FPTU France Passion des Transports Urbains

n°52

Septembre/Octobre 2003

Réseaux De France Urbains

UN RESEAU, DES DEPÔTS
Marseille – Arenc

CARTE D'IDENTITE
Saint-Nazaire

LE BIMESTRIEL DE L'ASSOCIATION FPTU

60 JOURS A...

Toulon : Mistral, un nouveau souffle !

DOSSIER

Les 50 ans des Cars Lacroix

UN RESEAU A LA LOUPE

Marne et Morin

Zone Euro : 7.20 € ▸ Suisse : 11.00 CHF ▸ Rovaume-Uni : 4.70 £ ▸ DL : 11.11.14 ▸ ISSN : 1283-4459

Un des deux Van Hool NewA320 des Cars Le Bris, affrétés Bibus
© Van Hool, décembre 2002

Le PR 180-2 n°233 du réseau de Toulon arbore la livrée Mistral
© Michaël DIETRICH, le 12/09/2003, arrêt Brunet (ligne 1) à Toulon

Le Van Hool NewA330 n°256 du réseau STRD de Dijon
© Mikaël BONOM, AATRD, décembre 2002

Photos de Couverture :

Le GX 317 Euro 3 n°611 du réseau Mistral de Toulon
© Michaël DIETRICH, le 12/09/03, terminus Le Mai

Un des premiers S 215 SL des Cars Lacroix (95)
© K. Setra, 1986

Agora-L GNV (76CGV77) de Marne et Morin
© Christophe DECAUX, le 18/02/02, gare routière de Meaux

4 ligne directe
Les faits marquants de l'actualité

5 dossier
Les 50 ans des Cars Lacroix

8 Un réseau à la loupe
Marne et Morin et le réseau TCRM de Meaux

15 Carte d'identité
Le réseau STRAN de Saint-Nazaire

18 Les lignes mythiques
Bordeaux : la ligne 7/8

Réseaux Urbains de France :

- Directeur de la publication : Jean-Michel BOUTILLEZ
- Réalisation/coordination : Yves LE CHANU
- Equipe de Rédaction : Nicolas CAPON, Claude DRUON, Patrick KIRSTETTER, David LE PAUTREMAT, Raymond STREIT, Pierre-Marie VAINEAU, Benjamin WEYER, Jean-Pierre ZIMMERMANN

En vertu de la loi du 11/03/1957 et du code pénal, article 425, il est interdit de reproduire intégralement ou partiellement la présente publication sans autorisation de la Rédaction.

Impression : REPROGRAPHIC – Metz (57)

Une publication bimestrielle de FPTU :

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

- Courriel : fptu@free.fr
- Internet : http://fptu.free.fr

Association loi de 1901, fondée le 6/01/1995 et déclarée sous le n°2/05857.

CCP : 38639 66 D La Source (20041-01012-3863966D033/69)

21 60 jours à...
L'actualité des réseaux français

47 Ailleurs...
L'actualité des réseaux des pays limitrophes

50 Info rédaction
Pour tout savoir sur votre magazine

53 Fiche technique
Les Man NL 222 et 223

55 Un réseau, des dépôts
RTM > Marseille > Le dépôt d'Arenc

58 Parcs

66 Collectionneurs
L'actualité des modèles réduits

67 Pôle d'échanges
Toute l'information associative

70 Sur la toile...
Les nouveautés du Web...

67 Abonnement, Cotisation
Pour s'abonner à Réseaux Urbains et adhérer à FPTU

éditorial

Par Yves LE CHANU

Le 26 février 1995, je recevais une proposition pour adhérer à FPTU grâce à Frédéric GIANA. Le programme : la création du « Magazine des Transports Urbains » ! Enfin, j'entrevoyais la création, à l'instar de la mythique revue belge, le TRAM 2000 français !

Je n'imaginais pas encore le bonheur procuré par la richesse des rencontres effectuées grâce à l'association. La première rencontre fut avec Jean Michel BOUTILLEZ à St Brieuc... Puis ensuite avec beaucoup d'entre vous en marge ou à l'occasion des assemblées générales, congrès, visites, ...

Le constat est alors enthousiasmant : FPTU, c'est plus que la participation à un rêve commun ; c'est aussi la concrétisation de réelles amitiés à travers une passion commune !

Notre revue évolue encore avec dans ce numéro de nouvelles rubriques telles que Lignes mythiques ou Sur la Toile, Meaux comme passionnant réseau à la loupe, les MAN NL 222 et 223 encore discrets en France, une carte d'identité de St Nazaire et toute l'actualité de nos réseaux.

Ce magazine est le reflet de vos contributions... alors n'hésitez plus, rendez-vous dans Info Rédaction !

Je termine cet édito par une pensée pour Arnaud WADOUX, avec qui j'ai eu, entre autre, le plaisir de composer le numéro spécial sur la région Centre, c'est à lui que l'on doit l'évolution de notre magazine. Je souhaite que notre nouvelle équipe perpétue son superbe travail... C'est notre challenge ! Arnaud, merci pour le superbe numéro 50 et tous ses prédécesseurs.

A bientôt à Louviers pour notre assemblée générale !

Nancy vu d'en haut… et son TVR
© Yves LE CHANU, septembre 2003

Les faits marquants de l'actualité

Par Patrick KIRSTETTER

INFO

Les rubriques « d'actualité générale » que sont Ligne Directe et Dossier recherchent un coordinateur-rédacteur !

En attendant une éventuelle candidature, seul un « service minimum » est assuré pour la partie « Industrie », les rubriques « Exploitation » et « Opérateurs » étant provisoirement abandonnées

Industrie

Rapport d'expertise sur le TVR

Le Conseil général des Ponts et Chaussées a rendu son rapport concernant le fonctionnement du TVR nancéien, accompagné de préconisations. Ce rapport, commandé par le ministre des Transports n'a pas été immédiatement rendu public par les élus de la CUGN, mais l'a par contre été par le ministère des Transports via son site internet.

Cet audit n'exclut pas de nouveaux incidents consécutifs à l'usure du rail et du galet : « le risque ultérieur proviendra principalement de l'usure du galet et du rail qui n'est aujourd'hui ni très bien connue ni très maîtrisée », et si un éventuel abandon du TVR pour un autre concept n'est pas évoqué, il a « été demandé au CERTU de préparer et de rédiger un paragraphe de ce rapport qui se serait intitulé « Quelles solutions de remplacement si le TVR devait être arrêté ? » ; ce paragraphe a bien été rédigé mais n'a pas été inséré…

Les rapporteurs pointent également plusieurs anomalies : mise en place « dans la précipitation », disponibilité insuffisante du matériel entraînant une exploitation dégradée, et rappellent que les quatre incidents survenus en novembre 2002 à Caen « ont laissé planer des doutes sur la validité du système ». Ils visent pas moins de six « faiblesses de conception du véhicule liées au mode routier ». Outre le verrouillage des articulations, les auteurs mentionnent « l'usure rapide des silent-blocks des barres de traction », le « manque de visibilité » des conducteurs, « le volant qui tourne tout seul » en mode guidé, aggravé par le fait qu'à Nancy on change quatre fois de mode dans un seul trajet, « le freinage excessif qui s'est avéré d'une efficacité confinant à la brutalité » et pour finir « l'usure de la bande de roulement des pneus ». Ce dernier point préoccupe les spécialistes. Suite à diverses sollicitations, « la détérioration alarmante du flanc droit du pneu arrière droit est apparue assez vite à Nancy », mais à Caen « le phénomène est identique » (…) « ce pneu gonflé à neuf bars est susceptible d'exploser en station donc à proximité immédiate des clients en attente sur le quai. Cet évènement s'est produit, heureusement sans victime, le 22 novembre 2002 à Caen ». Dans leurs conclusions, les experts insistent sur le fait que « le TVR doit atteindre un niveau de sécurité comparable à celui des tramways fer ».

Setra S 315 NF n°562, S 215 SL n°437 et S 315 GT n°565
© Cars Lacroix, 2001

Les 50 ans des Cars Lacroix (95)

Par Patrick KIRSTETTER et Benjamin WEYER

Les Cars Lacroix : 1953-2003, 50 ans d'histoire…

Ce transporteur, que nous avons déjà eu le plaisir de présenter dans ces colonnes au terme d'une visite effectuée par notre rédaction le 28 mars 2000, vient de fêter ses 50 années d'existence. Cet anniversaire est l'occasion de revenir plus en détail sur l'histoire de cette entreprise brièvement évoquée lors d'un « Zoom réseau » publié dans ***RU***39.

Victime de la crise structurelle qui affecte le transport par péniche, Henri Lacroix est contraint, comme beaucoup de ses confrères, de fermer en 1952 la société LASAM, chantier naval situé à Conflans-Sainte-Honorine, héritée de son père.

Par le hasard d'une rencontre, Henri Lacroix décroche son premier contrat d'autocariste, et c'est au volant du Combi Volkswagen familial qu'il emmène un groupe de sept touristes à travers la Scandinavie. Cette aventure ayant été couronnée de succès, Henri Lacroix se voit confier d'autres voyages toujours avec son minibus. Mais celui-ci ne pouvant désormais plus faire face au nombre croissant de voyageurs, un Berliet PCR10 est acquis suivi d'un Isobloc à moteur Panhard, d'un Floirat, d'un minicar Renault et d'un « Nez-de-cochon » Chausson. Le domicile familial, sis 72 avenue du Général Leclerc à Herblay devient le siège de l'entreprise, le salon est transformé petit à petit en bureaux et le jardin en parking et zone d'entretien des véhicules. Chaque membre de la famille apporte son aide à l'entreprise qui se structure. Aux voyages, viennent s'ajouter les transports scolaires avec des contrats passés avec trois municipalités. En 1963, Henri Lacroix achète ses deux premiers autocars Mercedes, des O321.

Le 16 novembre 1970, Lacroix exploite ses premières lignes régulières (62A et 62B) grâce au rachat d'une ligne des transports Citroën ; 1974 voit la création avec Giraux de la STIVO et en septembre 1986, Lacroix se voit confier l'une des trois premières lignes départementales, la 95-03.

En deux étapes, 1973 puis 1981, les Cars Lacroix s'installent à Beauchamp. C'est dans les années 70 que le parc est entièrement renouvelé et une commande de 30 véhicules Setra est signée avec Kässbohrer qui les livrera sur trois ans. Depuis, la fidélité avec Setra ne s'est (presque) jamais démentie. Depuis 1980, l'ensemble des véhicules est renouvelé au bout de cinq ans. Après avoir possédé un des tous premiers bus articulés d'Ile-de-France, Lacroix acquiert ses premiers surbaissés en 1996 et depuis 2000, l'ensemble du parc autobus est constitué de planchers bas. En 2006, ce parc sera entièrement équipé de la climatisation et de rampe UFR.

Avec la mode des multiplications de sous-réseaux locaux, les autobus Lacroix arborent désormais des livrées diversifiées : Lacroix, Bus'95, Valoise et tout dernièrement Val-et-Forêt, réseau exploité avec les Cars Rose.

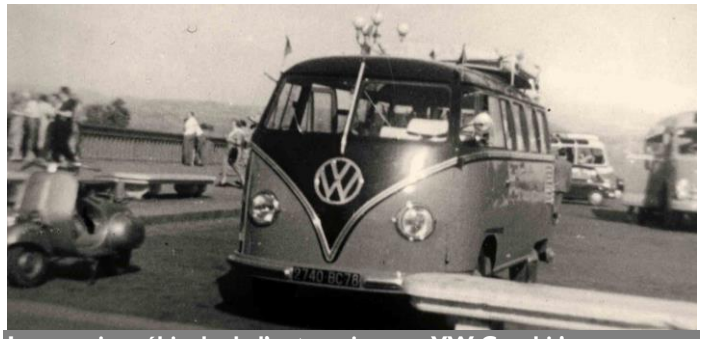
En 2003, Lacroix représente 150 véhicules et 180 collaborateurs, 28 lignes urbaines et interurbaines, 6 millions de km parcourus et 10 millions de voyageurs transportés par an. De son côté, le groupe Lacroix possède, outre la société des Cars Lacroix, 100% des sociétés Aérial (rachetée à Connex) et Cergy-Voyages, 50% de la STIVO (réseau de Cergy-Pontoise), 33,4% des Cars Hourtoule basés à Plaisir (78), sans oublier l'agence de voyages Agéol.

MERCI !

Nous souhaitons remercier *Jean-Sébastien BARRAULT, Directeur Général des Cars Lacroix, et Olivier GENEVOIS, de l'agence de Communication Quinte&sens, pour leur disponibilité et le soin particulier apporté dans leurs réponses à nos demandes.*

50 ans en images...

Toutes photos : © Cars Lacroix



Le premier véhicule de l'entreprise : un VW Combi !

Le Chausson « Nez de Cochon »

Le premier dépôt, à Herblay, avec des véhicules Mercedes

Un Setra S 130, livrée blanche et bleue, sur la ligne 30-09

Le premier articulé Lacroix : un SG 180 sur la ligne 30-05

Un des premiers véhicules de la STIVO sur le réseau de Cergy : un MAN-Saviem SG 220, sur la ligne 446

Un des rares véhicules Renault du parc : un S 53 R de la ligne départementale 95-03, en 1986

Un des premiers SG 219 SL, en 1986, pour la STIVO

Un des deux Van Hool A 508

Le S 215 SL, figure emblématique des années 85-95

Un S 215 SL Lacroix en livrée STIVO

Le S 315 NF, modèle présent depuis 1996

Un des deux Agora-L acquis en 2000

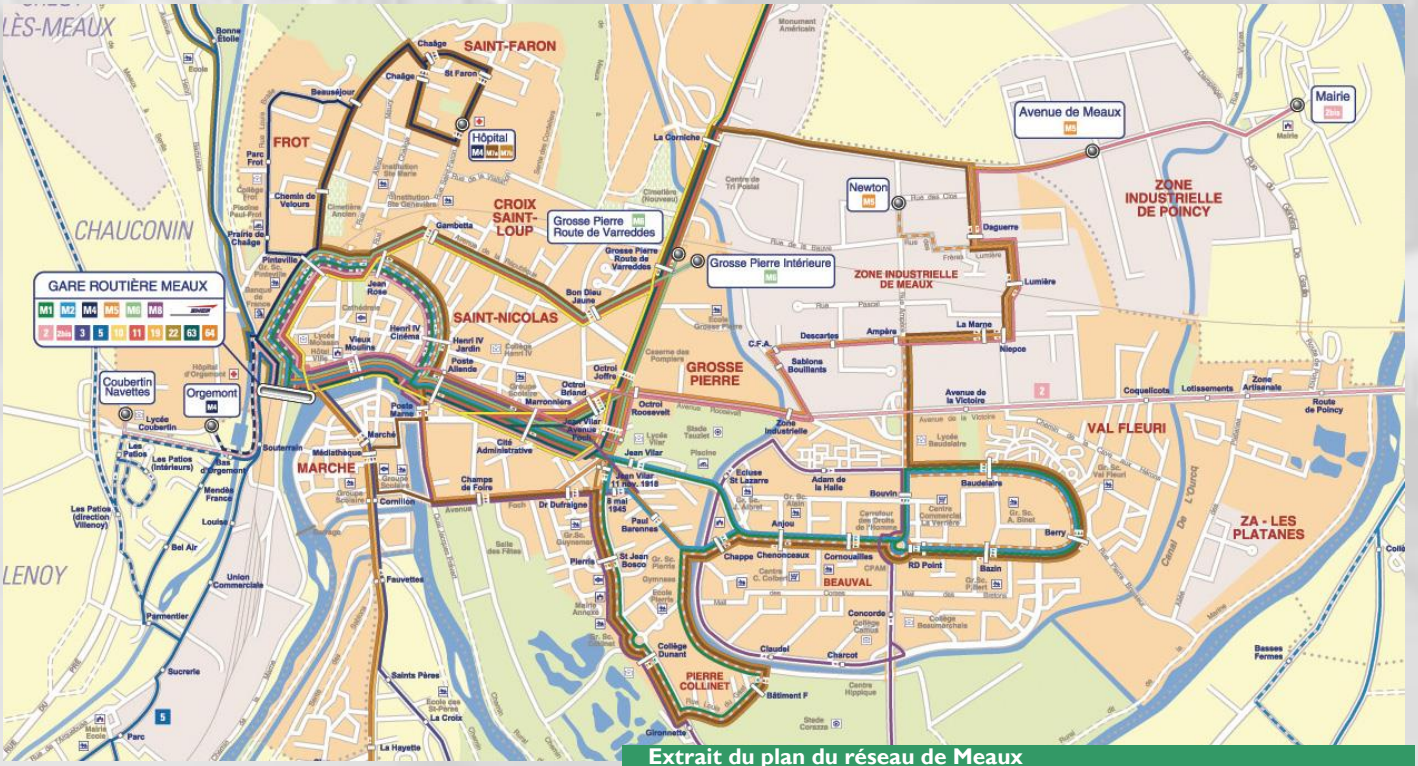
Le 500ème véhicule SETRA neuf livré aux Cars Lacroix (n°599), et figure emblématique de l'entreprise : le S 415 HD

Un des tous derniers véhicules : l'Agora-L Euro 3 (Clim, UFR,...) affecté au réseau Valoise.

Un des seize R 312 du réseau de Meaux : le 61 ADN 77
© Christophe DECAUX, le 18/02/02, place Henri IV à Meaux

Ile de France : Marne et Morin (77) et le réseau de Meaux

Par Nicolas CAPON, P. KIRSTETTER et B. WEYER, avec la participation de Frédéric GIANA



Extrait du plan du réseau de Meaux
© Marne et Morin

MERCI À...

***Les auteurs tiennent à remercier vivement Madame Hélène BUSI** , responsable du marketing et de la communication, **ainsi que Monsieur Jérôme TATIN**, responsable de l'exploitation du centre de Meaux (urbain et interurbain) pour leur accueil chaleureux et la précision de leurs informations.*

Lors de notre présentation de l'ensemble des réseaux franciliens publiée dans ***RU***39, nous avions remarqué trois types de réseaux : les réseaux de villes nouvelles, les services d'autocars devenus petit à petit urbains, leurs zones d'activité s'étant progressivement urbanisées, et les anciens réseaux des villes périphériques rattrapées par la conurbation parisienne.

Hormis les services touristiques développés dans ***RU***48, les réseaux franciliens que nous vous avons jusqu'à présent fait visiter, illustraient les deux premières catégories. Cette septième visite va nous permettre d'aborder la troisième. En effet, le réseau de Meaux, bien que francilien, est celui d'une authentique ville de province.

Meaux

Cette très ancienne cité médiévale a été construite à 45 km à l'est de Paris autour d'une des boucles de la Marne. Depuis ses origines, Meaux a été un grand centre agricole mais aussi épiscopal (cathédrale St Etienne) ; Bossuet fut d'ailleurs un de ses plus illustres évêques. Devenue par la suite sous-préfecture de Seine-et-Marne, elle compte aujourd'hui environ 50.000 habitants. Située sur la ligne SNCF Paris-Strasbourg, c'est une gare importante du réseau francilien. Dix lignes d'autobus urbains et de nombreuses lignes d'autocars partent de cette gare pour irriguer toute la région : 8 lignes Marne-et-Morin (1, 10, 18, 19, 20, 22, 63, 65), 3 lignes CIF (4, 21, 77), la ligne TVF 08, la ligne Darche-Gros 3 et deux lignes du réseau départemental « Seine-et-Marne Express », n°1 vers Melun et n°20 vers l'aéroport de Roissy Charles-De-Gaulle.

Marne et Morin

Historique

C'est en 1931 qu'un certain M. Boulan de Quincy-Voisins, village au sud de Meaux, crée une ligne entre sa localité et la gare d'Esbly, ligne qui sera par la suite prolongée à Meaux. Celle-ci se déployant entre les deux rivières de la Marne et du Grand Morin, ses usagers lui donneront le nom de « ligne Marne et Morin ». L'exploitation, ayant débuté grâce une calèche tirée par des chevaux, se développe et à la veille de la seconde guerre mondiale, elle est assurée par deux autocars (un Citroën et un Fiat) à raison de 6 A/R quotidiens. En 1946, Jean Bernini, un transporteur local revend ses camions et s'associant à un ami, Charles Sorlin, rachète l'entreprise de M. Boulan. Deux autres rachats vont bientôt suivre. Le premier en 1950 concerne une autre petite entreprise du nord de Meaux possédant deux autocars qui viennent s'ajouter aux deux déjà en service. Puis en 1955, c'est au tour de la TCRM de Meaux d'être reprise par Marne et Morin. Cette entreprise a été créée par Julien Monin dans les années trente et possède 15 véhicules. Marne et Morin en profite pour quitter Quincy-Voisins et reprendre les installations des TCRM à Meaux.

3 cars des TCRM devant la Gare de Meaux en 1940
© *Collection Marne et Morin*

L'entreprise meldoise connaît ensuite une importante extension de ses activités.

- 1965 : ouverture de la première agence de voyages et reprise de la société des « Cars de la Ferté-sous-Jouarre ».

- 1983 : création de la société des « Cars de Château-Thierry » qui gère entre autres le réseau urbain de cette ville (TRANSVAL).

- 1992 : création des « Cars de la vallée du Grand Morin » situés à Couilly-Pont-aux-Dames.

- 1994 : création des « Cars du pays de l'Ourcq et du Valois » à Lizy-sur-Ourcq.

- 2000 : Rachat de la société des « Cars du Pays de Valois » à Silly-le-Long dans l'Oise.

Encore récemment, ces sociétés étaient des filiales, bien que l'ensemble des autocars qui y étaient affectés arboraient la livrée et l'appellation de la maison-mère.

- Depuis juillet 2002, les 4 centres d'exploitations de Meaux, Couilly, Lizy et la Ferté ont fusionné en une seule et unique société « Marne-et-Morin » exploitant 75 lignes régulières.

La collection des bus et cars préservés au dépôt de Couilly, dont un TN4H parisien, au côté d'un Agora GNV
© *Collection Marne et Morin*

Le groupe comporte donc maintenant 3 sociétés de transport, la SEGAR qui gère la gare routière de Meaux ainsi que la régie publicitaire, 2 agences de voyages et un hôtel, Espace-SA étant la société holding du groupe.

- Depuis juillet dernier, Marne et Morin-Espace a pris le contrôle du groupe Darche-Gros (sociétés Darche-Gros, Chambon-Gros, Cars Picard) en y prenant une participation majoritaire. Darche-Gros compte 31 lignes régulières mais le secteur purement urbain est marginal et se limite au service urbain de Coulommiers et une ligne affrétée pour l'agglomération de Melun (réseau TRAM). Cette nouvelle acquisition permettra certaines adaptations sur le réseau

interurbain en particulier dans le secteur de Jouarre ainsi que sur la commune de Nanteuil-lès-Meaux.

SC10R à la gare SNCF, le 24 septembre 1998.
© *Hafid BOUANANI*

Le réseau TCRM

Jusqu'en juillet 2002, lorsque chaque centre était une filiale, la société TCRM était une des 7 sociétés de transport du groupe Marne et Morin. Comme nous l'avons vu plus haut, elle a été créée dans les années trente et exploitait à ses origines deux lignes interurbaines : une est-ouest au départ de la gare de Meaux vers Villenoy et Trilport, l'autre nord-sud reliant St Soupplets, Meaux et Chermont. Après 1955, année de reprise de l'entreprise par Marne et Morin, Meaux connaît une explosion de sa démographie et le transporteur met en place en janvier 1963 un service urbain.

Le SC 10 R-PF 244 immatriculé 9211 YU 77 que les TCA ont préservé et convoyé de Meaux à leur musée de Breil/Roya en août 2001
© *Frédéric GIANA, 1989*

Le réseau TCRM (code STIF 167) représente aujourd'hui 40% des activités du groupe. Les lignes M1 et M2 sont les plus importantes du réseau.

PR180-2 à la gare SNCF, le 24 septembre 1998
© *Hafid BOUANANI*

S'il irrigue uniquement la ville de Meaux, plusieurs communes limitrophes sont néanmoins desservies par des autobus Marne-et-Morin, ces lignes étant assimilées au réseau urbain. Il s'agit de Crégy-les-Meaux (ligne **5**), Mareuil-les-Meaux et Villenoy (ligne **64**), Nanteuil-les-Meaux (ligne **3**), et Poincy (ligne **2bis**). Par ailleurs, la ligne périurbaine **2** desservant au départ de la gare de Meaux, Trilport et Germigny-l'Evêque, est exploitée par des autobus aux heures de pointe.

Pour une meilleure lisibilité, le numérotage des lignes meldoises a récemment été précédé du préfixe « M », des lignes TCRM et Marne-et-Morin partageant le même indice.

Nomenclature des lignes TCRM	
M1	Gare SNCF / Henri IV / P-Collinet / Beauval
M2	Gare SNCF / direct Beauval
M4	Gare SNCF / Parc Frot / Hôpital
M5	Gare SNCF / Zone industrielle
M6	Gare SNCF / Grosse-Pierre
M7a	Interquartiers (circuit A)
M7b	Interquartiers (circuit B)
M8	Gare SNCF / Beauval (circulaire)
Lignes d'autobus Marne et Morin	
2bis	Gare SNCF / Poincy
3	Gare SNCF / Nanteuil-lès-Meaux
5	Crégy-lès-Meaux / Gare SNCF / Villenoy
64	Gare SNCF / Mareuil-lès-Meaux

Le réseau interurbain

Depuis cette année, 3 structures intercommunales ont été créées : le Pays de l'Ourcq avec 21 communes et bientôt 22, irrigué par le centre de Lizy, le Pays Créçois avec 14 communes (centre de Couilly), et le Pays Fertois avec 19 communes (centre de la Ferté), le plus fort développement étant observé dans le Pays de l'Ourcq.

Par ailleurs, Marne-et-Morin projette la création d'une nouvelle ligne départementale « Seine-et-Marne-Express » en pool avec AMV (65% Marne et Morin, 35% AMV). Cette nouvelle ligne, indicée 69, relierait Meaux à Serris aux heures de pointe, la liaison aux heures creuses étant assurée par la ligne 19 prolongée à Serris.

GX417 à la gare SNCF, le 2 octobre 1998.
© *Hafid BOUANANI*

Exploitation

Si les autobus sont en majorité équipés de 3 portes pour les standards et 4 pour les articulés, c'est essentiellement pour une bonne gestion des flux dans les voitures car il n'y a pas de libre-service, toutes les montées s'effectuant par l'avant.

L'exploitation est caractérisée par de grandes amplitudes autant pour le réseau meldois que pour l'interurbain. Le premier autobus sort du dépôt à 4H00 et le dernier rentre à 0H00. Pour l'interurbain, la palme revient aux autocars de la ligne 19 (Meaux / Chessy) basés à Couilly-Pont-aux-Dames avec une rentrée à 3H30 le lendemain.

Le poste de régulation des TCRM est implanté à la gare routière de Meaux (gare SNCF) mais lorsque le SAEIV sera mis en place, il sera transféré au dépôt de la rue Paul Barennes. Toutefois, les gestionnaires souhaitent garder une présence à la gare routière afin de maintenir le contact direct avec les conducteurs.

Si 5 centres, sur 6 (sauf Silly-le-Long) que compte le groupe, sont certifiés ISO 9001, le site de Meaux est depuis octobre 2001 labellisé ISO 14001.

Irisbus Agora-GNV 105 CYQ, au dépôt des TCRM
© *Patrick KIRSTETTER – Le 4 septembre 2003*

Personnel

En 2003, 440 personnes assurent le fonctionnement des lignes « Marne et Morin » dont 350 conducteurs, 70 d'entre eux étant affectés aux TCRM.

Les relèves sur ligne n'existant pas, les prises et fin de service s'effectuent au dépôt. Chaque voiture est affectée à une équipe de deux conducteurs qui assurent le nettoyage de leur véhicule. L'assurage est confié aux mécaniciens de garde.

Le trafic urbain est supervisé par 3 régulateurs qui opèrent à partir de Meaux. Trois autres assurent le suivi des interurbains à partir des centres de la Ferté, Couilly et Lizy. D'autre part une équipe de 5 agents assurent le contrôle des titres de transport, et 16 agents d'ambiance (dont 11 pour les TCRM) assurent la tranquillité des lieux.

Matériels roulants

Autobus

Le premier véhicule meldois de type autobus est mis en service en janvier 1963. C'est un autocar Renault R4192 d'occasion transformé en autobus par les ateliers de Marne et Morin. Ce véhicule sera suivi de 3 Saviem SC2 (deux 433 et un 033), puis par 6 Saviem S105M. En septembre 1976, les TCRM mettent en service leur premier bus articulé, un Setra SG180S ; un second véhicule, identique au premier, sera acquis. Par la suite, le groupe va se fidéliser à Renault tant sur l'urbain que sur l'interurbain. Les TCRM vont de ce fait être équipés de diverses séries de SC10 (SC10U, SC10R, SC10R-PF), de PR180, et de R312. Après la livraison par Heuliez de quelques GX107, GX317 et GX417, Renault va revenir en force avec des Agora-S et surtout une flotte importante de véhicules fonctionnant au GNV (Agora et Agora-L).

Le dernier Agora-L-GNV reçu, le 788 DCZ, au dépôt des TCRM
© *Patrick KIRSTETTER – Le 4 septembre 2003*

2003 a vu l'arrivée de 27 véhicules neufs dont 3 autobus (2 Agora standard et un articulé). Toutes les nouvelles acquisitions d'autobus depuis 2002 sont obligatoirement équipées de la climatisation, de palette pour UFR et fonctionnent au GNV.

Pour assurer le chargement, une station de charge rapide GNV a été implantée avenue Henri Dunant, située derrière le dépôt.

Charge en gaz de l'Agora-GNV 385 BRW, à la station GNV de l'avenue H. Dunant
© *Patrick KIRSTETTER – Le 4 septembre 2003*

TCRM Etat sommaire du parc au 30 juin 2003	
Matériels	**Nb**
Standards	
Arès	1
GX107	2*
R312-3p	16
GX317-3p	4
Agora-3p	3
Agora-GNV-2p et 3p	16
Articulés	
PR180-2	3
GX417-4p	2
Agora-L-GNV-3p et 4p	2
Total	**49 autobus**

(*) : Depuis la rentrée 2003, un des GX 107 a été muté à Château-Thierry, le second est hors parc

Au cours de l'été, trois nouveaux autobus GNV Euro-3 ont été réceptionnés : deux Agora-3p (793 et 795 DCZ 77) et un Agora-L (788 DCZ 77), ce dernier ayant été livré fin

août. Deux autres Agora-S GNV seront réceptionnés en 2004.

Autocars

Le groupe Marne-et-Morin a la particularité de posséder une flotte importante de Renault Tracer soit 110 véhicules sur un parc total de 257. Le dernier et 5.435e exemplaire produit par Renault est d'ailleurs en service sur le réseau (relire ***RU***44, p.14). Des études pour l'introduction de matériels de 15 m sont entreprises, notamment pour exploiter la future ligne 69.

L'ensemble du parc Marne-et-Morin ne possède pas de numéros de parc. Son âge moyen est de 5 ans et la durée de vie des véhicules de 10 ans.

Autocars Marne et Morin Etat sommaire du parc au 30 juin 2003	
Matériels	**Nb**
Minicars	
Master	3
Mascott	2
Sprinter	1
Standards	
Tracer	98
Axer	5
Ares	4
O345 « Ecolier »	21
Iliade	6
O350 « Tourismo »	10
Divers *	14
Articulés	
GX87	1
Total	**165 autocars**

(*) Skyliner, Mediano, O410, O614, O550, Aeros, Setra 321 et 411HD, NR215P.

Sept Axer climatisés (761, 773, 778, 780, 783, 742 et 747 DCZ 77) sont arrivés dernièrement, remplaçant pour une partie des Tracer, et renforçant pour l'autre les services des lignes 10 et 11. En 2004, 4 Irisbus Recreo et 6 Fast Scoler seront reçus pour les services scolaires, ainsi que 3 Iliade pour le Tourisme et 3 Arès pour les lignes régulières.

Marne et Morin Répartition du parc au 30 juin 2003	
Dépôts	**Nb**
Meaux	111
Couilly-Pont-aux-Dames	50
La Ferté-sous-Jouarre	27
Lizy-sur-Ourcq	23
Total véhicules M & M	**211**
Cars du Pays de Valois (Silly-le-Long)	10
Cars de Château-Thierry	36
Total véhicules du groupe	**257**

Matériels embarqués

Le matériel de billettique de marque Ascom-Monetel avec pupitre Proxibus, a été installé en mai dernier. Depuis juillet, les autobus ne sont plus reliés par radio 3RP ; des téléphones portables ont donc été mis à la disposition des conducteurs, en attendant l'équipement prochain du SAEIV avec suivi par GPS. Des caméras de vidéosurveillance seront d'autre part installées.

Livrées

L'ensemble des 259 véhicules du groupe Marne et Morin (y compris Château-Thierry et Silly-le-Long) arborent une livrée vert-eau rehaussée d'un logo et d'une fresque de couleur, les autobus de la TCRM comportant pour leur part, une frise sur leurs bas de caisses rappelant le site de Meaux. A noter cependant, un Renault Tracer du centre de Couilly aux couleurs du réseau PEP'S de Marne-la-Vallée (relire ***RU***48) pour exploiter la ligne 6 (Chessy / Esbly / Coupvray).

A l'occasion d'une éventuelle restructuration afin de mettre en place un réseau au niveau de l'agglomération (lire plus loin), les autobus meldois pourraient arborer une nouvelle livrée, les promoteurs désirant une image forte pour ce nouveau réseau.

Vue des ateliers et de la machine à laver. Au fond, un véhicule au poste de charge gazole et derrière le siège de l'entreprise.
© *Patrick KIRSTETTER, 4 septembre 2003*

Dépôt principal de Meaux

Après avoir quitté sa petite base de Quincy-Voisins et repris le dépôt TCRM de l'avenue Franklin Roosevelt à Meaux, l'entreprise Marne et Morin s'installe en 1974 dans de vastes installations rue Paul Barennes, dans le quartier « Guynemer » non loin de Beauval et de la Pierre-Collinet, qui regroupent le siège du groupe, le siège et le dépôt des TCRM, ainsi que le remisage et la maintenance d'une partie des autocars interurbains et de tourisme, soit un total de 112 véhicules.

Le dépôt de la rue Paul-Barennes est implanté sur une vaste parcelle s'étendant jusqu'à l'avenue Henri-Dunant. Passé le bâtiment administratif à l'entrée, le site est organisé en deux espaces successifs, chacun comprenant un remisage en épi couvert disposé en U. Le premier espace accueille en son centre les ateliers et la machine à laver, son pourtour accueillant le remisage en épi des véhicules, en majeure partie couvert sauf pour les autobus-GNV. Au fond, une ouverture donne accès au deuxième espace comportant en son centre les postes de charge-gazole, au fond le remisage en épi couvert des autocars de tourisme et sur les côtés, les articulés ainsi que le reliquat d'interurbains. Le reste de la parcelle n'est accessible que de l'avenue Henri-Dunant ; c'est là qu'est implantée la station de compression et de distribution du GNV directement alimentée par le réseau de gaz de la ville, station pouvant être utilisée par des flottes extérieures. Un bâtiment comportant quatre lots complète la surface. Trois des lots sont loués à des PME locales, le quatrième étant le siège de la SEGAR (lire plus haut).

Les limites de capacité du dépôt de Meaux étant atteintes, deux solutions peuvent éventuellement s'offrir aux gestionnaires : délocaliser les autocars de tourisme vers un autre établissement, ou reprendre la parcelle de l'avenue Henri-Dunant afin de l'intégrer au reste du dépôt ; l'avenir nous le dira.

Agora-S-GNV 169CKP place Henri IV
© *Christophe DECAUX*

La certification 14001 des activités de Meaux a, entre autre, récompensé les efforts concernant l'environnement. Par exemple, l'eau servant au lavage des bus provient de la récupération des eaux usées ainsi que de la pluie, eaux qui sont récupérées, décantées, puis traitées, pour être réinjectées dans le circuit. Une gestion des divers déchets a également été mise en place.

Agora-S GNV 60 CGV à la station GNV Henri Dunant
© *Marne et Morin*

Alors que certains transporteurs essayent de baisser leurs coûts de production en gérant des installations minimalistes, d'autres n'hésitent pas à investir dans la qualité, ce qui est tout à leur honneur. Il est encourageant de constater que leur démarche citoyenne ne les empêche pas de remporter de beaux succès.

Autres dépôts

Les trois autres centres d'exploitations interurbains sont Couilly Pont-aux-Dames (50 véhicules), la Ferté-sous-Jouarre (27 véhicules), et Lizy-sur-Ourcq (24 véhicules). Ils sont équipés d'ateliers, les grosses réparations étant toutefois prises en charge par le dépôt de Meaux.

Couilly et Lizy ont vu dernièrement leurs installations étendues et modernisées ; la Ferté devait subir le même traitement.

Curiosités

Le dépôt de Meaux offre par ailleurs quelques surprises au visiteur : tout d'abord, il notera que le dépannage est assuré par un ancien camion-atelier de la RATP du dépôt de Bastille, puis il découvrira l'ancien R312 probatoire de la RATP vendu à Château-Thierry (6682 TZ 02) qui termine sa vie au fond du dépôt. Nul doute que ce véhicule sera bichonné, un TN4F parisien ainsi qu'un ancien Chausson APH-522 et deux Setra (S12 et S100) du transporteur étant déjà amoureusement entretenus et garés au dépôt de Couilly.

Autres curiosités RATPistes : le fameux Agora-S n°2577 transformé d'autorité par Renault en prototype GNV et de ce fait refusé par la Régie, a finalement été acheté par Marne et Morin et est immatriculé 755 CNM 77. Encore plus étrange, la présence d'un Agora-L-GNV (752 CNM 77) présentant un intérieur complet typique de la RATP (aménagements, sièges vert Palmeta, portillon anti-agression) et surtout le numéro de coquille n°4462 ! Sachant que la Régie ne possède aucun articulé fonctionnant au gaz et que le 4462 est un Agora-L en service sur le Roissy-Bus, on est en droit de se demander pourquoi un tel équipement ?

Le fameux Agora-S-GNV 755 CNM à la Gare
© *Christophe DECAUX*

Projets

Beaucoup de projets sont actuellement étudiés au sein de cette dynamique entreprise et notamment pour le réseau urbain.

Si ce dernier va bientôt être équipé d'un SAEIV par système GPS, un gros chantier vient d'être initialisé depuis juillet dernier. En effet, l'entreprise travaille sur un projet de réseau irriguant l'ensemble de l'agglomération.

Meaux est actuellement un lieu important de transit routier notamment de poids lourds, ce qui génère des embouteillages inextricables malgré des artères largement dimensionnées, qui ne favorisent pas un urbanisme convivial et des déplacements aisés. Consciente de ce problème, la municipalité entend avant toute chose, régler le problème du transit et des flux de circulation en créant une rocade dont la partie Ouest est actuellement en construction. Passé ce cap (mise en service programmée en 2006), l'aménagement de voies réservées aux transports en commun pourrait être envisagé. Un véhicule Civis a récemment été présenté aux élus et à la population à cette intention.

En attendant, le réseau devrait évoluer à plus court terme à la faveur d'une opération de réhabilitation des zones à forte densité de Beauval et de la Pierre-Collinet, secteurs où la fréquentation ne cesse d'augmenter. Des aménagements en faveur des TC seraient susceptibles d'y voir le jour.

Conclusion

La récente absorption de Darche-Gros prouve que le groupe Marne-et-Morin, un des cinq derniers indépendants franciliens de taille respectable, est très dynamique voire offensif ; le fait que la qualité soit une valeur forte de l'entreprise est un atout supplémentaire.

GX 417 299 vu place Henri IV
© *Collection Marne et Morin*

Réseaux Urbains se fera un plaisir de suivre avec attention les prochaines adaptations du réseau de l'agglomération meldoise et relater aussi régulièrement qu'il en aura la possibilité, les évolutions d'un parc entretenu avec soin.

COMMUNIQUE

Rectificatif

Monsieur Christian REY-RENAUX, responsable communication de REUNIR, nous écrit pour nous faire part de ses remarques pour le n° 50 :

« Vous avez fait paraître dans le numéro 50 un tableau page 41 concernant les réseaux affiliés TRANSDEV. Il s'y trouve une erreur ou un défaut d'actualisation concernant le réseau de NEVERS.

En effet, l'assistance technique TRANSDEV a cessé en 1995 et le groupement REUNIR a racheté en 2002 le groupe Quatresous dont STUNIV, exploitant de l'urbain est une filiale.

Le groupement REUNIR regroupe 70 PME de transport de voyageurs en France, indépendantes des groupes de transport, et qui représente à ce jour plus de 4000 véhicules dont une grande partie en autocars.

Le réseau de Nevers est donc indépendant des groupes et membre du groupement REUNIR.

Je vous saurai gré de bien vouloir faire paraître une rectification en ce sens dans une prochaine parution.»

COMMUNIQUE

DES SC10 PRESERVES DE MEAUX PAR LES TCA

En complément, Frédéric GIANA apporte ce complément instructif : Les Tramophiles de la Côte d'Azur (TCA) ont préservés 2 SC 10 à plate forme du réseau de Meaux :

- Autobus Renault SC 10 UO 244D (3 portes) à plate-forme arrière ouverte, offert le 17 avril 1999 par le réseau STAR d'Arles où il portait le n° 902. La particularité de cet autobus est d'être le seul survivant d'une commande de deux bus à plate-forme AR ouverte dans la série des SC 10 UO. Il avait été mis en service en juillet 1981 chez Marne et Morin à MEAUX (77),

- Autobus Renault SC 10 R 244 (3 portes) à plate-forme arrière ouverte, mis en service en novembre 1988, offert le 21 août 2001 par la société Marne & Morin de Meaux (77) et immatriculé 266 ARK 06 (ex 9211 YU 77). La particularité de cet autobus est d'être le dernier véhicule produit dans la série des SC 10 à plate-forme AR ouverte. ***Photo Page 10.***

A NOTER - IMPORTANT

AG DU 12 AU 14/12/2003

Notre assemblée générale 2003 aura lieu le week-end des vendredi 12 (après-midi) au dimanche 14 décembre 2003.

Des difficultés d'organisation et de disponibilité ne nous ont pas permis de préparer cette assemblée générale dans de bonnes conditions pour la période initialement prévue, et nous présentons nos excuses aux adhérents qui avaient déjà pris des dispositions pour le mois d'octobre.

L'organisation de notre séjour à Bourg-en-Bresse ayant donné pleinement satisfaction l'année dernière, notre assemblée générale se déroulera cette année à Louviers (réseau Transbord) sur un planning similaire.

Le vendredi après-midi sera consacré à une présentation et une visite du réseau de l'agglomération Seine-Eure (n'oubliez pas votre plan qui était joint à RU50 !). Le samedi devrait être mis à profit pour une visite sur le réseau m.e.t.r.o.b.u.s (Rouen) voisin. Les contacts sont en cours. Quelques surprises complémentaires sont également à l'étude... Enfin, l'assemblée générale proprement dite se déroulera le dimanche matin dans une salle communale de Louviers.

En ce qui concerne l'hébergement, notre hôte Bruno CANIVET, qui nous fait l'honneur de nous accueillir, nous a indiqué une fourchette de prix le 23 à 33 euros pour les chambres d'hôtel.

Nous espérons que vous serez une nouvelle fois nombreux à participer à cette nouvelle assemblée générale. Nous rappelons par ailleurs que le Conseil d'Administration de FPTU devra être renouvelé à cette occasion.

Pour les non-habitués, si vous avez de la documentation à échanger, ce sera le moment !

Agora S n° 400 à l'Hôtel de ville de St Nazaire
© Pierre-Marie VAINEAU, Mars 2001

Le réseau STRAN de Saint-Nazaire

Par Pierre-Marie VAINEAU, avec la participation de David LE PAUTREMAT

Extrait du plan général du réseau « Semaine »
© STRAN

Introduction

Pour cette seconde carte d'identité, après la Rochelle, nous remontons la côte atlantique jusqu'à l'estuaire de la Loire. Traversons le pont de St Nazaire désormais gratuit pour découvrir cette ville et son réseau.

La ville en bref...

Dans la lignée de Lorient ou Le Havre, Saint Nazaire fait partie de ces villes industrielles du littoral. L'activité principale de la deuxième ville de Loire-Atlantique est la construction navale, avec notamment les célèbres « Chantiers de l'Atlantique », du groupe Alstom. Quelques 130 000 habitants vivent dans l'agglomération nazairienne.

La proximité avec Nantes et La Baule et l'architecture post seconde guerre mondiale du centre–ville ont longtemps été un frein au développement de la ville. La tendance semble s'inverser aujourd'hui. La mise en valeur des patrimoines naturels (plages de Saint Marc-sur-Mer), maritimes et industriels (base sous-marine, écomusée, « Escal'Atlantique »), l'implantation de structures universitaires, sont autant d'atouts qui participent au développement de Saint Nazaire.

Les transports...

Le réseau STRAN

Restructuré en février 2002, les dessertes nazairiennes ont la particularité d'être divisées en deux entités : les lignes urbaines STRAN et les dessertes suburbaines TY'BUS. Les lignes urbaines desservent quotidiennement les communes de St Nazaire, Trignac, Montoir-de-Bretagne. Quant aux lignes TY'BUS elles desservent les communes de Trignac, Saint-André des Eaux, Saint Joachim, Saint Malo de Guersac, Montoir de Bretagne, Donges, Besné, La Chapelle des Marais et Pornichet. Signalons que depuis septembre 2001, le secteur sud Loire (Saint Brévin-les-Pins, Corsept et Paimboeuf) n'est plus desservi suite à la création de nouvelles communautés de communes.

Le réseau urbain, composé de neuf lignes en semaine, a pour principal objectif de relier le centre-ville et la gare aux quartiers denses de l'ouest nazairien que sont la Bouletterie, Kerlédé, Heinlex et l'université. La ligne 10 est la plus importante puisqu'elle offre une fréquence moyenne de 10 minutes toute la journée (Bouletterie ⇔ Gare SNCF uniquement) de 7h à 19h. Les autres lignes ont une fréquence variant de 20 à 40 minutes selon les secteurs. Précisons que certaines lignes ont des terminus partiels. Le dimanche, le réseau est simplifié en quatre lignes et tous les soirs un service de soirée (ligne N) circule de 21h à 0h30 avec neuf départs dans chaque sens. Enfin, 6 circuits scolaires (indices lettrés) complètent le service.

Une navette électrique gratuite assure la liaison entre le centre de St Nazaire et le port où se situe l'exposition permanente « Escal'Atlantique ». Ce service est effectué par un Oréos 55 E.

Les lignes suburbaines TY'BUS fonctionnent tous les jours, en service régulier du lundi au samedi, à la demande le dimanche et la nuit. Des Renault Master « dernier cri » assurent ces dessertes.

Les Transports Nazairiens en chiffres...

Pour assurer l'ensemble des dessertes de l'agglomération, 102 véhicules sont mis en œuvre, répartis en 50 véhicules STRAN, 15 véhicules STRVN (filiale de la STRAN pour les liaisons interurbaines) et 37 véhicules affrétés par les sociétés C.T.A., Les Transports de la Brière et Les Transports Gautier.

Lignes urbaines circulant du lundi au samedi		
10	Méan - Centre	Bouletterie
20	Trignac - Bert	Heinlex - L.E.P.
30	Université	St Nazaire - Hôtel de Ville
40	St Nazaire gare SNCF	St Marc – Ch. de la Source
45	Trignac - Mairie	St Marc - Le Grand Pez
		St Marc - Villès Mollé
50	Montoir de Bretagne	St Nazaire - Gare SNCF
		St Nazaire - Cité Scolaire
60	Université	Prézégat - Raoul Dufy
70	La Belle Hautière	Brais
71	Ecomusée	Le Cormier
Lignes scolaires		
D	Grandes Fosses	St Nazaire - Gare SNCF
H	St Nazaire - Centre	Donges
J	St Nazaire - Centre	Montoir de Bretagne
L	Tranchée	St André-des-Eaux - Landes
M	Berthauderie	Quatre Vents
S	St Nazaire - Centre	St André des Eaux
Navette électrique		
⇗	Centre République	Port - Escal Atlantique
Lignes urbaines circulant le dimanche et les jours fériés		
10	Méan - Centre	Bouletterie
20	La Vecquerie	Trignac - Bert
30	Heinlex - Hôpital	St Nazaire - Hôtel de Ville
40	Prézégat - Raoul Dufy	St Marc – Ch. de la Source
Ligne urbaine de soirée circulant tous les jours		
N	St Nazaire - Gare SNCF ou Méan - Centre ou Fontaine aux Bruns	Heinlex / Bouletterie / Université par Kerlédé
		Heinlex / Bouletterie / Université par Les Ajoncs
		St Marc – Ch. de la Source
Lignes suburbaines TY'BUS		
1	St Nazaire gare SNCF	St André-des-Eaux
2	St Nazaire - Poste	St Joachim - Pendille
3	St Nazaire - Poste	St Joachim - Île de Mazin
4	St Nazaire - Poste	Mayun
5	St Nazaire - Poste	Donges
6	St Nazaire gare SNCF	Pornichet - Gare SNCF
7	St Marc – Ch. Source	Pornichet - Quatre Vents
9	St Nazaire - Poste	Besné

249 personnes dont 204 conducteurs (filiale STRVN et affrétés inclus) travaillent pour le réseau.

En 2001, 5,56 millions de voyageurs ont été transportés, soit environ 15.200 clients par jour, et 4,3 millions de kilomètres ont été réalisés.

Etat du parc STRAN – Octobre 2003		
Types	Nombre	N° de parc
Minibus		
Renault Master	6	820 à 825
Midibus		
Gépébus Oréos 55E	1	622 AHE 44
Standards		
Renault PR100.2	4	354 à 357
Renault PR112	2	358, 359
Renault R 312	1	490
Van Hool A 500	7	330 à 336
Van Hool A 600	1	381
Renault Agora S	8	400 à 407
Renault Agora Line	7	450 à 456
Articulés		
Renault PR180	1	551
Setra SG 219 SL	3	560 à 562
Van Hool AG 700	4	510 à 513
Van Hool AG 900	5	500 à 504
Total	**50**	

Quelques tarifs :

Le ticket à l'unité coûte 1€ sur les lignes STRAN, 2€ sur les lignes TY'BUS. Un titre journée, le « ticket liberté », vendu 3€ offre un nombre de voyages illimité sur les lignes STRAN et TY'BUS. Enfin, l'abonnement mensuel pour adultes « PASS BUS » coûte 26,30 € (réseau urbain uniquement).

En images...

Toutes photos (sauf mention contraire) : © P-M. VAINEAU

Le Van Hool A500 n°332, sur la ligne K, à la gare SNCF de St-Nazaire, en mars 2001

L'AG 700 n°513 rue du Général de Gaulle, sur la ligne 40
© *David LE PAUTREMAT*

Agora-Line n°450, gare de St-Nazaire, en mars 2001

Oreos 55 E au Port en mars 2001

PR100.2 n°782 (affrété CTA) en ville en juillet 2003

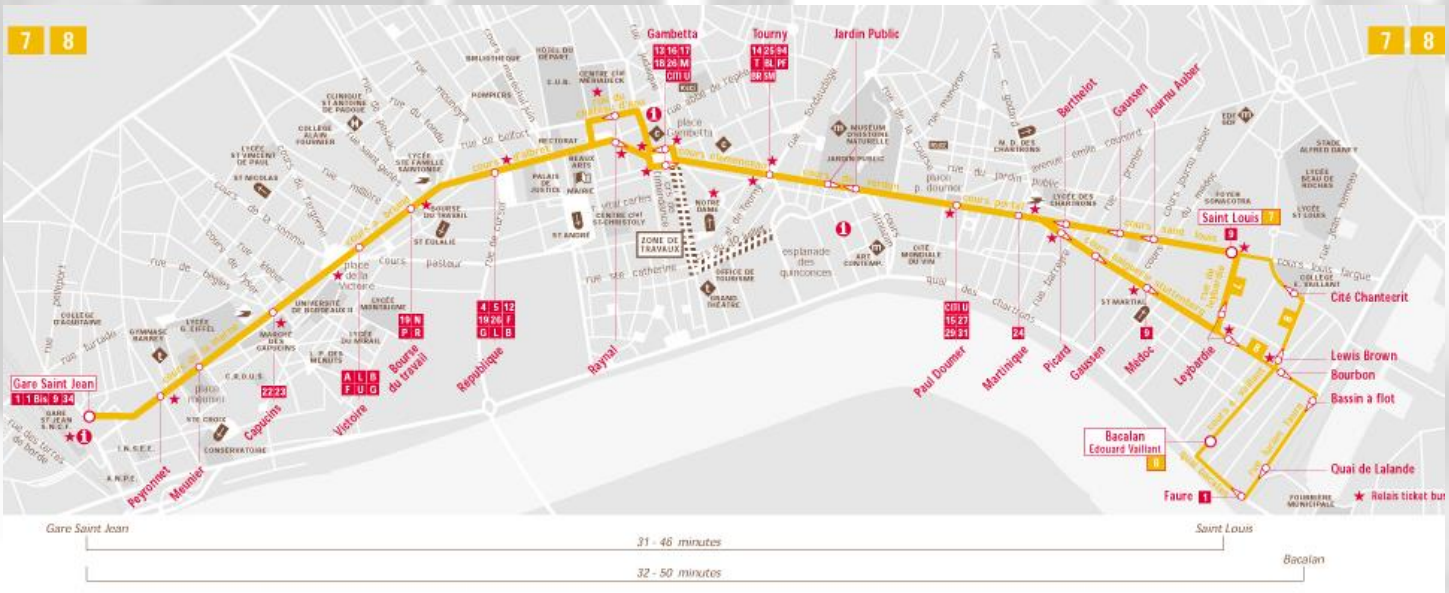
R312 n° 490 - Gare SNCF de St Nazaire en mars 2001

S 53 RX n°771 et 775 de l'affrété CTA, en mars 2001, à proximité du dépôt STRAN

Le prototype Mégabus (n°8991) sur la ligne 7/8
© Pierre-Marie VAINEAU, Juin 2002, Bordeaux Gare Saint-Jean

La ligne 7/8 de Bordeaux

Par Pierre-Marie VAINEAU



Plan de la ligne 7/8
© CGFTE - Connex

NOUVEAU

« Lignes Mythiques », nouvelle rubrique animée par Pierre-Marie VAINEAU, a pour objet de présenter la (ou les) ligne(s) principale(s) d'un réseau.

Vous souhaitez vous aussi présenter une « ligne mythique » : prenez contact avec P-M. VAINEAU !

Avant la mise en service prochaine du nouveau réseau bus-tram de l'agglomération bordelaise, il nous a semblé intéressant de lancer cette rubrique en vous présentant la ligne 7/8.

Mythique, la ligne 7/8 l'est pour plusieurs raisons : parcours jalonné de nombreux monuments historiques, traversée de places célèbres, desserte d'importants centres de vie, la ligne 7/8 offre un panorama intéressant pour qui souhaite découvrir Bordeaux. Sans oublier son matériel roulant, unique en France : les Mégabus, à qui la ligne doit aussi (et surtout ?) sa célébrité parmi les passionnés de transport.

Le parcours

Avant de nous précipiter dans le bus, attardons-nous à la gare St Jean. La Compagnie des Chemins de Fer du Midi acheva sa construction en 1898. Sa position excentrée par rapport au centre-ville s'explique par le coût élevé des terrains, déjà à l'époque. Sa verrière, préservée, compte parmi les plus impressionnantes de France.

Embarquons maintenant à bord du Mégabus. Après avoir remonté le cours de la Marne, nous arrivons place de la Victoire. Haut lieu de convergence de tous les badauds, bordée par l'université Bordeaux II, la place de la Victoire, circulaire, marque le point de départ de l'interminable rue Sainte-Catherine, très commerçante et véritable épine dorsale du centre-ville de Bordeaux.

Le Mégabus n°8986 à la gare Saint-Jean
© *Pierre-Marie VAINEAU, Juin 2002*

Reprenons notre parcours. Après le cours Aristide Briand, la ligne atteint la place de la République. Là trônent deux palais de justice, l'ancien et le moderne. Le second, à l'architecture décriée, n'accueille qu'une partie des procès.

Un peu plus haut, à l'arrêt Raynal, on trouve tout à la fois l'hôtel de ville, trois musées d'art, la cathédrale St André (aussi vaste que Notre-dame de Paris) et le fameux centre commercial Mériadeck.

La place Gambetta, avec ses arcades, marque l'entrée dans le quartier des Grands Hommes, surnommé le Triangle. Avant les travaux du tramway, la ligne 7/8 s'y dédoublait pour mieux cerner ce Triangle qui contient une place circulaire.

Prochain arrêt : l'esplanade des Quinconces. Cette immense place de plus de 12 hectares, qui fait face à la Garonne, a remplacé le château Trompette. Depuis le début du XX^{ème} siècle, la colonne de 50 mètres rappelle la mémoire des Girondins qui ont joué un rôle majeur sous la Convention.

Non loin de là, le très vaste jardin public offre de superbes promenades à l'anglaise.

Ensuite, la ligne quitte le centre-ville et dessert des quartiers d'habitat dense. Le cours St Louis marque le terminus de la ligne 7 tandis que la 8 poursuit jusqu'au quai Bacalan et ses entrepôts.

Les moyens

Le matériel fait appel aux fameux Mégabus, mis en service en 1989 à 11 exemplaires, dont le prototype RVI. Les dix autres sont des GX 237, avec carrosserie de GX 187, sauf pour la face avant de type PR100.2.

Le Mégabus n°8981 à Saint-Louis
© *Pierre-Marie VAINEAU, Juin 2002*

L'intérieur du Mégabus
© *Pierre-Marie VAINEAU, Juin 2002*

Ces véhicules de grand gabarit multiplient les superlatifs : 24,72 m de longueur, moteur Mack de 275 ch, 2 réservoirs

cumulant 360 litres, 19,5 tonnes à vide et 35,5 tonnes en charge, 4 portes, 235 places assises et debout !

Le PR 180-2 n°9358 sur la ligne 7/8
© *Pierre-Marie VAINEAU, Juin 2002*

La ligne 7/8 est également desservie, y compris en semaine, par de classiques PR180.2.

L'offre

La ligne de jour circule de 5h à 21h. Sur le tronc commun, la fréquence sont réparties comme suit.

	Semaine	Samedi	Dimanche
Pointes	5'	6'	10'
Creux	6'	8'	15'

Une course sur deux a pour destination Bacalan (8). Le dimanche, aucun terminus n'est effectué à St Louis (7).

En soirée, le S7 prend le relais (terminus St Louis exclusivement) toutes les 20 minutes jusqu'à 0h20. Le dimanche, l'offre tient compte des retours des étudiants avec un cadencement à 10 minutes jusqu'à 23 heures au départ de la gare St Jean.

Le Mégabus prototype n°8991 devant la gare St-Jean
© *Pierre-Marie VAINEAU, juin 2002*

Correspondances

Avec un parcours aussi riche de curiosités, la ligne 7/8 offre de multiples correspondances vers d'autres sites notables de Bordeaux. Citons notamment : à la gare St Jean, la ligne 9 qui dessert les barrières et la 1 qui longe la Garonne.

Le Mégabus prototype n°8991, à la gare St Jean
© *David LE PAUTREMAT, Juin 2002*

Place de la Victoire, vous pouvez sauter dans la navette électrique du centre-ville ou dans les lignes menant au campus de Talence ; place de la République, correspondance pour la rive droite (lignes 4 et 5) ; tandis qu'aux Quinconces s'offrent les lignes de l'ouest et du Lac (31).

PR 180-2, ligne 7/8, devant la gare St Jean
© *Jérémy OLIVIER*

Bibliographie

www.viamichelin.com

www.netbus-bordeaux.com

www.bordeaux-tourisme.com

Nouvelle Géographie ferroviaire de la France, édition La Vie du Rail

Documentation commerciale Connex Bordeaux

L'Agora n° 2183, de passage au dépôt Belliard
© Patrick KIRSTETTER 26 Juillet 2003

Toute l'actualité des réseaux français

Par nos correspondants

Un exemplaire de la dernière série d'Agora-line lyonnais
© Marc KHALDOUNE, été 2003

INFO

A côté des noms des différents réseaux est désormais indiquée la fréquence des informations qui parviennent à la rédaction en provenance des correspondants:

*** : informations régulières*

** : informations occasionnelles*

° : aucune information

*Si vous disposez d'informations sur les réseaux ° et *, ou si vous disposez d'éléments complémentaires sur les réseaux **, n'hésitez pas à les partager !*

CONTRIBUTEURS

Ont participé à l'envoi d'informations pour la rubrique « 60 jours à » de cette édition :

François ARNAUD
Jean-Marc AUDIRAC
Frédéric BOLLE
Jérôme BONATO
Philippe BOULARD
Jean-Michel BOUTILLEZ
Lionel BREITMEYER
Bruno CANIVET
Nicolas CAPON
Olivier CARRE
Malcom CHASE
Nicolas CHEMINOT
Pierre COLIN
Julien CONSTANCIEN
Daniel CROSNIER
Christophe DECAUX
Clive D'EATH
Michaël DIETRICH
Alain DUBOIS
Jean-Pierre DUPONCHELLE
Frédéric GIANA
Michel JAILLIARD
Maxime JOLIVET
Marc KHALDOUNE
David LE PAUTREMAT
Geneviève LERDUNG
Michel MARTIN
Alain MASSON
Philippe MESNIGE
Antony MEYRUEIS
Jérémy OLIVIER
Franck RAINART
Alain ROGER
Patrick ROSTOUCHER
Pierre-Marie VAINEAU
Benjamin WEYER
Jean-Pierre ZIMMERMANN

Alsace

COLMAR > TRACE *

Parc

Depuis la parution dans ***RU***39 de notre dernier état de parc (avril 2001), 4 nouveaux Agora-S-GNV (n°153 à 156) ont été acquis, pendant que 2 SC10R (107, 108) et les 3 minibus Peugeot J9 étaient réformés.

Retrouvez en rubrique « Parcs », l'effectif des TRACE au 3 août 2003.

MULHOUSE > SOLEA **

Tramway

Si la subvention, escomptée au départ à une cinquantaine de millions d'euros, avait plongé d'une trentaine à 21 millions d'euros (relire ***RU***51), le ministre des Transports a accordé fin août une petite rallonge de 2 millions d'€. Malgré cela, le SITRAM devra compenser l'importante diminution des aides de l'état et augmenter le montant des emprunts et leur durée. Les rames seront en outre achetées en crédit-bail et les extensions vers Kingersheim / Wittenheim et vers le Drouot et Illzach-Modenheim pourraient être décalées d'un ou deux ans.

Restructuration

Le tracé des lignes de bus a été restructuré depuis le 30 juin afin de s'adapter au nouveau plan de circulation mis en place le 28 juin à 20H. Du fait de l'augmentation des temps de parcours à effectifs constants, les fréquences des bus ont diminué (10 à 12% sur l'ensemble du réseau), la différence la plus importante revenant aux lignes **1** et **2**. Des adaptations pourraient avoir eu lieu à la rentrée.

Points d'arrêts

L'ensemble des 400 potelets que compte le réseau a été changé. L'opération s'est déroulée pendant l'été et ce, sur l'ensemble des 17 communes du SITRAM à raison d'une vingtaine par jour. Commencée à Kingersheim (arrêt « Aix »), l'opération s'est achevée fin août. C'est la société Dauphin-Adshel qui a remporté l'appel d'offres de fournitures des potelets et des abribus.

Nouveau potelet d'arrêt SOLEA.
© *Alain MASSON*

Parc

Retrouvez en rubrique « Parcs », l'effectif des TRAM au 10 juin 2003. Par rapport à celui d'avril 2002 publié dans RU40, on note le remplacement des AU138 (-3) par les GX117 (+2), des PR100-2 (-8) par les GX317(+10), et des PR180-2 (-7) par des Agora-L (+7). Le parc est donc actuellement composé de 161 bus auquel il faut ajouter 2 SC10R conservés ainsi que le fameux Saviem-Chausson type AHT-54 n°239 loué à l'occasion de mariages

Un des derniers véhicules réceptionnés. Le GX317 n°313 au dépôt des TRAM.
© *Alain MASSON*

Le Chausson n°239 avant de devenir « bus-mariage », garé devant le dépôt à côté d'un Floirat.
© *Alain MASSON*

Revente

En 2002, plusieurs véhicules réformés ont été vendus et sont partis pour effectuer une seconde carrière.

Citons l'AU138 n°136 et les SC10R n° 383 à 385, 387, 391 à 396 vers le réseau russe de Barnaul, et les PR100-2 n°401, 402, 404, 406 à 410 vers le réseau allemand de Braunschweig.

STRASBOURG > CTS **

Tramways englués

Conséquence de la canicule du mois d'août : le 23 août dernier, les joints isolants et les semelles de rail à base de caoutchouc ont fondu sous les voies des lignes **B** et **C** en plusieurs endroits des itinéraires. La masse bitumeuse est alors sortie en surface et a petit à petit été entraînée par le passage des rames. Conséquences : pas moins de 15 km de rail ont été encrassés et les bogies de 23 rames bloqués par le magma. Le trafic a dû être suspendu sur les deux lignes à partir de 19H.

Devant l'ampleur de la catastrophe, les moyens industriels pour éliminer cette masse s'étant avérés infructueux, ce n'est pas moins de 160 personnes, agents CTS, de la CUS, des communes de Schiltigheim, Bischheim, Hoenheim, d'entreprises privés et même du 1er régiment du Génie, qui, armés de cutter et de diluant, ont gratté les rails centimètre après centimètre pendant plusieurs jours, épaulés par des camions racloirs et des décapeuses. Même travail de titan aux ateliers de l'Elsau, où les équipes s'y sont relayées en 3x8 jusqu'au dimanche soir afin de décoller le mélange d'élastomère et de caoutchouc des roues, engrenages et systèmes de freinage afin de remettre en état de marche les 23 motrices endommagées. L'agglomération de la glu a même entraîné la rupture de certains organes des bogies.

Les deux lignes interrompues ont été remplacées par des services d'autobus entre Elsau et Esplanade d'une part, et entre République et Hoenheim d'autre part.

Interrompue depuis le 23 août, l'exploitation de la ligne **C** a repris le 28 août au matin avec une fréquence d'un tram toutes les 8 min, et le 30 août au matin pour la ligne **B**, soit 8 jours d'interruption. L'exploitation est redevenue normale le mardi 2 septembre avec 46 rames en circulation, les lignes **A** et **D** qui n'avaient pas été endommagées, n'ayant jamais cessé de fonctionner.

Reste maintenant à trouver les origines de cette avarie ; un expert a d'ores et déjà été nommé par le tribunal saisi par la CTS. Il est en effet étonnant que l'infrastructure n'ait pas souffert sur l'axe Nord-Sud et que la fonte des semelles et des joints ne se soit produite qu'à certains endroits du réseau (Elsau, Homme-de-Fer, Esplanade) et sur les seules files droites des voies.

Les réparations ont été effectuées à la fin du mois d'octobre.

Nouvelles rames

Suite à l'appel d'offres lancé par la CTS pour la fourniture de 35 nouvelles rames, c'est la société Alstom et son modèle Citadis qui ont été choisis. Cette décision a été entérinée lors du CA de la CTS du 15 juillet dernier. Ces rames sont destinées à accompagner les futures extensions du réseau (+ 13,5 km) qui devraient être mises en service à partir de 2006. Les rames longues de 45 m et larges de 2,4 m, auront une capacité de 288 places (4 voyageurs au m2). Elles seront dotées de 8 portes à 2 vantaux sur chaque flanc et munies d'un bogie de guidage à chacune de leurs extrémités afin de les adapter au tracé strasbourgeois tout en leur conférant une esthétique proche des rames actuelles.

Les propositions techniques des trois industriels ayant concouru (Alstom, Siemens et Bombardier) étant très voisines, l'un des éléments déterminants a été le prix (98 M d'euros pour les 35 rames). Une tranche conditionnelle de 1 à 12 rames supplémentaires est prévue. Si l'essentiel de cette commande sera fabriqué sur le site Alstom de La Rochelle-Aytré, une partie sera cependant prise en charge par celui de Reichshoffen, soit 132.000 heures de travail. La livraison de ces rames devrait commencer à partir de juin 2005, jusqu'à l'été 2006. Une maquette grandeur nature de la cabine de pilotage et du premier module de la rame devrait être présentée au public en mai 2004.

Après cette livraison, le parc de tramway de la capitale alsacienne comptera 92 rames.

Parc

Retrouvez en rubrique « Parcs », l'effectif du réseau urbain au 2 juin 2003.

Navette aéroport

Dans notre dernier numéro (p.62), nous avions publié les caractéristiques des 3 S315NF fournis par Trans'L (Transdev) pour l'exploitation de cette relation, sans leur numéro de parc, ceux-ci n'étant pas encore en notre possession. Nous pouvons désormais vous les communiquer.

TRANS'L pour CTS S315NF	
N° parc	**Immatriculations**
5881	5935 ZF 67 (livrée CTS)
5882	5937 ZF 67 (livrée CTS)
5883	5939 ZF 67 (livrée blanche)

Le S315NF n°5881 à l'aéroport d'Entzheim, le 10 juillet 2003.
© *Jean-Pierre ZIMMERMANN*

Interurbain

La CTS vient d'acquérir 5 autocars S315UL supplémentaires, portant le nombre de ces véhicules à 19 unités (n°160 à 178). Ces derniers véhicules ont poussé vers la réforme 6 S53 (n°244, 250, 251, 254 à 256). Retrouvez en rubrique « Parcs » les caractéristiques des nouveaux venus.

Aquitaine

BORDEAUX > TBC °

Identité

Après deux ans de mûres réflexions, le nouveau sigle des transports de l'agglomération bordelaise est désormais « TBC », traduction : Tram et Bus de la CUB. De son côté, l'opérateur reste CONNEX-Bordeaux. Le nouveau sigle a été officiellement présenté le 4 juillet dernier ; reste à trouver un logo et une nouvelle livrée pour les véhicules.

Tramway

La dernière soudure de rail a été effectuée le 18 septembre vers 15H, sur le quai Louis XVIII, au droit de la place des Quinconces, sur le tracé de la ligne B.

Les mises en service sont prévues pour le 21 décembre 2003 pour la ligne A (Hauts-de-Garonne / Pellegrin), et le 29 février 2004 pour les lignes B (Campus / Quinconces) et C (Gare St Jean / Quinconces).

L'alimentation électrique par le sol (APS) a reçu une homologation de principe, mais le feu vert officiel n'interviendra qu'après une série d'essais sur la rive gauche.

Le dépôt Tramway
© *Lionel BREITMEYER*

Le 16 octobre ont débuté les essais entre Stalingrad et Ste Catherine, et le 23 octobre entre Ste Catherine et Mériadeck.

Bordeaux les tramways Citadis en essai
© *Lionel BREITMEYER*

Ils continueront le 13 novembre sur la B entre Argonne et Pessac, et le 2 décembre sur la C entre Quinconces et St Jean.

Auvergne

CLERMONT > T2C *

Translohr

Les travaux de la première rame ont débuté dans les ateliers Lohr de Duppigheim (structure n°E152785-001). Suite à la décision gouvernementale de ne plus subventionner les projets de TCSP, le maire a déclaré que le projet devrait être revu *« dans sa dimension urbaine et sociale »* et qu'il était envisagé d'augmenter le versement-transport de 1,6% à 1,75%.

Réseau

Depuis le 25 août, les travaux sur la place de Jaude ainsi que les travaux préparatoires d'implantation du Translohr rendent la progression des bus sur l'axe Jaude-Gaillard-Delille difficile. Au lieu de soumettre les lignes à des

modifications continuelles de déviation, les gestionnaires du réseau ont préféré organiser définitivement une nouvelle desserte du centre-ville. Les lignes 1, 2, 9, 13, 15, et 16 qui empruntaient l'axe cité plus haut ont donc été détournées par quatre nouveaux itinéraires. Désormais, la place Jaude n'est plus traversée que dans le sens Est-ouest.

Pour maintenir la desserte du secteur abandonné, une navette nommée l'Interligne a été mise en place, reliant toutes les 12 à 16 min, Lagarlaye, Jaude, Gaillard et Delille. Elle est exploitée à l'aide de 3 GX117.

Par ailleurs, en raison de travaux lourds de voirie avenue Joseph Claussat à Chamalières d'une part et avenue de la Paix à Durtol d'autre part, la ligne 6 subira pendant six mois une déviation et le report de son terminus de Durtol.

Pour terminer, la ligne 4C est prolongée de deux arrêts dans Ceyrat, et ce depuis le 25 août.

L'Agora Long n° 97 et le Civis n° 52
© *Frédéric GIANA*

Civis

Les Civis ont fait leur réapparition sur la ligne 14 depuis le 8 septembre. Ils avaient circulé entre janvier et juin avec l'immatriculation provisoire et collective 696 W 63. La réglementation ayant changé, ils sont maintenant immatriculés et perdent leur panneau « Véhicule de grande longueur » à lettres noires sur fond jaune qui était disposé sur la face arrière. L'Etat ayant autorisé l'exploitation par guidage optique, les Agora devaient être guidés à partir de la rentrée, et les Civis courant septembre.

T2C Irisbus CIVIS	
N° parc	**Immatriculations**
51	3997 XM 63
52	3999 XM 63
53	4004 XM 63
54	4005 XM 63
55	4007 XM 63
56	3996 XM 63

Surbaissés

5 midibus GX117 (n°321 à 325) ont été reçus par les T2C pour l'exploitation de la ligne **7** et de l'**Interligne**.

T2C Heuliez GX117	
N° parc	**Immatriculations**
321	6347 XM 63
322	6348 XM 63
323	6346 XM 63
324	6352 XM 63
325	6354 XM 63

Retrouvez en rubrique « Parcs », les caractéristiques des 25 GX317-3p (n°101 à 125) et des 5 GX317-2p (n°151 à 155). Ces 30 véhicules fonctionnent au GNV ainsi que le GX217-2p n°660. Ce dernier véhicule, loué à partir d'avril 1998, a été acheté en novembre 2000 ; il arbore une livrée particulière bleu ciel à bandeaux verts, avec un visage et des fleurs supprimés depuis.

Afin de compléter nos informations parues dans ***RU***19, retrouvez à la suite les caractéristiques des GX217 n°660 à 666 et des GX417 n°65 à 73.

Bourgogne

CHALON-SUR-SAÔNE > CHRYSALIS *

Identité

Les transports urbains étant, depuis janvier 2001, intégrés dans la Communauté d'Agglomération Chalon-Val de Bourgogne, celle-ci a décidé d'adopter un nouveau nom pour son réseau. Les papillons étant le symbole de l'ancien et afin de rester dans la famille des lépidoptères, le nouveau nom évoque la chrysalide. A cette occasion, la livrée de l'ensemble du parc a été modifiée tout en restant très minimaliste.

Le GX317 n°971 arborant la nouvelle livrée Chrysalis. Dépôt STAC, le 15 août 2003.
© *Patrick KIRSTETTER*

Réseau

Depuis le 2 septembre 2002, Chrysalis expérimente un transport à la demande pour desservir les villages du nord-est de l'agglomération (Demigny, Lessard-le-National, Virey-le-Grand, Gergy, Sassenay, et le quartier du Perray à Crissey). Pour cela, un minibus Renault Master (5397 WY 71) arborant une livrée spécifique a été mis en service ; des taxis ont également été mis à contribution et sont équipés de panneaux de toit aux couleurs Chrysalis. Ces services directs arrivant en centre-ville (gare SNCF et place de l'Obélisque) transportent 4000 voyageurs par mois. En septembre 2003, cette expérimentation sera étendue à 6 autres villages et en janvier 2004, à 7 supplémentaires.

Le réseau Chrysalis est actuellement composé de 8 lignes urbaines et 12 périurbaines. Le trafic est estimé à 3,7 millions de voyages par an et 2 millions de km parcourus.

Parc

Comme chaque année, la STAC, principal opérateur du réseau, renouvelle son parc à raison de deux ou trois véhicules neufs.

Depuis 1997, chaque marché étant marqué par l'arrivée d'une gamme différente, 2003 voit donc la mise en service de 2 GX317-2p-Euro3. Ils sont numérotés 1021 (7850 XJ 71) et 1022 (7851 XJ 71), établissant le parc de surbaissés à 16 véhicules sur les 37 que compte la STAC, nombre inchangé par rapport à celui de décembre 2001 publié dans ***RU***44.

L'ensemble du parc arbore la nouvelle livrée Chrysalis à l'exception notable du R312 n°870 qui garde sa robe vert-métallisé ainsi que le PR100-2 n°834 resté en blanc ; ce dernier véhicule acquis en 1986 pourrait donc bien faire partie des véhicules nouvellement radiés. Si l'on excepte le PR100 n°826 transformé en bus-info, il n'y aurait plus alors de PR100 à l'effectif de la STAC.

Deux GX107 radiés du parc (808 et 809) étaient encore présents au dépôt courant août : le 809 en livrée blanche et le 808 toujours décoré des papillons.

Affrétés

Certaines lignes péri-urbaines sont affrétées aux transporteurs Girardot, Cariane Val-de-Saône et Lux-Voyages. Courant août, on pouvait noter au dépôt Girardot, situé dans la zone portuaire (rue L-J Thénard), la présence d'un GX317 équipé de la climatisation.

LE CREUSOT > CTC °

Parc

Deux autres standards Van-Hool ont été commandés. Rappelons que le réseau avait déjà acquis un New-A320 l'an dernier ; la CTC semble abandonner Heuliez au profit du constructeur belge.

Le premier NewA320 du réseau CTC
© *Van Hool, 2002*

DIJON > STRD °

Le GNV pour 2004

Depuis octobre 2002, l'utilisation du gasoil à très basse teneur en soufre (TBTS) a été généralisée aux 220 bus qui circulent sur son réseau. De plus, les 11 Agora-L dont la STRD a fait l'acquisition cette même année 2002 sont équipés de filtres à particules.

Un nouveau pas a été franchi cet été avec l'acquisition de 14 bus roulant au GNV. Selon un représentant de la Communauté Urbaine, « cela représente un investissement important mais nous allons maintenir ce rythme d'acquisition dans les années à venir. Les bus circulant au GNV ont l'avantage de ne rejeter aucun polluant dans l'air (sic !), mais aussi d'être de 60 % moins bruyants que les bus traditionnels. Comme la pollution de l'air, les nuisances sonores sont une source de dérangement urbain important. Ces deux facteurs sont loin d'être négligeables sur des axes centraux très commerçants, comme la rue de la Liberté, qui voit passer 1 350 bus par jour ».

Le marché a été notifié en juillet à la société Van Hool : 14 New A 330 GNV, climatisés et équipés de vidéosurveillance, arriveront sur le réseau entre avril et juillet 2004. La circulation de ces bus exige naturellement quelques autres investissements : la construction d'une station de compression au dépôt de Chenôve, ainsi que l'aménagement des ateliers afin de permettre la maintenance de ces bus.

Parc

Retrouvez en rubrique « Parcs », le nouvel effectif de la STRD.

Interurbain

Les RCO (Rapides de Côte d'Or), un des opérateurs du réseau TRANSCO, ont acquis dernièrement 2 Van-Hool A320-new (n°91607 et 91608) pour la ligne urbaine 60 (Dijon / Gevrey-Chambertain).

Le NewA320 TRANSCO n°91608 aux côtés d'un PR 100-2
© *Jérémy OLIVIER, été 2003*

Retrouvez leurs caractéristiques en rubrique « Parcs ».

Bretagne

BREST > BIBUS °

Matériel

Les 9 Citaro (6 standards, 3 articulés) reçus au titre de 2003 sont équipés d'un nouveau pot catalytique. Ce tout nouvel équipement de l'allemand HJS est en fait la combinaison d'un pot catalytique et d'un filtre à particules.

Il se positionne en lieu et place du pot d'échappement ordinaire et permet, avec la combinaison du moteur Euro-3, une dépollution proche des normes Euro-4. A la différence du pot CRT, il ne risque pas de s'obstruer lorsque les caractéristiques des lignes ou celles des véhicules ne sont

pas compatibles avec les performances optimales du système.

RENNES > STAR °

Fréquentation

La fréquentation de l'ensemble du réseau a progressé de 40% depuis l'ouverture du métro. C'est la plus forte progression jamais enregistrée lors de l'ouverture d'une ligne de métro ou de tram. De +36% la semaine, celle-ci est encore plus forte les week-ends : +54% le samedi et +278% le dimanche. Ainsi le dimanche, les lignes de bus 15 et 19 ont doublé leur nombre de voyageurs. Quotidiennement, la fréquentation du métro est actuellement de 94.000 voyageurs et celle des bus de 130.000 voyageurs.

La rame n° 16 du VAL rennais quittant le terminus de la Poterie
© *Yves LE CHANU Septembre 2003*

Réseau

Fusion des lignes 1 et 5 pour obtenir une nouvelle diamétrale 1 qui relie Chêne-Germain à la Poterie et Portugal avec une fréquence de 10 min de 7H à 19H.

SAINT-BRIEUC > TUB °

Ville Hervy

Une expérience avait été tentée par la ville de Plérin afin de prolonger les services des lignes 6 et 7 depuis le terminus « Ville Hervy » jusqu'à la pointe du Roselier située à l'extrémité de la baie de St Brieuc. La configuration de la voirie, comportant un goulot d'étranglement, ne permet pas une circulation à vue sécurisée et l'installation de feux tricolores est trop onéreuse pour la commune. Celle-ci a donc eu l'idée de mettre au service de la CABRI, exploitant du réseau TUB, son minibus pour effectuer le prolongement. Plusieurs comptages ayant fait apparaître qu'une fréquentation d'1,9 client par course, ce service a été stoppé avant les vacances d'été.

Bonne nouvelle par contre depuis septembre : tous les services du 6 sont prolongés à la Ville Hervy, le terminus partiel de St Laurent-centre étant supprimé.

Réseau

Depuis la rentrée, mis à part le 6, le **1** est renforcé à titre expérimental entre le Champ de Mars et la Ville Jouha (+5A/R), le **18** voit sa desserte améliorée et le **20** est regraphiqué afin de mieux tenir ses horaires. Une restructuration du réseau devrait intervenir en 2004.

Parc

Arrivée de deux nouveaux A330-3p en version « new » : le n°264 (9661 WM 22) et le n°265 (9663 WM 22). Ils sont équipés UFR. Retrouvez en rubrique « Parcs » l'état du parc briochin.

2 nouveaux articulés Agora Long d'occasion climatisés et UFR portent les n° 306 (453 WR 22) et 307 (454 WR 22).

Livrée

Sur les 52 véhicules de la CABRI, il ne reste que 9 PR100-2 et le PR180-R aux anciennes découpes. Côté affrétés, quelques véhicules de la CAT (PR112 n°406, R312 n°402) et de Rouillard (2 S215SL) ont eux aussi été repeints avec la nouvelle identité du réseau. Cette nouvelle livrée étant fort réussie, nous ne résistons pas au plaisir de vous la présenter. *(Voir Page couleur à la fin le New A 330).*

Agora Long n° 305 de la ligne 12 pour un renfort arrivant au Champ de Mars
© *Yves LE CHANU Septembre 2003*

SAINT-MALO > SAINT MALO BUS °

Service estival

Comme chaque été, le réseau malouin a renforcé ses services la dernière saison : 6 lignes ont fonctionné en journée, 3 en soirée jusqu'à 23H30 environ, et 4 lignes dominicales à desserte horaire. Une navette gratuite assurée par le GX107 n°41 permettait de laisser sa voiture sur un parking extérieur ; Les GX317-2p n°42 à 49 assuraient les services épaulés par quelques S215SL et surtout, chose assez rare de nos jours l'été, par 2 SC10R (série n°21 à 26).

Parc

Notre état de parc publié dans ***RU***51 datant du 1er janvier 2002, le parc de GX317 s'est étoffé depuis de deux exemplaires supplémentaires motorisés euro-3 : le n°48 (74 ABN 35) et le n°49 (69 ABN 35). Nul doute que ces deux véhicules ont remplacé autant de SC10R.

Centre - Val de Loire

BOURGES > CTB **

Réseau

Afin de désenclaver les habitants des quartiers Nord, une ligne exploitée en minibus fonctionnera les mercredi, vendredi et samedi soir entre ces quartiers et le centre-ville. Un service similaire sera mis en place le dimanche matin afin de relier ces mêmes quartiers au marché St Bonnet.

A noter l'augmentation de la fréquence sur la ligne 8.

Le SIVOTU créé en 1982 et regroupant 9 communes, soit 103.000 habitants, est l'autorité organisatrice des transports déléguant ses services à la CTB du groupe CONNEX. La CTB possède un parc de 72 bus dont 22 au GNV (parc au 18 juin 2003 publié dans ***RU***51) exploité par 170 personnes dont 140 conducteurs et desservant 14 lignes. 3.200.000 km et 9.800.000 voyages sont réalisés chaque année. A noter cependant une baisse régulière du trafic depuis 2 ans, la barre des 10 millions de voyages étant, il y a quelques années, largement dépassée.

ORLEANS > SEMTAO *

TRAMWAY

Depuis le 1er septembre, les fréquences du tram ont été améliorées. A la pointe, elles passent de 6'30/7 min à 5'30 mn et aux heures creuses, de 8/10 min à 7 min, celles de soirée restant inchangées. La prochaine période estivale devrait voir un tram toutes les 9 min au lieu de 12 min.

RÉSEAU AUTOBUS

Ligne 1

Les lignes **1** et **14** ont fusionné en une nouvelle ligne **1**. L'ancienne ligne **1** assurait une liaison directe entre la gare d'Orléans, le lycée Charles Péguy et La Source, le **14** desservant le centre d'Olivet. Le nouveau **1** cumule dorénavant ces dessertes.

Ligne 3

Côté fréquences, le **3** est amélioré et passe de 10 à 8 min à la pointe et de 12 à 10 min aux heures creuses. Inchangées les dimanches et jours fériés, elles sont néanmoins améliorées les samedis et pendant les petites vacances scolaires (15 à 12 min le matin et 12 à 10 l'après-midi).

Ligne 13

Cette nouvelle ligne est une combinaison des anciennes **12** et **13**, et relie St Hilaire-St Mesmin à St Cyr-en-Val.

Par ailleurs, les lignes **8**, **24** et **30** connaissent quelques adaptations de leur itinéraire.

Navettes

Trois navettes locales sont créées : une à La Source, l'autre entre le quartier St Marceau et Olivet, et la troisième qui est une circulaire interne à Olivet.

Site propre

Des travaux ont été engagés depuis le 21 juillet afin d'installer un site propre pour bus boulevard Alexandre Martin, en direction des gares d'Orléans.

Champagne-Ardennes

LANGRES > BUS ETOILE (AUTOBUS LANGROIS) °

Réseau

Depuis le 1er septembre, ce modeste réseau s'est sérieusement étoffé et se nomme maintenant « Bus Etoile ». Dans le cadre de l'opération « 100 bus électriques », un Oreos-22 a été acquis pour desservir la citadelle avec une fréquence de 20 à 30 min. Parallèlement, la ligne 1 reliant 20 fois par jour la citadelle aux quartiers bas est créée ; elle est exploitée par l'A508 qui assurait jusqu'à présent toutes les liaisons langroises. Cet A508 sera remplacé courant octobre par un GX117-L.

Enfin, 3 lignes à la demande font leur apparition pour desservir des secteurs moins denses ainsi que la zone industrielle.

INFO

Erratum RU 50

Quelques erreurs se sont glissées dans l'affiliation de certains réseaux, erreurs souvent dues à des informations erronées ou dépassées délivrées par certains sites Internet officiels. Nous rectifions donc :

- Grenoble est un réseau partenaire de Transdev ;

- Le réseau de Pont à Mousson est exploité par les autocars Dupasquier

- Celui de Saint-Dizier est exploité par Transdev.

- Celui de Nevers associé à REUNIR

REIMS > TUR *

Réseau

Une nouvelle ligne **E** est créée entre le Théâtre et « Moulin-de-la-Housse », améliorant ainsi la desserte de l'IUT et du campus des sciences. Elle déleste la ligne D en offrant 33 et 35 départs selon le sens et ne circule que du lundi au vendredi en période universitaire. Toujours à destination des étudiants, la ligne R-directe est rebaptisée **V**.

La ligne **H** propose une fréquence de 5 min entre 7H00 et 18H00. D'autre part, depuis le 8 septembre, elle emprunte désormais un itinéraire sur voies réservées au cœur du quartier Croix-Rouge, aménagement qui lui permet d'être plus ponctuelle. Dans quelques mois, cet aménagement concernera également le Parvis de la Faculté et la rue Pierre-Taittinger, jusqu'au centre commercial de l'hippodrome.

La ligne **W** est créée afin de relier les communes de Bezannes et de Tinqueux aux heures de pointe.

La ligne **Z** (St Timothée / ZI-Pompelle) a été renforcée en début d'année en passant de 9 à 23 A/R, tandis qu'une navette aéroport a été créée avec un A/R quotidien en correspondance avec le vol Reims/Londres d'une compagnie à bas prix.

Pour clore les nouvelles de rentrée, citons la création de la ligne **J-directe** reliant St Brice-Courcelles au collège des 3 Fontaines, ainsi que de meilleures correspondances au Théâtre pour les lignes **A et D**.

Réforme

Six véhicules ont été réformés soit 4 R312 (n°400, 401, 402, 416), et 2 PR180-2 (n°709, 710).

TROYES > TCAT **

Réseau

La rentrée 2003 voit la disparition des deux antennes de la ligne 1 sur la commune de Pont-Ste Marie, un projet qui a mis près d'une dizaine d'années pour aboutir. Désormais, les bus empruntent une fusion des anciens circuits et desservent au passage de nouveaux secteurs d'habitat. Un véhicule supplémentaire a été mis en service sur cette ligne, afin d'y offrir une fréquence de 12 à 11 minutes.

Corse

Aucune information ne nous est malheureusement parvenue sur cette région...

Franche-Comté

BELFORT > CTRB °

Réseau

Une nouvelle ligne devait être mise en service en septembre afin de mieux desservir le quartier de la Méchelle en cours de réhabilitation. Formant une boucle au départ de la vieille ville, elle devrait partir de la place de la République puis relier la place Corbis et la rue des Ancêtres pour suivre le tracé de l'ancienne ligne 3 jusqu'au pont de Cravanche. Seraient ensuite desservis le quartier de la Méchelle, le Sentier ainsi que le quartier qui borde Valdoie. Après un passage par la Croix des Tilleuls, le tracé rejoindrait la place de la République par le quai Vauban. La ligne fonctionnerait dans un premier temps pendant les heures de pointe ; son amplitude pourrait être élargie si la fréquentation est au rendez-vous.

Pendant l'été, une navette a été mise en place afin de desservir la base nautique de Malsaucy. Le « Nautibus » effectuait 7 trajets pendant les heures d'ouverture de la base. D'autre part, une autre navette a circulé du 15 au 27 septembre dans le centre ville. Le circuit expérimental était exploité grâce à un minibus électrique ; une bande colorée a été peinte sur la chaussée afin de matérialiser son itinéraire reliant la rue piétonne, la place Corbis, la vieille ville, le multiplexe et la gare.

Nous publierons l'état de parc de la CTRB dans notre prochain numéro.

MONTBELIARD > CTPM °

Parc

Une nouvelle découpe des véhicules devait être officiellement présentée le 18 septembre dernier. Nous publierons l'état de parc de la CTPM dans notre prochain numéro.

SAINT-CLAUDE > URBUS °

Réseau

C'est JURABUS qui va assurer pour cinq ans l'exploitation du réseau. De nouveaux bus ont été mis en service pour l'occasion, le dépliant du réseau présentant en l'occurrence un Agora-line, un minibus Renault ainsi qu'un Arès arborant tous trois une magnifique livrée orange-bruyère.

Le réseau est caractérisé par 3 lignes régulières ainsi qu'une à la demande exploitée en minibus et une navette gratuite pour le marché du samedi matin.

INFO

Vous considérez que les infos de « 60 jours » sont incomplètes ou n'abordent pas assez votre réseau favori ?

Alors, pas une minute à perdre : envoyez-nous vos compléments d'infos ! Nous nous ferons un plaisir de les publier

Ile de France

RÉSEAU RATP

Pôle multimodal

Le 12 juillet dernier, le STIF a approuvé le schéma de principe de la création d'un nouveau pôle d'échanges multimodal à Créteil. Situé à proximité du carrefour Pompadour (RN5/RN186), il consistera à implanter une gare SNCF sur la ligne **RER-D** en correspondance avec l'axe en site propre du TVM qui passe au dessus. Ce pôle qui est programmé pour 2008, sera également en correspondance avec la future ligne de bus en site propre reliant Sucy-en-Brie (**RER-A**) à Choisy-le-Roi (**RER-C**). Dès 2009, ce pôle devrait être fréquenté quotidiennement par 9000 voyageurs et 12.000 en 2015.

RER *

Information et rénovations

Alors que l'équipement des rames Altéo MI 2N de la **ligne A** va se poursuivre, après un élément de présérie, le SISVE (Système d'Informations Sonores et Visuelles Embarqué), qui se traduit par l'installation de plans de lignes dynamiques et d'annonces sonores automatisées, doit également s'étendre aux autres matériels roulants des **lignes A et B** lors de leur rénovation.

Parallèlement, les afficheurs frontaux des rames seront changés : ils indiqueront dorénavant non seulement le code mission du train, mais aussi sa destination.

L'équipement de 91 rames MS 61 de la **ligne A** doit débuter dès la fin de cette année, à l'occasion de leur rénovation, qui doit s'achever fin 2005. Celle-ci comprendra l'intégration d'équipements achetés par la RATP (répétition ponctuelle des signaux, enregistrement des paramètres d'exploitation, sièges, aménagements intérieurs complets, planchers et sols, systèmes d'information sonore et visuelle embarquée, convertisseurs statiques (CVS) et unités de traitement d'air...), la réalisation de modifications pneumatiques et électriques (câblage...), des réparations de la structure métallique et des planchers des loges de conduite et des espaces voyageurs, et enfin des prestations de peinture et de pelliculage. Par ailleurs, l'ensemble des faces avant et des loges de conduite seront changées, afin notamment d'installer un nouveau pupitre de commande et la ventilation réfrigérée.

Quant aux MI 84 de la **ligne A**, ils devront a priori patienter jusque 2008 pour bénéficier du SISVE, date du début de leur chantier de rénovation.

Sur la **ligne B**, la rénovation des 127 éléments MI 79 et MI 84 ayant été repoussée à 2006 (pour laisser la place à celle du MS 61, et lisser ainsi la charge de travail des industriels ferroviaires), il a été décidé d'anticiper certains équipements, à la faveur de divers travaux en cours dans les cabines de conduite. Deux trains de présérie seront équipés d'annonces sonores et de nouveaux afficheurs frontaux début 2004, puis l'ensemble des trains sera traité de façon identique de juin 2004 à octobre 2005. Les plans de ligne dynamiques seront installés ensuite, lors du chantier de rénovation.

Ligne B

Le **RER B**, qui transporte chaque jour plus de 850 000 personnes, est confronté depuis quelques années à une dégradation de sa régularité et à une augmentation significative de sa fréquentation. Un schéma directeur de ligne a donc récemment été adopté, afin d'améliorer le fonctionnement de cet axe. Des schémas identiques sont en cours de préparation pour les 4 autres lignes de RER.

Des actions de « qualité de service » ont déjà été engagées: rénovation de gares, développement de la sûreté (vidéosurveillance, clôture…), amélioration de l'exploitation de la ligne (renouvellement de voies, optimisation de la signalisation, télésurveillance des installations…). Leur coût est estimé à 97 millions d'euros. Les mises en service doivent intervenir avant la fin de l'année 2006.

A moyen terme, au-delà de ces mesures, trois actions sur l'infrastructure de la ligne sont nécessaires pour restaurer un niveau de régularité satisfaisant :

- la suppression du tronc commun « tous trafics » (RER et Marchandises / Grandes Lignes) de Mitry-Claye avec la création d'une quatrième voie,

- le réaménagement du block lumineux d'espacement des trains (re-découpage de cantons) au niveau du Bourget et d'Aulnay-sous-bois,

- la mise en place d'installations permettant, en cas de nécessité, l'emprunt d'une voie à contresens entre Aulnay-sous-Bois et Roissy Charles-de-Gaulle.

Ces trois opérations, d'un montant global de 60 millions d'euros, doivent être réalisées d'ici à 2008.

Ultérieurement, pour renforcer davantage encore la capacité de la ligne, des aménagements permettront d'affecter exclusivement au **RER B** deux des quatre voies existantes entre la gare du Nord et Aulnay-sous-Bois. Cette spécialisation permettra la mise en place d'une nouvelle grille de desserte offrant une capacité supplémentaire (+ 25% en heure de pointe et +50% en heure creuse).

METRO *

Ligne 13

Le 22 juillet vers 13H30, un camionneur, qui a peut-être confondu la gare routière de Saint-Denis Université avec une aire de repos, a accroché l'auvent de la passerelle piétons avec son poids lourd. Les 7 lignes de bus desservant le terminus ont dû être déviées durant plus de 24 heures pour permettre l'intervention de 4 grues routières (dont une de 90 tonnes) afin de démonter la structure métallique qui surplombe les installations RATP. Pour prévenir tout accident durant ces opérations, la ligne de métro a été limitée à la station précédente (St Denis Basilique) pendant toute la matinée du 23 juillet et ce jusqu'à 13H. Un service de remplacement par bus a été mis en place.

Siel

Alors que l'équipement en panneaux d'indication des temps d'attente, sur le modèle des lignes **4** et **13**, se profile sur les lignes **1** et **7** d'ici fin 2003 – début 2004, la généralisation du SIEL Métro devrait être effective d'ici mi-2006. L'équipement devrait s'effectuer par tranches successives, lignes **2** et **11** tout d'abord, puis **9** et **5**, **8** et **12** et enfin **3**, **6** et **10**.

TRAMWAY **

T1 : VUT

Les aiguillages californiens ont été démontés dans la nuit du 22 au 23 août après avoir été successivement installés sur trois chantiers de réfection complète de la plate-forme et ce depuis le 23 mai. Ces appareils provisoires ont permis l'exploitation en VUT (voie unique temporaire) nécessaire pour la réalisation des travaux pendant le service.

Traversée de la RN3, dans le virage, les derniers rails posés et la nacelle pour la pose des potences de LAC.
© *Patrick KIRSTETTER – 26 septembre 2003*

De leur côté, les installations du prolongement vers Noisy-le-Sec devraient être mises sous tension fin-octobre. Dans la même période, les rames TFS rapatriées du **T2** seront toutes engagées sur la ligne.

T1 : prolongement

Fin septembre, l'ensemble des voies était posé, le dernier coupon après la traversée de la RN3 en direction de Noisy ayant été réalisé (voir photo) dans la dernière semaine du mois. De son côté, l'installation de la LAC avait progressé depuis la station « Auguste-Delaune » vers « Pont de Bondy » et allait débuter à partir de la RN3 vers la traversée du canal de l'Ourcq.

La LAC est posée en direction d' « Auguste-Delaune »
© *Patrick KIRSTETTER – 21 septembre 2003*

T2 : jumbos-trams !

A la rentrée 2004, les rames seront formées de 2 éléments Citadis accouplés. Elles auront une fréquence de quatre minutes et demie et pourront transporter plus de 5600 voyageurs à l'heure, contre 4000 actuellement (+42%). Les convois ainsi formés auront plus de 60 m de long et afin de les accueillir, des travaux d'allongement des stations ont débuté depuis le 5 juillet dernier.

Parallèlement à ces aménagements, des travaux ont débuté au terminus de la Défense afin d'y construire deux accès supplémentaires dont l'un débouchera directement sur le parvis.

T2 : circulation viennoise

Evoqué dans notre numéro précédent, l'ancienne motrice viennoise de type M n°4098 datant de 1929, conservée par l'association COPEF, a repris du service sur l'itinéraire de la ligne **T2** le 20 juillet dernier à l'occasion d'un voyage spécial organisé par l'association ferroviaire.

Cette motrice fut acquise par le COPEF en 1980 afin de commémorer le centième anniversaire de la traction électrique en 1981. Elle fut d'abord garée aux ateliers de Vaugirard du métro, puis à la gare de Reims (où elle devait servir à l'inauguration du futur tram, projet par la suite abandonné) et enfin dans les emprises des anciennes usines Renault à Meudon avant d'être restaurée au dépôt-tram d'Issy par les membres de l'association et les techniciens de la RATP.

Parmi les diverses modifications techniques apportées sur la motrice afin de la rendre compatible au réseau parisien, citons entre autres le montage de bandages spécifiques, le remplacement de la lyre par un pantographe ainsi que celui de toutes les vitres, et la révision complète des moteurs. Après une campagne d'essais diligentée en avril 2000, la motrice fut homologuée par la direction régionale de l'Equipement.

Vue du poste de conduite de la motrice viennoise. Dépôt d'Issy – Une autre photo en page couleur
© *Patrick KIRSTETTER – le 17 mai 2003*

TMS

Comme nous l'annoncions dans ***RU***51, les premiers travaux concernant les déviations des réseaux concessionnaires ont débuté le 16 juillet au niveau de la Porte d'Arcueil, suivis de nouvelles et importantes emprises entre la Poterne des Peupliers et la Porte d'Orléans. Ces travaux préliminaires concernent le premier tronçon entre le pont du Garigliano et la Porte d'Ivry, tronçon dont la mise en service est actuellement prévue pour fin mars 2006.

Emprise de travaux à la Poterne des Peupliers,
© *Patrick KIRSTETTER – 18 Septembre 2003*

Néanmoins, un « contrat particulier de projets complémentaires» a été signé le 3 juillet entre la Ville de Paris et la Région dans lequel est inclus le prolongement de la Porte d'Ivry vers la Porte de Charenton.

Cette troisième ligne de tramway francilienne est rendue nécessaire par le fait que la ligne d'autobus **PC** qu'elle remplacera sur son arc sud (PC1) a atteint la limite de ses capacités. Depuis la mise en site propre de la majorité de son parcours (relire le dossier spécial paru dans ***RU***28), cette ligne a enregistré une progression de 15% de son trafic aux heures de pointe. Avec les nouvelles rames Citadis, l'offre sera décuplée, chacune des 21 rames Citadis ayant une capacité maximale de 250 places. Nous publions

un petit tableau comparant les performances actuelles du bus **PC1** et celles escomptées pour le tramway.

Comparatifs Bus / Tram		
	PC1	**TMS**
Vitesse moyenne	14,5 km/h	20 km/h
Temps de parcours	33 min	24 min
Fréquentation	55.000 voy	100.000 voy

Le TMS sera en correspondance directe avec une trentaine de lignes d'autobus, 5 lignes de métro (**4, 7, 8, 12** et **13**) et 2 de RER (**B** et **C**). Le premier tronçon long de 7,9 km desservira grâce à 17 stations les limites des 13e, 14e et 15e arrondissements ainsi que celles de 7 communes limitrophes de Paris. Le tracé sera axial entre le pont du Garigliano et la Porte de Gentilly (environ 5,7 km), puis latéral jusqu'à la Porte d'Ivry (environ 2,2 km).

L'implantation de cette ligne sera aussi l'occasion pour requalifier les boulevards des Maréchaux devenus petit à petit une véritable autoroute urbaine. La plate-forme sera engazonnée, les voies de circulation limitées à 2x2 voies et 700 arbres plantés.

Dépôt TMS

Celui-ci pose par contre un problème de capacité. Prévu à l'origine sur l'emplacement de l'ancienne gare de marchandises de la Poterne des Peupliers (13e), au autre lieu de remisage a du être recherché, RFF ayant fait savoir en 2000 au STIF que ce terrain aurait une autre destination. Les emplacements libres et de grande taille n'étant pas légion aux abords de Paris, un petit terrain en lisière du périphérique et de terrains militaires fut trouvé Porte de Sèvres, rue du Général Lucotte (voir schéma ***RU***45, p.24). Si, malgré ce que prétendaient certains élus, l'emplacement ne gène aucun riverain (présence de terrains militaires, du siège de France télévision et du périphérique) et n'aura aucunement la ressemblance avec « une gare de triage (sic) », ce site est étroit et tout en longueur n'autorisant que l'implantation de 3 voies ce qui est loin d'être pratique pour les opérations de garage et dégarage des rames. En outre, cette implantation nécessitera de gros travaux de déplacements de réseaux souterrains et surtout le déplacement et la reconstruction de la bretelle d'accès au périphérique. Pour finir, cet établissement ne pourra accueillir que les 23 rames nécessaires à l'exploitation et un autre site devra être trouvé en cas d'extension.

Le site du futur dépôt TMS avec à gauche du cliché, le périphérique et la bretelle d'accès.
© *Patrick KIRSTETTER – 18 Septembre 2003*

TCSP St Denis / Garges-Sarcelles

Le 12 juillet, le STIF a approuvé le schéma de principe complémentaire du tramibus devant relier sur 6,6 km, St Denis en correspondance avec le tram **T1** et la gare **RER-D** de Garges-Sarcelles et ce, en empruntant les RN1 et 16. Le premier schéma de principe élaboré par les DDE 93 et 95, négligeant le principe « à chacun son métier », avait sous-évalué les équipements nécessaires à ce genre d'exploitation (remisage, alimentation électrique, équipement des stations, SAEIV). Résultat, le coût des infrastructures (revu et corrigé) est passé de 53,3 à 116 millions d'euros ce qui réduit fortement le différentiel avec le tramway sur fer. Espérons que pour cette ligne qui devrait voir le jour à l'horizon 2007/2008, le matériel soit bien choisi et les expériences actuelles afférentes à ce concept, sérieusement analysées. A ce sujet, nous citerons un extrait du rapport officiel piloté par la direction des investissements du STP (ancêtre du STIF) et achevé en octobre 1998 concernant le choix de matériel pour le tramway des Maréchaux : *« Le tram sur pneu aurait le mérite de réduire le coût du projet (…). Il impliquerait toutefois une rupture de charge (…), une nouvelle filière de maintenance, et il n'est pas sûr qu'en terme de déviations de réseaux, l'économie soit vraiment au rendez-vous »*. Ces recommandations sont parfaitement applicables à ce futur TCSP.

AUTOBUS (Exploitation) **

En ville sans ma voiture,… et sans mon bus.

Le 22 septembre, l'hyper-centre de la capitale était interdit à la plupart des véhicules. Si à l'intérieur du périmètre la circulation était très fluide, les abords de ce même périmètre ressemblaient à un vaste capharnaüm, les automobilistes s'y entassant pour essayer de forcer le passage puis tenter de contourner l'obstacle ; jusque là rien d'anormal pour une telle journée.

Mais, alors que cette journée était censée promouvoir les transports en commun, les autobus furent englués dans ces bouchons inextricables et leur exploitation totalement désorganisée (retards de 90 minutes sur le 31 et de 3 heures sur le 56 !). Mieux : en plus du périmètre protégé, la Ville de Paris avait voulu faire une démonstration grandeur nature du boulevard Magenta aménagé en faveur des bus. La circulation étant paralysée aux deux bouts, les bus ne pouvaient y accéder ou n'y parvenaient que vidés de leurs voyageurs, ceux-ci ayant fui à pied ou vers le métro le plus proche. Les axes traversant le boulevard Magenta étant eux aussi bloqués, toutes les lignes concernées étaient elles aussi paralysées. On aurait voulu faire la démonstration de l'inefficacité d'un tel aménagement que l'on ne s'y serait pas pris autrement.

Cette opération annuelle peut-être très intéressante et pédagogique ; encore faut-il qu'elle soit bien préparée. Une étude sérieuse sur la continuité des itinéraires bus et leurs cheminements en amont des zones traitées pour éviter les effets « goulots », aurait du être diligentée afin d'offrir pour cette journée un service correct sinon meilleur. Au contraire, ce fut un gâchis.

Couloirs protégés

Après une année 2002 marquée par aucune réalisation, suite à des controverses avec la Préfecture de Police et les Bâtiments de France, la Ville de Paris change de stratégie. Dorénavant les infrastructures seront traitées par ligne

d'autobus entière et non plus par tronçons. Les lignes **38** et **91** seront les premières à bénéficier de cette nouvelle méthode et les travaux d'aménagement ont commencé l'été dernier comme nous l'annoncions dans ***RU***51. Les études sont engagées pour les lignes **27**, **60** et **92**, l'aménagement de l'axe Clichy-Barbès va se poursuivre et celui de l'axe République-Bastille devrait être engagé.

Ligne 38

Les travaux d'aménagement de l'itinéraire ont débuté le 4 août avenue Denfert-Rochereau et se poursuivent boulevard St Michel.

Ligne 215

On se souvient de l'ancienne ligne **118N** qui reliait la Porte de Montreuil à Vincennes (carrefour des Rigollots). Une grande partie du tracé avait été repris à la faveur d'une restructuration « Autrement-Bus » par la nouvelle ligne 318. Depuis le 3 novembre, un tronçon abandonné revit sous l'appellation **215**. Cette nouvelle ligne exploitée à l'aide d'un Agora-S du dépôt des Lilas relie la Porte de Montreuil à la gare RER de Vincennes via la rue Robespierre de Montreuil-sous-Bois. Elle permet d'affiner la desserte du quartier du Bas-Montreuil.

L'indice **215** était jadis utilisé pour l'Orlybus avant qu'il n'adopte l'indice **283**.

AUTOBUS (Matériel) **

Climatisation

La ventilation mécanique forcée réfrigérée (VMFR) continue sa mise au point en parallèle à des essais de climatisation allégée. Une enquête voyageurs a été effectuée durant les trois premières semaines d'août sur les lignes **169** et **379** avec des véhicules de chaque technologie et de versions différentes. L'Agora n°2754 était équipé de la nouvelle climatisation allégée dont le niveau du bruit a été abaissé et les performances de production de froid et de diffusion d'air améliorées. De son côté, l'Agora n°7342 présentait une VMFR avec un circuit indépendant voyageurs / machiniste, de nouvelles turbines pour augmenter la diffusion de l'air, le doublement de la puissance des évaporateurs et l'abaissement des pressions d'utilisation du gaz frigorigène pour améliorer les rendements. Les résultats de cette enquête devaient être dévoilés en septembre.

SCANIA

Après enquête, suite à de nombreuses plaintes concernant des bagages détériorés, il s'est avéré que des voyageurs n'hésitent pas à glisser des valises dans l'espace libre, entre les racks à bagages situés dans l'articulation des Omnicity. Lorsque le bus prend un virage, les valisent se trouvent donc écrasées entre les deux racks qui se rapprochent et leurs propriétaires fort mécontents. Afin de prévenir d'autres incidents de ce genre, les racks en question ont donc été démontés en attendant une solution.

Agora-line

Nous vous précisons que les véhicules équipés de pneus AR larges X-one sont au nombre de 15 (n°8101, 8102, 8124 à 8136).

Bus écolos

Lancé en 1998, le programme d'achat de véhicules moins polluants (cofinancé par la Mairie de Paris et la Région) a déjà profondément modifié la physionomie du parc autobus de la Régie : disparition des SC10, utilisation systématique du gazole désulfuré, test de l'aquazole sur 314 bus, du diester sur 68 autres, installation de 3.500 filtres à particules sur les échappements, mise en service de 147 bus fonctionnant au gaz (GNV et GPL), sans oublier l'expérimentation (pas très convaincante) des 12 bus électriques.

Conséquence, les bus de la RATP assurent aujourd'hui 30% des déplacements motorisés dans l'agglomération parisienne et ils ne contribuent que pour 2% à la pollution de l'air. Lorsque l'on se souvient, il y a quelques années, des virulentes campagnes des médias contre « les fumées noires des bus parisiens », cette mise au point était nécessaire.

L'Agora-line n°8102 et sa nouvelle girouette, au terminus de la ligne 63 à Gare de Lyon
© *Patrick KIRSTETTER – 12 Septembre 2003*

Girouette

Dans notre dernier numéro (p.21) nous avions évoqué la nouvelle girouette électronique en couleur montée pour essai sur l'Agora-line n°8102. Nous vous présentons cette fois-ci une photo de ce véhicule.

Pelliculage

La RATP ayant été partenaire officiel des derniers Championnats du monde d'athlétisme, un bus-info avait parcouru les divers dépôts afin d'informer le personnel des divers itinéraires de navettes pour les athlètes et les officiels. L'Agora-S n°2183 avait été pour l'occasion entièrement pelliculé.

Réseau bus RATP.
Mises en service en août-octobre 2003

Lignes	Dépôts	Nb	N°de coquille
MAN NL223-2p			
261	Saint-Denis	7	9045 à 9051
153	Saint-Denis	17	9052 à 9068
253	Saint-Denis	9	9069 à 9077
spéciaux	Saint-Denis	3	9078 à 9080
Agora-line-2p			
195	Fontenay	21	8172 à 8192
Total :		**57 véhicules**	

SC10

Le Bus-expo garé au dépôt de Pavillons a été réformé. L'ancien SC10U n°5576 (châssis n°610812) acquis en 1968 était une des toutes premières versions de la gamme.

D'autre part, courant juillet, 15 anciens SC10R ont été livrés à la Société camerounaise de transports urbains (SOCATUR) pour le réseau de Douala.

Remisage

Dans notre dernier numéro, nous vous avions fait part des principaux projets de la Régie concernant l'augmentation de capacité des dépôts existants. Si certains ne sont pas près de voir le jour rapidement, deux projets sont par contre bien avancés. Les études concernant le dépôt de Flandre sont actuellement en cours et les travaux sont prévus pour 2004 avec une mise à disposition programmée pour début 2005.

Vue du dépôt de Lagny le matin du 17 juillet 2003 avec la sortie d'un Agora de la ligne 86.
© *Patrick KIRSTETTER*

Mais le plus spectaculaire sera la reconstruction complète du dépôt de Lagny avec une remise en service prévue pour 2007/2008. En effet, il est prévu un remisage sur deux niveaux en sous-sol ! Pendant les deux ans que dureront les travaux, les bus seront remisés et entretenus sur un site provisoire situé sur le Cours de Vincennes à proximité du dépôt actuel.

Dépôt de Montrouge

Le parc de ce dépôt ayant sensiblement évolué depuis notre visite publiée dans ***RU***34, retrouvez en rubrique « Parcs » la nouvelle répartition du matériel roulant dans cet établissement.

Canicule

Les fortes chaleurs du mois d'août ont eu d'importantes conséquences sur la disponibilité du matériel. Le centre de dépannage de Bastille a été littéralement submergé par les transmissions de pannes (moteurs qui chauffent, circuits de refroidissement en ébullition). Le 6 août a par exemple comptabilisé 73 pannes dont 45 pour « température d'eau-maxi ».

Afin de pallier autant que possible à ces très nombreuses indisponibilités, des mécanos ont été détachés dans certains terminus principaux et quelques centres ont même placé des bus-relais à certains points stratégiques du réseau, technique fréquemment employée sur certains réseaux (Bruxelles) mais inconnue à Paris.

Le plus insolite fut la panne pour raison de forte chaleur survenue à un bus de la ligne **62** à l'arrêt…Glacière !

RÉSEAUX OPTILE

La Défense : Gare routière « Transporteurs Privés »

Le terminal souterrain autocars de la Défense, situé dans l'ancienne gare routière RATP, est destiné à accueillir l'ensemble des autobus et autocars autres que RATP et desservant La Défense.

Pour pallier l'insuffisance du nombre de quais, la CTCOP (Compagnie des Transports Collectifs de l'Ouest Parisien), gestionnaire de la gare, va installer fin 2003 un système d'information dynamique complet : guidage des voyageurs, gestion des départs et arrivées en temps réel, affectation des quais,…

Brunoy > STRAV **

Un point sur le réseau

En cette rentrée 2003, certaines lignes du réseau voient malheureusement leur offre diminuer : c'est le cas des lignes **M** et **Q**, qui voient apparaître de nombreuses courses partielles en remplacement de courses complètes.

L'autre modification principale de cette rentrée porte sur les lignes **A** et **B**. Véritables épines dorsales du réseau, reliant respectivement Brunoy (Pyramide) et Yerres (Centre) à Créteil, ces deux liaisons avaient un tronc commun entre Villeneuve Saint Georges et Créteil. Afin de simplifier l'exploitation, seule la ligne **B** rejoint désormais Créteil en heures de pointe, la ligne **A** étant limitée à la gare de Villeneuve où s'effectuent les correspondances. Quelques courses ont par ailleurs été supprimées sur la ligne **A** à la faveur de ces changements d'horaires.

Enfin, on peut noter que les horaires des lignes **C**, **D** et **E** ont été légèrement modifiés. Le service des dimanches et jours fériés a notamment été renforcé sur la ligne **C**.

Nouveau dépôt

La STRAV va prochainement se doter d'un nouveau dépôt, situé à Limeil-Brévannes, afin de décharger le site de Brunoy arrivé à limite de capacité, mais aussi pour doter les services de maintenance d'ateliers plus vastes, ceux de Brunoy ayant été amputés lors de la vente de l'entreprise au groupe Connex en 1999.

L'ensemble des véhicules des lignes dites « du Val de Marne » (**J, K, O, L, N, G, H**) seront rattachés à ce nouvel établissement.

Etat du parc

Depuis notre dernier relevé effectué dans ***RU***46, 13 véhicules ont été réceptionnés au dépôt de Brunoy : 2 Agora-L Euro 3 (406 et 407) pour la ligne **C**, 4 Agora-L Euro 3 avec climatisation et équipements UFR (408 à 410, 414) pour la ligne **K**, 1 Citaro-G Euro 3 (ex-démonstration) toujours pour la ligne **K** (411), 2 Agora-Line VIVABUS (Clim, UFR) pour les lignes **N** et **O** (412 et 413), un Agora-Line VIVABUS (ex-démonstration), numéroté 417. Deux GX 187 issus de la ligne **467** du Centre de Nanterre ont également été acquis d'occasion, ils portent les numéros 415 et 416. Enfin, un Iliade numéroté 418 vient renforcer le parc destiné aux services occasionnels.

Les caractéristiques de ces nouveaux véhicules vous attendent en rubrique « Parcs ».

L'Agora-L Euro 3 n°409 de la STRAV, équipé UFR et climatisé
© *Nicolas CAPON, avril 2003, Brunoy*

Ces arrivées de matériels ont bien sûr provoqué une cascade de réformes. Tous les S 105 R 044 et RX 444 ont été retirés du service et vendus, de même que les PR 180-2 n° 270 à 273 et 403, ainsi que les Setra S 215 SL n°263, 325 et le SG 219 SL n°291. Le GX 187 n°404 a lui aussi été revendu.

Zoom RU 42

Lors de notre « Zoom-réseau » concernant ce transporteur (relire ***RU***42), nous avons publié en page 37 la photo d'un des tout premiers véhicules qui nous a été présenté par les responsables de la STRAV comme étant un car de marque Chevrolet. Or, un lecteur avisé pense qu'il s'agit en fait d'un véhicule Renault habillé par un carrossier, la date de fabrication pouvant s'établir entre 1934 et 1939. Nous enquêtons…

Beauchamp (95) > Cars Lacroix *

Actualités

Hormis le 50ème anniversaire, l'actualité de l'entreprise porte sur la mise en place d'un SAEIV et d'une nouvelle campagne de communication basée sur les slogans « notre passion vous transporte », « l'innovation dans la mobilité » et « être bien, voir loin » !

Du côté du réseau, après la création à la rentrée 2002 de plusieurs lignes régulières à vocation scolaire (lignes **30-27** et **30-30** à **30-33**), par intégration d'anciens circuits scolaires au réseau régulier, et la création de 3 nouvelles lignes Valoise, la rentrée 2003 s'annonce plus calme. Quelques ajustements d'horaires ont cependant été effectués sur les lignes **95-03** et **30-04**.

On notera aussi la création de deux réseaux de bassin, « Val et Forêt » dans le secteur d'Ermont (voir ***RU*** 51), et un réseau en cours de constitution sur le secteur de Taverny, avec les lignes **30-10** et **30-18**.

Parc

Comme chaque année, de nombreux véhicules ont été renouvelés, leur âge maximal d'exploitation dans l'entreprise étant fixé à 5 ans. Tous les véhicules ayant atteint cette limite sont ensuite revendus : c'est ainsi que les S 315 NF dernièrement reçus par les VFD à Grenoble, ou les Cars Sœur à Saint-Germain-lès-Corbeil (91) proviennent du parc Lacroix !

Depuis notre dernier relevé effectué dans ***RU*** 46, signalons l'entrée au parc d'un Agora-L Euro 3 pour le réseau Valoise et de 2 New A308 (en remplacement des 2 A 508). Tous les véhicules reçus depuis 2002 sont équipés de série de vidéosurveillance, climatisation, SAEIV, équipements UFR… De plus, une nouvelle découpe a été appliquée, toujours depuis 2002, tandis que les S 315 NF reçus comportaient quelques nouveautés esthétiques (bouclier avant,…) suite au léger restylage de la gamme SETRA.

En 2003, parmi la douzaine de S 315 NF reçus, 2 seront affectés au réseau Valoise (ligne **95-03**).

Etampes (91) > Cerise (Ormont Transport) °

Réseau

Le réseau Cerise, desservant la ville d'Etampes et les communes limitrophes, fonctionne toute la semaine, avec des circuits complexes et différents en heures de pointe et en heures creuses, l'ensemble des lignes se retrouvant en tronc commun dans l'hyper-centre. Les bus circulent de 5h30 à 20h30 durant la semaine, à un intervalle de 15 minutes à la pointe pour les lignes principales et de 30 à 60 minutes en heures creuses. 12 véhicules assurent les services, soit 7 O 405 N (n°77 à 81, 89 et 90, qui ont remplacé les 5 Setra S 300 NC, revendus), 3 S 215 SL (n°40, 41 et 86) et 2 S 315 UL (n°91 et 97).

Société Ormont

Ormont Transport (code STIF : 068), filiale des Transports Daniel Meyer, exploite une vingtaine de lignes régulières dans le sud du Département de l'Essonne. Hormis le réseau urbain du bassin d'Etampes CERISE, les 12 lignes interurbaines d'Ormont Transport desservent principalement les communes de Breuillet, Etréchy (avec une navette urbaine aux heures de pointe dans ces deux communes), Saint Chéron, Dourdan, Sermaise, Boissy-sous-Yon et leurs environs. Ces lignes fonctionnent majoritairement du lundi au vendredi aux heures scolaires et/ou de pointe (rabattement vers les écoles et les gares), avec quelques services le samedi matin.

Parc

Retrouvez en rubrique « Parcs » la composition des 42 véhicules exploités par Ormont Transport, soit 2 midibus, 18 autobus standards et 22 autocars. Une partie d'entre eux provient de la flotte des Transports Daniel Meyer, et connaissent ainsi au dépôt d'Etampes une « seconde vie » après 5 à 8 ans d'utilisation à Montlhéry.

Montlhéry (91) > Transports Daniel Meyer *

Actualités

Une rentrée « relativement » calme, sans changement significatif, sur le réseau Daniel Meyer, qui s'étend autour de la vallée de l'Orge sur les secteurs de Juvisy, Grigny, Saint Michel sur Orge, Nozay, Viry-Châtillon,… certaines lignes (151/152/153 dites « lignes de la RN 20 ») allant jusqu'à Massy et Paris (relire ***RU*** 44).

Les horaires des lignes 151, DM 02, 03, 04, 05, 06/17, 08, 10/11, 19, 20, 21 et 22 ont néanmoins subi quelques

ajustements et renforcements ponctuels à compter du 1er septembre.

Parc

Le parc sommaire des Transports Daniel Meyer, publié dans ***RU*** 44, était malheureusement erroné, les véhicules de réserve et doublage ayant été « oubliés ». Ce sont donc en tout 104 véhicules (hors services occasionnels, ligne JET BUS et véhicules engagés sur le réseau TICE) qui composaient la flotte de ce transporteur au 1er janvier 2003, après les mouvements intervenus au cours de l'année 2002 (voir rubrique Parcs). A noter que depuis cette date, les Citaro Euro 2 n°447 à 450 et 452 à 457, soit 10 véhicules livrés en 1999 (et repris par Mercedes), ont été remplacés par 10 autres Citaro Euro 3. Trois S 315 UL et un SG 321 UL, tous climatisés, sont également venus renforcer le parc.

Nemours (77) > TVL (Connex) °

Un point sur le réseau

Le réseau urbain TVL (Trans Val de Loing) de Nemours, qui dessert également quatre communes avoisinantes (Bagneaux sur Loing, Saint Pierre les Nemours, Darvault, Moncourt), n'a pas connu de modification majeure en cette rentrée 2003. Tout au plus quelques ajustements d'horaires… En revanche, la rentrée 2002 avait vu se dérouler une légère restructuration du réseau, qui comptait auparavant 5 lignes alphabétiques (**A, A Express, B, C, D**). Celui-ci est désormais constitué de 4 lignes numériques (**1** à **4**), après suppression de certains doublons et une rationalisation de l'offre. Ce « nouveau » réseau fonctionne du lundi au vendredi, de 5h00 à 20h30, et le samedi de 7h00 à 18h00, à une fréquence de 1 à 3 passage par heure et par ligne. A noter qu'un service de transport à la demande « Créabus » sera bientôt créé aux heures creuses, provoquant la disparition de certaines courses régulières.

Certaines courses urbaines sont par ailleurs assurées par des autocars du réseau interurbain STILL, également exploité par Connex Nemours, et qui assure la desserte de 33 communes de la région de Nemours au moyen de 32 autocars (Iliade, FR1, Ares).

Etat du parc

Connex Nemours dispose de 10 autobus pour l'exploitation du réseau TVL, dont 7 surbaissés : 3 GX 217 et 4 GX 317, dont 2 euro III climatisés et équipés UFR reçus en 2002 et 2003.

RAMBOUILLET > R'BUS **

Réorganisation du réseau

Le nouveau réseau qui sera mis en place le 22 décembre 2003, et présenté au public dès le 17 juin, a pour but de le simplifier et d'assurer plus de fréquences. Les 7 lignes ont donc été rationalisées en 4 diamétrales et la piscine ne sera plus oubliée.

Il avait en effet été constaté que la fréquentation des bus avait stagné voire diminué, que les itinéraires étaient complexes avec peu de correspondances.

Le nouveau réseau propose une meilleure lisibilité en supprimant les boucles au profit d'itinéraires identiques à l'aller comme au retour, un pôle d'échanges en gare SNCF place Prud'homme (devant la gare alors que la gare routière est derrière), permet des liaisons inter-quartiers, l'augmentation de l'offre en heures creuses, une meilleure desserte de l'entreprise VDO, et une nouvelle desserte du quartier des Eveuses avec notamment la piscine.

Les gestionnaires espèrent que ce nouveau réseau, toujours exploité par le centre CONNEX de Rambouillet, entraînera une augmentation de la fréquentation de 2% et ce dès la première année. Ses caractéristiques sont résumées dans le tableau ci-dessous.

RAMBOUILLET > Réseau R'BUS		
Lignes	**Destinations**	**Fréquences**
A	Clairbois/GareSNCF/ Grousser	56 A/R
B	Bel-Air/Gare SNCF/ Vieil-Orme	56 A/R
C	Eveuses/Gare SNCF/ Racinay	42 A/R
Navette	Centre-ville/ CC de la Giroderie	6 courses/jour (9H40 à 14H30)

Saint Germain (78) > Connex Montesson Les Rabaux *

Un point sur les réseaux

Pas de grand changement en vue pour le réseau urbain de Saint Germain en Laye (lignes **A, B, BC, C, F, M, S, T**), desservant Saint Germain et les communes situées à l'ouest de la ville (Aigremont, Chambourcy, Fourqueux, Mareil-Marly), et son homologue « Entre Seine et Forêt » (lignes **9, 10, 18** et **21**), qui dessert les communes de Marly-le-Roi, Port-Marly et Le Pecq. La rentrée 2003 sera juste marquée par les traditionnelles retouches (mineures) sur certains horaires.

Les autres lignes du centre Connex de Montesson Les Rabaux (« Ville en Ville » **1** et **16**, lignes Connex **8, 13, 15**) ne subissent quasiment aucune modification.

Etat du parc

Au 1er juillet 2003, le centre Connex de Montesson disposait de 81 véhicules, majoritairement urbains, pour l'exploitation de ses différents réseaux, dont 12 GX 317 GPL acquis en 2001 et circulant sur l'urbain de Saint Germain. Vous retrouverez en rubrique « Parcs » l'état sommaire des véhicules de ce centre d'exploitation.

VERSAILLES > PHEBUS **

Réseau

Prolongement du **U** vers Parly-2. A partir de l'université, la ligne ne dessert plus le stade de Jussieu mais remonte directement la rue de la Ceinture. Une fréquence de 18 min à la pointe et de la demi-heure aux heures creuse a nécessité l'injection de 2 bus supplémentaires soit un total de 5 voitures en circulation à la pointe.

Prolongement de la ligne **P** vers la gare de St Cyr-l'Ecole. Elle intègre la navette du personnel SVTU entre le dépôt et Europe qui devient un service régulier avec une fréquence de 10 min. Pour ce dernier prolongement, c'est l'INRA de Versailles qui avec ses 1000 salariés a souhaité être mieux desservi.

Prolongement de la ligne **SDM** de deux arrêts dans Vaucresson (Stade de la Marche et Résidence Lenôtre).

Par ailleurs, le terminus du **C** à « Petits-Bois » a été refait vers Pâques avec un site repensé et « paysagé ».

Parc

Jusqu'à fin octobre, Irisbus a prêté à la SVTU un Agora-line-3p (modèle inédit sur le réseau) pour se faire pardonner les importants retards de livraisons des années précédentes. Faire circuler ce bus sur le **E** est assez original, cette ligne étant peu fréquentée.

10 nouveaux Agora standards-3p vont bientôt être réceptionnés pour équiper les lignes **H** et **B**. Les SC10R n°138 et 145 devraient momentanément rester au parc.

INFO

Vous trouvez que les infos franciliennes prennent trop de place ?

N'hésitez pas : envoyez nous vos infos de province ; c'est la seule façon de rééquilibrer les régions

Languedoc-Roussillon

Aucune information ne nous est malheureusement parvenue sur cette région...

Limousin

LIMOGES > TCL *

Parc

Dans ***RU***49, nous évoquions l'arrivée sur le réseau de 3 nouveaux Agora-S n°101 à 103. Ces véhicules bien qu'aux couleurs des TCL ne sont pas immatriculés en Haute-Vienne mais dans le Val-d'Oise (679 CYT 95 pour le n°102, et 681 CYT 95 pour le n°103). Ils pourraient s'agir de véhicules de location ou d'occasion. Nous attendons vos compléments d'information.

SAEIV

Depuis octobre, les véhicules de la ligne **10** (20% du trafic du réseau) sont équipés du « Visu@bus », écran donnant en temps réel la localisation de chacun grâce à un système GPS, mais aussi des messages d'exploitation.

INFO

Une région n'est jamais ou trop peu abordée ?

Sachez que celles qui le sont régulièrement, correspondent à l'implantation de nos correspondants actifs.

Ils ne tient qu'à vous pour faire évoluer les choses

Lorraine

METZ > TCRM **

Réseau

La rentrée 2003 est calme avec le renforcement des services sur les lignes **5** et **11**, ainsi que le prolongement de la navette **104** jusqu'à Lessy-le-Quoity

NANCY > STAN °

TVR

Ce n'est pas l'usure du rail qui est la cause du nouvel incident qui s'est produit le 29 juillet dernier, à 7H, à l'arrêt « Forêt-de-Haye » sur la rame n°14. Il s'agirait cette fois-ci d'une fissure au cœur du système de direction, plus précisément sur le support métallique du boîtier de direction, une pièce essentielle qui soutient les deux bielles, l'une destinée à une roue, l'autre au galet central. Le problème est d'autant plus sérieux qu'un renforcement de cette pièce d'ancrage risque de faire porter les contraintes mécaniques sur d'autres parties du véhicule ! Dans la longue série d'incidents qui émaillent l'exploitation du TVR nancéien, c'est la première fois que la défaillance touche aux caractéristiques techniques du matériel. D'après Bombardier, cet incident serait dû à des soudures défectueuses. De son côté, le ministère des Transports a rendu public le rapport du Conseil général des Ponts et Chaussées sur le TVR, rapport qui est assez sévère (lire rubrique « Ligne directe »).

Les experts commencent donc à cerner l'origine des principales défaillances : le TVR nancéien est bien un trolleybus qui circule tantôt en mode guidé, tantôt en mode non guidé. Parfois, le passage d'un mode à l'autre se fait pour un parcours de quelques dizaines de mètres, le temps de traverser un carrefour. Les sollicitations du galet de guidage, les risques de mauvais enrayage et l'usure des pièces sont décuplés, pénalisant du même coup le fonctionnement du système. Ce qui devait être un avantage s'avère être un handicap.

En attendant, l'exploitation du tramibus a été une fois de plus suspendue et ce pendant 23 jours, le service ne reprenant que le 22 août après réparation des pièces défectueuses et des travaux diligentés sur le rail du fameux « S » de la gare. Cette nouvelle interruption tombait décidément très mal, le 18 août ayant été choisi pour amorcer la phase 3 de la restructuration du réseau, à savoir celle de l'Est de l'agglomération. A noter un incendie au niveau des perches le 28 août peu avant 23H, avenue du Général-Leclerc.

D'autre part, de nombreuses voix commencent à s'élever contre le lancement de la seconde ligne.

Service de substitution

La dernière interruption du TVR a obligé de réactiver la ligne de substitution **T1-Bus** entre le CHU et la place de la République. Les lignes **162**, **163**, **164**, **171** et **172** avaient donc pris le relais entre ce dernier point et la place Gérard-Barrois, les lignes 171 et 172 continuant vers Essey-Mouzimpré mais avec une fréquence de 20 min au lieu des 10 min du TVR et un arrêt de l'exploitation à 21H alors que le TVR termine à 1H du matin !

Réseau Bus

La ligne **123** est prolongée de Vandoeuvre-Est à Vandoeuvre-Cheminots, les lignes 125 et 164 sont fusionnées en une ligne **130** (Laxou-Provinces / Pulnoy-République), la ligne **161** est remise en service depuis le 18 août, et le Taxibus remplace la ligne 164 à Saulxures entre la mairie et Bois-la-Dame.

Montée à l'avant

Le « libre-service » a donc disparu le 7 juillet dernier. Désormais, à l'instar de nombreux réseaux français comme étrangers, la montée des voyageurs s'effectue à l'avant des véhicules avec validation systématique des titres de transport à l'exception notable du TVR qui reste en libre-service.

STAHV °

La **S**ociété de **T**ransports **A**utomobiles des **H**autes **V**osges, mise en redressement judiciaire le 22 juillet 2002 (***RU***51), a été reprise par CONNEX, unique candidat. Le siège et les installations de la rue St Michel à Epinal ont été fermés et l'entreprise a pris possession, depuis le 1er août, d'un site provisoire, allée des Aulnes à la Voivre.

S 315 NF sur le réseau urbain devant la Gare d'Epinal
© *Yves LE CHANU – Août 2002*

Il s'agit d'une solution d'attente avant l'implantation définitive à la Magdelaine. Notez que quelques services ont été repris par les Courriers Mosellans (Keolis)

Mis à part le réseau interurbain, la STAHV dessert les réseaux urbains d'**Epinal** (depuis 1933), de **St Dié** et de **Verdun**, ainsi qu'un petit service urbain à **Remiremont** que nous avons présenté dans un précédent numéro.

Midi-Pyrénées

TOULOUSE > TISSEO **

Restructuration du réseau Bus

La mise en service du prolongement du métro, de Jolimont vers Argoulets et Gramont à la fin de l'année, va entraîner une restructuration du réseau de surface dans les communes du Nord-Est de l'agglomération. Mais avant cette échéance, deux autres secteurs auront été traités. Nous vous livrons les grandes lignes de ces remaniements.

→ Banlieues Sud-Ouest (mis en place dès le 1er septembre)

Adaptation des itinéraires pour les lignes **50** et **52** dans les communes de Roques et Portet, renforcement de l'offre sur le **13** (+1 bus) et le **65**, et aménagements d'horaire pour le **64**.

→ Banlieues Nord (mis en place dès le 3 novembre)

Le 60 est scindé en deux lignes : à partir de Jeanne d'Arc, le **60a** allant vers Aucamville et Castelginest, et le **60b** vers Gratentour ou Bruguières ; 6 bus supplémentaires renforceront cette ligne et la fréquence sur le tronc commun (Jeanne-d'Arc / Aucamville) sera de 7 min à la pointe.

Le **61** bénéficiera lui aussi d'une voiture supplémentaire.

→ A l'ouverture du métro, fin décembre, les nombreux bus qui empruntent à partir du point central « Jeanne-d'Arc » la RN88 (en particulier les lignes 73, 74, 75, 76), verront leurs trajets remaniés.

Le **72** qui dessert Balma sera rabattu sur la station « Gramont » et perdra sa branche vers Flourens (reprise par le 77b).

Le **73** sera lui aussi rabattu sur « Gramont ».

Le **74** sera prolongé à Rouffiac à la place du 75.

Le **75** au départ de Castelmaurou ne desservira plus Rouffiac et sera rabattu sur « Argoulets » en empruntant l'avenue d'Atlanta.

Le **76** le sera sur « Argoulets » en empruntant la RN88 et perdant par là même la desserte de St Geniès (reprise par la future transversale Nord/Nord-Ouest) ; sa desserte de l'avenue Louis-Piana sera reprise par le **19**.

Le 77 sera scindé en deux lignes, **77a** (Jolimont / Quint-Fonsegrives) et **77b** (Gramont / Flourens / Drémil-église).

Enfin, sur la commune de l'Union, les itinéraires seront maintenus mais redistribués entre les **40b**, **42** et **73**.

Des lignes de rocade sont par ailleurs étudiées : une transversale dite « ligne Z » relierait Balma-La Coste à Rangueil, ainsi qu'une liaison Nord/Nord-Est reliant Bruguières à la station « Argoulets » via Gratentour, Pechbonnieu, St Loup-Cammas, St Genies, et l'Union.

Parc

Le Mercedes O405GN n°9720 au dépôt Langlade, arborant l'ex-magnifique livrée toulousaine.
© *Hafid BOUANANI - 5 juillet 2000*

55 GX317-GNV (n°0301 à 0355) ont été livrés ; 10 autres (n°0356 à 0365) sont attendus pour la fin de l'année. Ces nouveaux véhicules équipent les lignes **10** (22 véhicules), **14** et **39** (18 véhicules), **16** et **22** (15 véhicules). Ils sont équipés de girouettes Hanover displays Eric+ avec diodes et les portes centrales sont en disposition V2.

Retrouvez en rubrique « Parcs », les caractéristiques complètes des GX317-GNV n°0301 à 0355, ainsi que celles des articulés O405GN n°9701 à 9720 et 9950 à 9952, et la seconde série de Cito (n°0150 à 0155).

Nord – Pas de Calais

En bref...

BOULOGNE SUR MER > TCRB

© *Van Hool*

10 nouveaux Van Hool New A330 GNV viennent d'être mis en circulation sur le réseau TCRB.

LILLE > TRANSPOLE *

Tramway

Une campagne de travaux de rénovation des voies du Mongy s'est déroulée du 30 juin au 31 août entre les stations « Clinique du Parc » et « Roubaix-Eurotéléport » sur une branche, et entre « Ma Campagne » et « Tourcoing-Centre » sur l'autre. Un service de bus-relais a été mis en place pendant cette période.

En bref...

VALENCIENNES > SEMURVAL

© *Semurval*

24 nouveaux Agora-L Euro III viennent d'être mis en circulation à la rentrée sur le réseau Semurval. Ces véhicules adoptent une livrée graphique bleu-gris métallisé et un design intérieur semblables à ceux du futur tramway.

Normandie

ALENCON > ALTO °

Réseau

Le plan 2003/2004 indique une restructuration des dessertes de Damigny, jusqu'à présent desservie par la ligne **2**. Depuis septembre, elle l'est par une branche de la ligne **3** à partir de l'arrêt « Sente verte » qui reprend la majeure partie de la section nord de la ligne **2** ; la desserte du bourg est rendue plus directe, mais la nouvelle ligne devient très complexe pour les clients. La ligne **3** a par ailleurs été prolongée à « Croix-Mercier », nouveau terminus de la ligne **2**.

Parc

Un midibus GX117 a été commandé ; ce sera le deuxième véhicule de ce type sur le réseau.

BAGNOLES-DE-l'ORNE > CIRCUITS BAGNOLAIS °

Réseau

Cette station thermale située autour des communes de Bagnoles-de-l'Orne et Tessé-la-Madeleine, peuplée d'environ 1.500 habitants permanents, accueille de nombreux curistes dans la période d'avril à octobre chaque année. L'exploitant « Circuits Bagnolais » utilise un AU138 (5552 TD 61) et un Master ex-Rueil-Malmaison (3734 TE 61) pour desservir les 2 lignes du matin et la ligne de l'après-midi sur environ 7 km.

Bagnoles de l'orne : L'AU138 garé sur le parking du marché, arborant une girouette hasardeuse.
© *Pierre COLIN – 10 août 2003*

BAYEUX > BYBUS °

Réseau

Depuis septembre, le réseau dessert le quartier de Nihault-Saint-Julien au Sud-Ouest de la ville, soit 2,5 km de plus sur la longueur du réseau. Les dessertes sont toujours assurées par des Gruau MG19.

CAEN > TWISTO °

Réseau

D'après le journal-clientèle, le fonctionnement du nouveau réseau TVR/bus est satisfaisant. Les chiffres indiquent 1.600.000 voyages de plus que l'ancien réseau entre novembre 2002 et juin 2003, soit une hausse de 1,5% de la fréquentation.

Vente

La CTAC, exploitante du réseau Twisto, met en vente 12 PR100-2 ainsi qu'un MG36.

ELBEUF > TAE *

Réseau

Mis à part les quelques ajustements habituels, quelques modifications interviennent à St Pierre-les-Elbeuf (changement de parcours avec tronc commun aux lignes **C** et **D**), et à Elbeuf au niveau du pôle d'échanges « Cerisaie » où un changement d'accès est mis en place.

La ligne départementale 42 ne desservant plus La Loude (à l'ouest de l'agglomération), une navette « Allobus » a été mise en place.

Le nombre de voyages sur le réseau a fortement progressé (+8,8%).

Parc

Retrouvez en rubrique « Parcs », l'effectif du réseau au 30 juin 2003, ainsi que les caractéristiques complètes des Agora-S n° 104 à 107.

Il semblerait que les deux Agora-S n°70 (69 WWX 69) et 71 (70 WWX 69) soient des véhicules prêtés ou loués par Irisbus, ces véhicules étant prévus pour le 1er octobre. A suivre…

LE HAVRE > BUS OCEANE °

Réseau

Un service de transport à la demande, Fil'Bus, a été mis en place afin de desservir 10 communes périphériques. Fil'Bus est en correspondance avec le réseau urbain à Montivilliers pour la zone Nord, et à Harfleur ou Gonfreville-l'Orcher pour la zone Sud.

LOUVIERS > TRANSBORD *

Parc

TRANSBORD a mis en service le 1er septembre pour son sous-réseau « Bus de Gare », un Mercedes Citaro-2p n°107, immatriculé 8504 XV 27. C'est un modèle de démonstration avec moteur transversal euro-3 portant le numéro de série VF962804310300001.

Nous publierons dans notre prochain numéro, l'état de parc complet de TRANSBORD ainsi que le détail des modifications apportées à l'exploitation.

SAINT-LÔ > TUSA °

Réseau

Pour cette rentrée, le réseau de St Lô-Agneaux a été revu et corrigé afin de le simplifier. Le réseau est maintenant constitué de 4 lignes simples (Alizé, Azur, Horizon et Odyssée), et les correspondances en gare SNCF améliorées.

Autre point qui intéressera nos amis ésitériophiles : à des fins de collection, l'illustration des cartes du tout nouvel abonnement a été confié à l'école municipale de dessin et seront en outre numérotées.

Pays de la Loire

MAYENNE > LE BUS °

Ce petit réseau constitué de deux lignes est exploité par « Les Cars Bleus » à l'aide d'un Gruau MG36 immatriculé 402 RD 53.

Le MG36 au départ du terminus « Bras »
© *Pierre COLIN – 10 août 2003*

LA ROCHE-SUR-YON > STY *

Réseau

Peu de changement en cette rentrée, mise à part la ligne G dont toutes les courses desservent dorénavant le terminus de Robretières ; le terminus partiel Marengo est donc supprimé.

Le réseau yonnais est constitué de 8 lignes régulières (A à H) avec trois correspondances générales organisées au point central, place Napoléon (7H45, 19H09 et 20H06), ainsi que 2 circuits de soirée (HiBus) fonctionnant entre 21H00 et 0H00.

Différents services complémentaires sont proposés par la STY, notamment un circuit dominical de soirée afin d'effectuer les correspondances avec les trains, une navette fonctionnant les jours de marché (Napoléon / Sacré-Cœur / Leclerc) modifiée cette année pour desservir un centre commercial et mieux le quartier Leclerc, ainsi que 4 circuits à la demande pour desservir plusieurs villages, une structure hospitalière, et la base nautique de Moulin-Papon.

Picardie

SAINT-QUENTIN > TUSQ *

Réseau

Un appel d'offres émanant de la Communauté d'agglomération a été lancé afin d'exploiter le réseau (7 lignes, 40 autobus, 1.352.000 km/an). L'avis précise que le futur exploitant devra racheter le parc et le dépôt, propriété actuelle de la Communauté, et construire un nouveau dépôt. Détail moins courant : le contrat est prévu pour une durée de 25 ans !

Les zones industrielles du Royeux à Gauchy et du Bois de la Choque sont maintenant desservies régulièrement

Parc

En attendant la réception de 7 nouveaux autobus, notons que les TUSQ exploitent 2 anciens SC10-R du réseau de Reims.

SOISSONS > SITUS *

Parc

Le réseau a mis en service son nouveau GX317-E3-2p. Il est immatriculé 3158 XB 02 et est équipé d'une girouette à diodes orange ; il remplace le GX107 immatriculé 4653 TK 02 repris par Heuliez.

Poitou-Charentes

ANGOULÊME > STGA °

Un GX317 Euro 3 de la SGTA à l'arrêt Marché
© *David LE PAUTREMAT, été 2003*

Arrivée au parc d'au moins 6 nouveaux GX317-Euro3 (n°301 à 306).

COGNAC > TRANSCOM °

La Communauté de Communes de Cognac a lancé dernièrement un appel d'offres pour l'exploitation de son réseau urbain. Celui-ci fonctionne de 8H30 à 17H30 et compte 4 lignes offrant de 2 à 4 A/R par jour ; 2 midibus et un autocar assurent le service.

SAINTES > BUSS °

La ligne 1 a été prolongée depuis la rentrée 2002 des Boiffiers vers le centre commercial des Coteaux en passant par l'Ormeau-de-Pied.

Deux GX317 au dépôt BUSS
© *David LE PAUTREMAT, 2002*

Les 17 autobus du réseau ont changé de livrée dernièrement. Retrouvez en rubrique « Parcs », l'effectif du réseau.

Provence – Alpes – Côte d'Azur

BEAUSOLEIL > RCA *

Cette localité située près de Monaco possède un petit service urbain exploité par les RCA (Rapides de la Côte d'Azur). Pour la rentrée, deux des quatre circuits ont été fusionnés et le réseau est maintenant organisé comme suit : circuit Moneghetti (Bleu), circuit du centre (Vert) et circuit du Ténao (Jaune).

CÔTE D'AZUR > BUS-VAR-MER *

Restructuration

Le Syndicat Intercommunal Bus-Var-Mer-06 comptait jusqu'à 11 communes. Depuis le 1er janvier 2002, il en a perdu 7, notamment St Laurent du Var, La Gaude, St Jeannet et Vence, dont les entreprises effectuent dorénavant le versement transport à la CANCA (Agglo Nice-Côte-d'Azur). Il ne reste plus que 4 communes BVM : Carros, Gattières, Le Broc, et Bouyon.

De ce fait, et depuis le 1er septembre, l'ancien réseau a été abandonné et le nouveau est constitué à 3 lignes résumées dans notre tableau.

D'autre part, l'ancienne ligne **7**, qui relie Carros à St Laurent-du-Var, est maintenue jusqu'au 1er trimestre 2004 grâce à une convention avec la CANCA et le Conseil général. Par la suite, elle doit devenir une ligne urbaine de la CANCA.

BVM a adopté un nouveau logo et édité un nouveau plan. De nouveaux autobus climatisés sont attendus pour la fin de l'année.

Bus-Var-Mer	**Nouveau réseau 2003**
Lignes	**Trajets**
1	Bouyon / Le Broc / Carros-village /

	Carros-ville nouvelle / La Manda
2	Super-Gattières / Carros-ville / La Manda / Les Plans
3	Desserte de la ZI de Carros

NICE > SUNBUS °

Tramway

Les travaux préliminaires concernant les déviations de concessionnaires ont débuté le 11 juillet dernier. Les plus spectaculaires ont débuté début septembre avec la construction place Fontaine-du-Temple d'une imposante chambre souterraine pour recueillir les eaux pluviales.

Autobus

La ST2N va bientôt recevoir 3 Agora-L-GNV supplémentaires (n°216 à 218) ainsi que 9 Agora-S-3p diesel. Ce dernier choix s'explique par le fait que la station de compression arrive à saturation, et la SEMIACS préfère laisser le soin au futur opérateur de lancer les travaux nécessaires pour son extension.

TOULON > Réseau Mistral **

Annoncé dans ***RU***51, le nouveau Réseau Mistral a pris son envol le 1er septembre 2003, formé des lignes urbaines et interurbaines sillonnant la nouvelle communauté urbaine. « Toulon Provence Méditerranée » gère en effet les transports en commun des 11 communes et a investi pour les relancer 30 millions d'euros. Restructuration du réseau (rentrée 2004) et création de lignes, achats de nouveaux bus, billettique unique et équilibre tarifaire, l'objectif est d'offrir un même niveau de service et une harmonisation tarifaire sur l'ensemble du territoire à l'horizon 2005.

GX317 n°621 en attente au terminus "Observatoire" à Toulon, ligne 19
© *Michaël DIETRICH*

Nouvelle identité, nouveau visuel !

Toulon rejoint la grande liste des réseaux qui abandonnent le nom de son ou ses exploitants pour celui d'une marque : **Réseau MISTRAL**. Les logos des transporteurs RMTT, SODETRAV, LITTORAL CARS sont, par conséquent, voués à disparaître. Sur le réseau, la signalétique a très vite évolué : les ailettes disposées sur les abri-bus et les potelets d'arrêt sont signées du nouveau réseau. Un nouveau plan très large (conséquence du nouveau PTU de Six-Fours à Hyères) a été apposé sur les abri-bus DECAUX dans un nouveau cadre métallique de grande taille au contour bleu foncé. Le plan de poche a lui aussi été mis à jour, avec une nouvelle édition conçue par LATITUDE CARTAGENE (également éditeurs des plans de Paris, Lyon, Bordeaux et Nice). L'habillage des titres de transport, des tableaux horaires ne change pas.

Nouvelles lignes

L'entrée des communes de Hyères, Carqueiranne et Six-Fours ne se sont pas traduites par le simple déclassement des lignes départementales en lignes urbaines.

Les lignes interurbaines reliant Toulon à Six-Fours, Hyères et Carqueiranne ont bien été intégrées au réseau. Une différence tarifaire subsiste avec les communes de l'ancien syndicat intercommunal, assimilable à un système de zones mais a été réduite par rapport aux tarifs départementaux anciennement en vigueur.

Le GX 317 n°600 (tête de série) sur le site propre de la Seyne - Au loin, on distingue le fort de Six-Fours, nouvelle ville du PTU !
© *Michaël DIETRICH*

En plus des lignes **29-39**, les lignes **102** (liaison autoroutière entre aéroport d'Hyères et Toulon), **103** (ligne départementale Toulon-St Tropez) et les liaisons internes à la commune d'Hyères (jusqu'à la Presqu'île de Giens) appartiennent désormais au réseau Mistral.

Les lignes départementales Toulon-Sanary-Bandol exploitées par Littoral Cars ont reçu les indices **70**-**71** et **72** pour les variantes qui relient Toulon à Six-Fours (Plage de Bonnegrâce, limite urbaine du réseau). Ceux-ci figurent désormais sur les girouettes électroniques ou sur une simple plaque pour les cars non équipés.

En plus de son itinéraire normal, la ligne 70 dessert à certaines heures l'établissement de La Cordeille, les quartiers de La Rode (à partir de Liberté par le port, le Lycée Dumont d'Urville, Benoît Malon, Mermoz, Champ de Mars) et de Blache.

Deux lignes intercommunales ont été créées entre La Seyne et Six-Fours et succèdent à la ligne 85 à la Seyne ainsi qu'au réseau "Nimbus" à Six-Fours, dont les deux itinéraires proposés ont été repris et prolongés :

- La ligne 84 - Gare de la Seyne ⇔ Reppe (Six-Fours), reprend la liaison "Mairie ⇔ Reppe" de "Nimbus" puis emprunte l'itinéraire RETOUR de l'ancienne ligne 85 pour faire terminus à la gare TER de la Seyne-sur-Mer.

- La ligne 87 - Le Brusc ⇔ Mont des Oiseaux, est l'extension du minibus déjà existant entre le Mont des Oiseaux et Seyne Centre, se voit prolongée par l'itinéraire ALLER de l'ancienne ligne 85 puis remplace l'ancienne liaison "Nimbus" Mairie ⇔ Le Brusc.

Les lignes internes à la commune de la Seyne-sur-Mer sont également modifiées comme suit :

- La ligne 83 part toujours des Sablettes mais dessert à présent la zone d'entreprises des Playes (terminus "Léry" et, à certaines heures, "L'Europe")

- La desserte de Fabrégas, laissée vacante par le 83, est reprise par le 81 qui prend un profil en Y (les deux branches "Le Mai" ou "Fabrégas" étant desservies alternativement)

A Carqueiranne, la nouvelle ligne intercommunale 92 relie Carthage à la Garde-Planquette depuis septembre 2002 et a été complétée d'une nouvelle desserte en minibus, au cœur de Carqueiranne : la ligne 93 (Paradis Nord⇔Carthage)

Sur le secteur de Toulon, signalons simplement deux modifications d'itinéraires :

- Pour la ligne 23, à hauteur du quartier de Bazeilles, le parcours adopte un tracé plus direct par l'avenue Infanterie de Marine avec création de 2 nouveaux arrêts.

- Pour les lignes 31 et 129, à hauteur du quartier de la Coupiane, l'avenue des Frères Lumières sera empruntée en intégralité.

Par ailleurs, l'offre a été renforcée sur les lignes 10 (fréquence baissée de 60 à 30 min), 18 (20 > 15 min) et 19 (30 > 20 min) en semaine.

Réseau Mistral : nouvelles lignes		
70	Toulon Gare ⇔ Plage de Bonnegrâce (Six-Fours)	Lignes interurbaines numérotées et intégrées au PTU
71	Toulon Gare ⇔ Plage de Bonnegrâce (Six-Fours) par les Playes	
72	Toulon Gare ⇔ Plage de Bonnegrâce (Six-Fours) par le Brusc	
81	Langevin ⇔ Fabrégas / Le Mai (la Seyne)	Terminus redistribués entre ces 2 lignes
83	Sablettes ⇔ Léry (la Seyne) ⇔ L'Europe (Six-Fours)	
84	Gare de la Seyne ⇔ Reppe (Six-Fours)	Nouvelles lignes intercommunales
87	Mont des Oiseaux (la Seyne) ⇔ Le Brusc	
93	Carqueiranne Carthage ⇔ Petit Paradis	Nouvelle ligne interne

GX417 sur la ligne 1, au Pont St Jean, arborant ses nouvelles couleurs
© *Michaël DIETRICH*

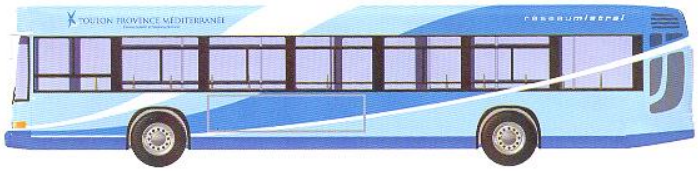
Nouvelle livrée

Au delà des nouveaux GX317 présentés dans RU51, le reste du parc RMTT est également en passe d'être re-pelliculé. La plupart des véhicules ont été repeints en blanc avec bas de caisse bleu. En fait, le parc reçoit une livrée légèrement différente puisque le fond reste blanc et le voile bleu foncé est souligné d'un liseré bleu ciel ! Une livrée "inversée" en quelque sorte qui différencie clairement la dernière génération de GX317 du reste du parc...

Il semble que la RMTT ait fait le choix de pelliculer d'abord un seul véhicule par type de bus présent à Toulon.

En revanche, aucun changement notable pour l'instant sur les lignes autrefois interurbaines, exploitées par LITTORAL CARS et la SODETRAV.

Nouveaux Bus !



Présentés dans RU51, les nouveaux GX317 Euro III ont pris leur service ce 1er septembre 2003, observés principalement sur les lignes 3 - 5 - 8 et 81.

Mises en service réseau Mistral			
N° parc	**Affectation**	**Lignes**	**Mise en serv.**
GX 317 Euro 3 (2p)			
600 à 612	Dépôt Peyron	8 – 18 – 81	01/09/03
613 à 627	Dépôt Brunet	3 – 5 – 9 - 19	
Renault Master			
530 à 535	Dépôt Peyron	84 - 87	01/09/03
536	Littoral Cars		
Réformes			
N° parc	**Affectation**	**Rachats**	**Mise en serv.**
R 312 (3p)			
132	Dépôt Brunet	?	10/1988
134 135	(réserve + scolaires)	Tirana (Albanie)	
R 212			
40	Dépôt Peyron	Tirana	06 à 10/1988
41 à 43	Dépôt Brunet	(Albanie)	
PR 100-2			
105, 110	Dépôt Brunet	Heuliez Bus	06 à 12/1986 et 09/1987
115, 118, 120	Dépôt Peyron		

28 véhicules numérotés 600 à 627 ont été livrés par Heuliez cet été (vous retrouverez leurs caractéristiques en rubrique « Parcs »), sur une commande totale de 80 unités. Le reste de la commande doit être livré d'ici le 30 avril 2004 au plus tard, au rythme minimum de 6 véhicules par mois. L'appel d'offre porte en tout sur 132 véhicules :

- 17 articulés dont l'appel d'offre a été relancé cette fin septembre, au profit de la ligne 1 ;

- 17 autobus à Gabarit Réduit ;

- 16 minibus et 2 minibus spécialement aménagés pour les PMR.

6 Master (n°530 à 535) déjà reçus sont détachés au Dépôt Peyron et circulent depuis la rentrée sur les lignes 84 et 87. Un septième (n°536) a été remis à l'exploitant LITTORAL CARS.

Cet important appel d'offre à l'échelle du parc est destiné à couvrir le renforcement des fréquences sur certaines lignes et l'extension du réseau, mais surtout part d'une volonté politique de rajeunir le parc actuel avec la suppression des véhicules à plancher haut, la généralisation sur le réseau d'un matériel climatisé et plus accessible.

Ajoutons que deux nouvelles vedettes seront livrées en 2004 pour le réseau maritime.

Evidemment, ce renouvellement faisait craindre la disparition totale des PR100-2 ! Finalement, leur sursis a été prolongé avec la réforme de seulement 5 PR100-2 (n° 105 – 110 – 115 – 118 et 120, repris par Heuliez). Trois R312 (n° 132 - 134 et 135, de 1988) ont été réformés : les 134 et 135 ont été vendus au réseau de Tirana (Albanie, partis le 19 septembre 2003). Les 4 R 212 du réseau (n°40 à 43) ont suivi la même destinée.

Rhône-Alpes

ANNEMASSE > TAC °

Depuis le 1er septembre, deux lignes sont prolongées sur le territoire suisse pour converger vers le parking-relais de « Sous-Moulin ». Elles passent, l'une par le poste-frontière de Moillesulaz (ligne **2**), l'autre par celui de Fossard (ligne **1**). Leurs fréquences seront par ailleurs renforcées.

La ligne M, qui traverse la ZI de Montréal à Ville-la-Grand, sera remplacée par la ligne **3** et offrira une desserte plus soutenue.

BOURG-EN-BRESSE > TUB **

Parc

Les autobus équipés de la climatisation, encore au nombre de deux, mais bientôt quatre, ont été très appréciés durant la canicule.

Le programme de rénovation a par ailleurs concerné 2 Agora-S (n°462 et 463) dont l'intérieur a été relooké avec les sièges bleus et les mains courantes jaunes. Deux PR100 (n° 159 et 160) devraient eux aussi bénéficier de cette opération avec en prime la pose de filtre à particules COMELA.

Retrouvez en rubrique « Parcs », l'effectif de la SETUB au 30 juin 2003, ainsi que les caractéristiques complètes de l'ensemble des surbaissés du réseau.

Interurbains

Depuis la rentrée, les lignes 115, 118, 119 et 120 exploitées par la Régie de l'Ain et SECAM-Maisonneuve, sont intégrées au réseau TUB.

CHAMBERY > STAC °

Bus + Vélo

Les sociétés STAC (Chambéry) et ST2A (Aix-les-Bains), se sont associées pour exploiter la « ligne des plages ». Cette ligne saisonnière relie les points centraux des deux villes en passant par les plages du lac du Bourget. 5 A/R quotidiens permettent à chaque voyageur d'emporter avec lui ses rollers et son vélo. Ainsi l'Agora STAC n°64 (5035 SK 73), parcourt la ligne avec une remorque spécialement adaptée au transport des vélos.

LYON > TCL **

METRO

Ligne C

La Station Croix-Paquet n'a pas été desservie cet été en raison de travaux pour réduire la lacune entre le quai et la rame en station et donc les risques de chute de voyageurs.

TRAMWAY

T1

Des aménagements sur la ligne ont nécessité une limitation de celle-ci à Charpennes et ce, du 25 juin au 28 août.

→ Tout d'abord la construction d'une voie de retournement en tiroir dans le cours Vitton à partir de la place Charles-Hernu a contraint à fermer la station Charpennes et à son remplacement par une halte provisoire dans la rue des Emeraudes. Grâce à ce terminus intermédiaire, les services partiels de Part-Dieu seront reportés à Charpennes économisant ainsi une rame qui partira renforcer les partiels T2 entre Grange-Blanche et la Porte des Alpes. Un service de bus-relais exploité par le dépôt Alsace a été mis en place afin de desservir le tronçon manquant en direction du campus de La Doua.

La voie de retournement
© *François ARNAUD*

→ D'autre part, la construction d'une station supplémentaire sur le campus de La Doua située entre « La Doua-Einstein » et le terminus « IUT-Feyssine », sur l'avenue Albert-Einstein, qui portera le nom de « Croix-Luizet ».

T2

Au moment où nous écrivions ces lignes, la mise en service du prolongement vers St Priest était toujours prévue pour le 27 octobre alors que la marche à blanc a débuté depuis la deuxième semaine de juin. Ce prolongement dessert 9 nouvelles stations depuis le parc technologique de la Porte des Alpes en passant par le quartier résidentiel des « Hauts de Feuilly » et devant l'Hôtel de Ville. A noter que la

station « Alfred de Vigny » est la seule à être à quai central.

TROLLEYBUS

C1

L'ex-« Axe fort » A5 a été rebaptisé **C1** (C comme Cristalis). Cet axe reliera la Part-Dieu à Caluire d'une part, et Rillieux d'autre part en passant par le boulevard des Belges, le site propre de la cité internationale, la Montée des Soldats (relire ***RU***51) puis l'avenue Pasteur en direction de Cuire (métro C), la ZI Caluire/Rillieux et la ZUP avec pour terminus Rillieux-Semailles.

Il faudra 23 minutes pour relier la Part-Dieu à Cuire et 32 minutes pour relier la Part-Dieu à Rillieux, grâce à la création de nouveaux sites propres et la mise en place de priorités aux feux. De plus, les stations seront toutes équipées comme celles du tramway. Le C1 desservira 55.000 habitants, 5000 scolaires et 15.000 emplois à moins de 300 mètres. Ce sont 20.000 voyageurs quotidiens qui sont attendus sur la ligne, celle-ci circulant de 5h à 0H avec des fréquences en journée de 5 à 10 minutes. Pas moins de 24 trolleybus articulés Cristalis ETB-18 seront engagés pour exploiter cette nouvelle ligne dont la mise en service est prévue pour novembre 2006.

Lyon croisement de Cristalis
© *François ARNAUD*

Cristalis

De nombreux problèmes techniques immobilisent ces trolleybus aussi fragiles que sophistiqués.

Fin septembre, seules les lignes **1**, **18** et **44** étaient totalement équipées de ce matériel, les **11** et **13** conservant leurs ER100. Une commande de 12 standards ETB12 et 12articulés ETB18 a été lancée.

Ligne 4

Elle est exploitée provisoirement en Agora-line depuis cet été. Les trolleybus Cristalis qui y étaient affectés ont rejoint le dépôt de la Soie pour équiper la ligne **1**.

Ligne 6

Des travaux sur la place des Terreaux ont dû contraindre les TCL à faire rouler des midibus diesel Oreos-55 et Gruau-MG36 sur cette vénérable ligne.

AUTOBUS (EXPLOITATION)

Fin de l'intégration tarifaire

Jusqu'à présent, les lignes interurbaines du Conseil régional adoptaient la tarification TCL pendant leur traversée de l'agglomération. Cette intégration tarifaire a été supprimée ainsi que les liaisons internes des lignes 102, 103, 111, 149, 167, 168, 176, 179, 186, T65. Ces indices disparaissant du réseau TCL et afin de remplacer ces liaisons internes, de nouvelles lignes ont été ou seront créées. Les deux premières sont la **39**, affrétée à TVRA, reliant la gare de Vénissieux à Solaize en remplacement du 179, et le **86**, affrétée à RNA, remplaçant le 186 et reliant Gorge-de-Loup à Chambettes.

Concernant la ligne T65, elle a été remplacée jusqu'à la restructuration du 27 octobre par une liaison dénommée **LP** (liaison provisoire) reliant Mermoz-Pinel à Manissieux, et exploitée par des standards du dépôt des Pins ; depuis le prolongement du tram, une nouvelle ligne **26** a pris le relais.

Adaptations

Plusieurs nouveautés depuis le 1er septembre. Les lignes **5**, **23**, **49**, **74** et **92** ont été légèrement modifiées. Le **9** est limité au trajet Saxe-Gambetta / Bron- Hôtel de Ville, le **17** est limité à St Genis-2 au lieu de St Genis-Laval pour ne plus desservir, par mesure de sécurité, le quartier des Basses-Barolles, le **73** à celui Perrache / Craponne, et l'essai de desserte de la cité internationale par le **171** a été prolongé.

Plusieurs lignes ont été supprimées : les navettes N8 (8e), N13 (Charbonnières), N15 (Bron), N79 (Ste Foy-les-Lyon), ainsi que l'antenne Vaulx-Hôtel de Ville de la ligne 7.

Restructuration

Le 27 octobre était mis en service le prolongement du T2 à Saint-Priest Bel-Air. Le réseau de surface a, pour l'occasion, été fortement modifié sur le secteur.

Ligne **26** : nouvelle ligne remplaçant la partie nord de la 62 et la T65. Elle relie le Bachut à Manissieux-Pierres blanches en passant par Mermoz-Pinel, la Porte des Alpes et l'aéroport de Bron qui sert de terminus partiel. La desserte de l'école de santé est désormais assurée par le seul 78.

Ligne **53**: elle ne change d'itinéraire qu'à partir de l'hôtel de ville de St Priest, vers la plaine de Saythe, St Priest-Ménival avec son terminus à la station de tram « Jules Ferry ». Les articulés sont remplacés par des standards et les fréquences diminuées.

Ligne **54** : elle relie la gare de Vénissieux à St Priest Hôtel-de-Ville au lieu de St Priest-Beauséjour. Elle ne dessert plus la plaine de Saythe mais se rend directement à l'hôtel de ville en passant par la gare.

Ligne **62** : supprimée dans sa partie nord, elle voit son itinéraire inchangé dans Moins, dessert la station du tram « Esplanade-des-Arts » avant de rejoindre St Priest-Beauséjour en lieu et place du 54.

Ligne **87** : légèrement modifiée dans St Priest.

Ligne **94** : son itinéraire est modifié dans St Priest à partir de « Pasteur Etats-Unis », en rejoignant directement St Priest Hôtel-de-Ville, puis la gare, la plaine de Saythe, la ZA Pesselière, l'antenne les Garennes étant supprimée.

Ligne **ZI-1** : nouvelle ligne reliant les Minguettes à la ZI Chassieu via la gare de Vénissieux et l'hôtel de ville de St Priest en reprenant une partie de l'itinéraire du 54 jusqu'à ZI Chassieu. Elle est exploitée à l'aide de 4 R312.

AUTOBUS (MATÉRIEL)

Agora-line

En complément de nos informations parues dans notre dernier numéro, nous publions un tableau récapitulatif de la répartition des Agora-line lyonnais.

SLTC (réseau TCL) Affectations des Agora-line			
Séries	**Nb**	**Livraisons**	**Lignes**
3901 à 3959	59	Avril 2000	25, 37, 41, 44, 47, 88, 99
3701 à 3759	59	Juil 01 / fév 02	20, 22, 30, 37, 56, 57, 69
1401 à 1464	64	2003	12, 36, 53, 58
Total	**182 voitures**		

Parc

A l'instar du réseau RATP, nous publions en rubrique « Parcs », un tableau récapitulant l'affectation des lignes lyonnaises suivant leur dépôt respectif ainsi que l'état d'équipement en surbaissés.

R312

La série 3400 est actuellement en cours de rénovation. Celle-ci est mise à profit pour équiper les véhicules de girouettes électroniques Duhamel.

SC10R

Les vénérables véhicules ont quitté les lignes **80** et **87** au profit de R312. C'est donc la fin des SC10 en service commercial après plus de 35 années.

MEGEVE > SKIBUS °

Parc

Afin de desservir les différents pôles de cette station de ski, un réseau de bus a été mis en place, exploité par les Cars Barini. L'hiver, 3 lignes se déploient sur 11 km, et l'été, é lignes sur 10 km. Depuis 2000, 9 midibus surbaissés Neoplan N4407 de 10m (n°70 à 78) y sont affectés (voir tableau).

MEGEVE > SKIBUS Neoplan N4407	
N° parc	**N° d'immatriculation**
70	*Non Communiqué*
71	*Non Communiqué*
72	2423 WQ 74
73	2418 WQ 74
74	2424 WQ 74
75	2420 WQ 74
76	1235 WQ 74
77	1238 WQ 74
78	2430 WQ 74

le Neoplan n°77 à la gare routière de Megève
© *Pierre COLIN - 25 juillet 2003.*

OYONNAX > DUOBUS °

Réseau

Sur ce petit réseau de 3 lignes, la livrée des bus a changé depuis le premier semestre 2002. Changement aussi pour la billettique avec la mise en place en janvier 2002 d'une carte à puce sans contact.

Le réseau est composé de la ligne **1** cadencée à la demi-heure avec 25 passages au point central (gare SNCF), la ligne **2** en boucle avec 30 mn à la pointe, et la ligne **3** avec 30 min à la pointe et 18 passages au point central. Il existe un service à la demande pour la desserte des cimetières ainsi qu'un A/R spécial vers Mons, les lundis, mercredis et samedis.

Renault Master n°70 en service sur la ligne 3 DUOBUS.
© *Malcom CHASE – Mai 2003*

SAINT-ETIENNE > STAS *

Réseau

On cherchait les trolleys cet été sur les lignes stéphanoises. On ne sait quelle est la raison qui a conduit ce réseau à faire circuler des autobus sur les lignes électrifiées en été ou les dimanches et jours fériés. Serait ce pour économiser un matériel vieillissant ?

INFO

Vous animez un site Internet non-officiel sur votre réseau de prédilection ?

Alors n'oubliez pas de faire remonter vos informations locales à l'équipe de Rédaction de ***Réseaux Urbains*** *!*

Bruxelles – Cityrunner le futur Tram 3000 pour la STIB signé Bombardier.
© Bombardier

L'intérieur du futur Tram 3000
© Bombardier

L'actualité des réseaux des pays limitrophes

Par nos correspondants

Autriche

GRAZ > GVB

Bus-cabriolet

En transformant un véhicule de ligne ayant largement assuré son service, et ce par découpe de la majeure partie de son pavillon, le réseau GVB a bien rénové sa ligne touristique. Intéressant à comparer avec les grands et classiques véhicules à étage qui circulent dans de nombreuses capitales européennes.

Espagne

BARCELONA > TMB

Métro

Une nouvelle ligne de métro, la 12, longue de 26 km avec 23 stations (dont 4 dans Barcelone même), doit relier le nord-ouest (Reina-Elisenda) au sud de l'agglomération (Castelldefels). Sa mise en service est programmée pour 2007/2008. Rappelons qu'une autre ligne, la 9, longue de plus de 40 km, est actuellement en construction dans Barcelone.

MADRID

Métro

Ici aussi, une autre ligne de métro 12 dite « MetroSur » (car elle dessert plusieurs grosses communes du sud de la capitale comme Alcorcon ou Getafe), a été mise en service récemment. De forme circulaire, elle s'étend sur 41 km entièrement souterrains et dessert 28 stations. Elle est reliée au reste du réseau métropolitain grâce à un prolongement de la ligne 10.

PALMA DE MAJORQUE

Tramway

Un réseau de 4 lignes de tramway doit être progressivement mis en service. Ce réseau s'étendrait sur 40 km et relierait Palma à son aéroport et aux zones de villégiature de sa périphérie.

VITORIA (GASTEIZ)

Tramway

Il existe pour cette ville basque, un projet de ligne de tramway (8 km environ). Les travaux de construction devraient débuter cette année même.

Italie

BRESCIA

Metro

Les travaux, afin d'équiper cette agglomération d'un métro automatique conçu par Ansaldo-Breda, ont débuté cet été.

GENOVA (GÊNES) > AMT

Metro

La ligne de métro léger reliant, sur 3,2 km, Brin à Principe, a été prolongée de 1,3 km entre Principe et San-Giorgio. Les lignes d'autobus provenant des secteurs de Ponente et Valpolcevera ont été restructurées en conséquence. Avec une fréquence à la pointe de 4 min, le trafic du métro devrait passer de 3,3 millions de voyageurs à 12 millions. D'autres extensions afin d'atteindre l'hyper-centre sont d'ores et déjà prévues : San-Giorgio à De-Ferrari en octobre 2004, puis De-Ferrari / Brignole, Brignole / Staglieno, et à l'autre bout de la ligne, Brin / Valpocevera. Lorsque la ligne complète sera achevée, elle devrait transporter 45 millions de voyageurs avec des rames espacées de 3 min.

PADOVA (PADOUE)

Translohr

Les travaux du Translohr ont débuté fin mars et devraient s'achever au printemps 2005. Il sera exploité à l'aide de 14 rames de 3 caisses, longues de 25 m avec alimentation électrique par batteries dans la traversée du centre-ville et par ligne aérienne en périphérie.

ROMA > ATAC

Trolleybus

La première ligne de trolleybus sera mise en service en septembre 2004. Elle sera exploitée à l'aide d'articulés Solaris actuellement en construction dans l'usine Ganz à Budapest.

Grèce

ATHENES

A l'occasion des prochains jeux olympiques, plusieurs infrastructures de transport en commun sont actuellement en cours de construction. Parmi celles-ci, une ligne de tramway dont le chantier avance à grand pas. Le dépôt est pratiquement achevé et la première rame Sirio (Ansaldo-Breda) a été livrée et présentée au public le 4 juin dernier.

Parallèlement, le réseau de trolleybus continue d'être modernisé : déjà équipé de 96 Van-Hool A300T, le réseau ILPAP avait reçu un grand nombre de Neoplan-Kiepe. Une commande de 131 Neoplan supplémentaires a été passée dernièrement comprenant 91 standards et 40 articulés. Ils remplaceront les anciens trolleybus SIU de fabrication russe.

Portugal

LISBOA (LISBONNE)

Tramway

Sur la rive sud du Tage, 3 lignes de tramway de type *Stadtbahn* (semi-métro) sont en construction et doivent être mises en service à la fin 2005 :

Ligne 1 : Seisal Corroios / Cacilhas

Ligne 2 : Seisal Corroios / Pragal

Ligne 3 : Cacilhas / Monte da Caparica

Suisse

BASEL (BÂLE) > BVB

Trolleybus

Ayant été sommée d'économiser 4,5 millions de Francs suisses à partir de 2004, la compagnie exploitante envisage tout bonnement d'abandonner le mode trolleybus sur son réseau. Il y a actuellement 3 lignes de trolleybus exploitées par les BVB, dont l'importante 33.

Au moment où certains réseaux militent en faveur des investissements durables, cette mesure, si elle se concrétisait, serait bien regrettable.

Comme quoi l'économie ne fait parfois pas bon ménage avec l'écologie.

CHAUX-DE-FONDS > TC

Trolleybus

Les TRN, gestionnaires du réseau urbain TC, ont lancé un appel d'offres pour de nouveaux trolleybus (6 à 10 unités). Afin de minimiser les coûts, les TRN désirent s'associer avec les TPG genevois qui s'apprêtent à acquérir cinquante trolleybus.

GENEVE > TPG

Le canton de Genève partage 100 km de frontière avec la France. Le « Franco-genevois » devrait voir sa population croître de 1,01% par an durant les vingt prochaines années. Si la circulation augmente de 40% dans le canton comme l'annoncent les prévisions, les embouteillages pour parvenir à Genève deviendront inextricables. Afin d'y faire face, les élus transfrontaliers ont signé le 4 juillet dernier une charte pour les transports publics du bassin franco-

valdo-genevois. Plusieurs études sont actuellement diligentées dont notamment des liaisons par tramways entre Genève, St Julien, Annemasse et le pays de Gex.

TPG : Caractéristiques du réseau en 2002			
Modes	**Nb. lignes**	**Kms**	**Véhicules**
Trams	3	12, 1	46
Trolleys	6	34,4	73
Bus	44	327, 1	231

Tramways

Les soumissions pour la tramification du dernier morceau de la ligne 4 ont commencé. Le chantier de liaison entre Pont-Rouge et le terminus Palettes de la ligne 13 devrait débuter au printemps prochain pour une mise en service fin-2005.

ETB18 des TCL de Lyon en prêt aux TPG de Genève, au dépôt le 12/09/2003.
© *Lionel BREITMEYER*

Un tramway sera construit sur le tracé de la ligne 9 sur la rive droite, avec pour délai 2005 au Bouchet, 2006 à Meyrin, 2007 à la frontière (CERN et Ferney, car terminus prévu en fourche). La grande nouveauté est l'emplacement du dépôt qui n'est plus prévu le long de la piste de l'aéroport mais dans son prolongement jusqu'à la voie de chemin de fer.

Un Van Hool NewA330 du réseau TPG de Genève
© *Van Hool*

Si les travaux de la ligne **13** battent leur plein avec la pose des appareils de voie ébauchant les futures lignes **15** et **17**, les études du tram Jonction / Bernex (tramification de la partie Ouest de la ligne 2) s'activent pour une mise en service prévue pour 2009.

Réseau Bus

Les nouveautés sont la suppression de la ligne 37, une nouvelle ligne **28** exploitée par Dupraz-Bus, et le nouveau parcours du trolleybus **6**. En effet, celui-ci emprunte dans les deux sens le pont du Mont-Blanc et les personnes qui redoutent la laideur des lignes aériennes devraient faire le déplacement car les fils passent totalement inaperçus, bien que tendus sur un lieu protégé.

LAUSANNE > TL

Parc

Commande chez Van-Hool, de 10 articulés NewAG300 avec motorisation Euro-3 et 10 NewA330 standards fonctionnant au GNV.

WINTERTHUR > WV

Trolleybus

Nous vous informions dans nos précédentes éditions de la décision du conseil municipal de ré-électrifier la ligne **4** pour des motifs écologiques. Pour des motifs économiques, la ZVV, communauté de transport de Zürich dont Winterthur fait partie, s'est opposée à ce vote. La ville, devant bientôt renouveler ses lignes aériennes, étudie une alternative écologique et économique pour remplacer ses trolleybus. Un appel d'offres de 10 trolleybus articulés en remplacement de matériel ancien a été lancé, mais le prochain remplacement de 20 véhicules supplémentaires est maintenant sujet à caution.

ZÜRICH > VBZ

Tramways

Deux lignes de tramway, les **1** et **18**, devraient desservir l'ouest de l'agglomération jusqu'à la gare d'Alstetten. Le **18** devrait être prolongé en 2008, et le **1** créé en 2010. Par ailleurs, le **8** devrait être prolongé depuis Hardplatz jusqu'à la place Escher-Wyss.

INFO

Pour les nouvelles étrangères, nous vous recommandons la lecture de :

Belgique : TRAM-2000 Rue Abbé J. Heymans, 15. B-1200 BRUXELLES. http://www.tram2000.be

Suisse : TRAM Endstation Ostring. Rue de la Servette, 30A. CH-1202 GENEVE

Allemagne : BLICKPUNKT STRASSENBAHN EV. Burg Herrenstrasse 2, D-12101 BERLIN. www.blickpunktstrab.net

Italie : FILOTRAM, BUS e METRO Filopress. Vicolo Orbitelli, 10. I-00186 ROMA. www.filotram.it *(publication reprise)*

Réseaux Urbains, c'est VOTRE magazine

Réseaux Urbains n'est que le fruit du travail de compilation et de mise en forme des informations que vous nous transmettez. L'équipe de rédaction, totalement bénévole et cumulant activités professionnelles et associatives, a besoin de l'aide de tous. La richesse des informations et articles publiés ne dépend donc que de votre participation.

Cette rubrique a pour but de vous informer sur les possibilités qui vous sont offertes de participer à l'élaboration de cette mine d'informations que constitue **Réseaux Urbains**.

Dates de parution, calendrier de publication, guide du contributeur… nous vous livrons tous nos « secrets de fabrication », en espérant vous retrouver plus nombreux à chaque numéro !

Merci de suivre autant que faire se peut les quelques conseils (format des informations,…) que nous vous donnons ci-après. L'élaboration d'un magazine est un travail long et fastidieux, mais vous pouvez nous faciliter la tâche en suivant nos indications.

Des petits riens naissent de grands quelques choses. Toute participation ou information, même minime, peut servir à **Réseaux Urbains**, *alors n'hésitez plus… Votre aide sera d'autant plus précieuse que les rédacteurs et contributeurs de Réseaux Urbains sont loin de tout savoir. Et si ce magazine paraît très complet et bien renseigné, ne vous y trompez pas : il y a souvent derrière une simple brève des semaines de travail et de compilation d'informations.*

Pour tout savoir sur Réseaux Urbains

Par l'équipe de rédaction

Contacts

Adhésion, Abonnement

Réseaux Urbains est un bulletin associatif de liaison, édité par l'association FPTU. Retrouvez tous les renseignements sur les modalités d'adhésion en rubrique « Pôle d'Echanges », en fin de magazine.

Adresse générale de la Rédaction

Vous souhaitez envoyer des informations, nous faire part de remarques, apporter des précisions… vous êtes les bienvenus !

Rédaction de Réseaux Urbains :

M. Patrick KIRSTETTER
6, rue Paul Belmondo
93160 NOISY LE GRAND

e-mail :
infos-ru@club-internet.fr

Vous pouvez aussi directement contacter les responsables de rubrique.

Merci de ne pas oublier que toutes ces personnes sont bénévoles, et cumulent activités professionnelles et associatives.

Aussi ne peuvent-elles toujours répondre aussi rapidement qu'elles le souhaiteraient à vos sollicitations ! Vous saurez le comprendre…

Organisation détaillée de l'équipe de rédaction

Mise en page, coordination, édition

Réalisation/coordination	Maquette
Yves LE CHANU 24, route de Borny 57070 METZ lechanu.yves@wanadoo.fr	Benjamin WEYER benjaminweyer@yahoo.fr
	Iconographie
	David LE PAUTREMAT david.lepautremat@free.fr

Rédaction Générale

Rédacteur	Correspondant E-mail
Patrick KIRSTETTER 6, rue Paul Belmondo 93160 NOISY LE GRAND infos-ru@club-internet.fr	Nicolas CAPON infos-ru@club-internet.fr
	Veille Internet
	Poste Vacant

Rédacteurs spécialisés

Rubriques « Un réseau à la loupe », « Carte d'Identité » et « Les lignes mythiques »

Claude DRUON 21 rue des Marronniers 10500 PRECY SAINT MARTIN Claudedruon@aol.com	Pierre-Marie VAINEAU 3, place Romain Rolland – Bât. Achille Apt. 43 52100 SAINT DIZIER pmvaineau@yahoo.fr
« Fiche Technique », « Parcs » et « Un réseau, des dépôts »	**« Pôle d'Echanges » (Infos FPTU et associations locales, petites annonces, courrier des lecteurs,…)**
Poste Vacant : contacter la rédaction générale	Jean-Pierre ZIMMERMANN 5, rue Sainte Agnès 67100 STRASBOURG Jeanpz6@aol.com
« Collectionneurs »	**Ligne Directe (actualités générales) et Dossiers**
Raymond STREIT 41, rue François Simon 57070 ST JULIEN LES METZ	**Poste Vacant : contacter la rédaction générale**

Correspondants locaux

Vous souhaitez participer à l'envoi régulier d'informations sur un secteur donné (rubrique 60 jours à) ? Nous vous proposons de devenir un correspondant local de FPTU. Un correspondant local gère les éventuelles relations avec les sociétés de transport de son secteur, rédige régulièrement une synthèse des informations locales et peut envoyer celle-ci directement au rédacteur-coordinateur.

Si vous souhaitez devenir correspondant local, contactez Patrick KIRSTETTER (coordonnées ci-dessus)

Prochains numéros

Dates d'envoi prévues

Ce calendrier est communiqué à titre indicatif, et non contractuel. L'équipe de rédaction fait tout son possible pour respecter ces dates, mais divers aléas personnels ou extérieurs (Imprimeur, La Poste,…) sont toujours possibles.

CALENDRIER

N°	Période	Date de bouclage et d'envoi
53	Novembre / Décembre	18/11/2003 pour la mi-décembre 2003
54	Janvier / Février	20/01/2004 pour fin février 2004
55	Mars / Avril	12/03/2004 pour la mi-avril 2004

Au sommaire des prochains numéros

TABLEAU PRÉVISIONNEL DE PUBLICATION

Une case est vide ? Cela signifie qu'aucun article n'a encore été proposé à l'heure où est imprimé ce numéro ! Alors à vos stylos !

Rubrique « Un réseau à la loupe »		
N°53	P-M. VAINEAU	Châlons-en-Champagne
N°54	B. WEYER	Sud Cars Ile de Fr. (77/93/95)
Rubrique « Dossier »		
N°53		
N°54		
Rubrique « Carte d'Identité »		
N°53	D. LE PAUTREMAT	Bayonne
N°54		
Rubrique « Lignes Mythiques »		
N°53		
N°54	P-M. VAINEAU	La ligne H de Reims
Rubrique « Un réseau, des dépôts »		
N°53	M. DIETRICH	Marseille – La Rose
N°54	M. DIETRICH	Marseille – Saint Pierre
Rubrique « Fiche Technique »		
N°53	P. KIRSTETTER	Les Van Hool A 300, 320, 330
N°54	P. KIRSTETTER	Le Van Hool AG 300
Rubrique « Collectionneurs »		
N°53		
N°54		

Réseaux Urbains, ce n'est pas que de l'actualité. C'est aussi plusieurs rubriques thématiques, consacrant plusieurs pages à des « Dossier », « Fiche Technique », « Réseau à la loupe »,…

Dossier : présentation détaillée (5 à 7 pages, 5 à 9 illustrations) de points d'actualité (restructurations de réseaux, ouvertures de lignes,…) ou d'éléments historiques ;

Un réseau à la loupe : présentation détaillée (5 à 7 pages, 5 à 9 illustrations dont un plan de réseau) d'un réseau : histoire, situation actuelle, avenir,…

Carte d'Identité : présentation sommaire d'un réseau dans sa situation actuelle, de préférence sous forme de

tableaux (chiffres-clés, parc, lignes,…) accompagnés d'un texte bref (2 à 3 pages au total, 5 à 8 illustrations).

Fiche Technique : présentation en 2 ou 3 pages (accompagnées de 4 à 6 illustrations) d'un matériel, ferré ou routier, ou bien d'équipements techniques, d'innovations,…

Ces rubriques, pourtant très appréciées, souffrent malheureusement d'un manque de vocations rédactionnelles. En effet, la petite équipe de coordination-réalisation de Réseaux Urbains ne dispose pas du temps nécessaire à la rédaction ad hoc de tels articles, surtout tous les deux mois. Nous nous en remettons donc une nouvelle fois à votre participation !

Pour aider ceux d'entre vous qui souhaitent se « lancer », mais aussi pour (peut-être) vous permettre de compléter grâce à vos connaissances un article en cours de réalisation. N'hésitez pas à prendre contact avec le responsable de rubrique concerné, ou envoyez un message à : infos-ru@club-internet.fr.

Toute documentation, tout cliché, toute information aussi petite soit-elle peut nous intéresser !

Infos contributions

Nous tenons à vous rappeler que le respect de quelques règles simples peut faciliter notre travail :

Articles de fond : vous souhaitez faire partager vos connaissances sur un réseau, un matériel,… en rédigeant un article pour l'une des rubriques décrites ci-dessous. Rien de plus simple : prenez contact avec le coordinateur de la rubrique concernée qui vous fournira toutes les indications utiles !

Actualités : vous êtes désormais nombreux à nous faire parvenir des informations sur vos réseaux de prédilection.

Cependant, la gestion d'un tel flux d'informations s'avère parfois délicate pour les quelques bénévoles de l'équipe de Rédaction. Aussi pouvez-vous nous simplifier la tâche !

Si vous nous envoyez vos informations par courrier, nous vous encourageons à :

- nous envoyer vos informations sous forme de synthèses déjà rédigées (même à la main…),
- rédiger, si vous disposez d'un Ordinateur, cette synthèse sous format Word 97 ou 2000, en Police Verdana, taille 9, paragraphes justifiés, titres en gras et… sans autre mise en forme particulière (qui compliquerait le travail d'intégration de votre contribution à la maquette).
- joindre des illustrations (photos, plans,…) qui permettront d'agrémenter le magazine. N'oubliez pas de joindre une enveloppe timbrée à vos nom et adresse si vous souhaitez que ces documents iconographiques vous soient retournés.

Si vous nous envoyez vos informations par e-mail, nous vous demandons là aussi de privilégier la rédaction sous format Word, en joignant votre fichier à votre message. Si vous souhaitez également joindre des photos, veillez à ce que leur taille soit de 75 Ko environ, ou de 300 Ko pour une parution en pages couleurs.

Bien évidemment, toutes les contributions continueront à être traitées… simplement, celles répondant aux normes indiquées ci-dessus demandant moins de travail de mise en forme, seront intégrées plus rapidement au magazine !

Enfin, essayez dans la mesure du possible de grouper vos envois, afin de faciliter le traitement.

EN CHANTIER…

A NOS CONTRIBUTEURS

ENQUÊTE SUR LA COUVERTURE DES RESEAUX

Afin de pouvoir mieux cerner les réseaux sur lesquels vous pouvez nous transmettre des informations, nous lançons un sondage auquel vous êtes invités à répondre dès que possible.

Que vous soyez déjà correspondant ou contributeur, même de longue date, ou que vous souhaitiez nous rejoindre, merci de nous indiquer au plus vite, par courrier ou e-mail à Patrick KIRSTETTER, les réseaux ou zones géographiques que vous souhaitez couvrir. Nous pourrons ainsi établir une « carte de France » des contributeurs, qui nous permettra de mieux connaître notre couverture exacte des réseaux français !

Nouveautés

Un « service photos » pour Réseaux Urbains

David LE PAUTREMAT, que la plupart d'entre vous connaissent déjà bien, a rejoint l'équipe de rédaction à la mi-septembre. Il est en charge de la gestion de toutes les illustrations de Réseaux Urbains, en lien étroit avec Christophe DECAUX qui gère la photothèque de FPTU.

Nous espérons ainsi augmenter la qualité des illustrations de votre magazine, par un choix plus rigoureux et mieux suivi des photographies. Cela ne doit changer néanmoins en rien vos habitudes : vos photos sont toujours à envoyer en même temps que vos contributions à P. KIRSTETTER ou à infos-ru.

Bienvenue à Jean-Pierre ZIMMERMANN

Notre très actif adhérent et correspondant strasbourgeois nous fait le plaisir et l'honneur de prendre en charge la rubrique « Pôle d'Echanges ». Vous souhaitez faire publier une petite annonce, donner des nouvelles d'une association locale,… N'hésitez pas à le contacter !

La maquette évolue encore…

Ce numéro 52 marque encore plusieurs évolutions sur la mise en forme du magazine : de nouveaux cadres d'information, de légères retouches de-ci de-là… Nous approchons désormais *a priori* de la forme définitive, mais vos remarques sont toujours les bienvenues !

L'essentiel est néanmoins « caché », puisque de nombreuses fonctionnalités du logiciel WORD ont été utilisées : numérotation et sommaire automatisés, styles pré-définis,…

MAN NL 223 n° 9026 de la RATP au Terminus Porte de Gentilly
© Patrick KIRSTETTER – 20 Juillet 2003

Le MAN NL 222 – 223

Par Daniel CROSNIER et Patrick KIRSTETTER

Si les autobus MAN sont peu répandus dans l'Hexagone, il ne faut pas oublier pour autant que la firme allemande a motorisé nombre d'autobus français et principalement l'ensemble des SC10 livrés à la RATP.

Le modèle NL222 en service sur les réseaux de Bordeaux et de Montpellier a maintenant été remplacé par une nouvelle gamme. Hormis les véhicules fonctionnant au GNV, MAN propose donc actuellement sur le marché, une gamme de standard diesel se déclinant en cinq versions qui se différencient par leur motorisation : NL223 de 220 ch, NL263 de 260 ch, NL 283 de 280 ch, et NL313 de 310 ch avec moteur couché d'une part, et NL243 de 240 ch et NL283 de 280 ch avec moteur vertical de l'autre.

Seul le NL223 est actuellement présent en France, suite à une importante commande de la RATP. Ce véhicule se distingue extérieurement des NL222 par ses faces avant et arrière aux parois vitrées plus généreuses ; ces vitres d'une même hauteur (excepté pour le poste de conduite) font disparaître le dénivelé des baies apparent sur les modèles précédents.

Le NL223 est propulsé par un moteur de 220 ch, 6 cylindres en ligne couchés

Les hauteurs de marche sont de 320 mm pour la porte avant et 340 mm pour la médiane.

Le MAN NL222 n°512 du réseau de Montpellier à Euromédecine (l'ancien dépôt Gimel de la SMTU est à droite).
© *Michel JAILLIARD*

Les portes pneumatiques sont louvoyantes vers l'intérieur.

Le porte-à-faux avant est de 2,700 m et arrière de 3,375 m. Détail intéressant : pour le franchissement de séparateur de chaussée, le véhicule peut être relevé de 60mm au dessus de la position route.

A noter le ralentisseur hydraulique intégré à la boite et couplé au frein principal, ainsi que le multiplexage intégral de l'installation électrique.

Caractéristiques techniques MAN NL223	
Type	A-21
Identification	WMAA21ZZZ2R
Moteur	D-0836-LUH-02 Euro-3
Puissance maxi	220 ch (162 kW à 2400 tr/mn)
Couple maxi	85 mdaN de 1200 à 1800 tr/mn (E3)
Cylindrée	6871 cm3
Freins	A disques + ABS + EBS
Poids à vide	11,50 T
PTAC	18 T
Suspension	Pneumatique intégrale
Diamètre de braquage	22,13 m
Dimensions	L = 11,95m, l = 2,50m, H = 2,88m (2,94 m avec climatiseur)

Bordeaux MAN NL 222 sur la ligne 6
© *Yves LE CHANU – Novembre 2001*

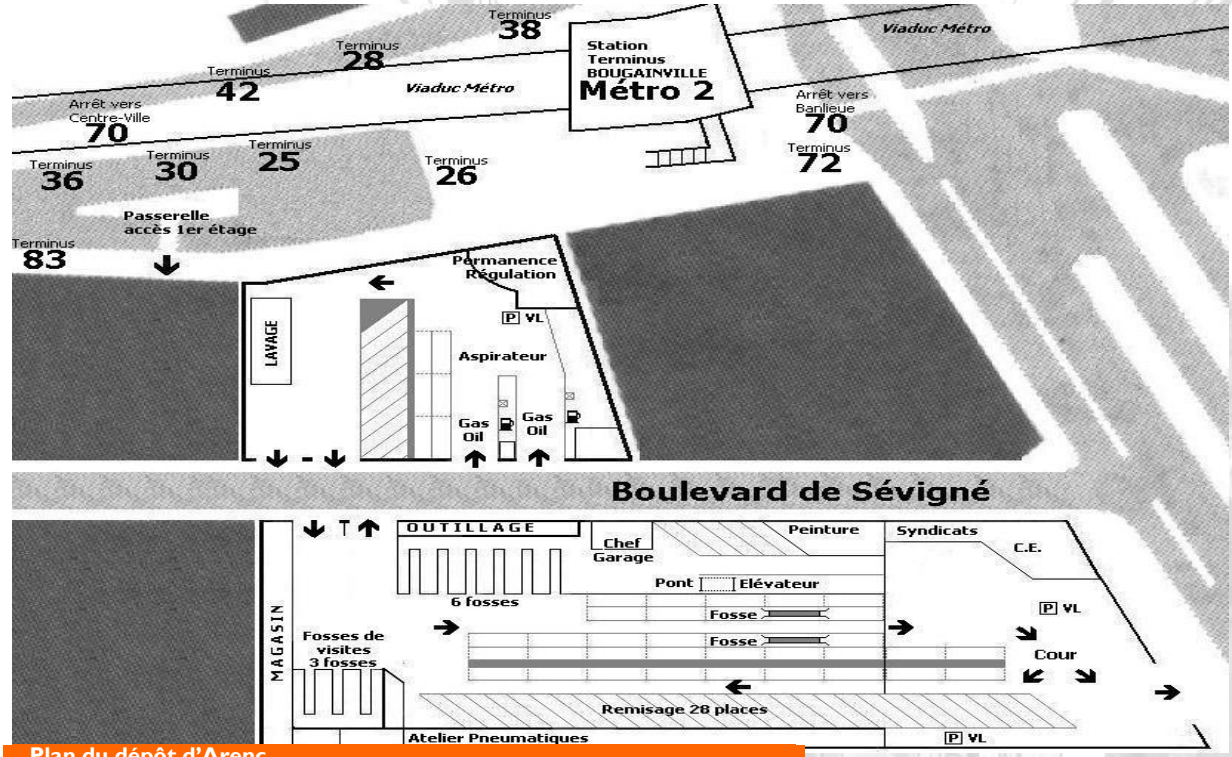
Les véhicules livrés à la RATP sont fabriqués en Pologne. Ils sont équipés d'une boîte de vitesses Voith Diva 851-3E ou 863-3E.

Arrière du n°9014, au terminus Porte d'Orléans de la ligne 28
© *Patrick KIRSTETTER - le 21 juin 2003*

MAN	NL 222 / NL223			
Villes	**Réseaux /Exploitants**	**Nb**	**Numéros de parc**	
Bordeaux	CGFTE	76	(**NL222**) 9501 à 9553, 9701 à 9723	3p
Paris	RATP	100	(**NL223**) 9001 à 9100	2p
Montpellier	TAM / SMTU	31	(**NL222**) 500 à 530	2p
	TOTAL	**207**		

Poste de conduite du NL223
© *Patrick KIRSTETTER*

Intérieur d'un NL223 RATP
© *Patrick KIRSTETTER*



Plan du dépôt d'Arenc
© Michaël DIETRICH

RTM > Marseille > Le Dépôt d'Arenc

Par Michaël DIETRICH et Maximilien LANDAS

Le remisage du dépôt d'Arenc
© Michaël DIETRICH

Situé en bordure du boulevard Ferdinand de Lesseps, à deux pas de la place Bougainville qui a donné son nom au terminus de la ligne 2 du métro et à sa gare d'échanges, le dépôt d'Arenc abrite le parc autobus desservant les quartiers Nord de Marseille.

Dépôt d'Arenc – la Gare d'Echanges
© *Michaël DIETRICH*

Historique

Le terrain fut acheté à la même époque que celui de Capelette (relire ***RU***51), le 11 octobre 1898 afin d'abriter les voitures électriques de la banlieue Nord (25 à 38) et quelques lignes de ville (49 à 52, 75, 89). Il remplace le dépôt du Lazaret, trop exigu et peu commode.

La configuration des bâtiments fut identique à celle de la Capelette : remises en charpentes métalliques, desservies sur l'arrière par un chariot transbordeur et fosses de visite sur de nombreuses voies.

En 1911, l'achat de parcelles mitoyennes a permis l'extension des installations :

- au Nord, avec le prolongement du hall

- à l'Est, avec le transfert sur un terrain acheté de l'autre côté du boulevard Sévigné, du domaine (rails, pavés de l'enclos du Lazaret) transféré par le service de la voie.

En 1921, Arenc compte un effectif de 113 motrices et 116 remorques et un linéaire de voies de 2771 mètres qui sera porté en 1938 à 2845 mètres.

Le dépôt reçoit ses premiers véhicules routiers :

- trolleybus des lignes de St Antoine et de Notre-Dame Limite, le 11 février 1950

- autobus des lignes 51, 75 et 89, le 20 février 1953

Jusqu'en mars 1957, tramways, trolleys et bus cohabiteront mais la disparition du matériel ferré ne libère pas assez de place : une nouvelle remise fut alors construite sur le terrain « Sévigné » pour abriter 30 à 50 autobus. La superficie d'Arenc est alors équivalente à celle de Capelette avec 17.000 m2. Après la disparition des trolleybus sur les lignes 25 et 26 en 1972, les autobus occupent seuls le dépôt.

En 1984, les premiers travaux annonciateurs de l'arrivée du métro 2 allèrent considérablement modifier les abords du dépôt : sous le viaduc du métro est aménagé une gare d'échanges bus-métro avec 9 lignes en correspondance (25, 26, 28, 30, 36, 38, 42, 72 et 83). Le samedi 14 février est alors inaugurée la nouvelle station avec l'arrivée du métro.

Aujourd'hui

L'organisation du dépôt est restée la même : les autobus rentrent le soir par le boulevard Sévigné et attendent leur tour pour passer dans le hall Est au poste de carburant puis éventuellement au lavage. S'ils sont parqués dans le hall principal, qui abrite garage et magasin, ils traversent à nouveau le boulevard Sévigné pour y pénétrer.

Le secteur régule 14 lignes réparties sur deux sites :

- Bougainville (au dépôt même) avec les lignes de banlieue 25, 26, 28, 30, 36, 38 et 96

- Bir-Hakeim (terminus Canbière-Bourse) avec les lignes desservant la ville 31, 35, 42, 49, 70, 89 et 97.

Pour anecdote, le dépôt d'Arenc a été victime de nombreux coups du sort :

- En 1932 et 1934, des inondations causées par le ruisseau de « Caravelle ».

- En juin 1940, le bombardement des installations portuaires et du gazomètre

- En 1942, l'explosion d'un surpresseur de l'Usine à Gaz entraînant bris de vitres et autres incidents

- en 1970, le soufflage des toitures lors de l'explosion d'une huilerie (le matériel roulant avait pu être évacué à l'extérieur du dépôt par le personnel présent).

Matériels

Le dépôt d'Arenc a connu une succession de matériels notamment des trolleybus ELR et VA3B2, et des autobus Berliet PBR, PLR, PH10-100, PH12-100, PR100 (PA, MI, et MIPS), O305G-HLZ, GX113, AU138, O405N, Cito et Citaro. Dans ces matériels, certains sont de véritables curiosités :

- Les splendides trolleybus Vetra VA3B2 à double essieu arrière, affectés à la ligne 26, ont vaillamment assurés leur service sur cette ligne jusqu'en 1972.

La cour du dépôt
© *Michaël DIETRICH*

- Un véhicule d'essai PR100-MI a circulé sur certaines dessertes du dépôt avant la mise en service de la première série en 1979.

- Après essai d'articulés sur le 26, des Heuliez O305G ont été mis en service sur cette desserte en 1982. Par la suite, après le prolongement de la ligne de métro M2 jusqu'à Bougainville, le trajet du 26 étant réduit, certains O305G ont circulé sur la ligne autoroutière 97

- En 1992, les lignes 49A et 49B sont équipées de bus à gabarit réduit. Arenc voit pour l'occasion l'arrivée de Van-Hool AU138, puis récemment, de Cito.

Dépôt RTM d'ARENC Nomenclature des lignes exploitées au 01/06/03	
Lignes	**Destinations**
25	Métro Bougainville / Saint-Antoine
26	Métro Bougainville / La Martine
28	Métro Bougainville / Les Aygalades
30	Métro Bougainville / La Savine
31	Canebière (Bourse) / Les Aygalades
35	Métro Vieux-Port / Estaque Riaux / Plage des Corbières
36/36B	Métro Bougainville / La Nerthe (36) / Estaque gare (36B)
38	Métro Bougainville / Métro Malpassé
42	Métro Bougainville / Métro Sainte-Marguerite (Dromel)
49A/49B	Circulaire Belle-de-Mai (Réformés - Vieux Port - Joliette)
70	Canebière (Bourse) / Lycée St Exupéry
89	Canebière (Bourse) / Le Canet (Jean-Jaurès)
96	Hôpital Nord / Estaque gare
97	Canebière (Bourse) / Hôpital Nord (par autoroute)

Dépôt RTM d'ARENC Affectation des véhicules au 1er juin 2003		
Matériels	**Nb**	**N° de parc**
GX113-I	74	122, 123, 125 à 130, 132 à 138, 466 à 468, 470, 472 à 475, 477 à 479 ; 481 à 486, 489 à 498, 500 à 503, 505 à 509, 511 à 528, 566 à 569
GX113-III	5	590 à 594
O405N-I	10	701 à 710
O405N-III	20	781 à 799, 801
Citaro	12	301 à 312
Citaro-Euro 3	20	850 à 869
Cito (ligne 49)	10	901 à 910
total	**151 véhicules à l'effectif**	

INFO

Après ces présentations marseillaises, qui s'achèveront dans RU54 par le dépôt Saint-Pierre, notre tour de France des dépôts ne demande qu'à être poursuivi !

Des projets existent déjà sur Lyon et Strasbourg, mais nous sommes à l'écoute de toutes vos propositions.

Le Citaro Euro III, tête de série n°850. Ce 19 février 2003, il est affecté à la ligne 97 qui relie l'Hôpital Nord au centre Bourse (où est pris ce cliché) par autoroute.
Châssis 300014 - 3770YF13 – mise en circulation 6/02/02
© *Michaël DIETRICH*

Le GX 107 n°138, toujours en livrée Flèche, sur la ligne 25 dans la gare d'échanges Bougainville. L'un des rares GX113 à porter une "casquette" blanche autour de la girouette.
Châssis PX100148 - 1607LT13 - circule depuis le 4/09/1985
© *Michaël DIETRICH, le 19 février 2003*

Le Cito n°903 sur la Canebière, ligne circulaire 49A
Châssis 090205 - 794WZ13 - mise en circulation le 1/08/2000
© *Michaël DIETRICH*

Parcs

A noter…

Depuis plusieurs numéros, nous faisons appel à vous afin de nous faire parvenir le maximum d'informations concernant les matériels roulants et ce, dans le but d'enrichir et compléter notre base de données. Il s'agit du seul moyen en notre possession pour suivre l'évolution des parcs et les diverses mutations des matériels roulants dans les réseaux, mieux contrôler nos informations, et répertorier le maximum de véhicules en service dans l'Hexagone.

Nous vous rappelons, une fois de plus, que l'aide de tous est nécessaire. Le but n'est nullement de vous transformer en « accro » des matériels mais simplement d'aider à la mise en place de notre base de données, outil indispensable à l'élaboration de notre revue.

Un matériel vu, un numéro de parc ou une immatriculation peuvent être d'une importance capitale. Chaque matériel est consigné par son type, numéro de parc et d'immatriculation, voire sa ligne d'affectation ; indiquer le jour de la saisie de ces informations 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, par courrier ou e-mail, à Patrick KIRSTETTER.

N'oublions pas que notre association sert avant tout à mutualiser nos diverses informations.

L'équipe de rédaction

Etats de parc sommaires

Montesson (78) > Connex Les Rabaux - Parc au 1er janvier 2003

Types	Nombre	N° de parc
Réseau Ville en Ville		
Autobus standards		
PR 112 Vivabus	9	E 301 à E 309
Autocars standards		
S 215 UL	4	E 684 à E 687
FR 1	3	03003, 03004, 03006
Iliade	1	03005
Réseau de Saint Germain		
Autobus standards		
PR 100-2	7	E 201, E 209 à 212, E 270, E 354
GX 107	3	E 228, E 229, E 234
Agora	1	E 688
GX 317	12	E 750 à E 761
GX 317 GPL	12	E 765 à E 776
Réseau Entre Seine et Forêt		
Midibus		
GX 117	**3**	*E 762 à E 764*
Autobus Standards		
GX 317	12	E 310 et 311, E 331 à 333, E 671 à 676, E 743
Autres lignes		
Minibus		
Peugeot Boxer	1	E 181
Autobus standards		
PR 100-2	5	9953, 9954, E 206 et 207, E 905
S 215 SL	2	E 733 et 734

Autocars standards		
Tracer	6	E 620, E 628, E 644 à 647
Total	**81 véhicules**	

BOURG-EN-BRESSE > SETUB - Parc au 30 juin 2003 (source SETUB)

Matériels	Nb	N° de parc
Midibus		
PGR	1	13 (bus-musée)
GX117	3	270 à 272
Standards		
PR100-2	4	150, 152 à 154
PR112	6	156, 159 à 161, 164, 165
R312	7	345, 348, 349, 351, 355, 357, 358
Agora	11	462, 463, 466 à 469, 473 à 477
Total	**32 véhicules**	

COLMAR > TRACE - Parc août 2003 (source Jean-Pierre ZIMMERMANN)

Matériels	Nb	N° de parc
Minibus		
Peugeot Boxer	1	150
Midibus		
A508	4	128, 129, 133, 137
Standards		
SC10R	9	111 à 115, 119 à 122
R312	12	123 à 127, 130 à 132, 134, 138 à 140
Agora-GNV	14	141 à 146, 148 à 156
Articulés		
AG700	1	136
Agora-L-GNV	1	147
Total :	**42 véhicules**	

DIJON > STRD - Parc au 1er juin 2003 (source Michel MARTIN)

Matériels	Nb	N° de parc
Minibus		
Citroën C25	1	C25
Renault Trafic	4	R11 à R14
Renault Master	2	R15, T035
Mercedes O609	1	M01
Gabarits réduits		
A508	1	601
Standards		
GX107	3	10 (Bus-info), 11 et 12 (Bus'Class)
R312-3p	8	401 à 408
A500-3p	34	501 à 534
A500B-3p	3	535 à 537 à disposition de Cariane
A300-3p	34	201 à 229 + 230 à 234 à disposition de RCO
A330-3p	21	235 à 255
A330-3p-new	1	256
GX317-3p	5	409 à 413
Articulés		
GX187	9	375 à 379, 385 (Bus'Class), 394 à 396
AG700	66	701 à 766
AG300	7	301 à 307
Agora-L	11	364 à 374
Total :	**208 véhicules**	

Etampes (91) > Ormont Transport – Parc au 1er janvier 2003

Types	Nombre	N° de parc
Minibus et Midibus		
Sprinter	1	104
GX 77 H	1	132
Autobus Standards		

S 215 SL	6	40, 41, 72, 86 à 88
PR 100-2	2	128, 136
GX 107	3	116 à 118
O 405 N	7	77 à 81, 89, 90
Autocars		
S 215 UL	2	130, 131
S 315 GT HD	2	102, 103
S 315 UL	2	91, 97
Tracer	8	119 à 123, 125 à 127
FR 1	1	60
S 53 RX	4	101, 110, 113, 114
Fast Syter	3	133 à 135
Total	**42 véhicules**	

LYON / SLTC (réseau TCL)

Lignes remisées (en **gras** celles équipées en surbaissés, en ***italique*** celles partiellement)				
Dépôts	**Minibus**	**Standards**	**Articulés**	**Trolleybus**
Alsace		**27**, **41**, **58**, 58^{E}, 59, 59^{E}, 70	58, 59, 70	***4***
Audibert		**12**, 12^{E}, 32, 35, **36**, **47**, **53**, 54, 60, 62, 76, 80, 87, 93, 94, 96, ZI1	48	
Caluire	N12, **61**	33, 77		**6**, 13, ***18***
La Soie		7, 16, **37**, **51**, 52, **56**, **57**, 64, 67, 68, 81, 83, 95	**51**, **67**/**95**	***1***, 11
Les Pins	78, **91**	**9**, **23**, **24**, **25**, 26, **28**, **34**, **38**, **69**, **79**, **99**		
Perrache		**29**, **30**, **42**, **42^{E}**, **46**, 49, 73, 74		
Oullins		**8**, **10**, 14, 15, 17, 63, **88**	**10**, 15-Express	
Saint-Simon	**65**, 71, **92**, N82	**2**, **3**, 5, 19, **20**, 21, **22**, **31**, **40**, 43, 45, **55**, 66, 72, 89, 90, 98	40, 43, 90	***44***

MONTLHERY > Transports Daniel Meyer – Parc lignes régulières au 01/01/2003 (Hors Tice et Jet Bus)

Types	Nombre	N° de parc
Minibus et Midibus		
GX 77 H	2	328, 362
GX 117 L E3 Clim	2	509, 510
Autobus Standards		
PR 112	3	381 à 383
GX 107	10	338, 353, 371, 372, 409, 410, 420 à 423
GX 317 E3 Clim	2	511, 512
Citaro	26	447 à 450, 452 à 457, 475 à 479, 481, 482, 487 à 491, 497 à 500
Citaro E3	6	514 à 519
Autobus articulés		
PR 180-2	2	483, 484
Autocars standards		
S 215 UL	12	331 à 336, 429 à 432, 435, 436
S 315 UL	35	390, 402 à 405, 411 à 415, 437 à 441, 459 à 462, 465 à 472, 492 à 496, 506 à 508
FR 1	1	474
Iliade	2	504, 505
Autocars articulés		
SG 321 UL	1	442
Total	**104 véhicules**	

MULHOUSE > TRAM (réseau SOLEA) - Parc au 10 juin 2003 (source Alain MASSON)

Matériels	Nb	N° de parc
Midibus		
AU138	1	137
GX117	4	141 à 144
Standards		
Chausson	1	239
SC10R	2	375 (musée), 379 (Resto du Coeur)
S215SL	2	301, 302
PR100-2	45	405, 412 à 455
R312	12	202 à 213

O405N	7	501 à 507
Agora	33	521 à 553
GX317	10	310 à 319
	Articulés	
PR180-2	25	705, 708 à 710, 712 à 727, 730 à 734
PR118	2	728, 729
O405GN	4	601 à 604
Agora-L	16	621 à 636
Total	**164 véhicules**	

DIAPORAMA

SC 10 R n° 8903 SEMVAT – à Toulouse Matabiau sur la N5
© Jérôme BONATO

AG 300 n° 570 sur la ligne 7 à Wacken.
© Jean Pierre ZIMMERMANN

PARIS > RATP

DEPÔT DE MONTROUGE. Affectation des véhicules au 15 septembre 2003			
Lignes	**Nb**	**Matériel**	**N° de parc**
21	24	**Agora-line**	8103 à 8123, 8147 à 8149
28	24	**NL223**	9001 à 9024
38	33	**Agora-S**	7397 à 7418, 7420 à 7430
67	20	**NL223**	9025 à 9044
88	15	**Agora-S**	2842 à 2856
197	16	**Agora-S**	2163 à 2178
216	9	**Citaro**	4269 à 4274, 4318 à 4320
Spéciaux	5	**PR100-2**	4197 à 4201
Total :	**146 véhicules à l'effectif du dépôt**		

SAINT-BRIEUC > CABRI (réseau TUB) (source Yves LE CHANU)

Matériels	Nb	Numéros de parc
	Midibus	
MG50	1	104
GX77H	1	236
	Standards	
PR100-2	14	205 à 208, 213, 218 à 221, 229, 230, 232, 233, 235
GX107	2	231, 234
A500	14	237 à 250
GX317-E3-3p	5	259 à 263
A300	5	251 à 255
A330	5	256 à 258, (new) 264, 265
	Articulés	
PR180-R	1	304
GX187	1	301
Agora-L	3	305 à 307
Total :	**52 véhicules**	

STRASBOURG > CTS - Parc au 2 juin 2003 (source Jean-Pierre ZIMMERMANN)

Matériels	Nb	N° de parc	
		Mini-train	
Mercedes O309	1	41	(+ 2 remorques)
Mercedes L508D	1	42	(+2 remorques)
Fenwick TEVM	1	43	(+1 remorque)

Still-Saxby R07-20	1	44 (+ 3 remorques)
Still-Saxby R07-20	1	45 (+ 3 remorques)
Still-Saxby R07-20	1	46 (+ 3 remorques)
Minibus		
Mercedes-Sprinter	1	112
Standards		
S53	4	282, 284, 285, 287
SC10R	25	945, 948 à 953, 955 à 957, 959 à 965, 970, 971, 974, 980, 981, 983, 984 *
GX57	5	611 à 615
R312	68	401 à 468
GX317	8	470 à 477
Agora	42	651 à 677, 851 à 865
Agora-GNV	55	700 à 754
Articulés		
GX87	7	362 à 368
AG300	55	516 à 524, 526 à 570 **
Agora-L	24	571 à 594
Total :	**300 autobus**	
Tramways		
Adtranz 3 caisses	36	1001 à 1026, 1031 à 1040
Adtranz 4 caisses	17	1051 à 1067
Total :	**53 rames**	

* *6 SC10R sont équipés pour le transport des UFR : n°959 à 964* ** *AG300 n°525 détruit par un incendie*

Matériels / Dépôts	Cronenbourg	**Elsau**	**Neudorf**	***total***
Mini-train	6			6
Sprinter	1			1
S53	4			4
GX57	5			5
SC10R	9	2	14	25
R312	16	22	30	68
Agora	15	11	16	42
Agora-GNV		55		55
GX317			8	8
GX87	7			7
AG300	34		21	55
Agora-L	24			24
Total autobus :	**121**	**90**	**89**	**300**
Tramways				
Adtranz 3 caisses	19	17		36
Adtranz 4 caisses	8	9		17
Total tramways:	**27**	**26**	**-**	**53**

DIAPORAMA

Nocturne à Toulouse : le GX317 n°9907 sur la ligne N3
© Jérôme BONATO

Un MAN NL 222 du réseau TAM de Montpellier
© Jérémy OLIVIER

SAINTES > BUSS - Parc 2003 (source Philippe MESNIGE)

Matériels	Nb	N° de parc
Minibus		
Master	3	201, 502, 503

Gabarits réduits		
MG36	1	302
GX117	4	600 à 603
Standards		
PR100-2 (av-Safra)	5	900 à 904
GX317-3p	4	800 à 803
Total :	**17 véhicules**	

Etats de parc partiels

Les états de parc partiels présentent l'intégralité des caractéristiques en notre possession sur tout ou partie d'un ou plusieurs types de matériels des réseaux concernés. Il peut s'agir uniquement de véhicules nouvellement arrivés, de mouvements intervenus sur une partie du parc… Les informations présentées ci-dessous sont donc parcellaires.

BOURG-EN-BRESSE > SETUB (source François ARNAUD)

Midibus							
Heuliez GX117				**N° de série commençant par VJ1GX586H4C00**			
N°	**Immat.**	**Série**	**Mse. sce**	**N°**	**Immat.**	**Série**	**Mse. sce**
270	4579 WJ 01	0087	02/05/00	**272**	4582 WJ 01	0091	02/05/00
271	4581 WJ 01	0088	02/05/00				
Standards							
Renault Agora-S				**N° de série commençant par VF6PS09B4000**			
462	3708 VL 01	10196	07/11/96	**467**	6960 VZ 01	12282	01/03/99
463	5366 VP 01	10664	02/07/97	**468**	359 WE 01	12643	01/09/99
466	8780 VV 01	11645	02/07/98	**469**	361 WE 01	12650	01/09/99
Irisbus Agora-S Euro-3				**N° de série commençant par VNEPS09D1000**			
473	5422 WX 01	00207	20/12/01	**476**	2069 XG 01	00557	20/03/03
474	5424 WX 01	00208	20/12/01	**477**	2070 XG 01	00558	20/03/03
475	5428 WX 01	00209	20/12/01				

DIAPORAMA

La découpe Mistral sur le PR 118 toulonnais n°240
© Michaël DIETRICH, septembre 2003

GX 317 GNV nantais et Cristalis stéphanois à l'usine Heuliez
© Lionel BREITMEYER, été 2003

BRUNOY (91) > STRAV – mises en service 08/2002 à 07/2003

N°	Marque	Modèle	Immat.	Numéro de châssis	1ère circul.
406	Irisbus	Agora-L E3	877 DHH 91	VNEPU09D100000067	30/10/2002
407			880 DHH 91	VNEPU09D100000068	30/10/2002
408			76 DHY 91	VNEPU09D100000079	05/12/2002
409			78 DHY 91	VNEPU09D100000078	05/12/2002
410			80 DHY 91	VNEPU09D100000077	05/12/2002
411	Mercedes	Citaro-G	937 DJD 91	VF962824310300001	17/12/2001
412	Irisbus	Agora-Line VIVABUS	842 DJJ 91	VNEPS09D200000148	07/01/2003
413			158 DJZ 91	VNEPS09D200000149	14/02/2003

414	Irisbus	Agora-L E3	152 DML 91	VNEPU09D100000199	16/05/2003
415	Heuliez	GX 187	45 DLX 91	VJ1PU04A1PY101222	06/12/1991
416			48 DLX 91	VJ1PU04A1PY101206	19/12/1991
417	Renault	Agora-Line VIVABUS	569 DMH 91	VF6PS09B700000030	05/04/2000
418	Renault	Iliade	166 DMW 91	VNESFR11500200108	07/11/2001

CLERMONT > T2C (source Philippe BOULARD)

Standards					
GX317-3p-GNV					
N°	**Immat.**	**Mse. sce**	**N°**	**Immat.**	**Mse. sce**
101	2183 WX 63	09/02/01	**114**	4218 XB 63	26/10/01
102	2184 WX 63	09/02/01	**115**	4219 XB 63	26/10/01
103	2185 WX 63	09/02/01	**116 ***	9817 XK 63	21/05/03
104	2195 WX 63	09/02/01	**117**	9814 XK 63	21/05/03
105	4209 XB 63	26/10/01	**118**	9813 XK 63	21/05/03
106	4210 XB 63	26/10/01	**119**	9819 XK 63	21/05/03
107	4211 XB 63	26/10/01	**120**	9825 XK 63	21/05/03
108	4212 XB 63	26/10/01	**121**	9828 XK 63	21/05/03
109	4213 XB 63	26/10/01	**122**	9834 XK 63	04/06/03
110	4214 XB 63	26/10/01	**123**	9831 XK 63	25/07/03
111	4215 XB 63	26/10/01	**124**	9838 XK 63	13/06/03
112	4216 XB 63	26/10/01	**125**	9841 XK 63	13/06/03
113	4217 XB 63	26/10/01			
GX317-2p-GNV					
151	9847 XK 63	04/07/03	**154**	9854 XK 63	08/07/03
152	9849 XK 63	05/07/03	**155**	9861 XK 63	25/07/03
153	9851 XK 63	30/07/03			
GX217-2p-GNV					
660	5877 WF 63	14/04/98			
GX217-2p					
661	5349 WH 63	15/12/98	**664**	5357 WH 63	15/12/98
662	5360 WH 63	15/12/98	**665**	5358 WH 63	15/12/98
663	5354 WH 63	15/12/98	**666**	5344 WH 63	15/12/98
Articulés					
GX417-3p					
65	5369 WH 63	15/12/98	**70**	6267 WH 63	22/12/98
66	5362 WH 63	15/12/98	**71**	6271 WH 63	22/12/98
67	5375 WH 63	15/12/98	**72**	6276 WH 63	22/12/98
68	5373 WH 63	15/12/98	**73**	6266 WH 63	22/12/98
69	6282 WH 63	22/12/98			

* La série 116 à 125 est en configuration V2 (porte milieu reculée). A partir du n°116, les véhicules sont équipés de la climatisation et les girouettes sont à diodes orange au lieu de pastilles jaune.

DIJON > RCO (réseau TRANSCO)

Standards							
Van-Hool A320-new				**N° de série commençant par YE232002N78M**			
91607	1731 WN 21	61276		**91608**	1733 WN 21	61277	

STRASBOURG > CTS (Réseau 67) source Jean-Pierre ZIMMERMANN

Standards					
Setra S315UL			**N° de série commençant par VF962710130300**		
N°	**Immat.**	**Série**	**N°**	**Immat.**	**Série**
174	706 AGA 67	575	**177**	713 AGA 67	578
175	710 AGA 67	576	**178**	711 AGA 67	579
176	715 AGA 67	577			

TOULON > Réseau Mistral : nouveaux véhicules été 2003 (source : Michaël DIETRICH)

Standards							
Heuliez GX 317 Euro III - 2p				**N° de série commençant par VJ1PS09D1**			
N°	**Immat.**	**Série**	**Mse. sce**	**N°**	**Immat.**	**Série**	**Mse. sce**

600	404 APM 13	00000291	01/09/03	**614**	350 APR 83	00000306	01/09/03
601	403 APM 83	00000292	01/09/03	**615**	347 APR 83	00000307	01/09/03
602	405 APM 83	00000293	01/09/03	**616**	342 APR 83	00000308	01/09/03
603	401 APM 83	00000294	01/09/03	**617**	340 APR 83	00000309	01/09/03
604	400 APM 83	00000295	01/09/03	**618**	337 APR 83	00000310	01/09/03
605	399 APM 83	00000296	01/09/03	**619**	336 APR 83	00000311	01/09/03
606	398 APM 83	00000297	01/09/03	**620**	433 APY 83	00000324	01/09/03
607	397 APM 83	00000298	01/09/03	**621**	432 APY 83	00000325	01/09/03
608	391 APR 83	00000299	01/09/03	**622**	430 APY 83	00000326	01/09/03
609	396 APM 83	00000300	01/09/03	**623**	427 APY 83	00000327	01/09/03
610	366 APR 83	00000302	01/09/03	**624**	425 APY 83	00000328	01/09/03
611	364 APR 83	00000303	01/09/03	**625**	423 APY 83	00000329	01/09/03
612	360 APR 83	00000304	01/09/03	**626**	422 APY 83	00000330	01/09/03
613	353 APR 83	00000305	01/09/03	**627**	421 APY 83	00000331	01/09/03
Renault Master (Gruau)				**N° de série commençant par VF1PDMML5284**			
530	517 APX 83	02088	01/09/03	**534**	523 APX 83	02132	01/09/03
531	520 APX 83	02113	01/09/03	**535**	524 APX 83	02133	01/09/03
532	530 APX 83	02122	01/09/03	**536**	524 APX 83	02035	01/09/03
533	528 APX 83	02124	01/09/03				

TOULOUSE > SEMVAT (Réseau TISSEO) (source Jérôme BONATO)

Midibus							
Mercedes Cito				**N° de série commençant par WEB6662001309**			
N°	**Immat.**	**Série**	**Mse-sce**	**N°**	**Immat.**	**Série**	**Mse-sce**
0150	317 ARB 31	0354	16/10/01	**0153**	305 ARB 31	0357	16/10/01
0151	313 ARB 31	0355	16/10/01	**0154**	303 ARB 31	0358	16/10/01
Articulés							
Mercedes O405GN-3p				**N° de série commençant par VF9612512103**			
9701	5119 ZR 31	00007	26/01/98	**9711**	5217 ZQ 31	00017	26/01/98
9702	9352 ZP 31	00008	26/01/98	**9712**	861 ZR 31	00018	26/01/98
9703	9344 ZP 31	00009	26/01/98	**9713**	872 ZR 31	00019	26/01/98
9704	9341 ZP 31	00010	26/01/98	**9714**	895 ZR 31	00020	26/01/98
9705	9346 ZP 31	00011	26/01/98	**9715**	850 ZR 31	00021	26/01/98
9706	5206 ZQ 31	00012	26/01/98	**9716**	2785 ZR 31	00022	26/01/98
9707	3996 ZQ 31	00013	26/01/98	**9717**	2791 ZR 31	00023	26/01/98
9708	3989 ZQ 31	00014	26/01/98	**9718**	5120 ZR 31	00024	26/01/98
9709	5213 ZQ 31	00015	26/01/98	**9719**	5122 ZR 31	00025	26/01/98
9710	5220 ZQ 31	00016	26/01/98	**9720**	5125 ZR 31	00026	26/01/98
Mercedes O405GN-2-3p				**N° de série commençant par VF9612512103**			
9950	325 ACF 31	00199	31/05/99	**9952**	327 ACF 31	00201	31/05/99
9951	331 ACF 31	00200	31/05/99				

L'ensemble des GX317-GNV sont équipés de boite VOITH sauf pour les 0201 à 0203, 0209, 0210, et 0321 à 0340 équipés de ZF.

Vous souhaitez davantage d'états de parcs ?

N'hésitez pas. Envoyez nous le fruit de vos recherches, nous nous ferons un plaisir de le publier

DIAPORAMA

Agora S Euro 3 du réseau SOLEA à Mulhouse

© Collection Alain MASSON

SC 10 R du réseau TRACE à Colmar dans les vignes !

© Collection Alain MASSON

Modèle Réduit du Floirat type Mulhouse avec sa remorque.
© Cliché Club MULHOUSE 1/43°

L'actualité des modèles réduits

Par Raymond STREIT

A l'occasion de sa 50ème bourse d' échange du samedi 20 mars 2004 (parc des expositions de Mulhouse – Voitures miniature et jouets anciens de collection), le club MULHOUSE 1/43° a fait lancer la fabrication en série limitée d'un modèle typique et inédit qui a circulé dans les rues de Mulhouse. Il s'agit de l'autobus urbain FLOIRAT type Mulhouse avec sa remorque, à l'échelle du 1/50° de fabrication Minitrucks. Ce modèle est proposé en exclusivité, en souscription et en édition limité au prix de : tout monté pour 270 € TTC ; en kit pour 135 € TTC

Les frais d'emballage et de port en « colissimo suivi » se montent à 12 € pour les modèles expédiés. Les modèles seront disponibles lors de la 50ème Bourse du Club. Les chèques à l'ordre du club ne seront encaissés qu'à la livraison du modèle ou retournés au client en cas d'imprévus liés au fabricant ou à la suite de problèmes liées à l'expédition du modèle.

Souscription du bus Floirat à expédier à Alain PI – 6b rue Saint Morand – 68130 ALTKIRCH.

Au 1/87ème (Par Alain DUBOIS)

Récemment, deux autobus fonctionnant sur des réseaux français ont été produits à l'échelle 1/87e par Rietze Automodelle.

© *Alain DUBOIS – Le Citaro et le Cito de chez Rietze*

Il s'agit d'un Mercedes Citaro du réseau Bibus de Brest (ref 62585), et d'un Cito des TUR aux anciennes couleurs rémoises (réf 63327). Ils complètent la gamme déjà conséquente de ces modèles chez Rietze, constituée jusqu'à présent de véhicules de réseaux étrangers.

On attend la sortie d'un Citaro TCRM Metz prévu au catalogue sous la référence 62584.

On peut se les procurer dans les magasins spécialisés et en particulier chez NARWAG à Enghien.

Par ailleurs, en matière de métro au 1/87e, la maison Trans-Europ sort une rame Spraque en laiton.

QU'EST CE QUE FPTU ?

France Passion des Transports Urbains (FPTU), association à but non lucratif de type loi de 1901, a été créée en 1995 et a pour vocation de rassembler les bénévoles passionnés par l'univers des transports en commun urbains, et désirant mettre en commun leurs informations et documentations par le biais du présent magazine.

FPTU organise également, sur proposition de ses adhérents, des manifestations à caractère évènementiel (visites de réseaux, participation aux salons de l'UTP et du GART,…). Plusieurs bases de données collectives (photothèque, fonds documentaire, liste de véhicules de transport,…) sont également gérées par des membres de l'association, et constituent en quelque sorte son « patrimoine ».

COTISATION ET ABONNEMENT

Réseaux Urbains de France, publication associative et bulletin de liaison, est distribué prioritairement aux adhérents de FPTU. L'abonnement au magazine est inclus dans la cotisation et ne peut être contracté en dehors de celle-ci. Le bulletin d'adhésion est disponible sur demande au siège de l'association ou sur notre site Internet.

Tarifs 2003 :

- Particuliers (UE et Suisse) : 43,00 €

- Entreprises : 50,00 €

Toute l'information associative

Par Jean-Pierre ZIMMERMANN

CONTACTER FPTU

Pour tout renseignement, ou pour adhérer à FPTU :

FPTU

C/o Jean-Michel BOUTILLEZ

4/15 square Pierre et Marie Curie

78120 RAMBOUILLET

E-mail : fptu@free.fr

Site Internet : http://fptu.free.fr

ANCIENS NUMÉROS DE RÉSEAUX URBAINS

Dans la limite des stocks disponibles (très faibles), nous pouvons également distribuer « Réseaux Urbains de France » à l'unité (8,50 € par numéro, port compris). Vous pouvez obtenir toute information sur la disponibilité d'un numéro sur le site Internet de FPTU, ou bien auprès de :

Claude DRUON

21 rue des Marronniers

10500 PRECY SAINT MARTIN

Claudedruon@aol.com

Internet

Le site Internet de FPTU est actuellement en pleine restructuration.

EN CHANTIER…

Un webmestre pour FPTU !

Grâce à l'aide de notre adhérent nantais Dominique GUIBERT (dominique.guibert@free.fr), Webmestre, un nouveau site Internet de présentation de FPTU a été mis en ligne.

Il s'agit d'un site volontairement simplifié par rapport à l'ancienne version. Toutes les pages documentaires et thématiques présentes par le passé ont été abandonnées, car d'une part de nombreux autres sites existent déjà sur les thèmes qui y étaient abordés, et d'autre part leur gestion s'avérait incompatible avec la charge de travail déjà importante supportée par l'équipe de FPTU.

Vous pouvez dès à présent noter l'adresse du nouveau site de FPTU et de son magazine, Réseaux Urbains :

http://fptu.free.fr

L'équipe de FPTU

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 correspondent à des 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.

Conseil d'Administration

Président	Trésorier
Jean-Michel BOUTILLEZ 4/15 square Pierre et Marie Curie 78120 RAMBOUILLET 01 34 83 98 12 fptu@free.fr	Christophe DECAUX 29, rue des Terres au Curé 75013 PARIS fptu@free.fr
Secrétaire	**Autres Membres**
Patrick KIRSTETTER 6, rue Paul Belmondo 93160 NOISY LE GRAND	Arnaud BOUSEZ Olivier DELESTRADE Claude DRUON

Photothèque et Fond documentaire

Vous souhaitez faire don à l'association de clichés ou de documents ? Vous contribuerez ainsi à enrichir le fonds mutuel de documentation de FPTU, qui sert à illustrer Réseaux Urbains. Prenez contact avec :

Photothèque	Fonds Documentaire
Christophe DECAUX 29, rue des Terres au Curé 75013 PARIS fptu@free.fr	Olivier DELESTRADE 22, route de la Varizelle 42400 SAINT CHAMOND odelestrade@aol.com

Pour participer à la rédaction de Réseaux Urbains, ou tout simplement nous faire parvenir des informations, rendez-vous à la rubrique « Infos Rédaction ».

CONGRES DU GART A NANTES

C'est officiel, FPTU aura de nouveau un stand à l'occasion du prochain congrès du GART qui se tiendra à Nantes du mercredi 26 au vendredi 28 novembre 2003. Si vous êtes disponible pour nous aider à assurer la tenue du stand sur une partie de ces trois journées, n'hésitez pas à vous faire connaître auprès de Claude DRUON, qui supervise notre séjour.

Infos FPTU

ANNONCE

La rédaction de Réseaux Urbains recherche un second correspondant Internet !

En effet, un premier Correspondant Internet, Nicolas CAPON, est déjà chargé de l'animation de la boîte e-mail de la rédaction.

Néanmoins, en dehors de vos envois spontanés sur infos-ru@club-internet.fr, de nombreuses informations transitent sur Internet : sites Web des constructeurs, des groupes, des opérateurs, sites non-officiels… Pour l'instant, peu de ces informations remontent jusqu'à Réseaux Urbains.

Nous souhaiterions donc pouvoir nouer des contacts avec ces sites, et publier (après accord des intéressés bien entendu) certaines des informations qui y figurent. Le rôle de ce second correspondant Internet serait donc d'assurer une fonction de « veille » et de transmission d'informations.

Si ce poste vous intéresse, prenez contact avec Patrick KIRSTETTER ou Benjamin WEYER (voir coordonnées ci-avant).

Journée découverte du Réseau de Reims

Les TUR, Société du groupe Keolis, gérant pour le compte de la CCAR (Communauté de Communes de l'Agglomération de Reims), le réseau de Transports collectifs de l'agglomération rémoise.

Notre équipe devant la Gare à l'assaut d'un Cito !
© *Yves LE CHANU – 27 septembre 2003*

La sortie qui s'est déroulée à Reims, et organisée par notre ami Franck Delval, le samedi 27 septembre a été un véritable succès, comme d'ailleurs l'avait été Versailles auparavant ! Pas moins de 32 personnes, presque toutes membres de FPTU sont venues découvrir les TUR. En interne, l'accueil a été fait par M. Cohadon, Directeur du Réseau. M. SALMON, responsable des services techniques, nous a conviés à visiter le dépôt et nous a présenté les ateliers, qui ont reçu le Label Vert, les bus munis de pots CRT (gazole à très basse teneur en soufre), ainsi que la nouvelle découpe rémoise. De même, M. HOUDANT, responsable régulation, nous a présenté et

expliqué le fonctionnement du nouveau Système d'Aide à l'Exploitation (SAE).

La visite a été suivie d'un sympathique déjeuner, puis d'une ballade en bus spécial Agora-S, et enfin d'un quartier libre sur le réseau TUR grâce au ticket Journée mis gracieusement à notre disposition. L'occasion de mettre dans nos appareils photos des souvenirs inoubliables… »

Le repas est pris en commun et dans la bonne humeur dans un restaurant de la place d'Erlon. Outre la balade en bus spécial Agora, la libre circulation du réseau TUR grâce au ticket pour la Journée mis à notre disposition, permettait de mettre dans nos appareils à photos les souvenirs inoubliables.

Vous souhaitez envoyer des photos à Franck Delval, voici son adresse : 71 rue Gabriel Péri 78210 Saint Cyr l'École ou au 113 avenue François Mitterrand 02000 Laon

A quand la prochaine sortie… ?

Autres Associations

ASPTUIT / Toulouse

Récupération supports Oblitérateurs

L'ASPTUIT a récupéré des supports d'oblitérateurs de type FH11 offerts par le réseau de Toulon (RMTT) et Strasbourg (CTS). Ils seront montés sur le SC10U 7903. Compte tenu de la rareté de la « denrée » l'association remercie Messieurs DEBLONDE Jacky et ZIMMERMANN Jean Pierre.

Le SC 10 U 7903 !

La carte violette a été délivrée le vendredi 3 octobre 2003. Elle conclue, la dernière formalité administrative avant sa mise en circulation définitive, permettant de ce fait de le prendre en photos dans l'agglomération toulousaine.

Nouvelle télécarte de collection

Éditée en 100 exemplaires seulement, l'ASPTUIT vient de sortir sa nouvelle carte téléphonique. Il s'agit d'un ancien tramway de la ligne 22, vendu au prix de 6,5 euros. Pour toute commande adressez-vous : à Jérôme BONATO, ASPTUIT, 25 avenue Émile DEWOITINE - Appt 48 - 31200 TOULOUSE. Les chèques seront libellés à l'ordre de l'ASPTUIT

Tramophiles de la Côte d'Azur

Semaine des Transports Publics

Cannes sur la célèbre Croisette non loin du célèbre Palais des Festivals, en ce dimanche du 21 septembre 2003, marquait le siècle de l 'Automobile Club de Cannes fêtant ainsi ses 100 ans d'existence. Une collection de 100 voitures anciennes fût exposée.

La grande famille des SC 10 était représentée par les TCA à l'aide du SC10 U PF ex-Nice n°205. Occasion également pour les TCA de se mieux faire connaître en distribuant prospectus et affiches. Petits et grands, étaient ravis de pouvoir monter à l'intérieur du véhicule, aller sur la plate-forme ouverte, et questionner nos amis des TCA sur le fonctionnement de l'association et sur les véhicules préservés. L'autobus archi plein, avec sa plate-forme bondée fit deux tours pour le plus grand plaisir des voyageurs.

La semaine du transport public fût aussi l'occasion pour le réseau Niçois SUNBUS de mettre à la disposition du réseau Bus Azur, 4 GX217 GNV, sur toute la journée de festivité.

Petites Annonces

Base de données FPTU

Afin de compléter la base de données FPTU, je recherche toutes informations concernant les matériels roulants présents et passés des réseaux franciliens (hors RATP), ainsi que leurs réseaux, dépôts et gares routières. Je recherche également les matériels (de type autobus exclusivement) fonctionnant sur les aéroports d'Orly et de Roissy.

Ecrire à Patrick KIRSTETTER, 6 rue Paul Belmondo, 93160 NOISY-LE-GRAND. infos-ru@club-internet.fr

Infos sur les anciens Tram de St Quentin

Je suis à la recherche d'informations concernant l'ancien tramway de la ville de Saint-Quentin (02) qui était encore en exploitation en 1958.

Ecrire à Franck DELVAL, 113 avenue F. Mitterrand, 02000 LAON. delval@hotmail.com

Collection codes Girouettes

Afin de compléter et d'enrichir sa collection personnelle, Ludovic Reynaud passionné de tout ce qui touche les transports urbains, recherche les anciens et les nouveaux numéros de codes, lignes et destinations des girouettes, utilisés sur les réseaux de bus en France.

Pour plus d'informations vous pouvez lui écrire à l'adresse suivante : Ludovic REYNAUD - rue de Soultz - 67100 Strasbourg - tél : 03-88-84-49-34

Photos du matériel roulant de la CTS

Souhaitant compléter ma collection personnelle, je suis à la recherche de photos, du matériel roulant « réseau de Strasbourg la CTS ». Ma prédilection va, sur les autobus qui ont circulé entre les années 1960 et 1990. Il va de soi, que le retirage sera à ma charge. Contacter : ZIMMERMANN Jean-Pierre - 5 rue Sainte Agnès - 67100 Strasbourg - Tél./fax : 03-88-84-75-98 après 20 heures E-mail jeanpz6@aol.com

Le métro – 100 ans – Pin's

Désire acquérir (ou échanger) un exemplaire des pin's des lignes A, B, 3bis (?), 7bis (?), 8, 9, 10 et 14 diffusés par la RATP à l'occasion des 100 ans du métro. Contacter : **Roland DE COSTER -** Av. de l'Opale, 26 - B - 1030 BRUXELLES - roland.de.coster@skynet.be

EN VEDETTE...

Le site de l'association TBFP

Un site internet plus qu'intéressant à visiter pour les passionnés que nous sommes. Réalisé par Michaël DIETRICH à qui nous devons les superbes présentations de dépôts marseillais !

Pour tout savoir sur cette dynamique association provençale, et les réseaux de la région PACA, rendez-vous sur : ***http://tbfp.free.fr/***

sur la toile...

La chronique Internet

Par Nicolas CAPON

Vous trouverez dans cette nouvelle rubrique la liste des sites Internet des entreprises et réseaux de transport urbain français. Cette liste essayera de recenser le maximum de sites présents sur la toile. Si vous en connaissez qui n'y figurent pas, vous pourrez nous aider à la mettre à jour en envoyant un mail à infos-ru@club-internet.fr.

Il a été choisi de diviser cette liste en plusieurs parties. Ainsi chaque partie regroupera quelques lettres de l'alphabet. Nous commençons avec les entreprises de transport et les villes dont la première lettre est un A, ou un B puis nous continuerons notre liste au fur et à mesure.

Nous espérons que cette rubrique pourra vous servir si vous êtes amené à planifier à l'avance un déplacement dans une ville. N'hésitez pas à nous transmettre vos remarques, appréciations ou critiques afin d'améliorer au fur et à mesure cette nouvelle rubrique !

A

Agen : http://www.agglo-agen.fr/services

Aix-en-Pce : http://www.aixenbus.com/

Albi : http://www.albibus.com/

Alençon : http://www.altobus.com/

Allauch : http://www.allauch.com/

Angoulême : http://www.stga.fr/

Annecy : http://www.sibra.fr/

Annonay : http://www.lebabus.com/

Aquitaine (SERA) : http://www.groupe-sera.fr/

Arles : http://www.star-arles.fr/

Aubagne : http://www.bus-aubagnais.fr/

http://www.lepilote.com/

Auch : http://www.alliance-bus.com/

Auxerre : http://www.auxerre.com/

Avignon : http://www.tcra.fr/

B

Belfort : http://www.ctrb.fr/

Besançon : http://www.mobilignes.com/

http://www.ginkobus.com/

Béziers : http://www.toobeziers.com/

Bordeaux : http://www.netbus-bordeaux.com/

Bourg-en-Br. : http://www.setub.com/

Brest : http://www.bibus.fr/

GX 117 L n°81 du réseau Mistral de Toulon

© Michaël DIETRICH, le 12/09/02, arrêt Saint Jean de la ligne 31

New A 330 n° 264 place Du Guesclin à St Brieuc sur la ligne 14 vers Yffiniac

© Yves LE CHANU – Septembre 2003

Citaro n° 107 du réseau de Louviers au dépôt d'Incarville – Lieu de la prochaine AG

© Bruno CANIVET - 4 septembre 2003

Motrice Viennoise 4098 avec le Citadis 406 - Station les Moulineaux

© Antony MEYRUEIS – Lors du voyage COPEF du 20 juillet 2003