Moissy RER – Carré Sénart), destinée aux personnels du chantier du Carré Sénart, a été supprimée.
La ligne 03, sous l'autorité de Sénart en Essonne, a été remaniée. Celle-ci se compose dorénavant de 3 antennes (la 03C étant supprimée). La ligne 03A relie Lieusaint / Moissy Gare – Carré – Saint-Pierre-du-Perray – Saint-Germain-lès-Corbeil et fonctionne du lundi au samedi (15 min en pointe et 30 à 60 min en creux), la ligne 03B relie Lieusaint / Moissy Gare – Carré – Saint-Pierre-du-Perray – Tigery du lundi au samedi (20 min en pointe et 30 à 60 min en creux) et la ligne 03D, inchangée, relie Saint-Pierre-du-Perray, Tigery et Corbeil (Lycées)
La ligne 10/30/40 offre dorénavant 5 passages au Carré du lundi au samedi et 3 passages en période de vacances scolaires.
Enfin, la ligne 20 voit son itinéraire modifié dans la ZAE Parisud, entre Moissy RER et Combs RER, et la ligne 27 compte désormais un arrêt supplémentaire dans la ville de Lieusaint, afin de suivre l'urbanisation du secteur ; deux arrêts ont par ailleurs été renommés sur cette ligne.
Enfin, signalons que l'ancienne gare routière de la gare RER Moissy-Lieusaint (côté Moissy) a été fermée le 24 août 2002 au départ du dernier bus. Le lundi 26 août ouvrait la nouvelle gare routière (côté Lieusaint). On pourra regretter (entre autres) le long trajet à effectuer entre le train et le bus.

Parc
Le 1er des 4 Agora-line Euro 3 Vivabus (climatisés et équipés UFR) annoncés dans RU46 a été réceptionné. Ce n° 02073 est immatriculé 258 CXS 77 et porte le n° de série VNEPS09D200000065. Un cinquième véhicule de ce type a fait l'objet d'une commande complémentaire pour couvrir les nouveaux services des lignes 03. Un deuxième Cito vient également de faire son entrée sur le parc. Tous les véhicules du parc sont par ailleurs progressivement dotés de systèmes de vidéo-surveillance.

STRAV (Brunoy)

2002/2003
Depuis début mars, quelques développements d'offre ont été effectués, afin de répondre à la demande parfois pressante des clients et des collectivités. Il s'agit principalement de quelques courses supplémentaires le soir, venant étendre l'amplitude des lignes J et F. Un service est mis à l'essai le samedi après-midi sur la ligne N qui dessert l'hôpital de Villeneuve-Saint-Georges.
Parallèlement, l'ensemble des documents commerciaux (fiches horaires et plan) s'est offert un lifting aux nouvelles couleurs de la STRAV.

TAM (Mantes la Jolie)

2002/2003
Un Agora-S Euro 3 (climatisation, UFR) a été récemment mis en service pour assurer des renforcements d'offre opérés depuis la rentrée 2001 sur les lignes M et E, renforts destinés à pallier la suppression d'arrêts de la ligne A 14 Express Mantes – La Défense sur la commune de Mantes la Ville (seule la gare de Mantes étant désormais desservie).
Deux autres Agora-S du même type sont attendus pour exploiter la nouvelle ligne P ayant vocation à desservir la commune de Porcheville à partir du centre de Mantes la Jolie (gare, hôpital,...). Cette ligne offre 9 allers et 8 retours par jour de

semaine, et 4A/5R le samedi.
Ce sont les seules nouveautés 2002 au niveau de l'offre depuis les développements plus importants réalisés en 2000 et 2001 (créations de lignes, extensions d'amplitude...).
Une nouvelle boutique Bus située à proximité de la gare SNCF de Mantes la Jolie a par ailleurs été inaugurée à l'occasion de la semaine du transport public, en remplacement du Kiosque Info Bus.
2003 devrait voir se concrétiser trois projets : une certification NF de certaines lignes, la mise en place d'un SAEIV et d'un nouveau système de billettique.

Quelques chiffres
Le réseau TAM dessert les 8 communes de la Communauté d'Agglomération de Mantes en Yvelines (CAMY), totalisant 78.300 habitants. Les 16 lignes urbaines se développent sur 114 km, et transportent chaque année 4,5 millions de voyageurs, soit 18.000 personnes par jour ouvrable et 57 voyages par an par habitant. 104 agents dont 91 roulants sont employés par l'exploitant du réseau, les TVM (Transports de Voyageurs du Mantois), filiale des Cars Giraux (65%) et de Connex (35%).
Retrouvez en rubrique "Parcs et Dépôt" l'état sommaire du parc TAM/TVM au 1er novembre 2002.


© Benjamin WEYER

Le réseau TICE d'Evry exploite entre autres des Mercedes O530G

TICE (Evry)

2002/2003
Depuis le 2 septembre, le réseau TICE propose, en pool avec le réseau Seine Essonne Bus, une liaison entre Ris-Orangis, Évry et le centre-ville et l'hôpital de Corbeil grâce au prolongement de la ligne 405. Un nouvel arrêt "Chemin du Plessis" a également été créé sur les lignes 402 et 510 pour desservir le nouveau collège de Grigny. Un arrêt supplémentaire aussi sur la ligne 415 à Villabé, "Les Brateaux" pour desservir une nouvelle zone d'activités. Enfin, des dessertes complémentaires sont proposées, notamment sur la ligne 414 (Evry Courcouronnes / La Tremblaie) le soir.
La documentation commerciale a été revue. Outre le plan et le guide horaires, entièrement remanié, un guide pratique du réseau a été édité cette année. Noter que le plan reprend le tracé des lignes du réseau voisin de Corbeil Essonne, Seine Essonne Bus (voir plus haut).

Le réseau TICE est exploité par une Société d'Economie Mixte, dont le capital est partagé entre les principales communes du réseau : Communauté d'Agglomération d'Evry (Evry, Courcouronnes, Bondoufle, Lisses), Le Coudray-Montceaux, Soisy-sur-Seine, et le groupe Keolis. La société TICE est chargée des aspects marketing, contrôle, exploitation générale... Plusieurs tractionnaires interviennent ensuite : Transévry en premier lieu, qui regroupe les transporteurs locaux "historiques", directement ou via leur groupe d'appartenance ; l'actionnariat se partage ainsi entre Connex, Daniel Meyer, Keolis et Transdev. La majorité des lignes et des véhicules sont exploités par Transévry. Les lignes 405, 406, 408, 414, 415 et 401 font néanmoins appel à des moyens directement engagés par STA, CEAT, et Daniel Meyer, mais toujours sous l'identité TICE. Vous avez dit simple... ?
Le réseau, centré sur la ville nouvelle d'Evry, dessert 20 communes, soit 300.000 habitants et 114.000 emplois, 10 gares, 1 université (9.500 étudiants), 38 établissements scolaires du second degré (26.000 élèves).
15 lignes de bus sont exploitées, soit 174 km, représentant 79 véhicules en ligne dont 36 articulés. Le réseau fonctionne chaque jour de 4h45 à 22h45.
L'atout majeur du réseau réside dans les 17 km de site propre (intégrés à l'urbanisation dès les débuts de la Ville Nouvelle) dont il dispose, et dont la rénovation intégrale (voirie, stations...) débutée en 2000 s'achèvera fin 2002 par le rechargement complet du bitume. La vitesse commerciale du réseau atteint ainsi les 27 km/h...
En 2001, le réseau TICE a transporté 15 millions de voyageurs, soit 60.000 par jour ouvrable ; 57% de la clientèle utilise le réseau pour rejoindre une gare, et 80% possède une Carte Orange ou dérivée (Imagine'R, Intégrale...).
Retrouvez le parc TICE en rubrique "Parcs et Dépôts".

Réseau TRAM (Melun) : Nouvelles lignes 2002/2003

G : Melun (Trois Horloges) - Montereau-sur-le-Jard - Saint-Germain-Laxis – Melun (Trois Horloges)
M : Boissise-le-Roi – Orgenoy - Dammarie-les-Lys - Chamlys - Melun - Le Mée-sur-Seine
N : Rubelles – Melun (Place Saint-Jean)
O : Seine-Port - Cesson - Boissettes - Boissise-la-Bertrand -Le Mée-sur-Seine - Melun - Voisenon.

TRAM (Melun)

2002/2003
Le réseau TRAM, exploité par Connex, est désormais sous la tutelle de l'agglomération Melun Val de Seine. 14 communes au lieu de 8 doivent donc être desservies. 4 nouvelles lignes (voir tableau en bas de page) s'ajoute donc au 11 existantes. Noter que la ligne J (Boissise-la-Bertrand - Boissettes - Le Mée-sur-Seine - Melun Pl. Saint-Jean) est réaménagée.
Conséquences de cette extension : onze

emplois sont créés et onze véhicules sont mis en service. Ils parcourront 500.000 km par an, qui viennent s'ajouter aux deux millions de km déjà parcourus par les autres bus. Connex, qui exploite ce réseau, table sur 300.000 passagers supplémentaires cette année, qui rejoindront les 2,5 millions de clients qui fréquentent déjà les lignes du Tram.
Les bus sont désormais équipés d'un GPS, d'un système d'enregistrement vidéo et d'un système d'annonce visuel et sonore du prochain arrêt. Des bornes installées aux arrêts préviennent les voyageurs de tout retard éventuel sur les lignes.
Pour autant, cette réorganisation du réseau va accroître le déficit, qui avoisinait déjà 1,52 million d'euros en 2001. Fin 2002, le manque à gagner devrait atteindre 2,05 millions d'euros. Un choix assumé par les élus.

VALMY (Vallée de Montmorency)

2002/2003
Depuis le 26 août, pour améliorer la desserte des quartiers est et nord de Montmorency, la ligne 15M, en provenance de la gare d'Ermont, est prolongée aux heures de pointe de Roosevelt à La Chênée via le quartier des Rougemonts.
Tout comme sur les autres lignes exploitées par TVO, un nouveau système de billettique (Ascom), assorti de la validation systématique, a fait son apparition.
Par ailleurs, il est envisagé de certifier une seconde ligne du réseau courant 2003, et de mettre en place un système d'information dynamique des voyageurs.

Quelques chiffres
Outre les 7 lignes du réseau Valmy, plus 4 lignes du dimanche, le centre de Saint-Gratien exploite les deux lignes indépendantes TVO 36 et 37 et le service urbain de Domont, le DOBUS. 35 véhicules sont nécessaires aux lignes VALMY, et 7 pour les lignes TVO (dont un affrété aux Cars Rose). 74 conducteurs assurent ces services qui transportent 4.700.000 voyageurs par an, la fréquentation ayant augmenté de 7% depuis la création du réseau VALMY.

Parc
Le réseau VALMY recevra prochainement 2 GX317 Euro 3 (climatisation, UFR). Un Agora-L Euro 3 et un Mercedes Sprinter (tous deux équipés de climatisation et UFR), seront également livrés avant la fin de l'année. Après ces réceptions, le réseau VALMY comptera 19 véhicules surbaissés, soit 17 standards (6 GX317 et 11 Agora-S ou Agora-line), 1 articulé et 1 mini. Le reste du parc VALMY (hors réserve et doublages) est constitué de 11 véhicules standards (PR100.2 et S215SL pour la majorité).

VALOISE (Val d'Oise)

2002/2003
Les lignes Lacroix 30-24 et 30-26 sont supprimées et remplacées par la nouvelle ligne Valoise 95-20 qui relie désormais Cergy Préfecture à Herblay, La Frette et Cormeilles en Parisis. Par ailleurs, la ligne 95-03 est intégrée au réseau Valoise et limitée au trajet Gare de Cergy – Gare de Montigny Beauchamp. Elle est à cette occasion scindée en deux circuits, le circuit B étant prolongé jusqu'à l'Hôtel de Ville de Margency. Une nouvelle ligne 95-21 prend le relais pour relier la gare de Montigny Beauchamp à la Gare d'Herblay via la Patte d'Oie d'Herblay.
La marque Valoise est donc maintenant apposée sur 4 lignes : 95-03, 95-20, 95-21 et la première d'entre elles, la ligne 95-19 qui est exploitée en 3 tronçons A, B et C.
Tout cela ajoute un peu à la confusion entre les lignes Lacroix exploitées sous cette marque et les lignes Valoise exploitées par le même transporteur mais avec l'aide du département. A moins que toutes les lignes Lacroix, à l'exemple de ce qui se passe en cette rentrée, soient restructurées et labellisées Valoise sous l'égide du Conseil Général...

Languedoc Roussillon

MONTPELLIER > TaM

Tramway
Au moins 12 rames de 40 m circulent actuellement à Montpellier parmi lesquelles, les 2001, 2003, 2005, 2007, 2012, 2015, 2016, 2021, 2029 et 2030. En avril 2003, le parc devrait avoir été totalement rallongé. Afin de ménager les espaces nécessaires au remisage de ces matériels, deux voies supplémentaires ont été implantées au dépôt.

Couleurs...
Les hirondelles argentées voletant sur un fond bleu métallisé, arrivées sur les tramways de la première ligne montpelliéraine, avaient séduit. Aussi, Montpellier Agglomération a demandé aux mêmes designers de définir un nouvel habillage pour la ligne 2 . Et là, on est plus circonspect... Révélée dans la presse par le biais d'une publicité vantant les mérites du cadre de vie montpelliérain, la nouvelle livrée se veut fleurie et joyeuse. Notre avis : un horrible papier peint des années 70. Quid de l'identité visuelle du réseau ? Espérons que l'on ne concevra pas de siège en formica et des afficheurs de destination en bakélite pour les rames de la future ligne 2...

Autobus
13 PR112 (n° 269 à 281) ont été reconditionnés par la SAFRA d'Albi en autobus scolaires avec 50 places assises. Ces véhicules sont exploités en sous-traitance par PROGESUD.
Par ailleurs, 3 des 15 minibus Steyr Volvo, les n° 3, 7 et 10, ont été loués au réseau d'Hendaye ; deux d'entre eux ont pris la route sur semi-remorque le 14 novembre.

Vente
Les TAM ont mis en vente plusieurs lots de PR100 et PR100.2 réformés. Il s'agit des PR100 n° 301 à 304, 306 à 313, 320, 322, 325 à 329, 331, 332, 334, et des PR100.2 n° 347, 348, 350 à 368.

Lorraine

METZ > TCRM

Nouveaux matériels
Les bus du programme 2001 et du programme 2002 sont (enfin) arrivés dans la capitale lorraine. 8 Citaro standards (n° 0331 à 0338) et 4 Agora-L (n° 0351 à 0354) sont arrivés avenue de Blida.

NANCY > STAN

Le TVR encore et t oujours
Alors que les TVR roulaient beaucoup mieux depuis quelques mois, le 18 novembre dernier à 17h45, la rame n° 16 en direction de Vandoeuvre a déraillé dans le "S" de la place de la République. Si l'on ne déplore aucun blessé, cet incident ne fait que se rajouter à la longue liste d'avatars du système nancéien. Après des essais diligentés par la commission d'expertise, l'hypothèse retenue serait un déraillement suite au blocage du volant. Il est intéressant de rappeler qu'au contraire du véhicule d'essai testé sur le site du Tvm parisien, les TVR de série ne

sont pas équipés de débrayage de direction en mode guidé, ce système ayant été refusé par les organismes d'homologation, le TVR restant malgré son emprunt du terme "tram" un véhicule à prédominance routière.
En attendant ses conclusions, plusieurs opérations de remise à niveau vont être entreprises pour pallier aux dysfonctionnements antérieurs. Les essieux des 25 véhicules seront changés début 2003, soit 100 essieux en tout, des micro-fissures ont en effet été détectées l'année dernière sur les essieux d'une rame ; l'opération devrait durer six mois. Les tubes chromés le long des trottoirs de stations seront aussi repris car cause de l'usure anormale des pneumatiques, et les rails de guidage seront de nouveau meulés en décembre suite à des usures prématurées à certains endroits.

Parc
Outre un plan d'acquisition de nouveaux bus sur trois ans, décidé en octobre, un programme de rénovation va permettre de faire passer la durée de vie des véhicules de 13 à 15 ans. 28 bus, dont 10 articulés, vont ainsi subir une cure de jouvence sur trois ans portant sur la sellerie, le moteur, la boîte de vitesses et la carrosserie.

Minibus
Quatre minibus vont être acquis afin de renouveler les véhicules qui assurent la desserte du centre-ville et de faire face à une augmentation de la fréquentation sur la ligne de taxibus qui dessert la commune de Laxou. Les trois véhicules destinés au centre-ville seront à énergie propre et celui pour Laxou, de type diesel avec pot catalytique.
D'autre part, les 11 véhicules dédiés au service TPMR seront eux aussi renouvelés. La CUGN procédera dans les trois ans à l'acquisition de 6 à 8 nouveaux véhicules.

Midi-Pyrénées

TOULOUSE > SEMVAT

Social
Un accord a pu être signé permettant la reprise du service normal le vendredi 13 décembre. Le mouvement social du personnel métro avait démarré un mois plutôt, la SEMVAT ne pouvant dans l'intervalle n'assurer qu'un service réduit.

Métro
Le prolongement de la ligne A de Jolimont à Gramont commence à devenir concret. Ainsi, pour préparer la mise en place des installations informatiques nécessaires à l'exploitation du prolongement, le métro n'a pas circulé le dimanche 15 décembre de 5h15 à 7h30 et a été remplacé par des bus.

Nord Pas de Calais

DOUAI > TUB

2002/2003
Le PDU vient d'être voté par l'agglomération douaisienne et il est probable que le réseau connaîtra d'importantes restructurations dès la rentrée 2003/2004 avec, notamment, un projet d'axe lourd qui se concrétise.
Pour l'heure, la rentrée est calme. On signale l'abandon d'un arrêt sur la ligne 8, celui-ci étant en permanence vandalisé, quelques reports d'arrêts sur les lignes 32 et 304 et enfin une légère modification des trajets des lignes à la demande Taxitub 101 et 109.

Parc
Les TUB possèdent 18 Agora-S (n° 01 à 05, 11 à 15, 971 à 975, 991 à 993) ainsi que 2 articulés Agora-L (n° 16 et 17), tous équipés de girouettes latérales. Retrouvez en rubrique "Parcs et dépôts" les caractéristiques complètes de ces véhicules.

DUNKERQUE > DK'BUS MARINE

Anniversaire
La STDE, gestionnaire du réseau DK'Bus Marine, a fêté dignement son siècle d'exploitation. Pour l'occasion, elle avait ouvert au public les portes de son dépôt, situé rue de l'Abattoir à Petite-Synthe, du 15 au 20 septembre dernier. Le dépôt avait été transformé en un vaste village avec des stands et des animations, la visite de l'atelier et du PCC ainsi que des matériels roulants dont quelques véhicules historiques. Parmi ceux-ci, un Saviem SC2, un Brossel et surtout une motrice de tramway ressemblant à celles des anciens vicinaux belges.
Si la STDE fut créée en 1902 par un banquier anversois, le réseau est né le 13 juin 1880 avec un tramway hippomobile reliant la gare et la plage. En 1898, une autre ligne est créée entre Dunkerque et la gare de Rosendaël via le Kursaal de Malo, et les premières motrices électriques roulent le 1er janvier 1899. Le réseau se développe mais les premiers autobus arrivent en 1935 et la dernière ligne de tramways Dunkerque-Malo est définitivement arrêtée le 3 novembre 1952. En 1969, la STDE dispose de 25 autobus et de 5 autocars pour 5,2 millions de passagers. L'actuel dépôt a été mis en service en 1982, il succède à celui qui existait boulevard de la République, reconstruit en 1958. 1982 est aussi l'année d'arrivée des premiers autobus articulés.
Aujourd'hui, une centaine d'autobus transportent quotidiennement 54.000 voyageurs, parcourent 5 millions de kilomètres chaque année, sur 9 lignes et 600 points d'arrêts. Le réseau est régulé grâce à un SAEIV en fonction depuis 1995, et ne cesse de se moderniser avec l'achat de bus surbaissés fonctionnant au GNV.

LILLE > TRANSPOLE

Contrat
C'est à l'issue d'une bataille serrée (on se souvient que Transpole – Keolis avait été par la passé seul candidat finaliste) que le sortant a été reconduit le 22 novembre dans le cadre d'un contrat d'affermage. RATP France échoue donc lors de sa première tentative de prise de contrôle d'un réseau majeur.

Agora-L
Cinq Agora-L GNV étaient attendus pour la première quinzaine de novembre 2002. L'un d'eux a pu être surpris à sa descente de camion, chez le concessionnaire SPL à Seclin. (photo page suivante)

SAINT OMER

Enfin ?
L'agglomération de Saint-Omer, qui regroupe 65.000 habitants est la seule agglomération de cette taille en France à ne pas disposer d'un système de transports en commun, si l'on excepte les services gérés par les Verreries Cristalleries d'Arques pour leur personnel.
L'agglomération envisage l'élaboration d'un schéma de transport en commun et une première étude devrait livrer sous peu ses premières recommandations.


© Daniel BODA


© Daniel BODA

Les Agora-L GNV lillois sont tombés du camion en novembre 2002 !

Normandie

BOLBEC > TUB

2002/2003
La petite cité normande a édité pour 2002/2003 une guide horaire remanié et notablement simplifié.
Pour autant, le réseau n'a pas évolué et consiste toujours en un réseau de 4 lignes assurées par un Cito des CNA (Connex).

CAEN > TWISTO

Bus
Caen a passé commande de 11 autobus VanHool (une véritable révolution pour un réseau qui n'a que très rarement fait des infidélités aux constructeurs français, seuls des Setra SG180 et S300NC dans le passé) : 5 standards, 3 articulés et 3 midibus. La commande a été effectuée au printemps dernier et ces onze véhicules devraient circuler au début de l'année 2003.

EVREUX > TRANSURBAIN

Parc
Une nouvelle livrée est mise en place sur le réseau. Le premier à en bénéficier est un nouveau GX317 Euro 3 (3p).

Communication
Le réseau Trans'Urbain voit continuellement augmenter son nombre de voyageurs et flirte désormais avec 3,5 millions de voyageurs annuels. Ne serait-ce pas dû, entre autre, à une formidable politique de communication ? En effet, le réseau est cité au moins une fois par semaine dans la presse locale (Paris Normandie), articles et photos à l'appui !

LOUVIERS > TRANSBORD

Erratum
Contrairement à ce que nous avions indiqué dans notre précédente édition, seul le GX117 a été mis en service en juillet 2001 et non en 2002.

Bus Info
L'ancien SC10R du réseau, retiré du service récemment, a retrouvé une seconde jeunesse : il est recyclé en bus info : les habitant de l'agglomération y trouveront tout renseignement concernant les transports, le tourisme et la propreté.

Hôpitaux
CNA (Connex) exploite sous la houlette des deux Communautés d'Agglomération d'Elbeuf et de Louviers une nouvelle ligne H qui relie les hôpitaux des deux villes à raison de deux allers-retours quotidiens, sauf dimanches et fêtes. C'est Transbord qui assure le suivi et la billetterie de cette nouvelle ligne.

ND DE GRAVENCHON > TU

2002/2003
Opérationnel depuis 25 ans, le service des Transports Urbains de Notre Dame de Gravenchon, petite commune située entre Rouen et Le Havre, n'a pas évolué cette année. En revanche, un Maxirider d'Omninova a remplacé l'ancien Sprinter sur les trois circuits effectués du lundi matin au samedi midi.

VERNON > TUV

2002/2003
Repris par Connex l'an dernier, le réseau TUV devait connaître des évolutions en septembre 2002. Nous n'en avons pas eu connaissance. En revanche, le parc passe de la numérotation Verney à celle de Connex. Ainsi par exemple, le GX117 6788 devient 9199, les Oréos 55 n° 6718 et 6719 deviennent 9997 et 9998 et le CBM220 porte désormais le n 9499. Un MG19 est également exploité. Son numéro Verney était 4479, nous n'avons pas pu relever sa nouvelle appellation.

Pays de la Loire

ANGERS > COTRA

Tram
Réunis début décembre 2002, les élus de l'agglomération angevine ont décidé du trajet de leur futur tram. Une ligne de 12 km reliera en 2008 la commune d'Avrillé au quartier de la Roseraie au sud d'Angers. Reste à définir le mode de transport : les élus n'ont toujours pas décidé entre fer et pneus.

HERBIERS (Les) > HERBUS

Coup d'arrêt
Nous avions évoqué récemment le petit réseau des Herbiers, en Vendée, lancé en juillet 2001 avec la collaboration (c'était alors une innovation) de la Caisse d'Allocations Familiales. Malheureusement, dans sa configuration d'alors le service n'a pas séduit, le tracé des deux lignes, assurées uniquement le mercredi, étant jugé trop compliqué et les véhicules mal adaptés. A la mi-octobre, la Mairie, souhaitant continuer d'offrir ce service, décidait une opération de la dernière chance : nouveaux circuits, nouvelles dessertes, notamment dans des petites rues, grâce à la mise en exploitation de deux nouveaux midibus dont un "Marco Polo". Cette expérience s'est achevée à

Noël et le résultat s'est avéré définitivement infructueux. Herbus n'est donc plus...

LAVAL > TUL

Parc
Mis à part le rachat de 2 GX317 GPL au réseau SQYBUS de Saint-Quentin-en-Yvelines, les TUL possèdent une flotte de 7 GX317 diesel (n° 102 à 108) et 8 GX317 GPL (n° 401 à 408). Retrouvez en rubrique "Parcs et dépôts" les caractéristiques complètes de ces véhicules.

NANTES > TAN

Ligne 4
On le sait, la future ligne 4 du tram sera en fait un "tram-bus", le matériel n'étant pas encore choisi. On sait également que la mise en exploitation de cette ligne devra intervenir en 2006. Une première étape verra l'ouverture d'un axe Pont Carnot / Porte de Vertou. Un couloir réservé permettra au véhicule hybride de rejoindre la place du commerce avant que la ligne complète, qui rejoindra Vertou, soit entièrement aménagée.

Erratum
La ligne 83 a été prolongée (et non pas amputée) d'un arrêt vers Fac de Droit.

GX317 GNV
La SEMITAN poursuit la mise en service des nouveaux GX317 GNV (n° 431 à 480). Les GX317 GNV n° 481 à 495 sont en cours d'immatriculation et ne sont pas à ce jour réceptionné.

Réformes de GX44
Les 20 premiers GX44 (sur 50) à destination du Maroc ont quitté Nantes le 28/11/2002 pour Saint-Nazaire, d'où ils ont embarqué le 05/12/2001 pour Rabat. Ils on été achetés par l'armée marocaine. Il s'agit des n° 550, 551, 553, 554, 555, 557, 559, 560, 562, 564, 565, 566, 573, 574, 575, 581, 593, 594, 595 et 596.

Réformes de O305G
Les derniers O305G non rénovés sont désormais tous réformés : 763 à 766, 771, 773 et 776.Il ne reste donc en service que les O305GR, à savoir 761 et 778 à 796.

SANT NAZAIRE > STRAN

2002/2003
Le réseau STRAN n'a connu aucun changement depuis la restructuration de février 2002, à l'exception de quelques aménagements d'horaires.

Matériel
Le réseau a mis en service depuis cet été 3 Setra SG219SL (n° 560 à 562) en remplacement de 3 Renault PR180 MI (n° 551 à 553).

Picardie

AMIENS > SEMTA

Avenir
La SEMTA (assistance technique Connex) vient d'être reconduite pour 5 ans par Amiens Métropole. Parmi les projets d'amélioration du réseau déjà communiqués, on retiendra la simplification de la ligne 1, l'épine dorsale du réseau. Rebaptisée "A", elle reliera, en ligne quasiment droite, Etouvie à Glisy. L'antenne "14 juillet" sera alors probablement raccordée à la ligne 6 (Gare du Nord / Campus) créant ainsi une seconde ligne circulaire en complément de la ligne 10/11. A cette occasion, une partie de la ligne 9, faisant alors double emploi, pourrait être supprimée.

Matériel
L'exploitation le la future ligne A est prévue exclusivement à l'aide de standards. Il est donc acquis, ou presque, que les articulés disparaîtront du paysage amiénois. D'ailleurs, Amiens Métropole vient de passer une commande de 20 Scania Omnicity standards supplémentaires, livrables en 2003.
Signalons la disparition du PR180.2 n° 210 en janvier 2001, du R312 n° 35 détruit le 15 octobre 2001 lors de "violences urbaines", et le R312 n° 09 réformé en mai 2002.

MERU > SABLONS BUS

2002/2003
L'ancien réseau RMT devient, en passant sous l'égide de la communauté de communes, Sablons Bus. Par ailleurs, exceptées quelques navettes régulières pour la gare SNCF, la totalité des dessertes, effectuées par 3 Procity de Connex CABARO (qui exploite également le réseau de Beauvais) deviennent des dessertes à la demande.

SAINT QUENTIN > TUSQ

Parc
Courant juin 2002, 2 Agora-S Euro 3 (3p) ont été réceptionnés (n°46 et 47). Retrouvez en rubrique "Parcs et dépôts" l'état de parc complet du réseau.

SOISSONS > SITUS

Parc
Un deuxième GX317 Euro 3 (2p) a été mis en service. Immatriculé 8247 WT 02, il remplace le GX107 immatriculé 5387 TF 02 repris par Heuliez. Le parc est dorénavant composé de 8 GX107, 5 GX317 Euro 2 et 2 GX317 Euro 3. Tous les GX317 sont équipés de palettes UFR. Il faut ajouter les 3 minibus Renault Master rachetés par le SITUS suite à la décision de pérenniser le transport à la demande. Un 3e GX317 Euro 3 devrait être livré au début du second trimestre 2003.

Poitou Charentes

NIORT > TAN

2002/2003
La ligne 2 est prolongée de Souché à Moulin à Vent, son nouveau terminus plus au nord. Sa branche Trente Ormeaux est quant à elle reprise par la nouvelle ligne 6 qui relie la place de la Brèche à Chauray-Parpin (nouvelle commune desservie) toutes les 30 minutes en moyenne de 7h à 20h.
La ligne 7 est prolongée de son terminus sud Baudelaire à Les Sources à raison de 4 aller-retour par jour.
Enfin une ligne 8 vient de voir le jour pour assurer la desserte des principaux quartiers de Niort le dimanche. Cette nouvelle ligne en boucle baptisée 8a ou 8b selon le sens de circulation dessert la place de la Brèche ainsi que les principaux arrêts suivants : Renon, Clou Bouchet, Gavacherie, Technopole, Villon, Ponts Main, Temple, Strasbourg, Curie, André Gide, Champclairot, Lycée, Plaine, et Gare. 4 passages dans chaque sens sont proposés sur cette ligne entre 13h et 18h45.

Provence Alpes Côte d'Azur

CANNES > BUZ AZUR

Nouveau réseau en 2003

Nous nous étions étonnés de la non-réponse du réseau Bus Azur à notre demande de documentation. Il semble que ses dirigeants soient accaparés par la restructuration de Bus Azur qui devrait avoir lieu en 2003. Selon nos premières informations, il n'est plus question, comme nous l'évoquions dans notre dernière édition, d'intégrer une partie du réseau Sillages faute d'accord entre le SITP, qui gère les transports Cannois, et la C.A. Provence d'Azur qui gère le réseau de Grasse.

Pour autant, la restructuration annoncée semble d'envergure puisque la quasi totalité des lignes devraient être retouchée à la faveur de la mise en œuvre de sites propres à l'horizon 2004.

L'offre devrait augmenter de 14% les jours ouvrables, de 35% le samedi et de 12% les dimanches pour séduire une clientèle qui, depuis 2 ou 3 ans, a du mal à se renouveler (9 millions de voyages).

Parmi les changements annoncés, une hiérarchisation du réseau, ayant comme symbole du renouveau l'actuelle ligne 8 qui deviendra ligne 4 et qui sera exploitée avec des bus à impériale ouverte (Croisette oblige), la création d'une navette électrique entre les parkings, la formalisation de pôles d'échanges, la mise en place de terminus hors hyper-centre pour éviter le "stockage" des bus sur une voirie déjà sur-utilisée, la desserte de quartiers aujourd'hui oubliés (les Buissons Ardents à la Bocca par exemple)...

Matériel

Depuis le dernier état d'août 2001 paru dans RU40, il faut noter l'arrivée de 4 GX117 (n° 16 et 19) et de 4 GX317 (n° 326 et 329) tous avec motorisation Euro 3. Les réformes touchent 5 A508 (n° 20 à 24), 2 PR112 (n° 71 et 75), et 5 GX107 (n° 100 à 104).

Tous les véhicules au parc sont équipés d'une climatisation à l'exception des 3 GX107 restants. Retrouvez en rubrique "Parcs et dépôts" les caractéristiques complètes des surbaissés cannois.

Dépôt

L'implantation d'un nouvel établissement serait à l'étude afin de remplacer celui du boulevard du midi à La Bocca qui ne correspond plus aux normes actuelles de remisage. Rappelons que ses halls étaient jadis spécialisés dans la réparation navale et leurs volumes plus adaptés aux bateaux qu'aux autobus.

GRASSE / ANTIBES > SILLAGES

Matériel

Les GX117 de la SOMA pour Sillages sont maintenant au moins au nombre de 15 (2501 à 2515) et circulent sur le sous-réseau d'Antibes / Vallauris. Le 2508, détruit en partie par un incendie, gît toujours sur un parking.

3 Autocars KAROSA sont par ailleurs arrivés sur le réseau (1 à la SOMA et 2 chez Grasse Tourisme). Ils n'ont cependant pas revêtu la livrée jaune du service scolaire auquel ils sont pourtant a priori destinés. Est-ce là un effet du feuilleton de la guerre des autorités organisatrices ?

Le feuilleton, suite...

Nous évoquions longuement dans notre dernière édition l'évolution plus qu'aléatoire des réseaux de cette partie du monde suite à la création des Communautés d'Agglomération aux contours et préoccupations (notamment financières) divergents.

Il semble à ce jour que Sophia Antipolis (C.A. d'Antibes ou CASA) souhaite définitivement faire cavalier seul en matière de financement des transports urbains et s'est donc attribué les matériels affectés à la partie du réseau Sillages couvrant son territoire. Seul problème : la commune de Mougins, historiquement desservies par le sous-réseau d'Antibes, n'est membre d'aucune communauté...

Provence d'Azur (C.A. de Grasse), de son côté, doit donc trouver des solutions pour préserver son Versement Transport et son réseau de transports suite au refus (provisoire ?) du SITP - Réseau de Cannes de fusionner. La parade a semble-t-il été trouvée avec l'adhésion de deux communes supplémentaires à la C.A., ce qui permet à l'agglomération de repasser au-dessus de la barre des 100.000 habitants...

Bref, au-delà des considérations bassement politiciennes qui font que la raison aurait dû l'emporter en créant une vaste communauté d'agglomération Cannes – Grasse – Antibes représentant l'aire urbaine de référence, l'organisation des services au citoyen, dont les transports urbains, s'en trouve fortement dégradée. Ainsi, à l'heure où la concentration est de rigueur partout ailleurs ou presque, les habitants de cette partie du littoral azuréen, à cause de trois villes de taille identique qui ne veulent pas voir leurs rivales prendre le dessus, verront donc leurs deux réseaux urbains historiques éclater pour en donner trois : Bus Azur à Cannes, Sillages nouvelle version à Grasse, et un réseau à baptiser sur Antibes.

Décidément, dans le sud, la multimodalité a de l'avenir... à moins que de nouveaux rebondissements viennent bouleverser à nouveau ce fragile équilibre !

Avenir

Pour le moment, le réseau Sillages poursuit son activité sur la totalité des dessertes antérieures par la grâce d'arrêtés préfectoraux renouvelables par trimestre. Néanmoins, la scission semble-t-il inéluctable du réseau, sans qu'aucune date ne soit pour le moment avancée, aura au moins deux conséquences : une réorganisation des dessertes, avec notamment des transferts de compétence sur certaines lignes (la séparation des A.O. fait que certaines lignes "urbaines" deviennent de fait "interurbaines"...) et des politiques plus "égocentrées" : l'évocation d'un axe lourd entre Antibes et le pôle technologique de Sophia Antipolis refait surface alors que jadis, Grasse se refusait à tout financement.

Keolis

Nous affirmions dans notre dernière édition que Connex, avide de regrouper ses différentes participations dans le secteur (CGFTE Cannes, RCA, etc.), pourrait mettre la main sur Musso/STGM. En réalité, c'est Keolis qui semble le mieux placer pour racheter cet opérateur.

MARSEILLE > RTM

Futur tramway...

Le design des futures rames a été rendu public le 29 novembre dernier. C'est le bureau parisien MBD Design qui a remporté l'appel d'offres. Avec des faces avant censées rappeler la proue d'un bateau, la principale caractéristique de ce nouveau véhicule réside dans ses larges baies vitrées qui seront recouvertes de persiennes durant l'été. L'intérieur fera aussi référence à l'univers maritime avec des appuis et des dossiers de sièges en bois. Par contre, l'idée d'un tramway décapotable pendant l'été a finalement été abandonnée. Il est regrettable que la splendide livrée fusion des autobus n'est pas été déclinée sur le tramway qui arborera une livrée une fois de plus...blanche.

Le constructeur sera choisi à l'automne 2003 et une maquette grandeur nature sera présentée aux marseillais durant

l'été 2004.

...et tramway actuel
Nos collègues belges de TRAM 2000 nous informent dans leur édition de novembre de la cessation d'exploitation de la ligne de tramway 68 dès le printemps prochain. En effet, cette suspension sera nécessaire pour effectuer les travaux préparatoires concernant le prolongement de la ligne 1 du métro vers La Blancarde. Les 19 motrices PCC risquent donc de connaître un remisage définitif ! Néanmoins, le dépôt tramway de Saint-Pierre sera agrandi et modernisé afin de pouvoir bientôt remiser les rames de la nouvelle génération de tramway marseillais.

Ligne 80
Depuis le 23 novembre, plus aucun trolley ne circule sur la ligne 80 du réseau phocéen. Officiellement, la décision a été motivée par un (très) léger changement d'itinéraire par la rue Monte Cristo, opportunément non électrifiée...

NICE > SUNBUS

Tram
Les niçois connaissent de nouveau les joies de la concertation publique. 5 variantes de tracé sont proposées par exemple pour la future extension de la ligne 1 vers La Trinité depuis "Pont Michel", pourtant à peine décidée. A noter une option tram-train...

Agora-L GNV
Après Lille, Nice a la primeur des nouveaux Agora-L GNV Euro 3. 15 exemplaires sont en cours de livraison.

Rhône Alpes

ANNEMASSE > TAC

Exploitation
Jusqu'au 18 décembre 2002, les liens entre les réseaux TAC d'Annemasse et TPG de Genève tenaient plus du partenariat économique obligé que de la cordiale entente. Certes, la billetterie combinée et la cartographie commune permettaient déjà une réelle bien que minimale synergie entre les deux rives de la frontière. Mais les grands projets fédérateurs tels le prolongement du tram suisse en France ou la modernisation du réseau ferré, voire la mise en place d'un véritable RER entre les deux villes n'ont jamais dépassé le stade du doux projet...
Depuis le 18 décembre, le rapport de force change ! Keolis, jusqu'alors délégataire du réseau, a été "invitée" à laisser sa place pour les 5 années à venir à la société TP2A, dont les deux actionnaires sont TPG France (51%) et RATP France (49%). Si l'on peut s'étonner de l'arrivée de la RATP à Annemasse (non tant pour des raisons géographiques que pour des raisons stratégiques – voir Ligne Directe), la présence des TPG représente une véritable chance pour ce réseau dont les clients naturels sont résolument tournés vers la métropole lémanique.
Malgré une fréquentation honorable de 2 millions de voyageurs annuels, il faut bien avouer que le réseau TAC, qui ne sera pas rebaptisé, ne répondait que modérément aux attentes des 70.000 annemassiens.
Une restructuration, conçue par les partenaires lors de la constitution du dossier d'exploitation, est donc programmée pour la rentrée 2003/2004. Si elle concerne bien évidemment une ventilation des services au sein de la Communauté de Communes, son aspect le plus spectaculaire consiste en un développement important des liaisons transfrontalières... par bus. Car du prolongement du tram genevois en terres haut-savoyardes, il n'est plus question, les TPG ayant déjà fort à faire avec le développement de leurs lignes sur leur territoire d'origine.
Rendez-vous donc en septembre prochain.

BOURGOIN / L'ISLE D'ABEAU

Rentrée 2002/2003
Exploités tous deux par les VFD (centre d'exploitation de Villefontaine) les deux réseaux voisins TUB et IDABUS, reliés par une ligne D commune semblent de plus en plus proches...
Une tarification commune a été mise en œuvre en cette rentrée et les services spéciaux type Bus à la Carte se développent conjointement sur les deux entités. C'est le cas cette année avec la desserte à la demande des ZI de Sayes à Bourgoin et du Parc Saint Hubert à l'Isle d'Abeau.

CHAMBERY > STAC

Curiosité
Un **Agora "prototype" modifié** pour permettre le transport de vélos (semble-t-il) a été présenté à Chambéry. A l'heure actuelle, ce véhicule, d'un nouveau genre, n'a pas été homologué.

Parc
Nous vous communiquons le dernier effectif des STAC en notre possession. 4 véhicules ont depuis été réformés : les GX107 n° 2 et 3, le PR100 n° 37, et le PR180.2 n° 109. Les dernières acquisitions portent sur 5 GX117 (n° 252 à 256), véhicules non immatriculés le 23 octobre.



© Hervé KOURGOUSSOFF

Ce n'est pas un requin... ni un gag mais bel et bien un prototype Agora (non homologué) porte-vélos que les Chambériens ont pu découvrir...

GRENOBLE > TAG

Tramways
Un seul candidat, en l'occurrence Alstom, ayant curieusement répondu le 12 avril dernier à l'appel d'offres lancé par le SMTC pour la fourniture échelonnée de 45 rames de tramways, le nouveau matériel grenoblois sera donc de type Citadis. Les rames auront une longueur de 43 m

pour une largeur de 2,40 m et seront climatisées. 5 rames viendront renforcer la ligne B lors de son prolongement vers Gières et 24 équiperont la future ligne C. Les 16 autres viendront en renforcement de la C et afin d'assurer les extensions envisagées au PDU à l'horizon 2010.

Feu les trolleybus
Le 28 octobre dernier, le SMTC a voté la non reprise d'exploitation des trolleybus sur les lignes 31 et 32 (suspendues en juin et juillet 1999) et abandonné le projet d'électrification de la ligne principale d'autobus n°1. Les arguments évoqués prêteraient volontiers à sourire si l'agglomération ne connaissait pas des pics de pollution. On supprime pourtant là un mode de transport écologique...

GNV
La ligne 16 sera équipée d'Agora GNV à partir du 6 janvier 2003. Retrouvez en rubrique "Parcs et dépôts" les caractéristiques complètes des 28 premiers véhicules (n°3001 à 3028).

Montée par l'avant
Après bien des hésitations, le SMTC a voté l'extension de la montée par l'avant à l'ensemble du réseau bus, excepté les articulés.

Bus ferme
En septembre dernier, le R312 n° 902 a pendant trois jours circulé sur la ligne 31 totalement décoré en ferme avec comme passagers des lapins, des poules, des pigeons... et deux moutons ! A déguster en pages couleurs !

LYON > TCL

Lea et Leslys...
... sont dans un bateau, ou plutôt dans un avion ! Trêve de plaisanterie, les deux prochaines lignes du tramway lyonnais, baptisées de la sorte, mettent le cap sur Saint-Exupéry. Deux lignes... mais un seul axe, celui des anciens chemins de fer de l'est Lyonnais.
Réhabilité, celui-ci permettra enfin d'offrir un accès digne de ce nom à l'aéroport international de Lyon tout en offrant deux services différents. Léa, tram urbain placé sous l'autorité du Sytral, empruntera cet axe de Part-Dieu à Meyzieu en desservant une dizaine de stations. Leslys, tram express placé sous l'autorité du Conseil Général, empruntera le même axe mais filera directement jusqu'à Saint-Exupéry. Seule la station "La Soie" devrait être desservie par les deux lignes. Cette station donnera la correspondance avec la ligne A du métro prolongée, permettant ainsi l'accès direct au réseau TCL, accès direct qui sera impossible à Part-Dieu pour des raisons techniques puisque le terminus de la ligne sera maintenu à l'est de la gare.
Léa devrait être mise en service en 2006, Leslys... un peu plus tard

Cristalis
Il semble que les Cristalis soient progressivement mis en service commercial sur la ligne 4.

Document
Si l'histoire des trolleybus lyonnais vous intéresse, il est possible de visionner sur Internet une vidéo issues des archives de l'INA évoquant leur mise en service :
http://www.ina.fr/fresque/zap_vdo1.fr.html

SAINT ETIENNE > STAS

Tramway
La motrice articulé n° 953, unique PCC à avoir été recarrossée par Heuliez, sera préservée et destinée au musée local.

Trolleybus
Lors de la Journée Mondiale de l'Environnement, le premier trolleybus Cristalis aux couleurs du réseau avait été présenté devant l'Hôtel de Ville le 5 juin dernier. Il s'agissait en fait du n° 1814 lyonnais arborant pour la circonstance les couleurs stéphanoises.
Un autre Cristalis lyonnais, le n° 1831, fut lui aussi décoré à l'identité visuelle stéphanoise, mais cette fois-ci pour arpenter le réseau électrifié local (à l'exception des lignes 1 et 6) les 9 et 10 octobre lors de la 54e Foire annuelle de la ville. Pour autant, le véritable premier exemplaire des 11 véhicules commandés par la STAS devrait arriver en mai 2003.
D'autre part, les 11 ER100 qui devaient subir une grande révision sont tous ressortis de chez SAFRA et ce avec la nouvelle livrée ; il s'agit des 427 à 430, 433, 436, 438, 439, 446, 447 et 450.
Pour finir, signalons que la photo du Cristalis parue dans notre dernier numéro (p.19) n'était pas de Patrick KIRSTETTER mais de Michel BOSC auquel nous présentons nos excuses.

En ligne
C'est le 6 janvier 2003 que doivent être remis en service les trolleybus sur la ligne 3 après des travaux d'électrification retardés par les intempéries de l'automne.

Suisse Romande

GENEVE > TPG Unireso

Réseau
La nouvelle desserte de la ligne D (cf. RU46) ne suffisant pas pour desservir le nouveau complexe commercial hôtelier sportif de la Praille, une navette à l'indice 48 fait la navette entre le Bachet-de-Pesay et la place de l'Etoile, du lundi au samedi, toutes les vingt minutes aux périodes de forte affluence des commerces.

Tramways
Les travaux du prolongement de la ligne 13 de la gare Cornavin vers la place des Nations battent leur plein. La pose des voies est en cours dans la rue de Lausanne et les travaux de la place Cornavin ont débuté en septembre afin d'aménager une nouvelle station de tramways. De son côté, les travaux de la future ligne 17 qui reliera la gare de Chêne-Bourg au Pont-Rouge via Bel-Air (centre-ville) ont eux aussi débuté. Cette ligne, qui empruntera les voies de la ligne 12 jusqu'à Plainpalais, rejoindra Pont-Rouge par une nouvelle infrastructure dite Acacias.

Trolleybus
Plusieurs extensions de lignes aériennes vont être réalisées, en particulier le passage du pont du Mont-Blanc afin de modifier l'itinéraire de la ligne de trolleybus 6 et d'améliorer ses dessertes. Le trolleybus 7 devrait de son côté être prolongé jusqu'à Champel.
En plus de la révision des 13 trolleybus articulés NAW Hess (701 à 713) actuellement en cours, les TPG devaient lancer cet automne un appel d'offres pour l'acquisition de 61 trolleybus articulés à plancher bas intégral afin de remplacer les 24 Saurer Hess (651 à 674) et les FBW Hess restants de la série 631 à 648, mais aussi pour augmenter l'offre sur les lignes électrifiées.

Lutte contre le SIDA
A notre connaissance, le réseau TPG a été l'un des rares à s'impliquer pour la journée mondiale de lutte contre le SIDA, le 1er décembre dernier. A cette triste occasion, la rame de tramway n° 848 a revêtu un habillage spécial.

Identité visuelle
Des voitures de service ainsi que des abribus reçoivent petit à petit la nouvelle

identité visuelle des TPG, conformément aux propositions de Graphibus.

Matériel
Six nouveaux autobus ont augmenté le parc des Volvo 7000A : les 379 à 384.
Le R312 n° 401 a reçu en octobre une publicité intégrale pour l'exposition des Floralies. A noter que c'est le premier véhicule des TPG ayant la nouvelle identité visuelle à la cacher sous des autocollants.

Pub
La motrice 803 fait de la promotion pour l'ouverture le 29 octobre dernier d'un dancing proche de la frontière. La 804 a reçu un habillage pour la campagne contre le cancer du sein. L'an dernier, c'était la 801 qui roulait - avec un autre message - dans un habit rose pour la même cause. La 814 annonçait une manifestation culturelle fin novembre à l'ancienne aérogare. La 839 roule pour l'UBP (Union bancaire privée). La 852 porte six fois l'inscription Bédat & Co Genève.

LAUSANNE > tl

Rentrée
La rentrée s'effectuait le 15 décembre dernier sur les réseaux urbains helvétiques. Les tl proposent à cette occasion quelques modifications sur leur "réseau ouest" : la ligne 8 abandonne son terminus de Pully-Port pour être prolongée de trois arrêts en direction de Paudex; les communes de Villette et Grandvaux sont desservis par le réseau par la ligne 47 prolongée du Val-vert à Grandvaux via Belmont et la Croix/Lutry. En compensation la ligne 66 (Centre-Ville - Croix/Lutry) ne circule plus qu'aux heures de pointe et la ligne 48 voit sa desserte renforcée avec notamment l'utilisation d'un midibus VanHool A508 au lieu du minibus actuel.

Métro
Le peuple vaudois a accepté le 24 novembre lors d'un référendum obligatoire le projet M2 de Lausanne. On a été surpris de l'enthousiasme des votants, puisque presque deux tiers a accepté le projet. Rappelons que ce métropolitain automatique remplacera le train à crémaillière qui conduit d'Ouchy au bord du Léman, à la gare CFF (photographes n'attendez plus pour immortaliser ces charmants véhicules !) et le prolongera au nord au-delà de la ceinture autoroutière où le dépôt et un vaste parc de stationnement pour automobiles se situeront.

Tarifs
Une entente tarifaire est mise en œuvre en cette rentrée : tl, LEB et Cars postaux offrent désormais des tarifs combinés.

NEUCHATEL > TN

Travaux
A peine l'exposition nationale achevée que beaucoup de choses ont changé. A commencer par les horaires puisque après plusieurs mois d'agitation, les TN ont décidé d'avancer leur horaire d'hiver pour ne pas proposer dans l'intervalle un horaire provisoire.
La plus spectaculaire était la limitation du Littorail dès le lendemain à Areuse, une nouvelle voie devant être faite pour permettre au chantier de l'autoroute d'avancer. Ce même jour, le funiculaire La Coudre/Chaumont a été arrêté pour des contrôles périodiques.

RIVIERA (Vevey) > VMCV

Parc
Arrivée sur le réseau de 9 nouveaux autobus surbaissés. Fidèle à VanHool, les dernières acquisitions du VMCV concernent 2 articulés AG300, 2 standards A300 et 5 midibus A308, tous avec le nouveau look du constructeur belge. A l'inverse, les 3 premiers articulés VanHool n° 61 à 63 ont été réformés.
Après la modernisation du dépôt et du bâtiment administratif, les projets du VMCV consistent en la mise en place d'un SAEIV. La réintroduction du tramway sur la ligne principale du VMCV a été dernièrement étudié, mais les gestionnaires lui ont préféré les trolleybus articulés (VanHool AG300T). Rappelons que le tramway Vevey-Villeneuve mis en service en 1888 fut le premier tramway suisse.
Le VMCV emploie 110 agents et dessert 12 communes.



Un des deux GX317 Euro 3 nouvellement réceptionnés, le 21 octobre 2002 à la gare routière de l'Hôtel de Ville de Cannes.

Wallonie Bruxelles

BRUXELLES / BRUSSEL > STIB

Réseau tramway
Les travaux préliminaires du prolongement du 55 jusqu'à la limite régionale ont débuté courant juillet et la pose des voies est programmée pour janvier 2003. Ce prolongement de 850 m devrait être mis en service courant 2003 et permettre de supprimer le terminus obsolète de l'avenue du Silence (manœuvre en triangle).
D'autre part, le gouvernement régional a avalisé courant septembre le projet de prolongement du 94 sur 2,6 km depuis la place Léopold Wiener jusqu'à Watermel Boitsfort (sud-est de l'agglomération). Les travaux devraient débuter en août prochain pour une mise en service fin 2004 / début 2005. Rappelons qu'il est prévu de prolonger cette ligne jusqu'à Auderghem.

Au feu !
Un spectaculaire incendie a détruit le **VanHool A308 n° 8017** le 19 novembre dernier. Nous remercions nos amis de Tram 2000 pour nous permettre de reproduire ce cliché tristement original...

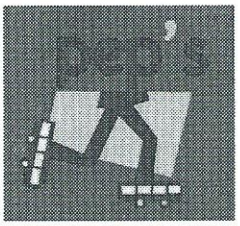
MARNE LA VALLEE (Est)
Le réseau PEP'S

Patrick KIRSTETTER, Benjamain WEYER

L'agglomération nouvelle de Marne-la-Vallée est située à l'est de la région Ile-de-France et débute à une vingtaine de kilomètres de Paris. Marne la Vallée peut sans doute être considérée comme l'une des villes nouvelles qui a le mieux réussi et notamment en terme d'image. L'installation du célèbre parc d'attractions américain sur son territoire et de la gare TGV mitoyenne n'y est pas étranger.

L'agglomération est organisée en 4 secteurs. Les deux secteurs ouest (I et II), les plus anciens et les plus denses, sont desservis depuis l'origine par les lignes d'autobus RATP alors que ceux de l'est (III et IV), les plus récents, le sont par le réseau PEP'S, la limite des deux exploitations se situant au niveau de la gare routière de Torcy (RER). La colonne vertébrale du système de transports en commun est toutefois assurée par la branche « Chessy » de la ligne A du RER exploitée par la RATP, soit 7 gares à partir de Noisy-le-Grand (Mont d'Est). Marne-la-Vallée, et en particulier la partie desservie par le réseau PEP'S, se caractérise par une population jeune (30/35 ans) et active, mais sous-motorisée. Cette caractéristique favorise donc l'emploi des transports en commun qui ont un taux de fréquentation supérieur par rapport à d'autres agglomérations du même type. Il faut noter que ce secteur réalise les plus forts taux de croissance démographiques et économiques de la région Ile-de-France entre 1990 et 1999.

Le réseau PEP'S, outre la desserte de la partie est de Marne-la-Vallée, irrigue également l'agglomération voisine de Lagny sur Marne. Ses lignes sont essentiellement des rabattements sur les quatre gares du RER A et la ligne Transilien SNCF (gare de Lagny Thorigny). Si l'agglomération de Lagny et le plateau de Marne-la-Vallée sont urbanisés et desservis par des services de type urbain, les sites de la vallée de la Marne sont préservés et ruraux. Bien que les divers bourgs relèvent plus d'une desserte interurbaine, l'ensemble du réseau est desservi à l'aide d'un parc d'autobus urbains. Mise à part une ligne exploitée par l'entreprise Marne et Morin de Meaux, le réseau est entièrement piloté et géré par l'entreprise AMV contrôlée à 89 % par Transdev Paris Est.



Les forces en présence

Transdev Paris Est

Le groupe TRANSDEV (Caisse des Dépôts et Consignations) est organisé en 4 "Directions Déléguées" : Interurbain, Urbain, International, et Ile-de-France (DDIF).

TRANSDEV DDIF est constitué de deux entités : TRANSDEV PARIS SUD (TPS), rassemblant CEAT, Bridet, Cars d'Orsay, et TRANSDEV PARIS EST (TPE), avec notamment, AMV, Europe Autocars, TUC, VEA, Bizière, et Interval.

TRANSDEV PARIS EST est une société régionale au service de ses filiales qui organise stratégiquement les réseaux et leur fournit toute l'assistance opérationnelle (ressources humaines, méthodes, etc.). C'est elle qui se charge par exemple du choix et de l'acquisition du matériel roulant,

des divers systèmes embarqués, de la billettique, etc. En outre, diverses responsabilités administratives et de gestion, telle la paye, sont de son ressort. Ses filiales sont chargées de la production et de la maintenance.

- **AMV** exploite le réseau PEP'S de Marne-la-Vallée et deux lignes du réseau départemental "Seine-et-Marne Express".
- **Europe Autocars** exploite les lignes situées au nord de la Marne.
- **TUC**exploite le réseau APOLO 7 de l'agglomération de Chelles (STBC), constitué de 7 communes.
- **INTERVA**L exploite le réseau SIYONNE de l'agglomération de Montereau constitué de 12 communes, et le réseau COMETE de Moret-sur-Loing constitué de 14 communes.
- **VEA** exploite les navettes entre Disneyland Paris et les aéroports ADP, ainsi que celles à l'intérieur du Parc des Expositions de Villepinte.
- **BIZIERE** est une PME locale de Rozay-en-Brie, rachetée très récemment par TRANSDEV (30 juin 2002).



© Patrick KIRSTETTER

Aujourd'hui disparu, un des anciens Setra S130. Ici le n°9648 arborant l'ancienne livrée, garé au dépôt AMV le 12 août 2001.

AMV - Cars de Lagny

Au départ existait l'entreprise FRERE, qui exploitait principalement le réseau "CARS de LAGNY". Le siège et le dépôt étaient situés à l'emplacement actuel de celui d'AMV, rue Jacquart à Lagny.
Lorsque le projet d'implantation du parc Disneyland se concrétisa, conscients du développement futur de la région, les transporteurs locaux (Cars de Lagny, Marne et Morin, Darche Gros, Mariette, Bizière et Bourdin) décidèrent de mettre une partie de leurs lignes en commun pour former le réseau AMV (Autocars de Marne-la-Vallée). Des apports de lignes furent notamment réalisés entre les Cars de Lagny et Marne et Morin afin d'asseoir l'activité d'AMV.
CARS DE LAGNY développait une activité urbaine mais aussi des services occasionnels et touristiques. Cette dernière branche fut abandonnée suite à des difficultés en 1995/96.
Les services urbains de Lagny et Marne-la-Vallée (21 communes) furent exploités par l'entité AMV (code STP 051), les occasionnels et services urbains hors périmètre (secteur au nord de Thorigny) étant exploités par l'entité Europe Autocars (code STP 007). Cette dernière a donné en 1998 la location gérance de ses activités de transports publics à la société AMV.



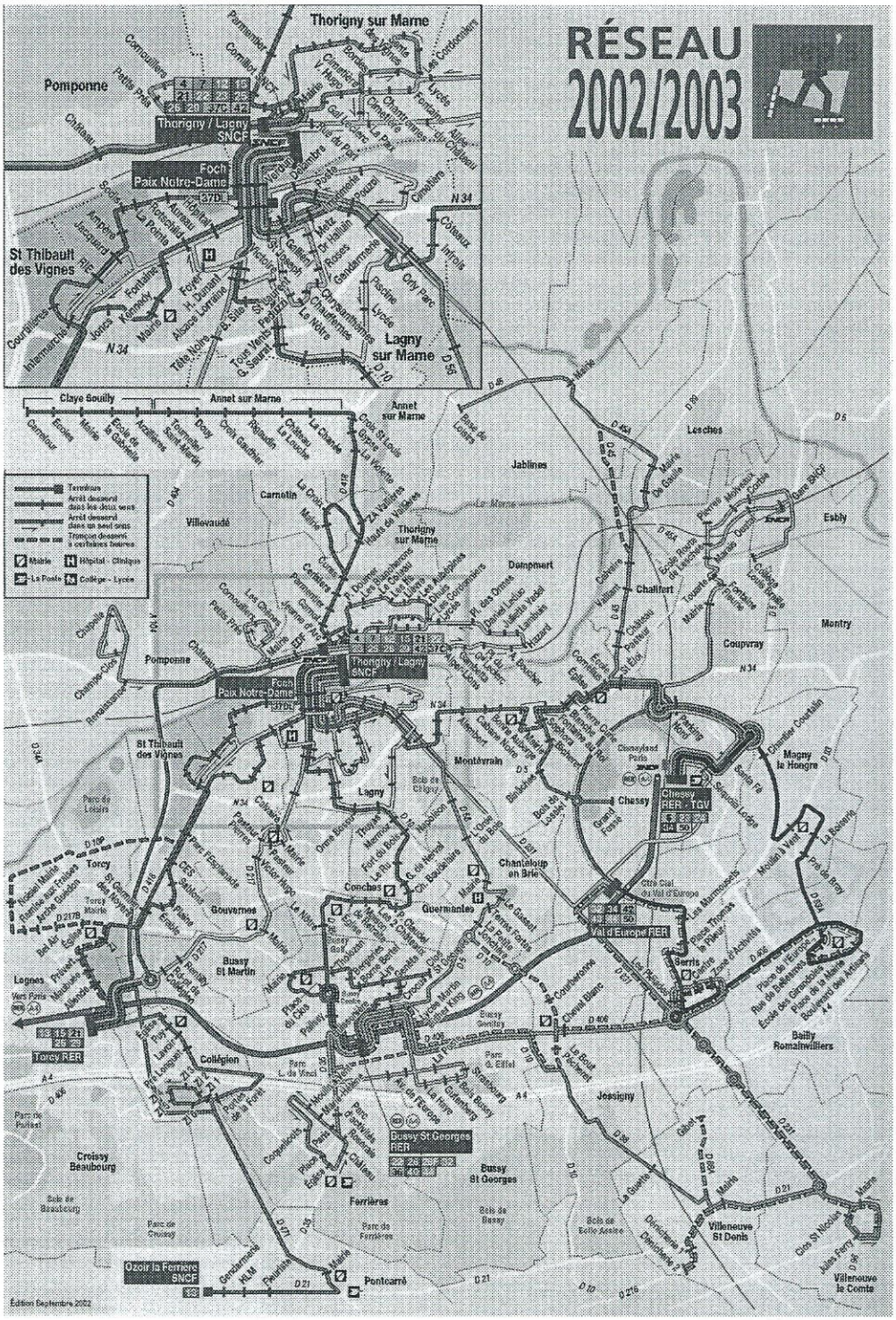
© Patrick KIRSTETTER

Evolution des livrées : A droite l'articulé SG219SL n°9794, à gauche le S315NF n°90007. Dépôt AMV, le 12 août 2001.

Le réseau PEP'S

Réseau actuel

En 1997/98, le bassin passe de 21 communes à 26 communes et le nouveau réseau prend la dénomination PEP'S (Pôle de l'Est Parisien) ; il dessert ces 26 communes plus une hors périmètre.
Le contrat liant l'exploitant au maître d'ouvrage est aux risques et périls avec participation financière plafonnée du Syndicat Intercommunal des Transports.
L'ensemble des lignes PEP'S est exploité par AMV à l'exception de la ligne 06 (Chessy RER / Coupvray) exploité par Marne et Morin à partir



de son centre de Couilly-Pont-aux-Dames à l'aide de véhicules (Tracer) aux couleurs du réseau PEP'S.

A noter qu'AMV possède quelques lignes (AMV et scolaires) dans le secteur de Férolles ; pour cela 17 véhicules (15 autocars et 2 bus) sont remisés à l'annexe d'Attilly. Ce secteur étant loin de ses bases mais par contre très proche de la zone d'influence de la société Bizière qui vient d'être absorbée par Transdev, ce mini-réseau devrait bientôt être restructuré et permettre la création d'un nouveau centre d'exploitation.

La progression de trafic est constante et augmente d'environ 5 à 10 % par an. Afin d'illustrer cette progression, sachons qu'en 1995 le réseau était constitué de 12 lignes exploitées par 42 véhicules parcourant 1,9 million de km et transportant 3,2 millions de voyageurs. Aujourd'hui, les 24 lignes le sont par 81 véhicules parcourant 3,2 millions de km et transportant 7,6 millions de voyageurs !

Le réseau PEP'S entame une nouvelle ère avec l'ouverture de la gare RER de Serris-Montevrain en 2001, aux abords du centre commercial régional "Val d'Europe". Le réseau a été restructuré à cette occasion, certains services étant depuis assuré par le RER. Une forte progression de l'offre a été opérée, mais ambitieuse au départ (principe des bus avant les constructions dans ces secteurs en plein développement), cette offre a dû être légèrement corrigée à la rentrée de septembre en attendant une montée en charge des divers programmes d'urbanisme.

Exploitation

Elle est caractérisée par de grandes amplitudes : en effet, le premier véhicule sort du dépôt à 4h30, le dernier n'y rentrant qu'à 3h30 le lendemain !

La ligne 34 est la principale du réseau avec 12 autobus, majoritairement articulés. Le premier départ est effectué à Serris à 05h36 et le dernier de Chessy (Gares) l'est à 02h25. Les autres lignes importantes sont les 13, 23 et 26.

Les véhicules sont suivis par un GPS en cours d'installation et équipés de radiotéléphonie. Le poste de régulation est implanté au dépôt de Lagny et fonctionne de 5h00 à 21h00.

En marge du réseau PEP'S, AMV exploite deux lignes du réseau départemental "Seine-et-Marne Express" : la 18 reliant Meaux à Melun via Torcy (RER), et la 19 reliant Torcy (RER) à l'aéroport de Roissy Charles De Gaulle. Ces deux services sont assurés par des S315UL aux couleurs de ce réseau.

Personnel

En 2002, 171 personnes assurent le fonctionnement de l'entreprise AMV dont 132 conducteurs en roulement, polyvalents et quelques réserves.

Le réseau PEP'S en 2002/2003

04	Thorigny (SNCF) / Dampmart
06	Chessy (RER) / Esbly / Coupvray
07	Thorigny (SNCF) / Pomponne / Pomponnette
12	Urbain Thorigny
13	Torcy (RER) / collégien/ Pontcarré / Ozoir
15	Torcy (RER) / Thorigny (SNCF) / Annet / Claye-Souilly
21	Lagny (SNCF) / Torcy (RER)
22	Lagny (SNCF) / Chanteloup / Bussy (RER)
23	Lagny (SNCF) / Montevrain / Chessy (Gares)
24	Jablines / Lesches / Chalifert / Chessy (Gares)
25	Lagny (SNCF) / St Thibault / Torcy (RER)
26	Lagny (SNCF) / Conches / Guermantes / Bussy (RER)
26F	Bussy (RER) / Ferrières
29	Lagny (SNCF) / Saint-Thibault (ZI) / Torcy (RER)
32	Bussy (RER) / Villeneuve-St-Denis / Villeneuve-le-C. / Val d'Europe (RER)
34	Val d'Europe (RER) / Serris / Bailly / Magny / Chessy (Gares)
36	Bussy (RER) / Parc G. Eiffel
37C	Lagny (SNCF) / Les Chauffernes
37DL	"P'tit Bus" Lagny
40	"Bussy-Bus"
42	Lagny (SNCF) / Orly-Parc / Val d'Europe (RER)
43	Val d'Europe (RER) / Montévrain / Chessy
44	Val d'Europe (RER) / Serris / Jossigny / Bussy (RER)
50	Val d'Europe (RER) / Hôtels Disney / Chessy (Gares)

Le matériel roulant

Véhicules

Fidèle à la marque SETRA, AMV a exploité les différentes séries du constructeur, S130, SG180, S215SL, SG219SL et dernièrement quelques S315NF. Néanmoins, suivant les opportunités, AMV a acquis quelques véhicules d'occasion, notamment des PR100.2 et un articulé AG300 ex-ADP qui devrait bientôt être réformé. Depuis peu, ce sont des véhicules Mercedes qui ont été réceptionnés, tout d'abord des articulés O405GN, puis massivement des Citaro standards et articulés et quelques O345 pour les services scolaires. Les gestionnaires ne désirent pas à l'heure actuelle acquérir de véhicule fonctionnant à l'Aquazole, au TBTS, ou au GNV. En revanche, les véhicules de 12,80 m et de 15 m les intéressent fortement comme moyen de supprimer des doublages ; néanmoins, des aménagements de voirie seront nécessaires pour le passage de tels véhicules.

AMV a adopté le numérotage TRANSDEV pour ses véhicules : 1 à 6 pour les autocars, 8 pour les VL et 9 pour les bus. Ce chiffre était suivi d'un numéro d'ordre à 3 chiffres mais celui-ci étant arrivé à 999, il est passé dernièrement à 4 chiffres.

Concernant les équipements embarqués, les récentes tergiversations du STIF en manière de télébillettique pourraient remettre en cause les récents équipements ERG mis en place sur tous les sites. En effet, le STIF souhaiterait maintenant de petits valideurs sans contact à l'entrée des véhicules. En suspens jusque fin 2003...

Pour les systèmes d'info voyageurs, AMV et VEA étudient l'opportunité de doter leurs véhicules de la dernière version du VISIOBUS, avec 2 écrans par bus. 35 arrêts de gares routières seraient alors équipés d'infos en temps réel, mais la complexité d'installation de tels équipements fait que leur extension au reste du réseau semble compromise, et TPE s'oriente plutôt vers la technologie WAP, en informant directement les voyageurs sur leur téléphone portable.



© Patrick KIRSTETTER

Le S215SL n°9674 repeint à la livrée fuchsia, le 29 juin 2001 à la gare RER de Bussy-St Georges.

Livrées

L'incontournable livrée orange préconisée par l'APTR et apposée sur les véhicules des Cars de Lagny a laissé la place à celle AMV, blanche avec des bandes bleues et rouges. Le nouveau réseau PEP'S a fait le choix d'une identité forte et le résultat est assez réussi ; tous les autobus arborent maintenant une livrée "fuchsia" très caractéristique.

Dépôts

AMV a donc repris la majeure partie des installations de Lagny des anciens établissements FRERE, à l'exception d'une parcelle vendue à la société SITA Ile-de-France.

AMV - EUROPE AUTOCARS

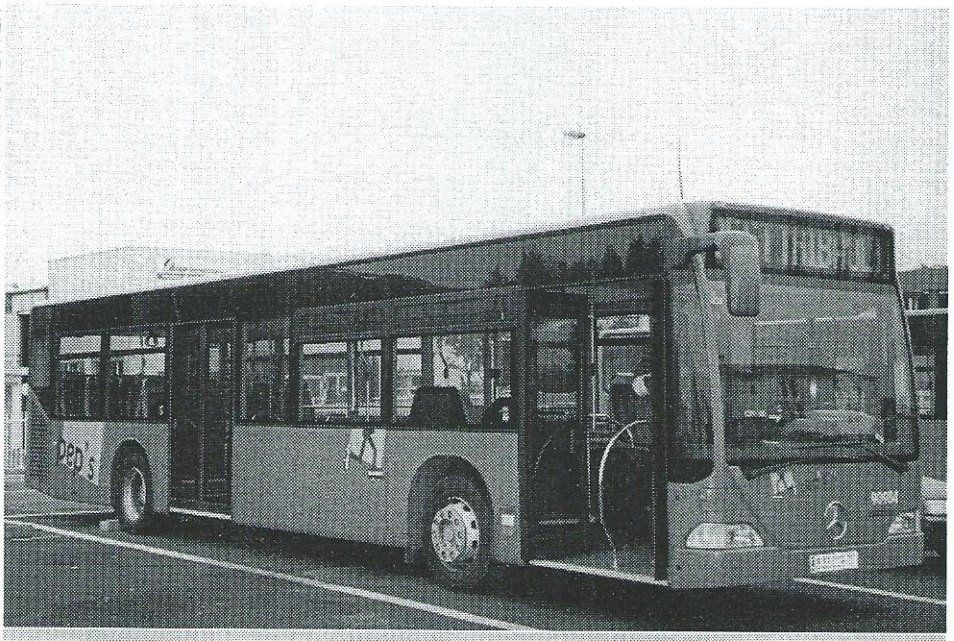
Etat simplifié du parc au 16 décembre 2002

Matériels	Nb	Numéros de parc
Minibus et gabarits réduits		
Mercedes Cytios	1	91287
Peugeot Boxer	1	4059
Standards		
Renault PR100.2	4	3569, 91282 à 91284
Setra S215SL	31	9656 à 9665, 9667, 9670 à 9672, 9674 à 9676, 9678 à 9681, 9709, 9720, 9721, 9820, 9821, 9823 à 9825, 90042, 90043
Setra S315NF	8	9877 à 9881, 90007 à 90009
Mercedes Citaro	25	90070 à 90073, 90106, 90980, 90982 à 90987, 91202 à 91214
Articulés		
Renault PR180.2	1	91289
Setra SG219SL	4	9666, 9677, 9794, 9822
VanHool AG300	1	9966
Mercedes O405GN	4	90005, 90006, 90068, 90069
Mercedes CitaroG	2	90988, 91201
Autocars		
Renault Tracer	1	4394
VanHool T815SL	1	3944
Integro	2	4037, 5084
Mercedes O345	2	4267, 4268
Setra S215 H ou UL	14	3567, 3573, 3677, 3684, 3725, 3788, 3789, 3938, 4089 à 4091, 4154, 4155
Setra S315UL	2	3960, 4363 (ce dernier en livrée Seine et Marne Express)

Total : 104 véhicules (82 autobus, 22 autocars)

Comme nous l'expliquions plus haut, ces installations étaient scindées en deux entités distinctes : le dépôt d'AMV et celui d'Europe Autocars.
En 2002, l'ensemble a été totalement restructuré et seul le bâtiment abritant l'atelier a été conservé. L'ensemble des activités a été rassemblé en un site unique avec la construction d'un nouveau bâtiment administratif par adjonction d'une structure contre le bâtiment atelier et la mise en place d'un vaste parking extérieur bien agencé équipé d'un poste de distribution du carburant et d'une machine à laver.
L'atelier modernisé comporte trois

© Patrick KIRSTETTER



Un des tous derniers véhicules : le Citaro n°90984, au dépôt le 14 octobre 2002.

doubles travées avec 6 positions d'équivalent standard ; l'une d'elle est équipée d'une fosse. L'atelier dispose de 3 batteries de ponts à colonnes et l'implantation d'un banc de freinage est en projet. Les travaux lourds de carrosserie et de peinture sont effectués par le centre CEAT de Sainte-Geneviève-des-Bois. Un chef de parc assure l'interface entre l'atelier et l'exploitation.

Mis à part les 17 véhicules remisés à Attilly, le dépôt de Lagny ne peut prendre en charge que 70 véhicules et est au maximum de sa capacité ; 22 véhicules doivent donc stationner provisoirement dans le périmètre de la gare routière de Serris.

Pour remédier à cette situation et pouvoir faire face aux nécessaires augmentations de parc, AMV compte ouvrir un dépôt secondaire dans le secteur est de Marne-la-Vallée.



© Christophe DECAUX

Le S315NF n° 9877, le 16 février 2002 à la gare routière du Val d'Europe.

Les projets

Trois PDU locaux vont prochainement venir enrichir le secteur desservi, ce qui aura de nouveau des incidences sur le réseau.

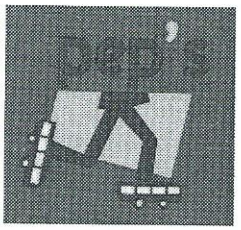
Celui de Lagny se concrétisera en 2003 et l'effet le plus tangible portera essentiellement sur la restructuration de la gare routière de Lagny (Lagny Thorigny SNCF) avec une gare routière de chaque côté du chemin de fer.

Deux autres, Chessy et Serris, sont encore actuellement en cours d'élaboration. En revanche, aucun site propre bus n'est prévu actuellement et aucune ligne PEP'S n'est à ce jour inscrite dans le futur réseau Mobilien.

Le réseau devra aussi s'adapter, voire anticiper, l'ouverture du Parc International d'entreprises du Prieuré en 2004, car un fort potentiel existe, 17.000 emplois étant prévus à terme (2010).

Pour finir, une étude sur les déplacements à l'horizon 2010 est en cours avec l'EPA Marne et le Syndicat d'Aménagement.

Trois axes de TCSP sont actuellement étudiés : une liaison entre la gare RER de Serris et la zone d'activités du Prieuré, une desserte cadencée entre le site de Disneyland Paris et le centre commercial du Val d'Europe, une liaison entre la gare RER de Chessy et l'une des gares Transilien de la ligne SNCF Paris / Meaux.





© Patrick KIRSTETTER

Ambiance très colorée dans l'atelier AMV. Sur la fosse, un SG219SL du réseau chellois Apolo 7 et à droite, un S215SL au levage suivi d'un O405GN, le 14 octobre 2002.

Remerciements
Les auteurs remercient chaleureusement M. Daniel BERT, directeur de TRANSDEV Paris Est, et M. Patrice CHOGNON, directeur d'AMV, pour la cordialité de leur accueil, ainsi que Mme Céline EVESQUE, chargée du marketing, pour son aide précieuse. Nous remercions également M. BERTON, directeur des méthodes à TRANSDEV Paris Est, et l'ensemble des collaborateurs d'AMV qui ont bien voulu répondre à nos questions.

Spécial TOULON

Avec nos excuses...

Dans notre précédente édition, le "Zoom Réseau" consacré au réseau RMTT de Toulon était très faiblement Illustré. En raison de problème informatiques, il nous avait en effet été impossible de publier les photos que nous avions en notre possession. Voici donc un florilège kaleïdoscopique pour nous faire pardonner...




BUS
191 Observatoire

Les dépôts de la RATP
24 - PLEYEL

Guy JONGERLINCK, Patrick KIRSTETTER

Ayant rejoint la Porte de Clignancourt après être sortis du dépôt Belliard, empruntons les boulevards Michelet et Ornano afin de traverser la commune de Saint-Ouen et atteindre le carrefour Pleyel de Saint-Denis. Au passage, nous serons passés devant l'ancien dépôt d'autobus Michelet qui abrite maintenant les camions de la Régie. Non loin du carrefour Pleyel se trouve le dépôt implanté au 219 boulevard Anatole France à Saint-Denis. C'est en fait un grand complexe dont la construction a consisté en la reconstruction des ateliers de la ligne 13 du métro en souterrain et l'édification au-dessus d'un dépôt d'autobus en remplacement de celui de Michelet cité plus haut. L'historique de cet établissement plutôt récent (1970) est donc limité et sa seule particularité est d'avoir été le premier dépôt équipé d'une petite station de charge GPL pour alimenter les deux véhicules prototypes, un SC50 et un SC10UM (relire notre dossier dans RU28).

D'architecture et de conception typique des réalisations des années 70 (dépôts de Thiais, de Pavillons, de Créteil, etc.), l'ouvrage se présente en un vaste bâtiment abritant la quasi-totalité du parc, l'atelier, ainsi que les postes de charge et de lavage. Une vaste cour permet le garage d'une vingtaine de bus.

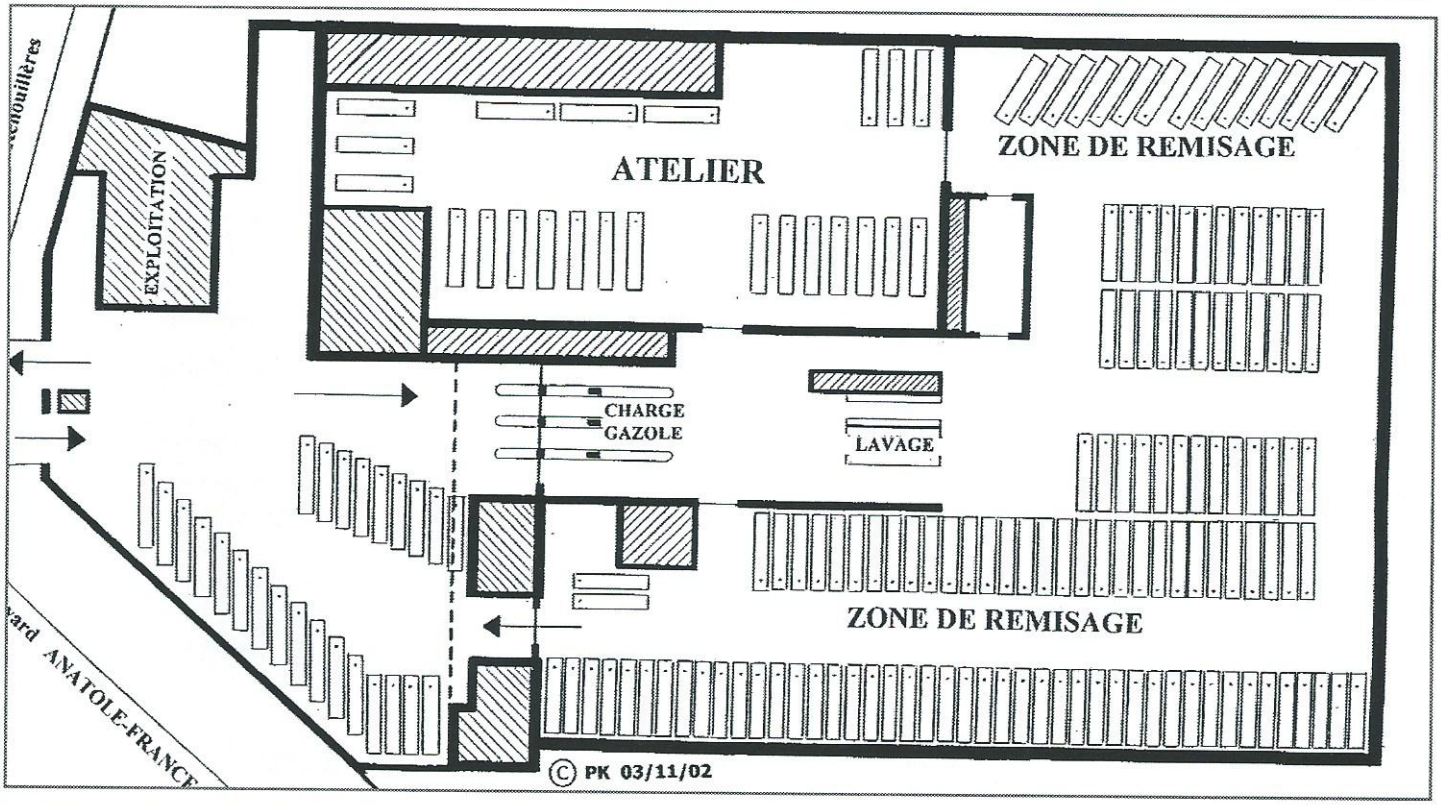
L'effectif assez homogène du dépôt est constitué de 196 voitures soit 121 R312 et 75 Agora-S.

Une nouvelle ligne conventionnée, le 540, a été mise en service le 2 décembre afin de desservir l'importante zone industrielle de Saint-Ouen Victor Hugo ; 4 Agora-S l'exploitent (lire "60 jours à...").

© Patrick KIRSTETTER



Entrée du dépôt, le 12 novembre 2002. On aperçoit sous le porche un des quatre Agora équipé pour la nouvelle ligne 540.



DEPÔT de PLEYEL
Affectation des véhicules au 30 novembre 2002

Lignes	Nb	Matériel	N° de parc
66	17	R312-3p	5167 à 5182, 5807
74	23	R312-3p	5201 à 5210, 5212, 5214 à 5218, 5220 à 5225, 5948
81	18	R312-3p	5183 à 5200
85	22	Agora-S	2118, 2120 à 2140
137/237	15	R312-3p	5654 à 5663, 5665 à 5667, 5671, 5806
138/238	12	R312-2p	6004 à 6007, 6009, 6034 à 6040
166	16	R312-3p	5774 à 5784, 5818, 5944 à 5947
174	26	R312-3p	5542 à 5553, 5614 à 5627
177	20	R312-2p	6003, 6352 à 6370
178	23	Agora-S	7528 à 7550
540	4	Agora-S	7637 à 7640

Total : 196 véhicules à l'effectif du dépôt

DEPOT de PLEYEL
Nomenclature des lignes exploitées

66 : Opéra / Clichy (Victor Hugo)
74 : Hôtel de Ville / Clichy (Hôpital Beaujon)
81 : Châtelet / Porte de Saint-Ouen
85 : Luxembourg / Mairie de Saint-Ouen
137 : Porte de Clignancourt / Villeneuve-la-Garenne (ZI Nord)
138 : Porte de Clichy / Gare d'Ermont Eaubonne (RER)
166 : Porte de Clignancourt / Colombes (Audra)
174 : Gare de Saint-Denis / La Défense (par Levallois)
177 : Asnières Gennevilliers Gabriel Péri (M) / Saint-Denis (Porte de Paris)
178 : Gare de Saint-Denis / La Défense (par Gennevilliers)
237 : Mairie de Saint-Ouen / Ile Saint-Denis (Parc Départemental - Collège Sisley)
238 : Asnières Gennevilliers Gabriel Péri (M) / Saint-Gratien (RER)
537 : Service urbain de Saint-Ouen (TUSO)
540 : desserte ZI de Saint-Ouen Victor Hugo
ND : Châtelet / Pierrefitte – Stains (RER)

Communiqué de la Rédaction

Dans notre prochain numéro, Asnières sera le dernier dépôt RATP visité.
Si vous désirez que ces visites continuent dans des réseaux de province, envoyez dès maintenant vos textes, photos et plans à Patrick KIRSTETTER.

Etats de Parc

SAINT QUENTIN - Réseau TUSQ
(Source : Franck DELVAL)

Matériels	N° Parc	Immatriculation	N° Chassis	Mise en service	Observations
Standards					
PR100 MI	6	7393 SG 02		03/06/85	
PR100.2	11	6191 SN 02		07/11/86	
	12	6193 SN 02		07/11/86	
	13	7657 SN 02		20/11/86	
	14	6514 SR 02		28/07/87	
	15	6516 SR 02		28/07/87	
	16	4886 SW 02		29/03/88	
	17	6869 SX 02		04/07/88	
	18	6870 SX 02		04/07/88	
	19	7855 TD 02		02/11/89	
	20	7856 TD 02		02/11/89	
	21	7857 TD 02		01/11/89	
PR112	31	9374 VE 02		09/03/95	
	32	210 VN 02		11/10/96	
	33	212 VN 02		11/10/96	
	34	214 VN 02		11/10/96	
Agora-S	41	8555 VT 02		04/03/98	
	42	3570 VX 02		18/09/98	
	43	9706 WC 02		26/03/99	
	44	5256 WH 02		19/05/00	
	45	4218 WK 02		12/01/01	
	46	3036 WT 02		07/06/02	
	47	3039 WT 02		07/06/02	
R312	52	9259 TK 02		12/03/91	
	53	2123 TP 02		04/12/91	
	54	2126 TP 02		04/12/91	
GX107	61	7110 SH 02		10/02/84	
	63	9661 SD 02		14/09/84	
	64	9662 SD 02		14/09/84	
	71	875 SZ 02		03/11/88	
	72	1167 TK 02		02/01/91	
	73	1169 TK 02		02/01/91	
	74	8044 TP 02		20/01/92	
	75	6961 TV 02		08/12/92	
	76	6962 TV 02		08/12/92	
	77	268 TW 02		05/01/93	
	78	8275 TZ 02		13/12/93	
	79	8281 TZ 02		13/12/93	
	80	8957 TZ 02		20/12/93	
	81	3742 VC 02		25/07/94	

VERSAILLES - Réseau PHEBUS

Etat simplifié du parc au 15 novembre 2002 - Souce : Nicolas CHEMINOT

Matériels	Nb	Numéros de parc
Midibus		
A508	6	125, 126, 129*, 146, 147, 154
GX77H	6	128, 160 à 162, 174, 175
GX117L	14	230 à 235, 243 à 250 *
Standards		
SC10R-444D	14	119, 120, 131, 132, 134 à 139, 142 à 145
A500	2	150, 151
R312-3p	27	152, 153, 157 à 159, 163 à 169, 171, 177 à 184, 501 à 506
R312-2p	3	170, 172, 173
GX317-3p	10	176, 185 à 193
Agora-S-2p	10	194 à 196, 200 à 204, 209, 210
Agora-S-3p	18	197 à 199, 205 à 208, 211 à 216, 238 à 242
Agora-line-2p	17	217 à 229, 251 à 254
Articulés		
PR180.2	3	133, 155, 156
GX187	4	140, 141, 148, 149
Agora-L-3p	2	236, 237

Total : 136 véhicules

Hors exploitation : S105M n° 51 et SC10UPF n° 77 (bus info)
L'A508 n° 129 et le GX117 n° 232 sont aux couleurs du pool CVJ (avec SALG)

MANTES LA JOLIE - Réseau TAM, exploitation TVM

Etat simplifié à novembre 2002

Matériels	Nb	Numéros de parc	
Midibus			
Mercedes Cito	7	900 à 906	
Standards			
Heuliez GX107	7	33, 177, 184, 704, 9507, 31102, 31103	Dont 1 réserve
Setra S 215SL	9	19, 22, 28, 32, 35, 40, 702, 703, 31192	Dont 2 réserves
Renault Agora	9	30, 178 à 181, 186 à 189	
Renault Agora Euro 3	1	190 2	à livrer
Articulés			
Renault PR180.2	4	706, 790, 800, 801	Dont 1 réserve
Heuliez GX187	5	793, 794, 796, 797, 799	
Setra SG219SL	1	754	

Total : 43 véhicules

Pour obtenir en en couleur les photos publiées en noir et blanc dans Réseaux Urbains, vous devez, lors de votre adhésion, opter pour l'"adhésion Internet"...

EVRY - Réseau TICE

Etat csommaire Septembre 2002 (Source : Jean-Paul LESCAT)

	Nb	N° de Parc	Affectation
Minibus			
Gruau MG 36	1	501	510
Gruau MG 41	1	509	Réserve
	1	9806	CEAT - Réserve
Gepebus Oreos 55	1	508	Réserve
Heuliez GX117	1	507	412
	3	91371 à 91373	CEAT – 408
Mercedes Cito	1	91133	CEAT – 406
Standards			
Heuliez GX107	4	92935, 92950, 93937, 94906	STA – 405, réserve
	4	395, 444 à 446	Daniel Meyer – 401, 415, rés.
	1	830	CEAT – 414
	4	121, 124, 127, 131	Réserve, 510
Heuliez GX317 (2p)	20	301 à 303, 305, 307 à 317 (V0), 320 à 324 (V2)	Réserve, Scolaires, 401, 403, 404, 405, 407, 409, 414
	2	463, 464 (ex-Transévry n°304 et 306)	Daniel Meyer - 401
Heuliez GX317 Euro 3 (2p)	1	354	401
	1	503	Daniel Meyer – 401
Mercedes Citaro (2p)	10	330 à 339	401, 402, 413, réserve
Articulés			
Renault PR180.2	1	209	Réserve
Heuliez GX187	10	213 à 218, 222, 224, 225, 230	Rés., Ecoles, 403, 409
Heuliez GX417	3	420 à 422	403, 404 (à remplacer)
Mercedes Citaro G (3p)	14	430 à 438, 450 à 454	401, 402, 403, 404, 405
Mercedes Citaro G Euro 3 (3p)	10	455 à 459, 470 à 474	
Autocars			
Renault FR 1	1	108	Ecoles

Total : 95 véhicules

Les véhicules affectés à un transporteur particulier portent le numéro de parc de ce transporteur… ce qui n'est pas sans poser quelques problèmes ! En effet, les numérotations Daniel Meyer et TICE/Transévry ayant tendance à se chevaucher, il est parfois nécessaire pour Transévry de décaler certaines séries de numérotations !

Le fait marquant de ces derniers mois porte sur le remplacement anticipé des 11 GX417 (412 à 422) du réseau par des Citaro-G, suite à "d'importants problèmes techniques". Les trois derniers GX417 du parc seront prochainement remplacés. Ces 11 véhicules ont été ou vont être mis en vente au Centre Occasions d'Evobus à Sarcelles.

Tous mouvements confondus, depuis janvier 2000, près de la moitié du parc a été renouvelée ; mis à part les GX417, les réformes ont touché des PR100 (118 à 120), des GX107 (123, 128, 391 à 394, 396, 397), des PR180.2 (201, 203, 205, 206), des GX187 (219 à 221, 223, 227, 229, 231, 232)…

Enfin, 23 véhicules (GX317 principalement) ont bénéficié d'opérations de rénovation depuis le début 2002.

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

STA - Réseau Seine Essonne Bus et autres lignes
Etat complet de parc - Source : Julien CONSTANCIEN

Matériels	Immatriculation	Mise en service	N° de parc	N° de châssis
Midibus				
Gepebus Oreos 55	846 CHP 91	28/01/99	99201	VMWHR150U00200132
	844 CHP 91	28/01/99	99202	VMWHR150U00200133
Standards				
Heuliez GX107	927 AXR 91	10/02/92	94935	VJ1PS08A1PX103554
	952 AXR 91	19/08/92	92940	VJ1PS08A1PX103669
	933 AXR 91	19/08/92	92941	VJ1PS08A1PX103670
	947 AXR 91	19/08/92	92942	VJ1PS08A1PX103671
	942 AXR 91	19/08/92	92944	VJ1PS08A1PX103673
	950 AXR 91	19/08/92	92945	VJ1PS08A1PX103674
	940 AXR 91	19/08/92	92946	VJ1PS08A1PX103700
	268 BAL 91	04/03/93	92950	VJ1PS08A1PX103705
	5255 VG 27	22/09/93	93937	VJ1PS08A1PX104167
	314 BGA 91	12/04/94	94902	VJ1PS08A1PX104305
	329 BGA 91	12/04/94	94903	VJ1PS08A1PX104318
	323 BGA 91	12/04/94	94904	VJ1PS08A1PX104319
	424 BGM 91	10/05/94	94905	VJ1PS08A1PX104324
	430 BGM 91	10/05/94	94906	VJ1PS08A1PX104325
	435 BGM 91	10/05/94	94908	VJ1PS08A1PX104332
	441 BGM 91	10/05/94	94909	VJ1PS08A1PX104333
	447 BGM 91	10/05/94	94911	VJ1PS08A1PX104339
	449 BGM 91	10/05/94	94912	VJ1PS08A1PX104340
	452 BGM 91	10/05/94	94913	VJ1PS08A1PX104341
	457 BGM 91	10/05/94	94914	VJ1PS08A1PX104350
Renault PR180.2	6807 YX 91	27/11/85	03103	VF6PU04A1PY100196
	919 APF 91	17/04/91	03107	VF6PU04A1PY101088
	931 APF 91	17/04/91	03109	VF6PU04A1PY101089
	928 APF 91	17/04/91	03108	VF6PU04A1PY101090
Renault S105R	5991 YK 91			



L'un des GX 107 de STA sur le réseau Seine Essonne Bus de Corbeil

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

CANNES - Réseau BUS AZUR (Connex)

Etat simplifié à décembre 2002 - Source Jean-Pierre ZIMMERMANN

Matériels	Nb	Numéros de parc
Midibus		
A508	3	25 à 27
GX77H	3	10 à 12
GX117	7	13 à 19
Standards		
GX107	3	105 à 107
PR112	2	76, 78
R312	9	300 à 308
O405N	4	400 à 403
GX317	19	310 à 318, 320 à 329

Total : 50 véhicules

CHAMBERY - Réseau STAC

Etat simplifié à fin octobre 2002

Matériels	Nb	Numéros de parc
Midibus		
Renault Master	4	151, 157 à 159
Peugeot Urbox	4	161, 162, 168, 169
Master électriques	4	301 à 304
MG36	2	152, 155
Oreos 55	1	165
GX117	7	250 à 256
Standards		
PR100	2	30, 32 (Av Safra)
PR100.2	11	4, 5, 18, 21 à 24
PR112	3	25 à 27
GX107	15	1, 6 à 17, 19, 20
R312	5	51 à 55
Agora-S	6	56 à 61
Agora-S GNV	5	62 à 66
Articulés		
PR180	1	103 (Av Safra)
PR180.2	6	101, 110 à 113, 115
PR118	1	116
GX187	1	114
Agora (4p)	1	117

Total : 79 véhicules

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

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.

CANNES - Réseau BUS AZUR
(Source : Jean-Pierre ZIMMERMANN)

Matériels	N° Parc	Immatriculation	N° Chassis	Mise en service	Observations
Midibus					
GX117	13	488 AEP 06	VJ1GX586H1C000012	09/09/1999	
	14	490 AEP 06	VJ1GX586H1C000013	09/09/1999	
	15	495 AEP 06	VJ1GX586H1C000014	09/09/1999	
GX117 Euro 3	16	44 ATM 06	VJ1GX586H1C000298	05/02/2002	
	17	45 ATM 06	VJ1GX586H1C000299	05/02/2002	
	18	721 AYQ 06	VJ1GX586H1C000365	15/11/2002	
	19	725 AYQ 06	VJ1GX586H1C000366	15/11/2002	
Standards					
Mercedes O405N	400	7342 ZV 06	VF961241210300038	20/11/1997	
	401	7340 ZV 06	VF961241210300037	20/11/1997	
	402	7338 ZV 06	VF961241210300040	20/11/1997	
	403	7345 ZV 06	VF961241210300039	20/11/1997	
GX317	310	102 ADE 06	VJ1PS09B400012339	07/04/1999	
	311	102 ADE 06	VJ1PS09B400012320	07/04/1999	
	312	102 ADE 06	VJ1PS09B400012318	07/04/1999	
	313	102 ADE 06	VJ1PS09B400012319	07/04/1999	
	314	102 ADE 06	VJ1PS09B400012316	07/04/1999	
	315	102 ADE 06	VJ1PS09B400012306	07/04/1999	
	316	102 ADE 06	VJ1PS09B400012304	07/04/1999	
	317	102 ADE 06	VJ1PS09B400012305	07/04/1999	
	318	102 ADE 06	VJ1PS09B400012317	07/04/1999	
	320	523 ANW 06	VJ1PS09B400013108	29/03/2001	
	321	514 ANW 06	VJ1PS09B400013111	29/03/2001	
	322	506 ANW 06	VJ1PS09B400013112	29/03/2001	
	323	529 ANW 06	VJ1PS09B400013113	29/03/2001	
	324	494 ANW 06	VJ1PS09B400013114	29/03/2001	
	325	158 ANY 06	VJ1PS09B400013115	03/04/2001	
GX317 Euro 3	326	42 ATM 06	VJ1PS09D100000072	05/02/2002	
	327	47 ATM 06	VJ1PS09D100000073	05/02/2002	
	328	717 AYQ 06	VJ1PS09D100000168	15/11/2002	
	329	722 AYQ 06	VJ1PS09D100000197	15/11/2002	

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)

CHAMBERY - Réseau STAC
(Source : STAC)

Matériels	N° Parc	Immatriculation	N° Chassis	Mise en service	Observations
Midibus					
Oreos 55	165	5040 SY 73	VMWHR150U00200130	27/11/1998	
GX117	250	358 TC 73	VJ1GX586H1C000031	13/10/1999	
	251	2409 TC 73	VJ1GX586H1C000032	29/10/1999	
	252	En attente	VJ1GX586H1C000119	?	
	253	En attente	VJ1GX586H1C000120	?	
	254	En attente	VJ1GX586H1C000121	?	
	255	En attente	VJ1GX586H1C000202	?	
	256	En attente	VJ1GX586H1C000203	?	
Standards					
Agora	56	3224 SM 73	VF6PS09B400010006	16/04/1996	
	57	3223 SM 73	VF6PS09B400010007	16/04/1996	
	58	563 SN 73	VF6PS09B400010022	28/06/1996	
	59	564 SN 73	VF6PS09B400010021	28/06/1996	
	60	9299 SR 73	VF6PS09B400010744	29/08/1997	
	61	9300 SR 73	VF6PS09B400010745	29/08/1997	
Agora GNV	62	5669 SV 73	VF6PS09B500000018	02/03/1998	
	63	8010 SV 73	VF6PS09B500000014	26/03/1998	
	64	5035 SX 73	VF6PS09B500000046	02/09/1998	
	65	6146 TB 73	VF6PS09B500000031	09/09/1999	
	66	122 TE 73	VF6PS09B500000052	06/04/2000	
Articulés					
Agora-L (4p)	117	1330 TG 73	VF6PU04A100000055	05/03/1998	

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 uniquement 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.

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 !

DOUAI - Réseau TUB
(Source : Jean-Pierre DUPONCHELLE)

Matériels	N° Parc	Immatriculation	N° Chassis	Mise en service	Observations
Standards					
Renault Agora (3p)	971	8926 XX 59	VF6PS09B400010055	29/04/1997	
	972	8948 XX 59	VF6PS09B400010056	29/04/1997	
	973	8943 XX 59	VF6PS09B400010057	29/04/1997	
	974	8957 XX 59	VF6PS09B400010058	29/04/1997	
	975	8932 XX 59	VF6PS09B400010059	29/04/1997	
	991	5227 ZH 59	VF6PS09B400012395	26/05/1999	
	992	5206 ZH 59	VF6PS09B400012396	26/05/1999	
	993	5217 ZH 59	VF6PS09B400012397	26/05/1999	
Irisbus Agora (3p)	01	1897 ZY 59	VNEPS09B400200002	17/02/2000	
	02	1905 ZY 59	VNEPS09B400200009	17/02/2000	
	03	1903 ZY 59	VNEPS09B400200010	17/02/2000	
	04	1901 ZY 59	VNEPS09B400200013	17/02/2000	
	05	1908 ZY 59	VNEPS09B400200014	17/02/2000	
	11	726 ANF 59	VNEPS09B400200513	14/08/2001	
	12	720 ANF 59	VNEPS09B400200537	14/08/2001	
	13	716 ANF 59	VNEPS09B400200538	14/08/2001	
	14	712 ANF 59	VNEPS09B400200539	14/08/2001	
	15	710 ANF 59	VNEPS09B400200540	14/08/2001	
Articulés					
Agora-L (3p)	16	698 ANF 59	VNEPU07A100200276	14/08/2001	
	17	708 ANF 59	VNEPU07A100200277	14/08/2001	

LAVAL - Réseau TUL
(Source : Jean-Pierre DUPONCHELLE)

Matériels	N° Parc	Immatriculation	N° Chassis	Mise en service	Observations
Standards					
GX317 (3p)	102	2995 RP 53	VJ1PS09B400000101	04/1995	
	103	2997 RP 53	VJ1PS09B400000102	04/1995	
	104	5239 RP 53	VJ1PS09B400000132	05/1995	
	105	1221 RT 53	VJ1PS09B400000505	10/1996	
	106	1222 RT 53	VJ1PS09B400000507	10/1996	
	107	5241 RV 53	VJ1PS09B400000561	04/1997	
	108	5239 RV 53	VJ1PS09B400000576	04/1997	
GX317 GPL (3p)	401	624 SE 53	VJ1PS09B800000060	04/2000	
	402	627 SE 53	VJ1PS09B800000061	04/2000	
	403	628 SE 53	VJ1PS09B800000062	04/2000	
	404	631 SE 53	VJ1PS09B800000063	04/2000	
	405	4107 SF 53	VJ1PS09B800000074	11/2000	
	406	4105 SF 53	VJ1PS09B800000075	11/2000	
	407	4104 SF 53	VJ1PS09B800000076	11/2000	
	408	4108 SF 53	VJ1PS09B800000077	11/2000	

De nouveaux sondages vous seront prochainement proposés
sur le site internet de Réseaux Urbains !
http://www.reseaux-urbains.fr.st

GRENOBLE - Réseau SEMITAG
(Source : Jean-Marie GUETAT)

Matériels	N° Parc	Immatriculation	N° Chassis	Mise en service	Observations
Standards					
Renault Agora GNV (3p)	3000	758 BTN 38	VF6PS09B500000011	16/07/98	Bus-expo, ex-9326 VE 69
	3001	367 BVL 38	VNEPS09B500300020	20/09/2002	
	3002	365 BVL 38	VNEPS09B500300016	20/09/2002	
	3003	364 BVL 38	VNEPS09B500300015	20/09/2002	
	3004	368 BVL 38	VNEPS09B500300021	20/09/2002	
	3005	393 BVL 38	VNEPS09B500300032	20/09/2002	
	3006	363 BVL 38	VNEPS09B500300034	20/09/2002	
	3007	392 BVL 38	VNEPS09B500300031	20/09/2002	
	3008	366 BVL 38	VNEPS09B500300018	20/09/2002	
	3009	370 BVL 38	VNEPS09B500300025	20/09/2002	
	3010	391 BVL 38	VNEPS09B500300029	20/09/2002	
	3011	374 BVL 38	VNEPS09B500300028	20/09/2002	
	3012	373 BVL 38	VNEPS09B500300026	20/09/2002	
	3013	361 BVL 38	VNEPS09B500300014	20/09/2002	
	3014	360 BVL 38	VNEPS09B500300041	20/09/2002	
	3015	941 BVT 38	VNEPS09B500300012	20/09/2002	
	3016	936 BVT 38	VNEPS09B500300044	20/09/2002	
	3017	933 BVT 38	VNEPS09B500300042	20/09/2002	
	3018	273 BVZ 38	VNEPS09B500300056	06/11/2002	
	3019	270 BVZ 38	VNEPS09B500300043	06/11/2002	
	3020	671 BWE 38	VNEPS09B500300067	06/11/2002	
	3021	676 BWE 38	VNEPS09B500300049	06/11/2002	
	3022	675 BWE 38	VNEPS09B500300045	06/11/2002	
	3023	673 BWE 38	VNEPS09B500300023	06/11/2002	
	3024	668 BWE 38	VNEPS09B500300069	06/11/2002	
	3025	674 BWE 38	VNEPS09B500300051	06/11/2002	
	3026	678 BWE 38	VNEPS09B500300068	06/11/2002	
	3027	666 BWE 38	VNEPS09B500300070	06/11/2002	
	3028	682 BWE 38	VNEPS09B500300040	06/11/2002	

Grenoble insolite

Non, il ne s'agit pas d'un nouveau surbaissé pour les services interurbains et ruraux mais bel et bien d'un R312 transformé... en ferme !



© Jean-Marie GUETAT

VERSAILLES - Réseau PHEBUS
(Source : Nicolas CHEMINOT)

Matériels	N° Parc	Immatriculation	N° Chassis	Mise en service	Observations
Midibus					
Heuliez GX117L	243	555 CJP 78	VJ1GX586H4L000323	08/08/2002	
	244	553 CJP 78	VJ1GX586H4L000324	08/08/2002	
	245	773 CJN 78	VJ1GX586H4L000325	07/08/2002	
	246	776 CJN 78	VJ1GX586H4L000326	07/08/2002	
	247	570 CJN 78	VJ1GX586H4L000327	06/08/2002	
	248	574 CJN 78	VJ1GX586H4L000328	06/08/2002	
	249	839 CJM 78	VJ1GX586H4L000329	05/08/2002	
	250	841 CJM 78	VJ1GX586H4L000330	05/08/2002	
Standards					
Agora-S Euro3 (3p)	238	507 CEN 78	VNEPS09D100000272	20/02/2002	
	239	516 CEN 78	VNEPS09D100000323	20/02/2002	
	240	379 CFF 78	VNEPS09D100000324	21/03/2002	
	241	382 CFF 78	VNEPS09D100000325	21/03/2002	
	242	904 CFH 78	VNEPS09D100000326	26/03/2002	
Agora-line Euro 3 (2p)	251	638 CKD 78	VNEPS09D200000078	08/10/2002	
	252	642 CKD 78	VNEPS09D200000081	08/10/2002	
	253	324 CKE 78	VNEPS09D200000082	08/10/2002	
	254	332 CKE 78	VNEPS09D200000083	08/10/2002	

Tir groupé de 3 surbaissés versaillais :
le GX117L n° 245 est encadré par l'Agora Line n° 220 et le GX317 n° 193



© Jean-Michel BOUTILLEZ

... Désormais, les adhérents Internet, pour accéder à ces photos, doivent s'inscrire sur le Forum "Abonnés Réseaux Urbains" à l'adresse http://groups.msn.com/webreseauxurbains

Spécial AG Grenoble 2002

L'Assemblée Générale Ordinaire de FPTU millésime 2002 s'est déroulée à Bourg-en-Bresse en novembre dernier, conformément au programme que nous avait concocté Monsieur ARNAUD, directeur de la SETUB.

Les réjouissances ont débuté dès le vendredi 8 novembre à 14h00 au dépôt TUB. Après les quelques minutes nécessaires aux retrouvailles, nous avons été invités à prendre un café de bienvenue avant d'assister à la présentation de la ville et de son réseau. Cette présentation a été suivie par une visite des installations du dépôt, depuis le service exploitation jusqu'aux ateliers. Ensuite, grâce à un ticket "Bon Jour" édité spécialement pour les adhérents de FPTU, chacun a pu aller étrenner le réseau burgien à sa guise. Rendez-vous était donné au dépôt vers 18h30, pour repartir dîner en centre-ville à bord du PGR70 préservé.

Le samedi 9 au matin, départ à 8h30 pour Lyon à bord d'un autocar de la RDTA. L'arrivée au dépôt tramway des TCL a été l'occasion de retrouver les adhérents déjà sur place. Etant donné le nombre important de participants, la visite s'est déroulée en deux sous-groupes. Parcours guidé sur la ligne, puis découverte des installations de la Porte des Alpes... ou l'inverse, cette visite a été suivie d'un quartier libre sur le vaste réseau lyonnais. Métro, tramway, trolleybus (dont le désormais fameux Cristalis...) ou encore funiculaire : le choix était varié ! Vers 16h30, tout le monde s'est retrouvé à Perrache pour reprendre l'autocar en direction du Musée de Rochetaillée et sa collection de véhicules. Si la visite s'est déroulée au pas de course, elle aura été malgré tout instructive. Le retour vers Bourg s'est ensuite fait par les Dombes, avec l'indispensable dîner à Ambérieux-en-Dombes.

Ce n'est que le dimanche matin que les choses "sérieuses" ont commencé. Un GX117L a fait le tour des hôtels afin d'amener les adhérents dans le centre de Bourg pour la tenue de l'Assemblée Générale proprement dite, un des moments forts de ce week-end sur lequel nous revenons ci-dessous.

Après l'effort, le réconfort... La séance de travail a bien sûr été suivie d'un déjeuner gastronomique. L'occasion des derniers échanges avant les premiers départs. Les plus chanceux ont pu s'attarder l'après-midi pour faire un peu de tourisme.

L'ASSEMBLEE GENERALE

Cette année, les débats de l'AG ont eu lieu dans un contexte particulier, celui du départ d'Arnaud WADOUX de la Rédaction en Chef du Magazine. Il s'en est longuement expliqué tant à Bourg-en-Bresse que dans les récents édito de Réseaux Urbains, y compris celui du présent numéro. L'AG a donc acté ce départ qui soulève néanmoins de nombreuses questions.
Avant de les évoquer, rappelons que les rapports moraux et financiers de l'association ont été approuvés à l'unanimité des participants. Le bilan comptable complet vous sera communiqué dans notre prochaine édition, le temps pour notre trésorier de boucler les comptes au 31 décembre.

L'AVENIR DE RESEAUX URBAINS

Le magazine, en 7 années d'existence dont plus de 5 sous la houlette d'Arnaud a profondément évolué tant dans son contenu que dans sa présentation. C'est aujourd'hui un magazine mature mais en danger.
En effet, faute d'organisation solide mise en place dans le passé, et ce malgré de nombreux appels à participation, Arnaud concentrait en fin de chaîne un nombre important d'opérations aussi lourdes que longues à réaliser qui, sur la durée, ont eu raison de son engagement et de sa patience. L'avenir de RU passe donc, quoiqu'il en soit par une modification en profondeur de la structure de la Rédaction.

Mais pour que Réseaux Urbains continue d'exister, il faut surtout que des volontaires se fassent connaître et acceptent de donner du temps pour sa réalisation. Il convient également que ces volontaires soient conscients qu'un certain nombre de règles de fonctionnement devront être cadrées, ceci valant également pour les contributeurs, qui nous n'en doutons pas, poursuivront leurs expéditions d'informations.
Bref, la nouvelle équipe, car il serait déraisonnable de penser qu'une seule personne puisse reprendre la totalité des tâches qui incombent à ce jour au Rédacteur en Chef, devra fonctionner selon des process bien définis et s'y tenir…
Une réunion devrait être organisée en janvier pour débattre de tout cela. Y sont cordialement invités tous ceux qui pensent pouvoir apporter leur pierre à l'édifice. Nous les invitons à prendre contact avec notre Président, Jean Michel BOUTILLEZ, qui leur communiquera dès que possible la date, l'heure et le lieu de cette réunion dont l'importance n'aura échappé à personne.
Dans l'attente des résultats, que tout le monde espère positif, Arnaud poursuivra sa tâche en transition, la nouvelle équipe devant être opérationnelle au plus tard avant l'été 2003.

L'AVENIR DE FPTU

L'arrêt définitif de Réseaux Urbains, qu'il faut envisager sans pour autant que cela soit une fatalité, porterait un grand tort à l'association. Pour autant, la poursuite de Réseaux Urbains, sous une forme différente et vraisemblablement allégée, ne sera pas sans incidence sur la vie de l'association.
Néanmoins, et il est bon de le rappeler, Réseaux Urbains n'est qu'un des "produits" de l'association et non son unique finalité. En effet, comme le stipulent les statuts de FPTU, l'association a pour but de rassembler les passionnés et leur permettre d'échanger, entre eux ou vers l'extérieur, leur savoir, leurs connaissances, leurs informations. Si Réseaux Urbains est un outil important de cette promotion et une structure d'échange incomparable, la présence de FPTU dans les salons professionnels, les grands rassemblements que sont nos assemblées générales, les rencontres inter-adhérents qui se développent un peu partout en France à l'initiative d'adhérents sont autant de moyens d'accomplir les objectifs initiaux. Par ailleurs, de nombreux projets voient le jour ici ou là ou sont amenés à éclore dans les mois ou les années à venir : développement des sites Internet, conception de CD-ROM ou de calendriers, etc.
Aussi, quel que soit l'évolution de Réseaux Urbains dans un proche avenir, l'association continuera, elle, de fonctionner et de produire. Et pour cela, il faut… de l'argent !
C'est pourquoi, et l'AG l'a voté à l'unanimité, la cotisation 2003 est maintenue à un niveau équivalent à celui des années précédentes malgré le paradoxe apparent. Car si l'essentiel des fonds était, jusqu'alors, dévolus à la parution de Réseaux Urbains, ceux-ci pourront, en 2003, être affectés à d'autres postes de dépenses si Réseaux Urbains "pèse moins lourd" dans le budget que par le passé. Ainsi par exemple, peu d'adhérents, et c'est bien normal, ont conscience des frais cachés que représentent, au quotidien, le fonctionnement de l'association. Et ces frais, bien souvent, sont supportés par les adhérents eux-mêmes et notamment les membres du Conseil d'Administration. Ils ne serait que justice que l'association puisse s'autofinancer de manière complète. Par ailleurs, disposer de fonds supplémentaires, c'est un gage de continuité : c'est avoir la possibilité de financer de nouveaux projets, mieux préparer les évènements conçus par l'association, ou… être capable de perpétuer Réseaux Urbains si il s'avérait possible de continuer à concevoir un magazine aussi complet que celui que vous avez actuellement entre les mains.
Bref, vous l'aurez compris, s'il n'est pas question de baisser les bras concernant Réseaux Urbains (et tout sera fait pour que notre magazine poursuive sa brillante carrière), l'association se donne les moyens de vivre sans, au cas où !
Autrement dit, l'"affaire Réseaux Urbains" est certes préoccupante mais n'est pas de nature, a priori, à anéantir d'un coup d'un seul les 7 années qui ont permis aussi, à FPTU de devenir plus qu'une association, un incomparable lieu d'échange et de convivialité. Et n'est-ce pas là, finalement, le plus important ?


© Lionel BREITMEYER

La traditionnelle photo de groupe, souvenir de l'AG de Bourg en Bresse

REMERCIEMENTS

La pleine réussite de cette nouvelle Assemblée Générale est en grande partie due à l'organisation sans faille que nous avaient préparée Monsieur ARNAUD et le personnel de la SETUB, à qui nous renouvelons nos plus sincères remerciements.
Visites diverses et variées, agapes, avec l'incontournable "poulet de Bresse à la crème"… auront pleinement comblé ces quelques heures passées entre Bourg et Lyon.

Des nouvelles de...

ASPTUIT

La collection de l'association de sauvegarde toulousaine s'agrandit ! L'autocar E7 L, ex-SEMVAT n° 3206 et immatriculé 9142TX31, a en effet été confié à l'association. Récupéré à Villefranche du Lauragais, auprès des Autocars TESTE, le véhicule fera un détour par le Tarn pour être remis en état avant de rejoindre Toulouse, prochainement. Toujours aux couleurs du réseau "Arc en Ciel", ce car offre un aspect extérieur et une mécanique encore vaillants. Le gros du travail concerne les aménagements intérieurs.

Par ailleurs, le SC10 à plateforme, qui servait à Orléans de "Bus Chlorophylle" vient d'arriver à Toulouse après un épruvant voyage sur porte-chars.

AMTUIR

Réussir les journées du patrimoine était leur impératif. Le pari a été tenu et les membres de l'AMTUIR pouvaient être fiers de l'affluence sur le site du futur musée de Colombes : 3.000 visiteurs le samedi 21 septembre et 4.200 le dimanche 22. Une ronde ininterrompue de dix véhicules historiques qui ont emmené les visiteurs, sans une seule panne, et suivant les marches et horaires prévus. La récompense du travail acharné des bénévoles est venue à la lecture du communiqué émanant du Ministère de la Culture et notifiant que le futur musée des transports était le troisième site le plus visité pendant le cru 2002 de ces journées. Espérons que ce succès accélérera les procédures afin que ce projet, qui a connu bien des vicissitudes, aboutisse enfin rapidement...

Internet

Le "Forum Transport" compte à ce jour 18 participants inscrits et une trentaine de visiteurs réguliers. C'est encourageant mais encore trop peu pour que ce forum soit réellement vivant.
N'hésitez donc pas à vous y rendre et vous y inscrire (page d'accueil du Réseau FPTU). Vous pouvez y échanger infos, points de vue, photos, documents, bonnes adresses, etc.
Participez au Forum Transports et parlez-en autour de vous !

TOUTES LES ADRESSES DES SITES DU "RESEAU FPTU"

Réseau FPTU (Portail)	**http://www.transports-urbains.fr.st**
Infotransports	http://www.infotransports.fr.st
Réseaux Urbains en ligne	http://www.reseaux-urbains.fr.st
FPTU en ligne	http://www.fptu.fr.st
Passion Transport	http://www.passion-transport.fr.st
Théma Autobus	http://www.autobus.fr.fm
Théma Trolleybus	http://www.trolleys.fr.fm
Théma Tramways	http://www.tramways.fr.fm
Théma Métros	http://www.metros.fr.fm
Théma Funiculaires *	http://www.funiculaires.fr.fm
Forum Transports	http://groups.msn.com/forumtransports
Forum des Abonnés	http://groups.msn.com/webreseauxurbains

UTP Grenoble 2002

Comme chaque année, FPTU a exposé au salon UTP. L'occasion de faire connaître l'association et d'observer l'évolution des services et matériels proposés par les constructeurs et équimentiers.
Outre le CD ROM conçu par Bernard PAPOUZOPOLOS en vente selon les conditions décrites ci-dessus, nous vous informons qu'un compte rendu de ce salon sera très prochainement disponible en ligne, sur le site Internet de FPTU : www.fptu.fr.st.

CD ROM FPTU et Calendriers 2003

À l'occasion du salon de l'UTP 2002 de Grenoble, le stand de FPTU était décoré sur le thème des trolleybus, grâce notamment à Standard 216 – Histo Bus Grenoblois.
Bernard PAPOUZOPOULOS a conçu dans cette optique un CD-ROM dédié à ce mode de transport dans l'hexagone. Richement documenté et illustré, il dresse un portrait du trolleybus sur les 6 réseaux encore "exploitables" à ce jour.

Parallèlement, des calendriers 2003 sur ce même thème ont été proposés : soit un calendrier simple, soit un calendrier à spirale proposant une page par mois.

Enfin, en résumé du salon de Grenoble, un second CD-ROM a été réalisé pour présenter les différents exposants et constructeurs présents.

Envoyer vos commandes à :

Bernard PAPOUZOPOULOS
61, rue Irène Joliot-Curie
42153 RIORGES

Prix frais d'envoi inclus :

- **CD-ROM Trolleybus : 10,00 EUR**
- **CD-ROM Salon UTP : 9,00 EUR**
- **Calendrier 2003 simple : 3 EUR**
- **Calendrier 2003 spirale : 10 EUR**

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@wanadoo.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"**

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

=====

Vous avez un site perso, vous administrez un site non officiel, vous connaissez des sites non institutionnels (associations, sites généralistes ou thématiques, etc.) méritant le détour ? Leurs adresses Internet nous intéressent pour constituer la base de donnée du futur site "Passion Transport", l'annuaire des sites des passionnés de transport.
Envoyez vos informations à :
passion-transport@fr.st

=====

Pour fêter son centenaire, la CTP a édité un recueil au format A4 (21,0 x 29,7) de 46 photos noir et blanc et couleurs retraçant une partie du matériel ayant circulé sur le réseau de Perpignan (tramways, trolleybus et autobus). Le prix de vente est de 22,44 EUR pour la France et 24,88 EUR pour l'Europe, le port étant compris.
Renseignements et vente auprès de :

Michel BOSC
62 avenue Louis Torcatis
66000 PERPIGNAN

=====

Recherche
Je recherche une copie vidéo du magazine de France 3 "Des Racines et des Ailes", diffusé le mercredi 11 décembre depuis Lyon. On y aperçoit un ancien Volvo des tl (Lausanne) dans un reportage sur l'architecture roumaine. Merci de me contacter par mail : Lionel.Breitmeyer@mah.ville-ge.ch

=====

Guide bus STY 2001/2002
La STY (La Roche-sur-Yon) a eu la gentillesse de nous remettre par l'intermédiaire de notre adhérent Pierre-Marie VAINEAU un stock de guides bus 2001/2002. Ceux-ci sont hélas trop lourds pour être joints avec Réseaux Urbains. Les personnes intéressées peuvent néanmoins en obtenir en envoyant une enveloppe (11 x 22 cm), avec adresse et affranchie à 1,02 EUR, à

Christophe DECAUX
29 rue des Terres au Curé
75013 PARIS

LIBRAIRIE FPTU

Comme nous vous l'annonçons dans ce numéro, nous ne sommes malheureusement plus à même d'assumer le service de Librairie que nous vous proposions depuis plus de 4 années.
Vous disposez d'une connexion Internet ?
Connectez vous sur le réseau FPTU et cliquez sur "LIBRAIRIE". Vous serez redirigés vers le site d'ALAPAGE.COM, partenaire de FPTU. Nous vous remercions par avance de vous connecter par le biais du Réseau FPTU et non directement sur le site de cette librairie en Ligne.
Vous ne disposez pas de connexion à Internet ?
Envoyez-nous par courrier la liste des ouvrages que vous recherchez. Par retour du courrier et après vérification de leur disponibilité, nous vous ferons parvenir un "devis". Si vous l'acceptez, vous n'aurez qu'à retourner ce devis signé, accompagné de votre règlement. Vous recevrez votre commande directement chez vous dans un délai de 15 jours. Un supplément de ¤ 2,00 pour frais de recherches et d'envoi vous sera demandé.

La fière allure, design et découpe, des nouveaux VanHool monégasques - © Clive d'EATH



La nouvelle livrée très colorée du réseau Transurbain d'Evreux - © Bruno Canivet



Les couleurs pimpantes de PEP'S Marne la Vallée sur un O405GN - © Christophe DECAUX



Diaporama

Qunad Jeanne d'Arc rend visite au Roy Soleil ou...
quand un Civis de Rouen est testé sur le réseau de Versailles.
© Antony MEYRUEIS - 14 novembre 2002

