

Réseaux

D e F r a n c e

URBAINS

LE BIMESTRIEL DE L'ASSOCIATION FPTU

Mars/Avril 2004

n° 55

► SUR LA TOILE

Les bonnes adresses Internet

► COLLECTIONNEURS

L'actualité des modèles réduits

► 60 JOURS À...

Notre tour de France des réseaux



France Passion des
Transports Urbains

► UN RESEAU A LA LOUPE



Amiens

Les Van Hool surbaissés (2)

► FICHE TECHNIQUE



Nice - Drap

► UN RESEAU, DES DEPÔTS



► Zone Euro : 7,20 € ► Suisse : 11,00 CHF ► Royaume-Uni : 4,70 £

► DL : 11.11.14 ► ISSN : 1283-4459



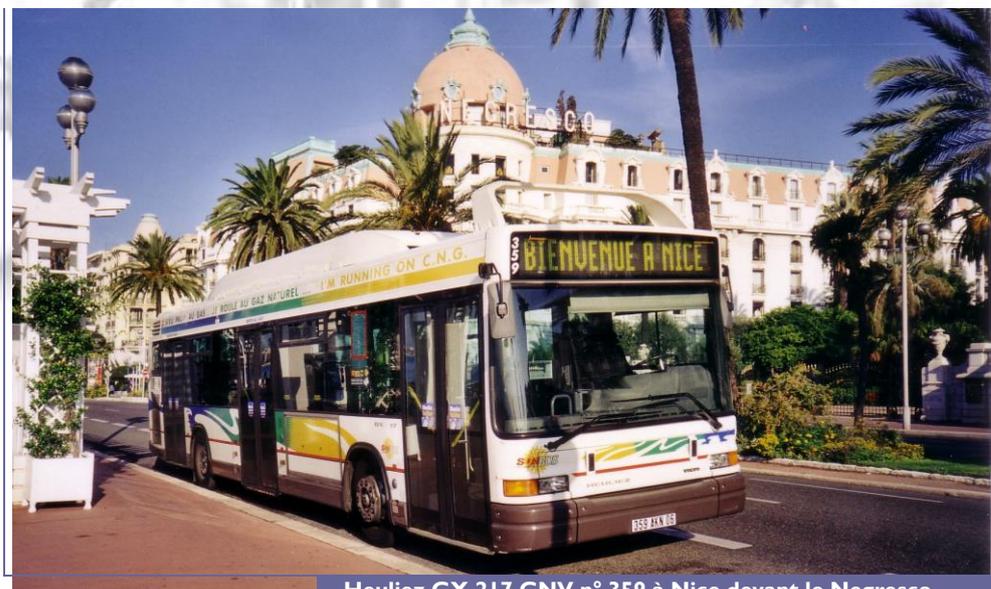
Van Hool AG 300 n° 522 à Rennes quittant la place de la République

© Yves LE CHANU – Septembre 2003



Renault VI Agora L STIVO à la Gare Routière de Cergy Pontoise

© Pierre COLIN – Mars 2004



Heuliez GX 217 GNV n° 359 à Nice devant le Negresco

© Franck RAINART - Août 2003

► Réseaux URBAINS de France :

- Directeur de la publication : Jean-Michel BOUTILLET
- Responsable de la rédaction : Patrick KIRSTETTER
- Coordinateur d'édition : Yves LE CHANU

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.

Réseaux Urbains est une publication bimestrielle de l'association FPTU, association loi de 1901, fondée le 6/01/1995, et déclarée sous le n°2/05857 en sous-préfecture de Rambouillet (78).

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

❗ 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 événementiel (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 2004 - UE et Suisse (autres pays : nous contacter) :

- Particuliers : 43,00 €
- Entreprises : 50,00 €

📧 CONTACTER FPTU

Pour tout renseignement, ou pour adhérer à FPTU :

FPTU
C/o Jean-Michel BOUTILLET
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

E-mail : Claudedruon@aol.com

🖨️ IMPRESSION - ROUTAGE

Reprographic - Metz (57)

► Photos de Couverture :

Scania Omnicity n° 111 à Amiens Hôpital Sud réseau Ametis

© Sylvain MAITREHENRY - Mars 2004

Van Hool AG 300 n° 570 sur la ligne 7 à Strasbourg Wacken

© Jean Pierre ZIMMERMANN

Irisbus Agora S n° 174 au dépôt à Nice

© Franck RAINART

4	<u>Editorial</u> <i>Par Pierre-Marie VAINÉAU</i>
5	<u>Ligne directe</u> <i>Les faits marquants de l'actualité</i>
	<u>Dossier</u> Retrouvez cette rubrique dans une de nos prochaines éditions
6	<u>Un réseau à la loupe</u> <i>Amiens</i>
	<u>Carte d'identité</u> Retrouvez cette rubrique dans une de nos prochaines éditions
	<u>Les lignes mythiques</u> Retrouvez cette rubrique dans une de nos prochaines éditions
20	<u>60 jours à...</u> <i>L'actualité des réseaux français</i>
36	<u>Ailleurs...</u> <i>L'actualité des réseaux des pays limitrophes</i>
39	<u>Info rédaction</u> <i>Pour tout savoir sur votre magazine</i>
40	<u>Fiche technique</u> <i>Les Van Hool surbaissés (2) : l'AG 300</i>
44	<u>Un réseau des dépôts</u> <i>Sunbus > Nice > le dépôt de Drap</i>
48	<u>Parcs</u>
56	<u>Collectionneurs</u> <i>L'actualité des modèles réduits</i>
58	<u>Pôle d'échanges</u> <i>Toute l'information associative</i>
62	<u>Sur la toile...</u> <i>Les nouveautés du Web...</i>

► L'ÉQUIPE EDITORIALE DE RESEAUX URBAINS

► Mise en page, réalisation et édition

Coordination générale	Yves LE CHANU
Maquette	Benjamin WEYER
Relais textes / photos	Christophe DECAUX
Iconographie	David LE PAUTREMAT

► Informations générales

Coordination des actualités et parcs	Patrick KIRSTETTER
Correspondant Internet	Nicolas CAPON
Veille Internet	Arnaud BOUSEZ

► Responsables de rubriques spécialisées

- Dossier	
- Un réseau à la loupe	Claude DRUON
- Carte d'Identité	Pierre-Marie VAINEAU
- Lignes mythiques	
- Fiche Technique	
- Un réseau, des dépôts	Poste Vacant
- Pôle d'Echanges	Jean-P. ZIMMERMANN
- Collectionneurs	Raymond STREIT

► INTERNET

Webmestre :

Dominique GUIBERT : dominique.guibert@free.fr

Pour tout savoir sur FPTU et son magazine, Réseaux Urbains, rendez-vous sur notre site Internet :

<http://fptu.free.fr>

Vous y trouverez :

- Une présentation de l'association, son histoire, ses objectifs, les modalités d'adhésion.
- Un descriptif complet du magazine Réseaux Urbains, dont le sommaire du dernier numéro et la date actualisée de sortie du prochain numéro.
- Un annuaire complet de liens vers des sites Internet - consacrés aux transports urbains (exploitants, passionnés,...).
- Un espace, réservé aux adhérents, qui leur permet d'avoir accès aux photos des dernières éditions de Réseaux Urbains, ainsi que, dans un futur proche, à une lettre d'information (première édition prévue courant 2004).
- Un formulaire de contact.

► CALENDRIER DE PARUTION

Retrouvez le calendrier actualisé sur notre site Internet fptu.free.fr !

Ce calendrier est communiqué à titre indicatif, et non contractuel. L'équipe éditoriale déploie tous ses efforts pour respecter les dates communiquées, mais divers aléas sont toujours possibles.

La date de bouclage est la date limite d'envoi des articles et informations à l'équipe éditoriale

N° 56	Mai-Juin 2004
Bouclage	26 avril 2004
Parution	15 juin 2004
N° 57	Juillet-Août 2004
Bouclage	22 juin 2004
Parution	1 ^{er} Août 2004

Par Pierre-Marie VAINEAU

Alors que le gouvernement a annoncé le retrait des financements d'état pour les TCSP, voilà une bonne occasion de réfléchir sur ce qui est devenu en quinze ans un véritable phénomène de société : les Transports en Commun en Site Propre. Ces TCSP, dont aucune grosse agglomération semble aujourd'hui ne pouvoir se passer, posent encore et toujours le véritable problème de la circulation en ville qui ne va pas en diminuant.

Le cas bordelais devrait être intéressant en la matière. On le sait, très prochainement, les 3 lignes de tram de la phase 1 seront opérationnelles, des P+R seront en place et le réseau bus restructuré. Et bien malgré cela, la circulation automobile devrait rester forte en ville. Car une fois de plus le « lobby auto » l'emporte. Dans les rues où le tram passe, il reste des files pour les voitures, et dans certains restaurants du centre-ville on offre le paiement du stationnement : « pour sortir en toute sérénité » comme l'indique la carte d'un restaurant situé en face de la station « Hôtel de Ville » !

Ah, mais c'est que le Français ne lâche pas sa voiture comme ça ! Et tout cela malgré des plans de circulation de plus en plus complexes et des radars automatiques qui poussent comme des champignons. Mais finalement, les réseaux attirent-ils vraiment les automobilistes ? Je pense que non. Par exemple, à Valenciennes, une navette gratuite « Ma voiture au vestiaire » relie un parking au centre-ville. Malheureusement, le jour de ma visite, des voyageurs incommodaient d'autres passagers. Ce jour là, les personnes, qui, comme moi, ont essayé ce service, préféreront je crois aller en ville en voiture. Enfin n'oublions pas, que malgré leur mission de « service public », les autorités organisatrices, demandent de plus en plus d'efforts, notamment financiers aux sociétés exploitantes. Par voie de conséquence, les dessertes des secteurs peu denses ou les services ciblés (P+R) sont parfois diminués, sont souvent revus à la baisse alors que ce sont ces niches qui peuvent séduire les automobilistes.

On est donc encore loin de la fin du « tout auto », mais je crois qu'aujourd'hui, si les collectivités ont pris conscience du problème, la population, elle, n'est pas encore prête.



Le look du futur tramway de Marseille signé MBD Design

© Marseille Provence Métropole (MPM)

Les faits marquants de l'actualité

Par Patrick KIRSTETTER

► Industrie

Alstom à Nice...

Le projet Tramway de Nice avance et le choix du matériel s'est porté sur le Citadis d'Alstom. Ce marché comprend en tranche ferme la livraison de 20 rames de 33 mètres pouvant transporter 216 personnes dont 54 assises. Il comprend également deux tranches conditionnelles, la première portant sur 8 rames supplémentaires, la seconde sur l'allongement des rames à 44 mètres.

La traversée des places Masséna et Garibaldi, sans lignes aériennes, fera appel à un pack de 45 batteries au nickel métal-hydrure embarquées dans les rames.

... et Bombardier à Marseille

Après Nice, Marseille a décidé d'innover et de bien ancrer le design de son futur tram signé MBD Design. Le constructeur retenu est la firme Bombardier.

SOLARIS

Comme nous vous l'annonçons dans **RU53**, deux commandes d'autobus standards Urbino ont été enregistrées par la firme polonaise Solaris, soit 6 exemplaires pour le réseau de Bayonne et 5 pour celui de Douai, ces derniers devant être équipés... d'une cabine de toilette pour le chauffeur! Les premiers exemplaires douaisiens ont d'ailleurs été réceptionnés courant février, et nous ne manquerons pas de vous les présenter dans une prochaine édition.



Solaris Urbino 12 en Suisse

© Lionel BREITMEYER



Scania OMNACITY n° 118 réseau AMETIS d'Amiens sur la ligne 2

© Sylvain MAITREHENRY – Février 2004

Amiens

Par Sylvain MAITREHENRY



Saviem SC 10 n° 62 au Terminus QUEBEC sur la ligne 111

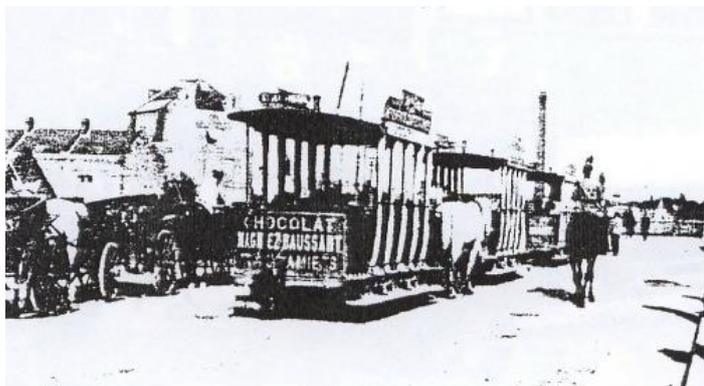
© Jean Jacques LEBLOND – Août 1975



L'évolution du réseau

Le premier signe de transport en commun à Amiens date d'octobre 1887. Deux lignes de tramway hippomobile sont créées : ligne A St Acheul ↔ Cimetière de la Madeleine et ligne B St Pierre ↔ St Roch avec antenne vers le faubourg de Beauvais.

Les voies sont à écartement métrique. Les voitures offrent une première et une deuxième classes.



Un tramway hippomobile à St Roch.

© DHTUA

En 1889 est créée la Compagnie des Tramways d'Amiens, qui réalise une extension vers Montières. Le dépôt se situe au terminus de St Acheul.

En 1899, la compagnie Thomson-Houston électrifie les voies. Une usine électrique est édifée le long de la Somme, boulevard du Cange ; elle fonctionne au charbon.

De nouvelles motrices électriques évincent les premiers matériels... et les chevaux.



Une motrice électrique au début du 20^{ème} siècle.

© SEMTA

Les prolongements et créations de lignes continuent bon train vers Henriville, St Pierre par le boulevard Beauvillé et St Honoré. Tous les faubourgs d'Amiens, reconnaissables à leurs maisons de brique rouge baptisées « amiénoises », sont maintenant desservis.

Les lignes deviennent radiales, avec pour point central la place Gambetta. Elles sont identifiées par des chiffres.

Durant l'entre-deux-guerres, on relèvera des modifications d'itinéraires des lignes en centre-ville suite à l'instauration de sens uniques.

Les lignes de tramway en 1906

1	Gambetta ↔ St Acheul
2	Gambetta ↔ Montières
3	Gambetta ↔ St Honoré (Bd de Châteaudun)
4	Gambetta ↔ Route de Rouen (Fbg de Beauvais)
4bis	Gambetta ↔ Hippodrome
5	Gambetta ↔ La Madeleine
6	Gambetta ↔ St Pierre ↔ Gare du Nord
7	Gambetta ↔ Henriville ↔ Gare du Nord

En 1932, un concurrent sérieux arrive à Amiens : l'autobus. Il dessert la première liaison intercommunale entre la gare du Nord et Longueau, cité cheminote au cœur d'un important nœud ferroviaire.

Une nouvelle usine d'électricité est construite en 1936 près de la place Vogel, toujours en bordure de la Somme.



Une vue de la place de la gare dans les années 30. La gare est à gauche. Au premier plan, on distingue les rails de la ligne de St Pierre par Beauvillé.

© DHTUA

L'exploitation des tramways électriques s'interrompt brutalement en 1940, lorsque le dépôt est bombardé.



L'usine électrique de La Tourelle qui fournit la Société des Tramways d'Amiens (STA) en électricité de 1936 à 1963.

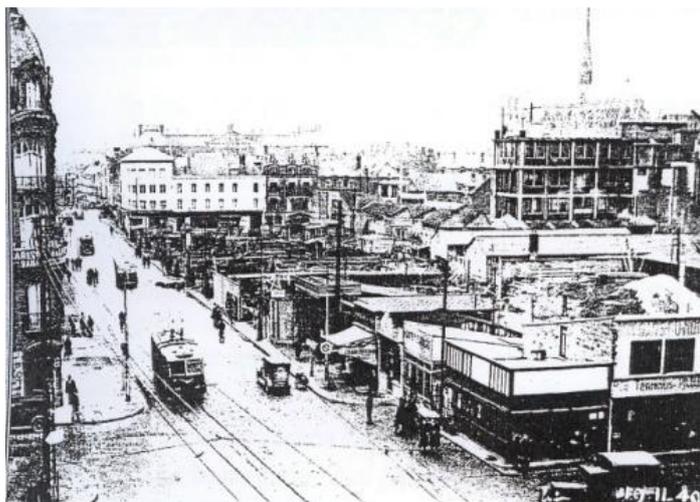
© DHTUA

Pendant la seconde guerre mondiale, un service de fortune est mis en place avec des bus à gazogène.

Les destructions de guerre sont très importantes à Amiens, particulièrement au centre-ville. La reconstruction permet de déplacer le point névralgique du réseau de 200 mètres, de la place Gambetta à la place de l'hôtel de ville. Des trolleybus sont mis en service en 1946, pendant une quinzaine d'années.

Les années 50 se caractérisent par un très fort développement industriel au nord de la ville. L'éloignement des usines nécessite une desserte spécifique : c'est la ligne A qui reçoit cette mission, au départ de la gare du Nord. Les lignes à lettres désignent les lignes expérimentales. La ligne B est supprimée pour éviter toute confusion avec la 8 !

C'est aussi le début de la disparition des receveurs qui s'étalera jusqu'en 1970.



Un trolleybus rue de Noyon. A droite, la cathédrale.

© SEMTA

A la fin de la décennie et au début des années 60, deux lignes en essai apparaissent. La C s'intéresse aux rues Edmond Rostand, de Cottenchy et du Cange, au départ de la gare. La ligne D prend son départ de l'hôtel de ville pour rejoindre le quartier Nord d'Amiens, dit « le Pigeonnier » : les premières HLM sortent en effet de terre.

Les lignes d'autobus en 1970

1	Hôtel de Ville ↔ St Acheul
2	Etouvie ↔ Gare du Nord
3	Gare du Nord ↔ Hôtel de Ville par Henriville (rue Lemerchier, cité scolaire, rue St Honoré)
4	Gare du Nord ↔ Avenue Général Foy
24	Gare du Nord ↔ Av. Foy ↔ Elbeuf
34	Gare du Nord ↔ Avenue Général Foy ↔ Château Blanc
5	Hôtel de Ville ↔ La Madeleine
6	Gambetta ↔ St Pierre ↔ Gare du Nord
8	Gare du Nord ↔ Hôtel de Ville par Henriville (rue St Fuscien, cité scolaire, rue Delpech)
9	Gare du Nord ↔ Longueau
10	Gare du Nord ↔ Hôpital Nord ↔ ZI Nord
11	Hôtel de Ville ↔ Bel Air par rue de Cottenchy
11.1	Hôtel de Ville ↔ Bel Air par rue Lemerchier
11.3	Hôtel de Ville ↔ Bel Air par Collège J.-M. Laurent, cité scolaire, rue Delpech
12	Gambetta ↔ Pigeonnier ↔ Rainneville
F	Hôtel de Ville ↔ Renancourt
G	Hôtel de Ville ↔ Campus

Au gré des extensions urbaines et à la faveur de la promotion d'Amiens au rang de chef-lieu de la région Picardie à la fin des années 60, le réseau de la CETA

(Compagnie d'exploitation des transports amiénois) atteint 15 lignes en 1973.

En mars 1982, la SEMTA succède à la CETA.

A la même date, le réseau connaît une nouvelle extension liée à l'émergence de nouveaux quartiers excentrés : St Ladre, La Neuville, Québec et l'hôpital sud.

La place Alphonse Fiquet, devant la gare du Nord, devient le point central des lignes, toutes radiales.



Le logo SEMTA qui, curieusement, ne sera jamais appliqué sur les bus avec la découpe de 1992.

© SEMTA

En 1984, un syndicat intercommunal (SITUAA) prend la compétence Transports sur les communes d'Amiens, Cagny, Camon, Longueau, Pont-de-Metz et Rivery.

En plus des prolongements de lignes, une opération de diamétralisation est menée, donnant des indices de lignes un peu complexes :

- 4/16 Elbeuf ↔ Hôpital Sud ;
- 8/17 Cité Scolaire ↔ St Ladre ;
- 3/7 Campus ↔ Cagny ;
- 209 Etouvie ↔ Longueau ;
- 211 Etouvie ↔ Jean-Marc Laurent.

La commune de Dreuil-lès-Amiens adhère au SITUAA en 1991. La ligne 1 y est prolongée à certaines heures.

Une nouvelle restructuration a lieu en 1992 avec simplification de la numérotation des lignes. Les bus changent de couleurs et arborent des rayures obliques gris et rouge, encore visibles aujourd'hui.

Les lignes d'autobus en 1993

1	Etouvie ou Dreuil ↔ Longueau ou Polycliniques
2	Hôpital Sud ↔ Fac St Leu
3	St Ladre ↔ Cagny
4	Résidence du Thil ↔ Camon par Rivery
5	Etouvie par La Madeleine ↔ Gare du Nord
6	Hôpital Sud ↔ St Victor
7	Pont-de-Metz ↔ Camon
8	St Ladre ↔ Bapaume ou Victorine Autier
9	Quatorze Juillet ↔ Gare du Nord
10	César Franck ↔ César Franck (circulaire extérieure)
11	César Franck ↔ César Franck (circulaire intérieure)
13	Espace industriel Amiens-nord ou René Coty ↔ Gare du Nord

Un service de nuit, circulant 7jours/7 de 21h00 à 1h15, est créé à la rentrée 94 entre l'hôpital Sud, le campus, le centre-ville et la Fac St-Leu. Il prend le nom de « Jules Verne » qui fut conseiller municipal d'Amiens.

Au même moment, la tarification connaît quelques évolutions :

- un ticket journée à 15 francs apparaît et remporte un succès immédiat ;

- l'abonnement mensuel (120 F), au format carte de crédit, devient impersonnel (pas de carte d'ayant droit ni de photo).

A noter que le prix du ticket unitaire (6 francs) reste inchangé de 1992 à 1999 !



Cartes d'abonnement mensuel impersonnel.
© SEMTA

1995 est un tournant important.

En effet, onze nouvelles communes (Blangy-Tronville, Boves, Dury, Glisy, Poulainville, Sains-en-Amiénois, Saleux, Salouël, Saveuse, St-Fuscien, Vers-sur-Selle) adhèrent au district du Grand Amiens qui succède au SITUAA.

Le réseau s'étend alors en faisant appel à la sous-traitance des sociétés Transports Taquet et Courriers Automobiles Picards (CAP) pour l'exploitation de tout ou partie des nouvelles lignes 14, 15, 16 et des lignes scolaires, identifiées par des lettres. A noter que la CAP exploite aussi la ligne 5.

Un nouveau plan de réseau, intégrant les dix-huit communes, est réalisé grâce à un relevé GPS très exhaustif.

La ligne 1 circule de nuit, entre Etouvie et la gare du Nord, uniquement les vendredis et samedis jusqu'à 1h00.

En 1996, un certain nombre de lignes scolaires sont intégrées aux lignes 12, 14, 16 et perdent leur indicatif à lettres. La ligne 6 est prolongée de la gare du Nord à Fac St Leu.

La ligne 8 est supprimée à la rentrée 97. Elle est reprise au sud par des départs supplémentaires sur la ligne 12 et au nord par le prolongement de la 2 au-delà de Fac St-Leu. La même ligne 2 échange son itinéraire à la cité scolaire avec la ligne 9 dont une nouvelle antenne dessert le campus (cette antenne n'existera qu'un an).

Parallèlement, de nouveaux renforts Gare du Nord ↔ Campus sur les lignes 2 et 6 abaissent la fréquence à 4 à 5 minutes. Tous ces services sont assurés en bus articulés ! Le campus est alors desservi par les lignes 2, 4, 6, 9 et 16.

En 1998, l'assistance technique de Connex est renouvelée et renforcée. L'antenne « Polycliniques » de la ligne 1 est prolongée jusqu'à « 14 Juillet », pour permettre des correspondances avec les lignes 2 et 9. En même temps, un pôle multimodal est aménagé à la gare de Longueau, permettant enfin le passage des bus, en l'occurrence par les lignes 3 et 16.

La télébilletique est introduite le 1^{er} mars 1999, en même temps que la montée par l'avant sur toutes les lignes. Le prix du ticket unitaire passe à 6,50 F en prévision de la conversion en euro.



Trois bus sont pelliculés à l'occasion de l'arrivée de la télébilletique. Vue au dépôt.
© Jérémy OLIVIER

Une nouvelle vague d'extension du PTU se dessine. Elle commence avec la commune d'Allonville, desservie par une nouvelle ligne 15 au départ de la gare du Nord et qui ne dessert que trois arrêts.

La ligne 6, quant à elle, est raccourcie de « Fac St Leu » à « Gare du Nord » et dessert l'hôpital sud l'après-midi.

Les lignes scolaires à lettres prennent un indice à chiffre dans la série 40.

L'année suivante, un projet vieux de plusieurs années se concrétise : les bus ne traversent plus le plateau piétonnier du centre-ville (rue des Trois Cailloux et Hôtel de Ville) mais sont déviés par « l'anneau vert » tout proche.

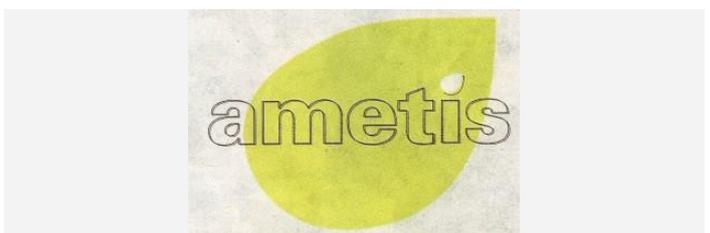
La communauté de communes Amiens Métropole s'élargit encore avec Bertangles, desservie par la ligne 50 qui remplace la 15.

Alors que la ligne 12 est amputée de son antenne vers Saveuse, remplacée par la 51, la ligne 52 est créée entre l'hôtel de ville et Chemin Vert en doublonnant les lignes 12, 14 et 3. Cette ligne marque l'arrivée des premiers minibus du réseau, arborant une nouvelle découpe à base de vert.

A partir de 2000, le site universitaire de St Leu s'agrandit suite au transfert d'un certain nombre d'installations du campus, situé au sud de la ville. Les effectifs d'étudiants de ce dernier diminuent fortement, ce qui n'est pas sans incidence sur les dessertes bus.

Le GPS et la vidéosurveillance équipent progressivement le parc.

D'autres minibus équipent en 2001 les lignes 53 et 54 desservant Blangy-Tronville et Boves puis, en 2002, la 59 Beffroy ↔ Camon en longeant les célèbres Hortillonnages.



Le nouveau logo AMETIS.
© SEMTA

L'année 2003, calme du point de vue des dessertes, voit naître une nouvelle marque commerciale pour le réseau : AMETIS. Cette dénomination est en fait un acronyme :

A = Amiens ;

ME = Métropole ;

T = Transports ;

I = Innovations ;

S = Services.

La démarche s'accompagne d'un nouveau logo et d'un nouvel habillage des véhicules à base de jaune tilleul et de dessins aux formes douces.

Après appel d'offres, la société Taquet cesse de rouler pour la SEMTA en mai 2003. Ses salariés, ses dessertes, et quelques véhicules sont repris par la CAP.

Les lignes d'autobus au 15 mars 2004	
1	Etouvie ↔ Centre Commercial Amiens-Glisy ou Quatorze Juillet
2	St Ladre ↔ Hôpital Sud
3	St Ladre ↔ Gare de Longueau
4	Campus ↔ Camon par Rivery
5	Etouvie par La Madeleine ↔ Rivery ou Petit Camon ou Allonville
6	Gare du Nord ↔ Campus ou Hôpital Sud
7	Pont-de-Metz ↔ Camon
9	St Ladre ou Espace industriel Amiens-nord ↔ Dury
10	César Franck ↔ César Franck (circulaire extérieure)
11	César Franck ↔ César Franck (circulaire intérieure)
12	Lycée La Hotoie ↔ Centre Commercial Amiens-Glisy
14	Sains-en-Amiénois ↔ Poulainville ou Bertangles
16	Boves ↔ Saleux et Blangy-Tronville ↔ Vers-sur-Selle
50	Bertangles ↔ Collège César Franck ou Collège Jules Verne
51	Saveuse ↔ Lycée La Hotoie
52	Hôtel de Ville ↔ Chemin Vert
53	Boves ↔ Longueau ↔ Centre Commercial Amiens-Glisy ↔ Boves
54	Blangy-Tronville ↔ Longueau
56	Etouvie ↔ Espace industriel Amiens-nord ou St Ladres
59	Beffroi ↔ Camon
S 40	Saleux ↔ Collège Jean-Marc Laurent
S 41	Branly ↔ Collège Sagebien
S 42	La Madeleine ↔ Collège Edouard Lucas
S 43	Général Foy ↔ Collège Edouard Lucas
S 44	Pont-de-Metz ↔ Collège J.-M. Laurent
S 45	Longpré ↔ Lycée La Hotoie
S 46	Hôtel de Ville ↔ Campus (doublages ligne 2)
S 47	Camon ↔ Collège Jules-Verne
S 48	Saveuse ↔ Cité scolaire

Le dimanche, le réseau est allégé. Une dizaine de véhicules circulent sur les lignes 1, 3 (limitée au sud à Cagny), 10, 11, 16 (Gare du Nord ↔ Saleux). Les lignes 4 (vers Campus) et 9 (vers 14 Juillet et Campus) sont jumelées en une circulaire tandis qu'un minibus des Courriers Automobiles Picards dessert à tour de rôle les lignes 4 (vers Camon), 7 (vers Pont-de-Metz) et 12 (terminus boulevard de Bapaume).

L'avenir proche va encore offrir de nouvelles évolutions de l'offre. Les travaux du premier site propre de l'agglomération vont débiter boulevard de Beauvillé et une navette de centre-ville (ligne **58**) assurée en Oreos-22 E sera bientôt lancée.

Un site internet vient d'ouvrir : www.ametis.net.

La ligne **56** a été lancée le 15 mars dernier ; elle constitue le premier service à la demande de la métropole picarde. Elle dessert 39 arrêts répartis entre Etouvie, Longpré, l'Espace industriel Amiens-nord et le centre commercial Amiens-Nord. Elle fonctionne, selon le quartier de destination, du lundi au samedi de 4h30 à 22h30. En fonction du nombre de réservations, le transport est assuré en taxi ou en minibus (Multirider).

En 2005, l'arrivée de nouveaux minibus et de midibus est prévue, tandis que la ligne **57** sera créée sur le parcours

Gare du Nord ↔ St Acheul ↔ Henriville ↔ St Honoré. Un nouveau site propre doit être aménagé rue Jules-Barni (lignes 1, 3, 16).

A l'horizon 2007, une restructuration complète du réseau est envisagée sur la base des projets du PDU. Rappelons que le Translohr a été officiellement présenté aux élus lors de la dernière Semaine du Transport public...

Les Dépôts

Trois dépôts successifs ont hébergé les tramways, trolleybus et autobus amiénois.

Le premier, ouvert en 1887, se situe à Saint-Acheul à l'angle de la rue de Boutillerie et de la chaussée Jules Ferry (actuelle bifurcation des antennes de la ligne 1). Il abrite successivement les tramways à cheval puis électriques. Le bombardement du 18 mai 1940, qui signifie l'extinction définitive des trams à Amiens, n'empêche pas la poursuite de l'exploitation du dépôt qui va abriter les trolleybus et de nombreux modèles de bus. Mais, faute de place, il est reconverti en caserne de pompiers en 1981.



Un tram électrique au dépôt de St Acheul.

© DHTUA

Le dépôt de St Ladre ouvre en octobre 1981. Plus grand et plus pratique, il dispose d'un grand atelier ainsi que d'une station de lavage moderne avec rouleaux. L'aire de remisage offre une vaste surface couverte. Il convient parfaitement à l'accroissement du parc en accueillant les premiers bus articulés. Cependant, son éloignement du point central de la gare du Nord est source d'un fort kilométrage haut le pied. C'est ce qui conduira le district à le céder à un garage pour poids lourds et à rapatrier les bus plus près du centre-ville.



Vue des ateliers du dépôt de St Ladre.

© DHTUA

Le 1^{er} mai 1992, jour de non circulation du réseau, le personnel est mis à contribution pour investir le dépôt de la rue Dejean, à 700 mètres de la gare. Parmi ses avantages, des délais de dépannage raccourcis et surtout un accès plus pratique et plus rapide du personnel au point de relève qu'est la gare.

Aujourd'hui, ces installations s'avèrent très exigeuses.

Les véhicules

Le tramway hippomobile

À la création des transports amiénois en 1887, les chevaux tirent deux types de véhicules.

Le premier ressemble à une petite voiture de chemin de fer : fermée sur le côté, vitrée et ouverte à l'avant et à l'arrière, avec une grille de protection.

Le second type de voiture est ouvert sur les deux côtés. Un marchepied sur toute la longueur permet au receveur de se déplacer. On les surnomme de « baladeuses ».

Le tramway électrique

Son arrivée se fait en février 1899. Son architecture reste ferroviaire. Il s'agit de motrices à plates-formes ouvertes mais abritées, développant 35 CV, et d'une largeur de 1,80 m. Le poste de conduite est protégé par une plaque métallique jusqu'au niveau de la ceinture. Un pare-brise est ajouté en 1910.

En 1923, le parc compte 40 motrices et quelques remorques unités ; il faut bien cela pour desservir les 90.000 habitants d'Amiens. La livrée combine le jaune clair en partie haute et le vert foncé en partie basse. Châssis et corniche sont noirs.

Jusqu'à la seconde guerre mondiale, différents aménagements seront apportés, comme l'installation de vestibules.

Les autobus à gaz

La guerre et ses restrictions imposent l'équipement de bus à gazogène dès 1941 : il s'agit de Renault PM6. Quatre SCEMIA surmontés d'un ballon à gaz circulent également ; ils contribuent au redémarrage du réseau après les hostilités.

Les trolleybus

Cinq trolleybus Vetra CS 60 entrent en service en janvier 1946. On les surnomme « Versaillaises » car ils proviennent de... Versailles, où le projet de leur faire remplacer le tramway n'a jamais vu le jour. Douze Vetra VCR les complètent l'année suivante. L'ensemble du réseau est alors desservi par trolleybus. L'alimentation des lignes aériennes en électricité, se fait toujours grâce à l'usine de la place Vogel. Mais l'arrivée d'autobus à la fin des années 50 sonne leur glas. Ils disparaissent définitivement en 1963.

Les autobus

Le Citroën C6G1 est le premier autobus sillonnant Amiens dès 1932. Quatre unités desservent la ligne de Longueau.

Onze Berliet PCK 7 complètent le parc de trolleys vers 1946-47.

Deux Berliet PLB arrivent en 1956. L'année suivante, neuf châssis nus du même type sont carrossés par les établissements Postel, route de Paris.

Différents types de Berliet se succèdent ensuite jusqu'aux années 80, accompagnés de 1969 à 1979, de Saviem SC 10 L 044 puis U 444. Les PR 100 MI sont dotés de 3 portes.



Un SC 10 au dépôt de St Ladre au début des années 80.
© DHTUA

En 1981 arrivent les tout premiers Heuliez : dix O 305 3 portes. Deux d'entre eux seront rachetés en 1995 par le sous-traitant Taquet (n°811 et 812), qui les réforme en 1998, et un autre (n°913) par les Courriers Automobiles Picards.

L'année 82 est marquée par l'arrivée des premiers articulés, en l'occurrence des PR 180, n° 200 à 203. Cinq autres suivent jusqu'en 1986, les PR 180.2 (n°210, 211) et GX 187 (n°215) prenant le relais en 87.

Un Mégabus fait des essais sur la ligne 3/7 en 1988, en même temps qu'un R 312, qui, lui, est adopté. Il porte le n° de parc 01. C'est alors qu'apparaissent les girouettes électroniques, de marque SLE.

En février de l'année suivante, la livraison de R 312 sonne l'heure de la réforme pour des SC 10 et PR 100. Deux PR 180-2 (n°213 et 214, rachetés en 2000 par les Courriers Automobiles Picards) et un GX 187 (n°217) entrent également en service.

Les six R 312 et trois GX 187 livrés en 1991 sont habillés des nouvelles couleurs, gris et rouge.

Quatre PR 180 (n°224 à 227) sont achetés à la RATP en 1993 pour faire face aux problèmes de charge sur les lignes du campus. Ils sont réformés en 1998.



Un PR 180.2 des Transports Taquet, bd de St Quentin.
© SEMTA

1995 voit le parc passer à une nouvelle génération d'autobus. En effet, les derniers SC 10 de 1979 et les O 305 sont réformés et laissent la place aux premiers surbaissés, des GX 317, au nombre de huit (n°39 à 46).

Le parc d'articulés reçoit trois PR 118 (n°231 à 233).

A partir de 1996, les articulés neufs sont des GX 417 avec poste de conduite climatisé. Les réceptions de GX 317 et 417 se poursuivent jusqu'en 1999.

Il est décidé, en 2000, de ne pas renouveler les articulés et de les remplacer progressivement par des standards. Il est intéressant de souligner qu'en 1996, les articulés représentaient près de 40% du parc !

En 2001, huit Omninova Multirider sont reçus (n°351 à 358). Ils peuvent rouler à l'essence et au GPL et desservent les lignes de la série 50. Ils adoptent une nouvelle livrée vert et gris, pressentie pour être étendue à l'ensemble du parc mais ce projet reste sans suite. L'un d'eux (356) prend feu accidentellement le 7 novembre 2003.

Des Heuliez d'occasion (GX 77 H ex-Air France et GX 107) sont par ailleurs loués à une société amiénoise.

Les premiers Scania Omnicity, d'une commande de vingt unités, sont réceptionnés en juillet 2003. Ils restent blancs en attendant la découpe Ametis. Leur girouette associe pastilles et diodes.

Tableau des mises en service d'autobus depuis 1946 (hors sous-traitants) :

Mises en service d'autobus neufs depuis 1946 (hors sous-traitants)		
Autobus	Mises en service	Quantité
Berliet PCK 7	1947	11
Berliet PLB	1956 et 1957	11
Saviem 4231	1958	3
Berliet PH 80	1958	15
Berliet PH 85	1962	8
Berliet PH 100	1965 à 1967	10
Saviem SC 10	1969 à 1979	64
Berliet PR 100	1977 à 1981	17
O 305 HLZ	1981 et 1982	10
PR 180	1982 à 1993	8
PR 180-2	1987 et 1989	4
GX 187	1987 à 1993	13
R 312	1988 à 1994	38
PR 118	1995	3
GX 417	1996 à 1998	15
GX 317	1995 à 1999	24
Multirider	2001	8
GX 107 *	2000	1
GX 77 H *	2000 et 2003	3
Scania Omnicity	2003	20
Oreos 22 E	2004	?

* Véhicules d'occasion en location

Du côté des sous-traitants

En 1995, la RATP fournit les Transports Taquet et les Courriers automobiles picards (CAP) en PR 100 et PR180.2. Les sous-traitants rachètent également des O 305 3 portes à la SEMTA. Les n° de parc sont 800 pour Taquet et 900 pour la CAP.

Dans les deux années qui suivent, la CAP renouvelle et agrandit son parc avec :

- des R 312 d'occasion, provenant d'ADP, d'Angoulême et d'Allemagne ;
- un GX 217, deux Iveco City Class ;
- deux Scania Omnicity ex-démonstration Scania ;
- huit Agora S 3 portes ex-Air France-Roissy.

- Trois GX 187 et deux PR 180.2, utilisés sur les lignes scolaires et la 12, sont rachetés à la SEMTA.

Ametis en chiffres

Chiffres-clés 2004	
Communes desservies	18
Population desservie	156.000
Longueur du réseau	1887 : 10 km 1906 : 19 km 1981 : 105 km 1996 : 212 km 2004 : 265 km
Salariés	332 (hors affrètement) dont 210 conducteurs
Parc d'autobus	125 Dont standards : 66 Minibus : 7 Articulés : 24 Affrétés : 28
Km commerciaux annuels	4,5 millions dont 810.000 affrétés
Voyages annuels	12,2 millions
Tarifs au 1/1/04	TU : 1,10 € Ticket Journée : 3,30 € Carnet de 10 tickets : 8,80 € Abonnement mensuel : 23,20 €

MERCI À...

Ont participé à ce dossier :
Sylvain MAITREHENRY, Jean Jacques LEBLOND, et Jérémy OLIVIER

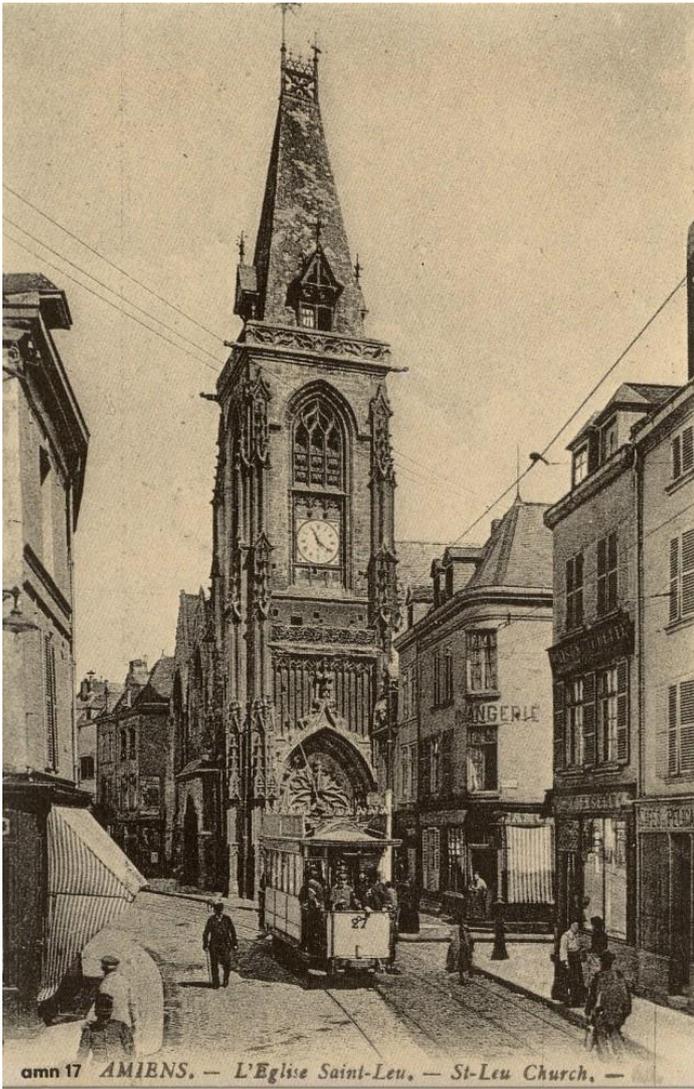
Remerciements à...
L'association « Découverte et Histoire du Transport Urbain Amiénois » (DHTUA), la SEMTA, et Claude DRUON.

Diaporama

Vous trouverez ci-après une sélection de nombreux clichés du réseau d'Amiens... Une découverte en images, à travers un album photos inédit !



Un tramway hippomobile à St Acheul en 1894.
© DHTUA



am 17 AMIENS. — L'Eglise Saint-Leu. — St-Leu Church. —
© Collection Jean Jacques LEBLOND



Une souche du début du 20^{ème} siècle. Le receveur l'oblitérait d'un simple coup de crayon bleu.
© DHTUA



En 1922 et 1923, la STA était autorisée à battre monnaie. Ces jetons de tramway valaient 30 centimes (6 sous).
© DHTUA



Billets de tramway en 1940. Le receveur les vendait par carnet de quatre puis les oblitérait à l'aide d'une pince « Klein ».
© DHTUA



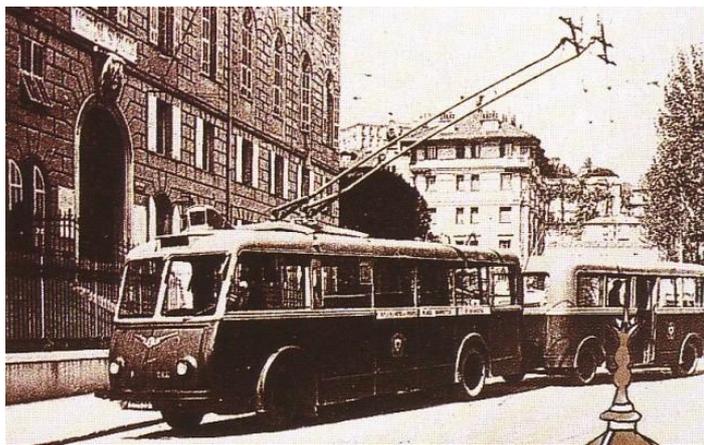
Un Citroën C6G1 mis en service en 1932
© DHTUA



Berliet PCK 7
© DHTUA



Ce trolley VS 60 vient de heurter un abri voyageurs
© DHTUA



Un Vetra VS 60 avec remorque
© DHTUA



Un surprenant minibus sur base Saviem SG 2, immatriculé en 1981, devant la gare du Nord.
© Jean Jacques LEBLOND



Une vue de la place de l'Hôtel de Ville dans les années 60 avec un Berliet.
© DHTUA



Le PR 180 n°226 ex-RATP au dépôt Dejean. 1998.
© Jérémy OLIVIER



Le SC 10 U réformé au dépôt Dejean.
© Jérémy OLIVIER



Alignement de SC 10 U réformés au dépôt Dejean en 1994.
© Claude DRUON



Le SC 10 U n°83 au terminus Vallerey
© Jean Jacques LEBLOND



Le PR 180 n°200 au dépôt de St Ladre, décoré par des écoliers. Remarquez la mention 'Faites signe au conducteur' au-dessus du pare-brise
© Jean Jacques LEBLOND



le PR100 MI n°108, mis en service en 1977. Notez les boutons du libre service sur les portes médianes et arrières.

© Jean Jacques LEBLOND



GX 317 n°57 à la gare de Longueau.

© Sylvain MAITREHENRY



Le O 305 n°811 des Transports Taquet en 1997, place Joffre, avec la découpe d'avant 1992.

© Jérémy OLIVIER



R 312 n°34 au terminus Camon Miroir de la ligne 7, en 2002.

© Sylvain MAITREHENRY



PR 100 des Transports Taquet n°810, vu au dépôt Sema.

© Sylvain MAITREHENRY



Iveco City Class n°926 des Courriers Automobiles Picards, vu à l'hôpital sud.

© Sylvain MAITREHENRY



Le PR 180.2 n°210 sur un service spécial au parc des expositions

© Jérémy OLIVIER - 1998



Une vue de l'intérieur des nouveaux Scania Omnicity.

© Sylvain MAITREHENRY



Un Omninoва Multirider à Saveuse.

© Sylvain MAITREHENRY



GX 417 n°246 à Cagny, sur la ligne 3.

© Sylvain MAITREHENRY



Omnicity n°918 des Courriers automobiles picards, place René Goblet, octobre 2001. Noter la calandre blanche et l'absence de logo Scania.

© Michel BOSCH

©



Le SC 10 R ex-Semvat n°8519 reconverti en « Buscyclette », devant la gare du Nord.

© Jean-Pierre DUPONCHELLE



PR 118 n°232 au dépôt.

© Sylvain MAITREHENRY



Le dépôt de St Acheul aujourd'hui, reconverti en caserne de pompiers.

© Sylvain MAITREHENRY



Omnicity sur la ligne 11, boulevard de Beauvillé. C'est là que va être aménagé le premier site propre du réseau, dans quelques mois.

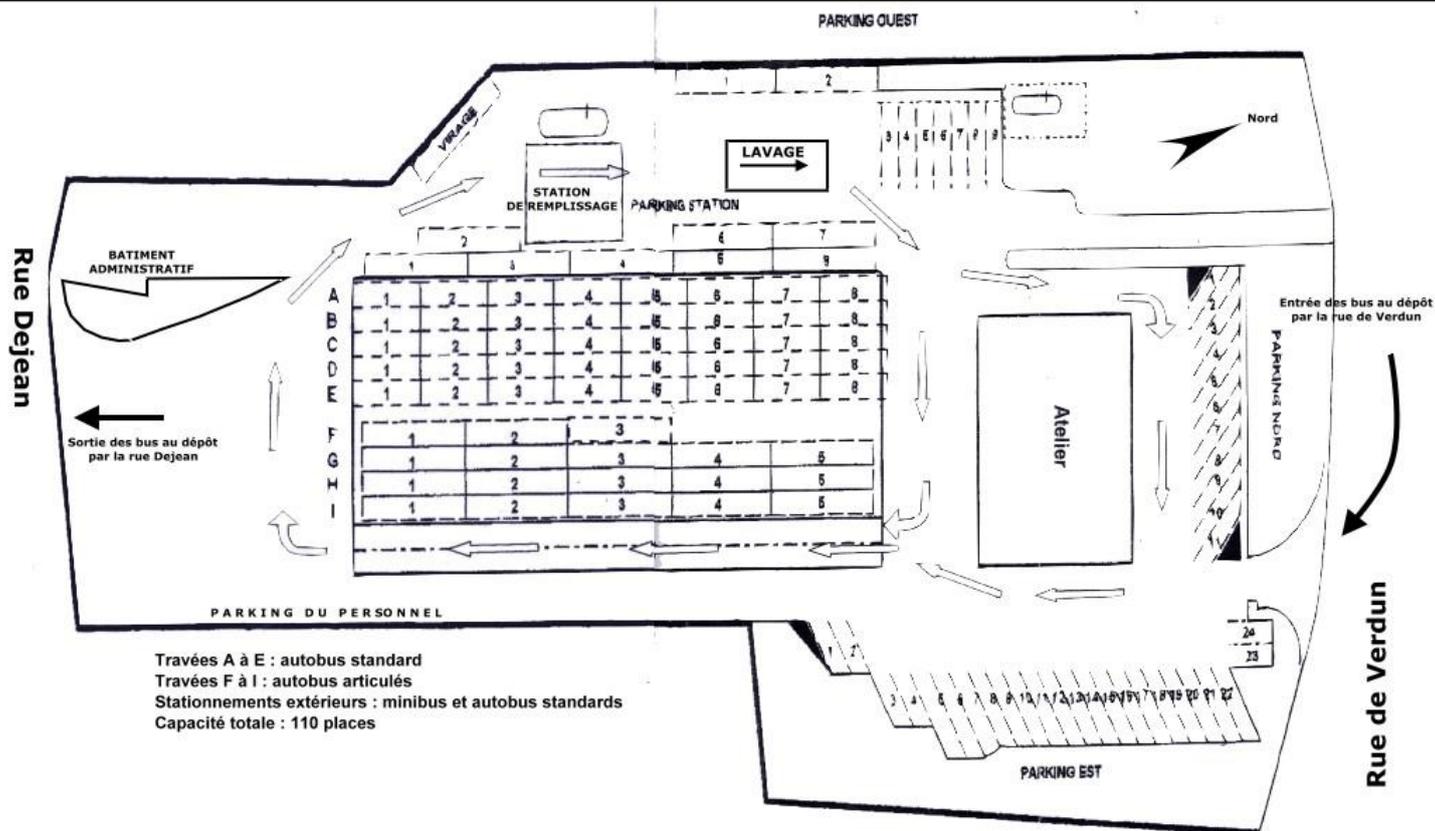
© Sylvain MAITREHENRY



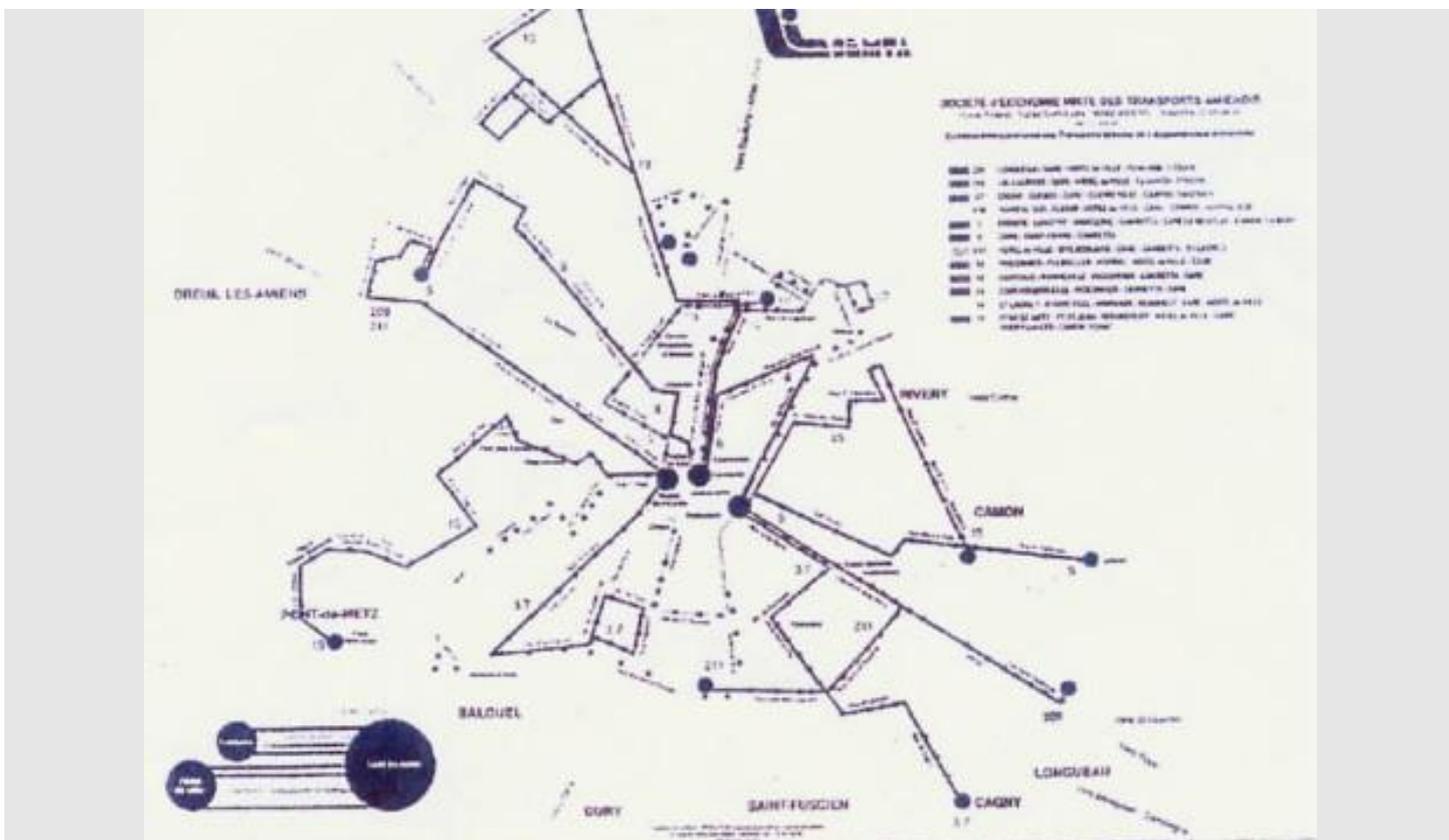
Le R312 n°01 aux anciennes couleurs

© SEMTA

PLAN DU DEPOT DE LA SEMTA - © Sylvain MAITREHENRY - Janvier 2004



Le plan du dépôt



Plan du réseau 1982



Plan du réseau 2002
© Linéale



Renault VI Agora L n° 607 à Limoges

© Lionel BREITMEYER

Toute l'actualité des réseaux français

Par nos correspondants



Mercedes Citaro Articulé gare RER Bois de l'Epine/Ris Orangis

© John NELSON

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 !

INFO



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

François ARNAUD

Jean-Marc AUDIRAC

Frédéric BOLLE

Lionel BREITMEYER

Bruno CANIVET

Nicolas CAPON

Olivier CARRE

Nicolas CHEMINOT

Pierre COLIN

Julien CONSTANCIEN

Daniel CROSNIER

Christophe DECAUX

Olivier DELESTRADE

Michaël DIETRICH

Alain DUBOIS

Claude DRUON

Jean-Pierre DUPONCHELLE

Thierry GAREL

Laurent HUBERT

Claude JAUSSIOMME

Michel JAILLIARD

Marc KHALDOUNE

Jean-Paul LESCAT

Sylvain MAITREHENRY

Alain MASSON

Philippe MESNIGE

Antony MEYRUEIS

Jérémy OLIVIER

Michel PENNANEACH

Thomas QUIE

Franck RAINART

Alain ROGER

Eric TOURNIQUET

Pierre-Marie VAINEAU

Benjamin WEYER

Jean-Pierre ZIMMERMANN

CONTRIBUTEURS



Alsace

COLMAR > TRACE *

Réseau

Les grands projets pour 2004 sont l'extension du réseau vers Turckheim et Sainte-Croix-en-Plaine, l'aménagement Est de la place de la gare et l'appel d'offres pour l'exploitation du réseau.

En attendant, les communes de Muntzenheim, Jepsheim et Grussenheim sont depuis le 2 janvier raccordées au périmètre des transports qui compte dorénavant 16 communes soit 98.000 habitants. Ces 3 communes sont desservies à raison de 9 A/R quotidiens par la ligne 16 du réseau, ligne obtenue par la mise en affrètement de la ligne interurbaine reliant Colmar et Artzenheim, sur son tronçon Colmar / Grussenheim, le tronçon Colmar/Bischwihr étant déjà affrété depuis septembre 2003. De ce fait, la ligne est toujours exploitée par les autocars de la société Cariane.

MULHOUSE > SOLEA **

Tramway

Jusqu'à présent, les travaux ne concernaient que les déviations des réseaux concessionnaires. Depuis leur

reprise le 12 janvier, ceux situés entre les ronds-points Stricker et Krafft concernent directement la plateforme du tramway. Le premier rail y a été posé le 18 février à 10H12 très exactement sur le boulevard Stoessel ; la première soudure a suivi deux jours après.



Pose des rails et aiguillages à la Porte Jeune au centre de Mulhouse – Véritable centre du futur réseau Tramway
© Alain MASSON – Mars 2004

Les travaux de la plateforme ont également débuté en février Porte-Jeune, sur le tronçon avenue de Colmar / boulevard de la Marseillaise, et en mars sur le tronçon Nouveau Bassin.

D'autre part, le pont qui permet à l'avenue Foch de franchir le canal à hauteur de la poste centrale est démolé pour être reconstruit ; son état de corrosion ne permettait pas d'y faire circuler le tramway.

STRASBOURG > CTS **

Tramway

Après l'avis favorable de la commission d'enquête, suivi de la signature de la DUP le 1^{er} avril par le préfet, la CUS dispose d'un véritable feu vert pour la mise en œuvre du projet d'extension du réseau de 13,5 km d'ici à 2008. Quant aux premiers travaux, ils devraient être lancés théoriquement au premier semestre 2004. Mais la nouvelle donne concernant les financements d'infrastructures de transport en commun risque de poser quelques problèmes dans le calendrier et des recours juridiques pourraient bien être déposés contre les tracés étudiés.

En effet, de fortes oppositions se sont fait entendre concernant la traversée proposée de Neudorf et du Neuhof par la ligne **C**, les contestataires souhaitant un tracé desservant mieux leur centre-ville. Il est vrai que jusqu'à présent, les maires des communes de banlieue ne l'ont pas voulu et le tram évite consciencieusement les centres-villes d'Illkirch, Schiltigheim, Bischeim et Hoenheim. Réactions aussi du côté du quartier européen, où une association milite pour le passage du tram soit par le boulevard de la Marne soit par l'allée de la Robertsau et non par le Wacken.

Rappelons que ces nouvelles extensions concernent le prolongement du **B** d'Elsau à Lingolsheim, du **C** d'Esplanade au Neuhof, du **D** de l'Etoile aux jardins du Rheinwoerth, ainsi que la création de la nouvelle ligne **E** du Parlement Européen à Baggersee via les lignes B, C, D et A. Une

extension de cette dernière ligne jusqu'au cœur de la Robertsau (rue Mélanie) est envisagé.

Le nouveau réseau devrait passer de 31 km à 54 km de lignes et de 46 à 68 stations, le nombre de rames étant porté de 53 à 92.



Irisbus Agora S Climatisé n° 851 à Strasbourg
© Jérémie OLIVIER

Parc autobus

Retrouvez en rubrique « Parcs », les caractéristiques complètes des 17 nouveaux standards Agora-E3-3p n°866 à 882. Ces véhicules équipés d'un moteur Iveco Cursor-8 de 245 ch et de boîtes de vitesses ZF, remplaceront des R312. Les deux premiers (n°866 et 867) seront affectés au dépôt de Cronembourg, les 15 autres au dépôt de Neudorf pour les lignes **11**, **21** et **30**. Notons que cette série reprend celle d'anciens SC10 datant de 1983/1985.

Interurbains

La ligne **206** du « Réseau-67 », qui relie Strasbourg à Wangenbourg et exploitée par la CTS, devrait bientôt être exploitée grâce à 8 autocars Setra de 15m, équipés d'un ascenseur pour UFR. Ces derniers devront réserver leur déplacement à une centrale de réservation.

Les 2 premiers véhicules devraient être livrés en mai.

► Aquitaine

BORDEAUX > Connex °

Lignes B et C

« Les essais sur la ligne **B**, débutés en février, ont gagné la banlieue ouest jusqu'au musée d'Aquitaine et, depuis le 20 février, et depuis le 16 mars jusqu'aux Quinconces. Ceux de la ligne **C** ont débuté le 10 mars. Si début avril les gestionnaires évoquaient le 24 ou le 25 avril pour la mise en service des deux lignes, il est maintenant acquis qu'elles seront ouvertes séparément. La ligne **C**, déclarée apte à fonctionner correctement par les techniciens, devait être mise en service le 24 avril. Mais la **B** affectée par des courts circuits à répétition dans le centre de Talence ne devrait l'être que courant juillet. Le câble d'alimentation électrique par le sol sera remplacé par un câble utilisé pour les transports sous-marins de l'électricité, et présentant une meilleure isolation. Néanmoins, une mise en service partielle de la ligne **B** entre les Quinconces et St Nicolas est

évoquée, ce tronçon n'étant pas affecté par les problèmes de câble.

APS

Alors que les élus avaient, malgré les coûts, exigé d'avoir chacun un tronçon d'APS dans sa commune (relire dossier de **RU54**), ceux-ci commenceraient à s'interroger sur la pertinence de l'APS prévue pour la deuxième phase du tramway. Ceux de Pessac et de Mérignac notamment se demandent s'ils ne gagneraient pas à réaffecter les crédits ainsi économisés à des aménagements voisinant le tramway.

Boîtiers défectueux

La plupart des pannes du tramway ont pour origine les boîtiers d'alimentation électrique de l'APS situés à ras du sol. Ce sont eux qui délivrent le courant à chaque portion à mettre sous tension. Pour plus de sécurité, ils ne doivent déclencher le courant qu'au passage de la rame, mais ont tendance à disjoncter en cascade : trop grande sensibilité, défauts de conception et problèmes d'étanchéité. Ils devaient donc être remplacés courant mars par une nouvelle génération (type H). Il y a en tout 966 coffrets sur les 3 lignes de tramways bordelais.

Arc électrique

Nous avons relaté dans **RU54**, l'incident assez rocambolesque d'un soufflet de rame qui, anormalement chargé le 21 décembre, aurait touché l'APS. Cette première déduction des techniciens fut infirmée, le soufflet incriminé ne portant aucune trace et l'incident s'étant reproduit une seconde fois le 12 janvier. Alstom n'excluait pas qu'un arc électrique puisse se produire par temps humide entre la rame et le rail et provoque le disjonctage ; il suffit que le tram chargé passe à deux centimètres de l'APS pour que ce soit possible.

Vitesse et précipitation

Il se confirme que les sociétés qui ont construit le tramway bordelais avaient établi en juillet 2002 un planning qui prévoyait une mise en service pour le 13 avril 2004 seulement. Un document, divulgué par la presse, précise qu'à compter du 13 janvier une période de « marche à blanc » et de réglages techniques de trois mois était nécessaire. Ce planning aurait été modifié car ne correspondant pas au calendrier des événements politiques.

PAU > STAP °



PR 180.2 n° 36 avec face avant SAFRA à Pau
© David LE PAUTREMAT

TCSP

L'agglomération paloise a approuvé le 6 février dernier son PDU. En 2001, une enquête auprès des habitants avait révélé une forte attente de ceux-ci envers la mise en place de transports en site propre. Fort de ce soutien, la Communauté a commandé des études concernant deux lignes de TCSP dont les tracés devraient suivre les axes de circulation principaux, et d'environ 12 km chacune. Bus en site propre, tramibus ou tramway, le concept n'est pas encore choisi.

Réseau bus

En attendant ces éventuels TCSP, le SAEIV existant va être modernisé et les arrêts mis aux normes d'accessibilité.

► Auvergne**CLERMONT-FERRAND > T2C °****Parc**

Le réseau devrait bientôt réceptionner 15 autobus standards Heuliez fonctionnant au GNV et équipés de rampes UFR, dont 10 en configuration 3 portes et 5 en 2 portes. Il s'agit vraisemblablement de GX 317 GNV.



Heuliez GX 317 n° 101 à Clermont Ferrand
© David LE PAUTREMAT

► Bourgogne**DIJON > STRD °****Réseau**

Depuis le 1^{er} janvier, 5 nouvelles communes ont rejoint la Communauté d'agglomération : il s'agit de Bretenière, Bresse-sur-Tille, Hauteville-les-Dijon, Magny-sur-Tille et Crimolois.

Le réseau sera donc restructuré à cette occasion et aussi afin d'alléger de 40% le trafic de la rue de la Liberté. Le nouveau réseau devrait être officiellement mis en place le 25 octobre prochain. Cette restructuration sera le prétexte à une nouvelle appellation du réseau ainsi qu'une nouvelle livrée. Le même jour, 14 nouveaux autobus standards

fonctionnant au GNV devraient être mis en service. Vivement le 25 octobre !

Essais

Le GX317-GNV n°434 du réseau de Besançon a circulé le 17 septembre 2003 sur la ligne 2 à des fins d'essais.

► Bretagne**LORIENT > CTRL °****Parc**

Les quinze nouveaux GX317 ayant investi le réseau breton seraient numérotés 326 à 340, portant à 37 le nombre de véhicules de ce type. Ils auraient entraîné la réforme du GX57 n° 051, de douze GX107 n° 205 à 216, d'un R312 n° 199 et d'un A300 n° 303.

► Centre - Val de Loire**BOURGES > CTB ******Parc**

Un minibus Oreos-22 (U520ESP) a dernièrement été testé en service commercial du 10 au 13 février sur la navette de centre-ville, le SIVOTU étant intéressé par l'acquisition de matériels électriques. Appartenant à EDF, ce minibus est immatriculé 494 DKS 92 (châssis ZA94E5A21ATE15387).



L'Oreos 22 en Essai place du Berry à Bourges
© Michel PENNANEAC'H - Février 2004

CHÂTEAUX > HORIZON °**Réseau**

Si la fréquentation du réseau était de 1.535.000 voyageurs annuels, depuis la mise en place de la gratuité celle-ci a bondi à 3.360.000 en 2003 et la Communauté table sur 3.450.000 en 2004. De son côté, le VT est passé de 0,55% à 0,60%.

VIERZON > BUS-VALLEE ***Réseau**

Le système de transport à la demande « Créabus » semble remplir son office. Créé en septembre dernier, il a transporté les quatre mois de 2003, 2100 voyageurs soit une moyenne de 22 par jour et un taux de progression de 38%. Le minibus électrique de Bourges devait être testé le 19 février dernier sur la ligne.

Par contre, une des trois lignes régulières, la ligne **3**, serait menacée d'être supprimée et remplacée par un service à la demande.

Le renouvellement de la délégation de service public devrait intervenir cette année et la ville veut en profiter pour réduire encore sa participation financière. Actuellement seule Vierzon est desservie dans l'agglomération par le réseau Bus-Vallée.

► Champagne-Ardenne**CHÂLONS-EN-CHAMPAGNE > SITAC-BUS *****Réseau**

La rentrée 2003 a vu la création d'une antenne sur la ligne 3 desservant la nouvelle zone commerciale de Voitrelle, desservie par environ un bus par heure.

Parc

Deux Agora-S-3p (n°889 et 890) ont été mis en service à l'automne dernier.

Billettique

La billettique sans contact a fait son apparition en août 2003. La carte à puce, baptisée « Cités-Bus », offre la possibilité d'être rechargée par simple validation dans le bus avec prélèvement automatique. A noter la création d'un ticket 24 heures (2 €) portant le nom de « Chrysalis », qui est également le nom du réseau de Chalon-sur-Saône. Gare aux confusions !

EPERNAY > SPARNABUS ***Réseau**

Un très court, mais très pratique site propre a été inauguré avant les fêtes de fin d'année en plein centre-ville. La rue mixte piétons-bus-livraisons est protégée par des bornes escamotables. Les lignes 2 et 6 bénéficient maintenant d'un véritable raccourci en direction de la gare routière.

Parc

Deux midibus Van-Hool new-A308 ont été mis en service. Le n°2126 (264 AGC 51) au printemps 2003, et le n°2127 à l'automne dernier ; ce dernier est équipé d'une girouette à diodes.

Internet

Le réseau dispose d'un site : <http://www.sparnabus.com/>

TROYES > TCAT ****Réseau**

2003 aura été l'année des couloirs pour le réseau troyen, puisque trois d'entre eux sont apparus, qui plus est à contresens. Si ceux-ci semblent être respectés par les automobilistes, un sondage a été effectué sur 1000 clients ; il en ressort que 86% des sondés estiment que ces couloirs leur font gagner du temps et 87% soutiennent le développement de ces aménagements. Il faut préciser que sur certaines lignes, le gain procuré par les couloirs peut atteindre 10% du temps de parcours total.



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 !

► Corse

Retrouvez des informations sur les réseaux de cette région dans une prochaine édition !

► Franche-Comté

Retrouvez des informations sur les réseaux de cette région dans une prochaine édition !

► Ile de France**RATP****TRAMWAY****T1 : exploitation difficile**

L'alimentation électrique du tramway bordelais n'est pas la seule à connaître des problèmes d'étanchéité. Les fortes pluies de janvier avaient rempli les coffres dans lesquels sont logés les moteurs électriques ; les agents ont dû écopier l'eau et en attendant que les appareillages sèchent, les manœuvres d'appareils de voie devaient se faire manuellement ! Ces difficultés se sont ajoutées aux multiples incidents et aux retards engendrés par les difficultés de circulation, notamment dans le secteur du pont de Bondy où les feux de priorité au tramway ne sont pas toujours respectés.

T1 : prolongement

Le T1 doit être prolongé depuis son terminus de St Denis vers l'Ouest en direction de Gennevilliers dans un premier temps, puis vers Nanterre via Colombes dans un second. Dans cette dernière commune, l'équipe municipale est opposée à l'itinéraire passant, à partir du carrefour des 4

routes (Asnières/Colombes), par l'avenue de l'Agent-Sarre et par la gare SNCF. Elle propose une déviation par le Nord afin de desservir notamment le quartier des Fossés-Jean et revenir sur l'itinéraire proposé à Audra en longeant le stade Yves-du-Manoir. La Municipalité a lancé une consultation ouverte à ses administrés.

TMS : travaux

Les travaux de déviation des concessionnaires se poursuivent tout le long de l'itinéraire. Sur le site du futur dépôt, Porte-de-Sèvres, la construction du nouvel accès au boulevard périphérique s'achevait fin mars et l'emprise du nouvel établissement totalement dégagée. Les premiers rails posés devaient d'ailleurs être ceux de la voie de service afin de pouvoir rétablir au plus vite l'accès au périphérique.



Construction de la nouvelle trémie avec à sa droite la chape béton qui accueillera la voie d'accès au dépôt.

© Patrick KIRSTETTER – Janvier 2004

AUTOBUS (Exploitation)

Renforcements

« Par ailleurs, le 139 a été renforcé entre La Plaine Stade de France (RER B) et le Carrefour Pleyel dès le 1er mars 2004. Quant au service urbain de Saint-Ouen (ligne 537 TUSO), sa desserte a été aménagée et renforcée au 5 avril 2004 avec un nouveau nom commercial : L'Audonienne.

Ligne 152

Depuis le 2 février, cette ligne est prolongée dans la ZAC des Tulipes à Gonesse afin de desservir le plus grand centre de tri postal de France.

Ligne 394

Une nouvelle ligne devrait bientôt relier la gare RER de Bourg-la-Reine au terminus du tramway-T2 à Issy Val-de-Seine. Elle sera exploitée du lundi au samedi avec un parc de 9 voitures. Elle reprendra en partie le tracé du « Fontenaisien » qui disparaîtra.

Si cette nouvelle relation est espérée pour juin 2004, reste à solutionner le lieu de stationnement à Bourg-la-Reine.

Ligne 537

Depuis le 5 avril, l'ancien service communal interne à St Ouen le TUSO, a été remplacé par « l'Audonienne ». L'itinéraire a été rallongé par une boucle dans le vieux St

Ouen avec 5 nouveaux arrêts. Trois Mercedes Sprinter ont pris le relais d'un R 312 pour exploiter cette ligne qui fonctionne tous les jours avec une fréquence de 20 mn.

AUTOBUS (Matériel)

Parc

Comme chaque année, retrouvez en rubrique « Parcs » le nouvel état du parc au 31 décembre 2003, ainsi que ses affectations par dépôts. Avec la disparition des derniers PR180-2, l'ensemble du parc arbore la nouvelle identité visuelle (et ses déclinaisons).

Retrouvez en rubrique « Parcs », la suite des caractéristiques complètes de la première série d'Agora-line (n°8171 à 8200), et de MAN NL223 (n°9045 à 9100), des 7 derniers GX117 (n°418 à 424), ainsi que celles des 6 derniers minibus Mercedes Sprinter OB411-DK (n°831 à 836).

TRANSILIEN

Schémas d'amélioration des lignes C et D

Après avoir connu une augmentation de 23% de sa fréquentation entre 2001 et 2003, le RER-D est devenu la ligne la plus chargée du réseau Transilien avec plus de 460.000 voyageurs par jour ouvrable (rappelons pour mémoire que la ligne A, une des plus chargées au monde transporte de son côté 1 million de voyageurs par jour ouvrable). Elle est aussi devenue la ligne la plus irrégulière d'Ile-de-France avec un taux moyen de retard de 17% depuis début 2003 et des incidents nombreux et répétés, celui de Villeneuve-Triage à l'automne 2003 n'étant qu'un des aspects les plus visibles de la situation très problématique vécue sur le terrain.

Le STIF a donc approuvé courant décembre 2003 un schéma d'amélioration commun aux lignes C et D, prélude à de véritables schémas directeurs de lignes qui seront présentés au printemps prochain. Dans l'immédiat, le projet comprend une série de mesures permettant d'améliorer à court et moyen terme la régularité des trains sur les lignes C et D.

Ligne C : les améliorations portent tout d'abord sur la gestion des circulations et la puissance disponible de l'alimentation électrique. La modernisation du poste d'aiguillage et de régulation des Invalides ainsi que la création d'un centre opérationnel Transilien (pour un coût de 3,5M d'€) devraient permettre d'améliorer le trafic d'ici à 2007 en regroupant les outils de gestion de la ligne, notamment en cas de situation perturbée à la suite d'un retard ou d'un accident.

Mais surtout, le goulot d'étranglement du tronçon de 16 km entre Massy et Valenton, commun aux trains du RER-C, trains de marchandises et TGV d'interconnexion, va faire l'objet d'un vaste chantier qui démarrera mi-2004 pour un coût de 90M d'€.

Pour la **ligne D**, trois axes ont été définis :

- *Aménager des installations de terminus* pour garantir un départ à l'heure des trains vers Paris. Plusieurs gares terminus ne possèdent qu'une voie de garage permettant l'arrivée des trains et leur rebroussement. En créant plusieurs voies de retournement, on évite un effet « boule de neige » en cas de retard d'un train. Une voie de

retournement supplémentaire sera donc créée à Orry-la-Ville-Coye (77), Corbeil-Essonnes (91), Villeneuve-St Georges (94) et Goussainville (95).

- *Supprimer des conflits de circulation* afin d'éviter que les retards d'un train ne se répercutent sur les trains d'un autre flux. Il est donc prévu des aménagements dans les gares de Villeneuve St Georges et Corbeil.

- *Mieux gérer les circulations.* Pour cela, il est donc prévu de regrouper et de moderniser les postes d'aiguillages, ainsi que le regroupement des terminus nord à St Denis, et leur modernisation à Villeneuve-St Georges et Corbeil.

Matériel roulant

La dernière rame automotrice Z2N, la n°254A (Z21007/Z21008) de type Z20900, a été livrée début janvier à la SNCF, venant clore une série de matériel dont la première mise en service remonte à plus de vingt ans. En effet, après les Z5600 (1500V-continu) livrées à partir de 1983 sur la ligne C et la banlieue sud-est, puis les Z8800 (bi-courant pour la ligne C), une nouvelle série aux formes plus anguleuses allait voir le jour : les Z20500. Ces rames bi-courant seront livrées de 1988 à 1996 en 194 exemplaires, à 4 ou 5 caisses, et circulent à ce jour sur toutes les lignes du Transilien ainsi que sur les lignes C et D du RER.

Les livraisons de Z20500 se sont poursuivies à partir de 1999, mais sur la base d'une nouvelle sous-série (Z20900) dotée d'une nouvelle chaîne de traction, d'un nouvel aménagement intérieur et de la climatisation. 54 rames de ce type ont donc été livrées, les 14 dernières arborant la nouvelle livrée Transilien.

D'autre part, la SNCF a passé commande à Alstom de 60 locomotives électriques BB 829000 destinées elles aussi au réseau Transilien. Destinées en priorité à la traction des rames à deux niveaux (VB2N) en cours de rénovation, elles devraient être livrées à partir du printemps 2006.

Accessibilité des trains

Sur le modèle des tests actuellement en cours sur la ligne 2 du métro parisien (préparatoires à l'arrivée du MF2000), des rehaussements partiels de quais visant à rendre les trains de banlieue accessibles aux UFR vont avoir lieu en 2004 sur la banlieue Montparnasse. C'est en effet sur la ligne de Rambouillet que les premières rames VB2N rénovées « Transilien » et équipées de nouveaux systèmes d'accessibilité devraient circuler, fin 2004. Si les premiers tests, effectués dans deux gares, sont concluants, huit gares seront équipées de rehaussements partiels, et l'ensemble des quais de la gare Montparnasse (côté banlieue) seront portés à une hauteur de 92 cm.

Enfin, la mise en accessibilité totale des gares (ascenseurs, plans inclinés,...) se poursuit : Vert-Galant et Gagny côté SNCF, Lognes, Laplace, Palaiseau-Villebon, La Varenne-Chennevières et Bry-sur-Marne côté RATP, font partie des gares qui bénéficieront de travaux en 2004.

Infogare

Le déploiement de ce système d'information en temps réel, stoppé depuis début 2001 à 144 gares (relire **RU49**) et réparties sur les 5 lignes du RER, a récemment repris avec une nouvelle version, tant au niveau des logiciels d'exploitation que des écrans et panneaux sur les quais. C'est à l'ouest de Paris (banlieues Montparnasse et St

Lazare) que les premières mises en service du nouvel Infogare vont intervenir.

Navette Pereire-Cardinet

Cette navette par bus, mise en place lors de la fermeture ferroviaire de cette liaison entre les gares SNCF de Pereire et du Pont-Cardinet, est désormais exploitée à l'aide de 2 Cytios-30 de l'exploitant Cariane. Les véhicules sont remisés le soir dans l'enceinte de la gare aux marchandises des Batignolles.

RESEAUX OPTILE

ARGENTEUIL/SAINT-GRATIEN > TVO *

Un peu d'histoire...

L'histoire des TVO (Transports du Val d'Oise) remonte à 1924. A cette date, un premier dépôt de la C.T.U. (Compagnie des Transports Urbains), dépendant de la SGTU, est implanté dans le secteur d'Argenteuil. A la fin des années 60, la SGTU sera rachetée par la G.T.I. En 1979, intervient une séparation des activités occasionnelles, regroupées au sein de la société IFT (Ile de France Tourisme), basée à Gennevilliers ; TVO ne se charge plus désormais que des lignes régulières, exploitées à partir de son dépôt de Saint Gratien.

En 1985, le réseau R'Bus d'Argenteuil est créé avec 3 lignes. Pour faire face à la croissance rapide de ce réseau, un nouveau centre d'exploitation, devenant le siège des TVO, voit le jour à Argenteuil en 1993.

En 2000, les TVO sont rachetés par Connex à la faveur du partage des activités de l'ex-groupe VIA-GTI, repris par la SNCF. La RATP entre parallèlement dans le capital des TVO, à hauteur de 35%, prélude à une harmonisation des dessertes entre les réseaux RATP et R'Bus qui interviendra à la rentrée 2002.

Entre temps, à la rentrée 2000, le réseau Valmy aura été créé, sur la base de 5 lignes dépendant du centre de Saint Gratien.



Un Oreos 55 du réseau R'Bus
© Christophe DECAUX

Quelques chiffres

En 2003, les TVO représentaient 220 conducteurs, répartis entre les sites d'Argenteuil (140) et Saint Gratien (80). Le Centre TVO d'Argenteuil exploite 12 lignes composant le

réseau R'Bus qui dessert 10 communes, ainsi que 5 lignes à vocation scolaire. Les 80 véhicules de ce centre parcourent 2,4 millions de kilomètres et transportent 10,2 millions de voyageurs chaque année.

Le Centre TVO de **Saint Gratien** exploite quant à lui 8 lignes, intégrées ou affiliées au réseau Valmy, desservant 12 communes. 1,2 millions de kilomètres sont parcourus annuellement par les 45 autobus du centre, assurant ainsi le transport de 4,3 millions de clients.

Enfin, avec 9 véhicules, TVO participe au côté de Connex (centre de Montesson-La Boucle) à l'exploitation du réseau Bus en Seine.

Parc

En complément des acquisitions mentionnées dans RU54, TVO doit encore recevoir un Agora-L pour le réseau R'Bus ainsi qu'un Sprinter pour Soisybus. 3 GX317 devraient également arriver sur Bus-en-Seine pour les lignes 3 et 11. Enfin, 4 bus standards et un articulé devraient être commandés par TVO pour R'Bus afin d'équiper les lignes 9 et 514.

Retrouvez, en rubrique « Parcs », le récapitulatif des différents autobus utilisés par TVO à la date du 1^{er} janvier 2004.

CARRIERES-SOUS-POISSY > CSO °

Parc

Retrouvez en rubrique « Parcs », l'effectif de ce transporteur de la grande banlieue Nord-ouest, ainsi que les caractéristiques complètes de son parc surbaissés à savoir 5 Cito (n°0100 à 0104), 4 Agora-S (n°1561, 1562, 1610, 1611), 16 Agora-line (n°1612, 2016 à 2020, 2038 à 2042, 2046, 2047, 2086, 2087, 3009) et 3 Agora-L (n°1600 à 1602).



Renault VI Agora S n° 1562 à Poissy
© Julien CONSTANCIEN

CONFLANS-SAINTE-HONORINE > CONNEX °

Présentation

Le centre Connex de Conflans exploite, outre le réseau urbain de sa ville d'implantation, constitué des lignes 11 (en pool avec Lacroix), 14 et 17, la ligne 5 reliant Conflans à St Germain via Poissy, la ligne 2 (St Germain / Maisons-Laffitte), le service urbain de cette dernière ville (3 circuits), ainsi que le réseau d'Achères (ligne 24 composée

de 7 circuits) et la ligne express (ligne 27) St Germain / Cergy.

Réseau

Depuis mi-2002, l'offre a été remaniée sur la ligne 14 afin d'augmenter les fréquences sur le tronçon compris entre les deux gares SNCF de Conflans. Sur la ligne 17, l'amplitude horaire a été élargie et des services d'heures creuses ont été créés en semaine.

Parc

Trois Agora-line équipés Vivabus ont été réceptionnés courant 2002 pour le service urbain d'Achères, tandis qu'un GX117-L, devrait bientôt faire son apparition sur le réseau de Conflans.

Rappelons pour mémoire que, outre des Agora-line dont nous ne connaissons pas le nombre exact, le parc de surbaissés de Connex-Conflans comprend 2 GX317 (dont le E349), 2 Citaro-G et au moins 5 Citaro standards (dont les E518, E519, E522 et E541).

EVRY > TICE *

Réseau

Depuis le 5 janvier dernier, les horaires de plusieurs lignes ont été renforcés. Tout d'abord, suite au déménagement de l'ANPE d'Evry, du centre commercial Evry-2 vers le quartier du Bois-Sauvage, tous les bus de la ligne 407 qui avaient pour terminus Champs-Élysées / Grand-Bourg sont prolongés dans la zone du Bois Sauvage, jusqu'à l'arrêt Route de Mennecey. Les fréquences de cette ligne sont par ailleurs renforcées les samedis et dimanches. Fréquences renforcées également le week-end sur les lignes 404, 405 et 453.

Intégration

La ville de Ris-Orangis, déjà desservie de longue date par le réseau TICE, a intégré au 1^{er} janvier 2004 la Communauté d'Agglomération d'Evry. De ce fait, son service urbain autonome, qui mobilisait 3 midibus, se trouve désormais rattaché au réseau TICE, et a été repris sous les indices 418 et 419.

2 Van Hool A508 ex-Millau, et 1 GX 117 L climatisé, respectivement numérotés 510, 511 et 512 sont affectés à ces lignes.

Parc

17 véhicules neufs ont été réceptionnés fin 2003 : il s'agit de 10 articulés Citaro-G et 7 Citaro standards. Parmi ces véhicules, et comme nous l'avions déjà annoncé, un articulé et 2 standards seront confiés à la STA au titre de sa participation à la ligne 405.

Les 3 derniers GX417 encore en exploitation (n°420 à 422) qui devaient être réformés à l'arrivée des nouveaux véhicules, bénéficient une fois de plus d'un répit : en effet, la fiabilité des Citaro-G posant quelques problèmes au transporteur, celui-ci préfère garder les GX417 jusqu'à la fin de l'année en réserve.

Internet

Le réseau est dorénavant consultable sur www.bus-tice.com.

MANTES > TAM °**Réseau**

Le réseau du Mantois vient de moderniser son information clients et sa billetterie. En effet, grâce à la localisation des bus par GPS, un SIV a pu être déployé sur 45 arrêts principaux du réseau avec des bornes indiquant le temps d'attente du prochain bus. Le système est également décliné à l'intérieur des voitures : l'arrêt suivant est indiqué sur un afficheur lumineux et complété par une annonce vocale.

Simultanément, la billetterie sans contact a été mise en service.

OUEST-PARISIEN > CONNEX-NANTERRE °**Parc**

Afin d'illustrer notre rapide présentation de ce centre d'exploitation (**RU53**, p24), un état de parc vous était proposé. Ce dernier s'étant subrepticement éclipsé retrouvez-le cette fois-ci en rubrique « Parcs ».

Tout dernièrement, deux nouveaux véhicules ont été réceptionnés par le centre de Nanterre : un Agora-L (n°0845, immatriculé 117 BBS 78) pour la ligne RATP affrétée 467, et un Agora-line-2p (n°03017) pour le réseau Traverciel, dont les caractéristiques complètes vous attendent en rubrique « Parcs ».

OUEST-PARISIEN > CONNEX-RABAUX °**Parc**

L'Agora-line-3p qui était resté six mois en prêt au réseau versaillais Phebus et affecté à la ligne E de la ville royale a certainement dû acquérir ses lettres de noblesse. Toujours est-il qu'il a été racheté par le centre Connex de Montesson-les Rabaux afin d'y être affecté sur la ligne 1 reliant St Germain (où naquit Louis XIV) à Versailles (où il mourut) ; il a été numéroté 03084.

Il y est rejoint par 2 autres Agora-line acquis eux aussi d'occasion (n°03083 et 03085), ceux-ci en configuration 2 portes et en livrée Connex (quid de l'identité « Ville-en-Ville » ?). Ils remplacent 3 PR112 en service sur cette ligne, les 5 PR112 restants (la ligne ayant perdu au passage une voiture) devant être remplacés par des véhicules neufs à la prochaine rentrée.

Retrouvez en rubrique « Parcs » les caractéristiques complètes de ces 3 véhicules.

Languedoc-Roussillon**MONTPELLIER > TAM *****Tramways**

Les commissaires ont rendu public fin janvier leurs conclusions concernant le projet de 2^e ligne de tramway. Si les trois-quarts du tracé sont approuvés, l'Agglomération devra revoir sa copie sous trois mois pour les tronçons de contournement du centre-ville ainsi qu'entre le rond-point du collège de Castelnaud et le terminus de Jacou, ce dernier

tronçon de près d'un kilomètre ne desservant que de la garrigue.

Parallèlement, l'Agglomération a engagé en février une première phase de concertation préalable pour la 3^e ligne de tramway. Cet ouvrage de 21 km traversera 5 communes : Juvignac, Montpellier, Lattes, Pérois et Palavas-les-Flots. Il comportera 2 pôles d'échanges avec les lignes 1 et 2. L'avant projet devrait être bouclé en 2006, la DUP attendue pour 2008 et la mise en service envisagée pour 2012.

Affrétés

Le 27 décembre dernier, les Cars Bourrier ont abandonné les services suburbains qu'ils exploitaient depuis 1989. Ceux-ci ont été repris par Progesud ainsi que les conducteurs et le matériel, soit 3 PR100-2 et un PR112. En conséquence, Progesud a réformé 3 PR100-2, les ex-9280 et 9282 et 1 PR112 l'ex n° 9698, les deux derniers étant repris par l'ATCRB de St Jean-de-Luz.

Par ailleurs, une nouvelle ligne exploitée par Progesud a été créée. La **31** relie Montpellier à Castries puis se divise en deux antennes : l'une dessert Montaud et l'autre Beaulieu. C'est en fait la partie urbaine de relations interurbaines existantes (réseau Hérault-Transport).



Le PR112 n°671 sur la ligne 30 exploitée par Bourrier
© Michel JAILLIARD – Novembre 2003

Limousin**LIMOGES > TCL °****Réseau**

Le 16 janvier dernier, a été inauguré le prolongement de 430 m de la ligne de trolleybus **5** depuis son terminus Sud de Roussillon/Jean-Gagnant jusqu'à La Cornue en correspondance avec la ligne 10 et afin de mieux desservir ce secteur ainsi que le CHU.

D'autre part, toutes les courses des bus de la ligne **10** desservent depuis début janvier le CHU-Dupuytren ; l'hôpital est dorénavant desservi par 185 passages de bus.

Visu@bus

Le 4 décembre dernier, le nouveau système d'information voyageurs embarqué a été officiellement présenté au dépôt

du Clos-Moreau. Le système visu@bus est testé sur 5 bus de la ligne **10**, la plus fréquentée (20% du trafic), et ce jusqu'à mi-2004.

Résultats

Plus de 10 millions de voyageurs empruntent les 19 lignes des TCL qui desservent 7 communes soit 173.000 habitants. Le nombre de voyages par habitant s'est élevé en 2002 à 58 soit un recul de 4,9% par rapport à 2001, la moyenne de fréquentation de cette catégorie d'agglomération étant de 72 voy/an (source UTP).



Renault VI ER 100.2 n° 419 à Limoges
© Lionel BREITMEYER

Parc

Les TCL devraient réceptionner à la fin de cette année 6 nouveaux autobus (4 standards et 2 articulés) ainsi qu'un trolleybus neuf.

► Lorraine

CHAUMONT > LE BUS °

Parc

Deux minibus Durisotti sur base Master (20 places) viennent d'être mis en service. Ils sont équipés de girouette à diodes et remplacent les minibus Mercedes O410D. Par ailleurs, un Van-Hool A500 ex-Angoulême a été aperçu au dépôt. Il porte encore la découpe STGA.

NANCY > STAN °

TVR

Les 25 tramibus ont été équipés récemment de caméras dans la partie supérieure de leurs rétroviseurs et d'un petit écran à droite du conducteur dans sa cabine. Cet aménagement permet d'accroître leur visibilité et ils peuvent de ce fait vérifier la trajectoire arrière de leur véhicule ce qui facilite la conduite dans les virages et de surveiller le mouvement des voyageurs aux arrêts.

D'autres caméras vont être installées à l'intérieur des rames ; au nombre de sept par véhicules, elles seront destinées à la sécurité.

Fréquentation

Le trafic du réseau urbain est enfin reparti à la hausse avec +7,3% en 2003. Cette reprise semble s'accélérer. Une étape délicate se situera cet été avec la réorganisation rendue obligatoire des lignes desservant l'Est et leur rabattement sur l'axe du TVR. En effet ces lignes passent par la place Stanislas qui va être piétonnisée à partir de juillet.

Parc SUB

Connex a récemment commandé pour le réseau suburbain, 3 articulés Citaro-G.

VERDUN > TIV °

Réseau

Le Transport Intercommunal du Verdunois était géré jusqu'au 31 décembre dernier par la STAHV, récemment liquidée et reprise par Connex. C'est désormais Bus-Est, filiale des groupes Connex et Piot, qui officie pour les six ans à venir. Sa tâche est ambitieuse pour moderniser ce réseau en perte de vitesse : création de nouveaux abonnements, renouvellement du parc avec l'arrivée de 4 Citaro (sur un parc de 9 véhicules), nouvelle identité visuelle, billettique avec cartes magnétiques et actions de promotion passant par le pelliculage aux couleurs de la ville.

Le réseau TIV transporte environ 400.000 voyageurs par an et emploie 13 conducteurs.

► Midi-Pyrénées

CASTRES > LIBELLUS

Parc

La Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet a passé commande à Van-Hool pour 3 autobus standards dont nous y ignorons le type.

► Nord - Pas de Calais

ARRAS > STCRA °

Réseau

C'est Keolis qui a remporté la délégation du réseau et ce pour 7 ans. Une restructuration devrait être opérée en septembre prochain. Auparavant, la STCRA était associée à l'association AGIR.

CAMBRAI > CFC °

Réseau

Le réseau change de main : en effet, la société CFC a été vendue au transporteur nordiste Dupa & Lebeda.

DOUAI > TUD °

TCSP

L'autorité organisatrice a déposé en novembre 2003 un projet de TCSP organisé en deux lignes totalisant 15,8 km. Les gestionnaires souhaitent que ce TCSP soit exploité à l'aide de tramway sur pneu ou de tramibus. Ils espèrent financer leur projet grâce à une subvention européenne.

LENS > STILL °

Erratum

Une erreur de légende s'est glissée en page couleur de **RU53**. En effet, le GX77H n'arbore pas la nouvelle identité du réseau STILL mais celle de la nouvelle ligne Lens / Liévin. Cette ligne, baptisée « Bulle », offre une fréquence de 15 mn.

VALENCIENNES > SEMURVAL °

Tramways

Heureuse nouvelle assez rarissime : le résultat d'appel d'offres pour la 1ere ligne de tramway présente un coût inférieur aux estimations ! Résultat un bonus de 10 M d'€ qui va permettre de compenser la très regrettable suppression de subventions de l'Etat pour la 2e ligne. Le lancement des travaux pour réaliser cette seconde ligne (liaison Valenciennes à Denain), pourrait de ce fait être avancé d'un an. Les élus aimeraient que les deux lignes puissent être mises en service en même temps. Cette seconde ligne de 20 km emprunterait sur une partie de son parcours la plateforme de l'ancienne voie ferrée des Houillères et desservirait les communes de Valenciennes, La Sentinelle, Hérin, Oisy et Denain. Le SITURV a, sans attendre, passé en commande ferme, l'achat de 4 rames originellement en tranche conditionnelle.

Une 3e ligne est aussi dans les cartons afin de relier Valenciennes à Vieux-Condé par le tracé de l'ancien tramway disparu au milieu des années 60.

► Normandie

ELBEUF > TAE *



L'Agora n°109 au dépôt des TAE, le 13 décembre 2003.

© Patrick KIRSTETTER

Parc

Depuis la parution dans **RU53** de l'état du parc du réseau, 2 nouveaux Agora-S-3p-Euro3 (n°108 et 109) ont été réceptionnés, remplaçant 2 SC10R (n°80 et 84) qui partent à la réforme.

Retrouvez en rubrique « Parcs », les caractéristiques de ces deux nouveaux véhicules.

LE HAVRE > BUS-OCEANE °

Parc

La CTPO devrait bientôt recevoir 13 nouveaux surbaissés Heuliez, soit 11 standards et 2 articulés. Nous attendons des informations complémentaires.



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 tiennent qu'à vous pour faire évoluer les choses !

► Outre-Mer

FORT-DE-FRANCE > MOZAIK °

PDU

La Communauté d'agglomération a approuvé le 12 décembre dernier, un PDU couvrant Fort-de-France ainsi que Schoelcher, Lamentin et St Joseph. Il fixe plusieurs priorités dont le choix d'un prestataire de transport en commun et l'interdiction des taxis collectifs, qui assuraient jusqu'à ce jour les dessertes interurbaines, dans le périmètre. Ces taxis contribuent en effet à l'engorgement de Fort-de-France. Un réseau en site propre dédié aux autobus, voire à un tramway est aussi évoqué ainsi que l'aménagement de 4 parkings périphériques.

► Pays de la Loire

ANGERS > COTRA °

Parc

Le réseau a commandé récemment chez Scania, 13 nouveaux standards Omnicity équipés de la climatisation. Le contrat stipule que Scania reprendra des bus anciens.

► Picardie

AMIENS > AMETIS **

Parc

Nous évoquons dans **RU53** (p.32) la réforme de plusieurs GX187 dont le n°220 et 221 ; or un de nos lecteurs les a

vus encore en service. Si le n°221 n'a pas encore quitté le parc SEMTA, le n°220 a par contre rejoint celui des CAP mais a gardé encore un temps son matricule d'origine. Les 2 GX77 n°407 et 408 sont bien propriété d'un loueur basé à Amiens et ont reçu un numéro de parc pour que le PC de la SEMTA puisse les différencier avec les véhicules des CAP ; idem pour le GX107 n°605. Il est à noter qu'il n'existe pas de véhicules ayant été référencés 401 à 406 et 601 à 604.

► Poitou-Charentes

NIORT > TAN °

Réseau

Le réseau est exploité depuis le 1^{er} janvier 2004 par Transdev et ce pour six ans. Parmi les projets, la transformation de 2 lignes scolaires de rocade en lignes régulières et la mise en accessibilité du réseau. Actuellement, les TAN disposent de 38 autobus et assurent 2,2 millions de voyages annuels.

LA ROCHELLE > RTCR °

Réseau

La Rochelle fait partie des 30 villes participant au programme « 100 bus électriques ». Ainsi, 2 nouvelles lignes viennent d'être créées, exploitées grâce à 3 Oréos-22^{TE} mis en service en novembre dernier. Deux véhicules sont destinés à la navette centre-ville / parking Jean-Moulin, le troisième pour une nouvelle ligne à la demande dans le quartier de la Ville en Bois et exploitée par une société bordelaise en collaboration avec Océcars. Les arrêts ne sont pas pré-établis et il suffit aux clients d'héler le minibus.

Parc

La RTCR a reçu un cinquième Agora-L

Affrétés

Les lignes 13 et 16 sont affrétées à la société Océcars. Les derniers véhicules acquis pour le réseau rochelais par ce transporteur sont entièrement blancs et équipés de girouette à diodes oranges. Auparavant, les bus étaient aux couleurs de la RTCR.

Par ailleurs, Océcars exploite une navette gratuite afin de desservir la plage de Chatelaillon (agglomération de La Rochelle) et ce à l'aide de deux A508 climatisés (n°276 et 277).

► Provence – Alpes – Côte d'Azur

PAYS D'AIX °

Réseaux

La Communauté de communes du Pays d'Aix, forte de 330.000 habitants, compte parmi l'une des plus étendues de France, l'une des diagonales atteignant 45 km. Autant dire qu'en matière de transports collectifs, son champ

d'action dépasse très largement le cadre du réseau Aix-en-Bus. Ainsi le Pays d'Aix dispose de plusieurs réseaux urbains : Aix-en-Bus, Bus de l'Étang, Autobus Aubagnais, et des dessertes très locales comme à Pertuis (depuis le 15 septembre 2003).



Aix en Provence, La Rotonde : Agora-S, O100 City et GX 117
© Jérémy OLIVIER

Parmi les projets : une tarification unifiée sur l'ensemble des réseaux et à plus long terme, un habillage et une identité commune pour tous les bus. En septembre prochain, un couloir bus sera mis en service sur l'ensemble des boulevards à Aix-en-Provence.



Le 30 juillet 2002, un GX107 de la ligne 13 précède le Gx317 n°9194 à l'arrêt Rotonde
© Michaël DIETRICH

ARLES > STAR °



Le SC10R244D n°106 au dépôt, le 26 octobre 2002
© Michaël DIETRICH

Parc

Le réseau possède 5 Mercedes Cito dont 2 de 9,60 m (n°101 et 102) et 3 de 8,10 m (n°201 à 203). Par ailleurs, la navette gratuite de centre-ville, « Starlette », est équipée d'un minibus Citroën Jumper (6362 ZG 13).

Si les PR100-MI n°701 et 703 ont été vendus, le n°702 est aussi réformé mais conservé au dépôt comme le MG36 n°401. Notons que le SC10R-244D n°106 est toujours présent et sert de réserve.

AVIGNON > TCRA °



L'Agora-line n°91458, le 26 juillet 2003 au centre d'Avignon
© Florian WEYER

Parc

Réception par le réseau de 8 nouveaux Agora-line-Euro3 n°91851 à 91858

CANNES > BUS-AZUR *

Parc

Deux GX117 sont dorénavant en service sur le sous-réseau de Mandelieu. Si nous avons récemment évoqué l'acquisition par la CTM du n°9000 (164 AEH 06), les RCA (secteur-Ouest) ont de leur côté mis en ligne un nouveau midibus de ce type immatriculé 899 BDV 06.

MARSEILLE > RTM **

Autobus

Avec l'arrêt du tramway, le dépôt St Pierre a dû renforcer son parc pour l'exploitation de la ligne **68** en GX113. Un Citaro d'Arenc (n°301) y a été muté ainsi que 9 GX113 : n°115, 144, 162 (La Rose), 401, 410 (Capelette) et 472, 478, 481, 482 (Arenc). Désormais le 68 fait son terminus sur les allées Gambetta et ne dessert plus le Centre-Bourse. Les fréquences restent identiques au tramway (8 minutes, et 6 aux heures de pointe).

NICE > SUNBUS **

Tramway

Les travaux de déviation des concessionnaires continuent sur les boulevards Gorbella, Comte-de-Falicon, Jean-Jaurès et St Roch.

Site Propre Bus

Dans le sens Est-Ouest, les travaux, consistant à construire un muret de séparation, sont achevés rues de la liberté, de la Buffa, et Dante et commencent rue Hôtel des Postes. Les bus emprunteront dans le sens Ouest-Est la rue Delille qui sera uniquement consacrée aux bus piétons et cyclistes,

solution choisie avec l'aval des commerçants. Lorsque l'on sait que cette corporation est traditionnellement opposée à tous ce qui pourrait contrarier le flux des voitures particulières, ce choix nous interroge !

Parc

Le réseau niçois vient de recevoir 9 nouveaux Agora-S-diesel (n°171 à 179), ainsi que 3 Agora-L-GNV supplémentaires (n°216 à 218). Ces 12 autobus sont tous équipés de palette UFR et de la climatisation mais comportent quelques fenêtres coulissantes type Sud en cas d'avarie de celle-ci. Les girouettes électroniques sont toujours de marque Matis à DEL orange.

En aparté de ces livraisons, signalons l'arrivée de 2 véhicules d'occasion provenant des RCA (réseau des Collines) : un MG36 (n°156) affecté à la ligne 34, et un Master (n°133) ; signalons que le MG36 est une troisième main, ayant débuté sa carrière sur le réseau de Saintes. Le parc ST2N s'établissait donc au 1^{er} février dernier à 220 véhicules. Le détail de ce parc est publié en rubrique « Un réseau, des dépôts », le dépôt niçois y étant cette fois-ci à l'honneur.

Retrouvez en rubrique « Parcs », les caractéristiques complètes de ces nouveaux véhicules. Il est à noter qu'exceptionnellement, les immatriculations ne correspondent pas aux numéros de parc comme il est d'usage.

Par ailleurs, 12 PR180-MIPS en état de marche, sur un effectif de 15, ont été cédés à l'association France-Afrique afin de les envoyer pour le réseau de Conakry en Guinée. Cette association a eu la gentillesse de laisser le n°273 à nos amis des TCA pour le préserver (lire notre rubrique « Pôle d'échanges »).



Le PRI80-MIPS n°273 devant le Negresco
© FRANCK RAINART

Affrétés

Le transporteur ANT (Auto-Nice-Transport), en charge des dessertes de l'aéroport de Nice, exploite 3 lignes du réseau SUNBUS : la ligne **11** ainsi que deux lignes reliant la gare routière et la gare SNCF Nice-St Roch à l'aéroport, les lignes **98** et **99**.

Retrouvez en rubrique « Parcs », l'effectif des véhicules « urbains » de ce transporteur dont les numéros de parc ont la particularité de posséder une lettre préfixe indiquant le service exploité (A=98, G=99, S=11, N=navettes entre aérogares, P= navettes de pistes, et W=ramassage scolaire).

Après avoir revendu 2 GX317 à la ST2N (devenus n°161 et 162), l'ANT avait acquis une importante flotte de 14

Neoplan N4416. Le transporteur, rencontrant apparemment quelques difficultés de service après vente, a de nouveau commandé chez Heuliez, deux GX317 qui devraient être livrés en juin.

► Rhône - Alpes

ANNEMASSE > TAC °

Parc

Le réseau a commandé à Irisbus, un Agora-L et trois autobus standards dont nous ignorons encore le type.

CHÂTEL > CHÂTEL-BUS °

Parc

Déjà équipé de GX77, GX117 et Centroliner, le réseau de cette station de sports d'hiver a reçu en décembre dernier 5 nouveaux S315NF-Euro-3 équipés d'un système de chaînage automatique. Ils ont été officiellement réceptionnés le 13 février.

La station est desservie par deux réseaux distincts, « interne station » avec 6 véhicules de 72 places, et la ligne « liaison Portes du Soleil » qui assure la jonction des sites Super-Châtel à Près-la-Joux via le Linga exploitée par une flotte pouvant atteindre 10 véhicules de 90 places. Les 9 lignes (A à I) sont gratuites.

La station est propriétaire des 6 cars du réseau interne, et locataire du parc du réseau de liaison. Sur ce site, les Cars Froissard travaillent en liaison avec la société Rubin.

LYON > TCL **

■ Funiculaires

Comme chaque année, le funiculaire St Jean / Fourvière a subi une révision du 9 février au 17 avril. Cette opération vise à assurer des conditions de sécurité optimum : système de freinage, câble de traction, voie et tunnel ont ainsi été révisés et testés. Une navette d'autobus a assuré la desserte de Fourvière depuis St Just.

Par ailleurs, le projet de reconstruction d'un funiculaire dans la rue Terme que nous avons évoqué dans ces colonnes, a été repoussé à des jours meilleurs, faute de financement. Un autre moyen plus économique serait même recherché pour faire monter les vélos.

■ Tramway

Matériels

Les 3 rames n°0845 à 0847 sont entrées en service commercial sur les lignes T1 et T2 qui sont désormais au complet.

■ TCSP-Trolleybus

Réseau

Le SYTRAL a délibéré le 18 décembre 2003 afin de valider le projet des futures lignes **C1** (Part-Dieu/Caluire) et **C2** (Part-Dieu/Rillieux). Parmi les principes retenus figurent

plusieurs sections en site propre intégral ou partiel, notamment à l'approche des carrefours les plus chargés. Les fréquences seront comprises entre 5 et 10 mn selon l'heure de la journée, le matériel nécessaire est fixé à 27 véhicules en ligne, soit 30 au parc (10 sur C1, 17 sur C2 et 3 en réserve). Ils seront de type trolleybus articulé avec guidage à l'accostage des arrêts. Ceux-ci seront traités sur le modèle des stations de tramway avec quais hauts, distributeurs de billets et affichage des temps d'attente. Les différents appels d'offres tant pour les aménagements de voirie que pour la fourniture du matériel et les installations électriques vont se dérouler au deuxième semestre 2004. Les travaux se dérouleront sur 2005 et 2006 et la mise en service est prévue pour le troisième trimestre 2006. Les temps de trajet devraient être de l'ordre de 25 mn sur C1 contre 35 mn pour la ligne 41 sur son itinéraire historique d'avant 1992, et de 35 mn sur C2 contre 50 mn pour l'actuelle ligne 59. Le projet prévoit :

- Un terminus côté Vilette à la Part-Dieu, en correspondance avec le futur tram LEA.
- L'emprunt de l'avenue Pompidou par un couloir à double sens pour rejoindre la station Vivier-Merle.
- Le passage par la plate-forme du tram T1 jusqu'au cours Lafayette.
- Un couloir à double sens sur le boulevard Jules-Favre ainsi que sur la place Jules-Ferry (Brotteaux) côté ouest, les lignes se séparant à l'extrémité nord de cette place.
- **C1** empruntera le boulevard des Belges sur lequel il n'est pas prévu d'aménagements autres que la reprise des arrêts et une meilleure protection du couloir existant dans le sens nord-ouest/sud-est. Le raccordement au niveau du parc de la Tête-d'Or avec le site propre actuel du quai Achille Lignon emprunté par la ligne 4 sera revu dans le cadre de ce projet.
- **C2** empruntera la rue des Emeraudes jusqu'à l'avenue Thiers puis cette dernière jusqu'au site propre déjà existant de l'avenue Rossellini.
- Un site propre en direction de Lyon sera créé côté sud sur le pont Poincaré et le boulevard Stalingrad jusqu'au boulevard du 11 novembre.
- Un couloir en direction de Lyon sera aménagé pour l'approche du carrefour de la place Foch, tant rue Pasteur pour C1 qu'avenue Leclerc pour C2.

Le traitement de l'avenue Leclerc au droit du centre commercial Auchan à Caluire sur C1 reste à confirmer. S'il est acquis qu'un couloir est indispensable pour l'approche tant à l'amont qu'à l'aval du carrefour Chemin-Petit, il reste à valider son gabarit et sa longueur, ceci ayant un impact sur le positionnement de l'entrée du centre commercial et l'accès pour les livraisons.

- Un couloir en direction du nord sera créé pour l'approche du carrefour avec la route de Strasbourg.

Ce matériel sera accueilli au dépôt Alsace qui fera l'objet, pour la circonstance, de quelques modifications.

Trois nouvelles sous-stations seront construites : l'une à proximité de la place Foch qui alimentera les deux lignes depuis le boulevard du 11 novembre jusqu'à la place Foch et C1 de cette place jusqu'au niveau de la place Gutenberg, la deuxième située au Loup-Pendu alimentera C2 de la place Foch jusqu'au niveau de l'actuel arrêt Les Manges, et la troisième sera placée au terminus des Semailles et alimentera la ligne dans la traversée de la ZUP de Rillieux.

Les autres sections seront alimentées par les installations existantes des lignes 4, 13 et T1.

Deux aménagements complémentaires viendront optimiser le projet : celui de la place Jules-Ferry, terminus de C1 à Cuire et point de correspondance avec le métro ligne C, et celui de la place Maréchal-Foch au sommet de la Montée-des-Soldats, très ancien point noir de l'agglomération en terme de circulation en raison de la complexité et du volume des flux automobiles.

La branche de Caluire sera donc la seule à desservir la Cité internationale, la branche de Rillieux prendra l'itinéraire actuel du 59 par le quartier du Tonkin, modification décidée pour ne pas rallonger le temps de parcours des voyageurs venant de Rillieux.



L'actuel site propre le long de la Tête d'Or devrait être emprunté par le site du CI. Un ER100 de la ligne 4
© Patrick KIRSTETTER – Mars 1997

Parc

Les Cristalis de la ligne 4 retrouvent petit à petit leur ligne ; au 10 janvier, les 1815 à 1819 y roulaient, les autres (n°1820 à 1824) se trouvant encore sur la 1.

La nouvelle commande de 14 ETB12 et 14 ETB18 sera affectée comme suit :

- 12 ETB12 pour la 13, les deux autres seront affectés à la 18 en remplacement de 2 ER100 restant en ligne (n°2628 et 2630).

-- 14 ETB18 pour la 1 qui sera totalement équipée d'articulés. Elle reversera alors ses ETB12 (n°1801 à 1814) à la ligne 11, et tous les ER100 auront alors disparu.

La ligne 44 est en revanche de nouveau exploitée en autobus en raison des travaux d'extension du parc-relais de la gare de Vaise. Ils nécessitent le démontage de la ligne aérienne sur une cinquantaine de mètres à la sortie de la gare routière, ce qui prive toute montée de la Duchère d'alimentation électrique. L'exploitation en autonomie des Cristalis n'a pas été jugée acceptable en raison de la durée des travaux (environ 8 mois), de la rampe à franchir et de la charge de la ligne sur cette section. L'affectation de ces Cristalis au dépôt de La Soie a permis d'équiper la ligne 11 et les ER100 n'assurent plus que la réserve. C'est donc le chant du cygne pour les ER100 lyonnais ; alors avis aux photographes, il est encore temps, mais... !

■ Réseau Autobus

Parc

Une nouvelle série de 76 Agora-line-E3 (identique à ceux de la série 1400) sera livrée au titre de 2004 et numérotée dans la série 1300. Si les premiers véhicules tournent provisoirement sur le 4, la série ne sera donc pas affectée comme il était annoncé dans **RU54** mais de la manière suivante : n°1301 à 1303 sur ligne 32, n°1304, 1305 sur ligne 67, 1316 à 1324 sur ligne 56, n°1306 à 1315 sur ligne 59, n°1325 à 1329 sur ligne 57, n°1330 à 1338 sur ligne 95. Ces bus sont livrables en 2 tranches de 38 véhicules dont la première a commencé au mois d'octobre, la seconde devant intervenir courant juin 2004 et qui intéressera les lignes 16 et 64.

Les dernières mises en service d'Agora-line ont permis la mutation de R312 vers les lignes 26, 35, 43, 60, 62, 73, 96 et Z11 ainsi que sur certains services scolaires. Les jours des derniers SC10R sont maintenant comptés.

Rénovations

Les Agora arrivés à mi-vie commencent à être rénovés. Ils reçoivent le dernier tissu de siège identique à celui des séries 1300 et 1400. A l'arrière, la bande noire sous la fenêtre a disparu, le numéro de parc apparaissant désormais en noir sur fond blanc.

Affrétés et interurbains

C'est en final les Cars Philibert qui se sont vu confier l'exploitation de la ligne 165 en remplacement de l'ex-T65 (relire **RU51**). Pour l'occasion, une dizaine d'autocars Ares flambant neufs ont été acquis par l'entreprise et nous vous communiquons les immatriculations pour 10 d'entre-eux. A noter également que des Recreo de 12,8 m ont été acquis pour les services scolaires.

D'autre part, chez TVRA, 2 Ares Liberto (n°7377 et 7378) en livrée TCL ont été mis en service sur la ligne 39.

CARS PHILIBERT	
ARES mis en service en sept 2003 (liste partielle)	
2169 ZA 69	3038 ZA 69
2182 ZA 69	3721 ZA 69
2191 ZA 69	3734 ZA 69
2197 ZA 69	3742 ZA 69
3026 ZA 69	5196 ZA 69

■ Sujets divers

Visulys

Fonctionnement étendu à tout le réseau mais de très nombreux dysfonctionnements, tant à bord des véhicules qu'aux arrêts.

Retour sur la Place

En novembre 2003, dans le cadre de la biennale de l'Art Contemporain, une exposition « L'Art sur la Place » s'est tenue rue de la République entre l'hôtel de Ville et Bellecour.

VIENNE > SUV °

Taxis

Les habitants des zones rurales nouvellement intégrées au périmètre des transports urbains bénéficient d'un service à la demande. Ce service baptisé « Tadó », est exploité à l'aide de taxis et de minibus et dessert 300 arrêts.

THONON > BUT °

Réseau

Nous avons relaté dans **RU46** (p.39) que la non-adhésion de la commune de Publier (Amphion) dans le syndicat des transports empêchait toute intégration tarifaire des deux sous-réseaux de Thonon et Evian, Publier étant situé entre les deux. Depuis le 2 février, cette commune est entrée au SIBAT et déjà, la ligne Thonon / Evian dessert la plaine d'Amphion. La navette urbaine de Publier reste inchangée pour l'instant, mais il est certain que le réseau BUT sera restructuré dans les prochains mois afin d'optimiser ses dessertes.

INFO

**Vous pensez que votre magazine n'est pas assez illustré ?
Vous souhaitez voir l'un de vos clichés publiés ?**

N'hésitez pas ! Adressez-nous vos photos, soit par courrier, en précisant si vous souhaitez qu'elles vous soient retournées, soit par courriel !



Certains artistes s'étaient vus confier la mission de transformer un ou plusieurs bus en une œuvre d'art éphémère puisqu'elle n'aura duré que quelques mois. Naturellement l'imagination des créateurs a été totalement débridée. Certains sont restés très proches du modèle en inscrivant un bus sur une ligne qui desservait les « Thermes Minus » tandis que d'autres ont inventé le concept du bus palindrome en utilisant deux sections avant de PR 117 ex-Verney. Le palindrome étant un mot ou un groupe de mots dont la lecture est la même dans un sens et dans l'autre, un bus palindrome est un véhicule qui n'a ni queue, ni tête !



L'Arrêt d'Heure

L'arrêt glisse, voici le car REBUS, Car naval, car à bain etc, ou comment donner une nouvelle destination à un SC 10 en fin de vie, le 3667.

© François ARNAUD

SAINT-ETIENNE > STAS *

Tramway

Les travaux de la 2^e ligne de tramway ont débuté le 6 octobre 2003 malgré les incertitudes sur le financement. Rappelons que cette ligne de 2,6 km sera une bifurcation de la première à partir de la place du Peuple vers la gare de Châteaureux. La mise en service est toujours prévue pour 2006.

St Etienne / Firminy

Les travaux de rénovation et d'électrification de la ligne SNCF entre ces deux pôles ont enfin débuté. St Etienne-Métropole s'occupe de la rénovation des gares avec le déplacement prévu du point d'arrêt de La Ricamarie.

Intégration

Un nouveau pas vient d'être franchi vers un éventuel grand réseau sur Saint-Etienne-Métropole : les arrêts de la ligne St Etienne / Rive-de-Gier ont été équipés de nouveaux potelets par l'Agglo

INFO

Vous participez à, voire animez un site Internet non-officiel sur votre réseau de prédilection ?

Alors, n'oubliez de faire remonter vos informations locales à l'équipe de rédaction de Réseaux Urbains !



IMPORTANT

Nous vous rappelons que votre participation rédactionnelle est indispensable à la vie du magazine.

Comme vous pourrez le constater en rubrique « Info Rédaction », aucune proposition concrète d'article n'existe pour certaines rubriques.

Or, l'équipe éditoriale, qui se charge déjà de la très fastidieuse mise en page, et de la coordination des rubriques, ne peut matériellement pas fournir tout le contenu nécessaire au magazine...





Citaro Solo pile à combustible Hydrogène First London pour London Bus

© Pierre COLIN – Février 2004

L'actualité des réseaux des pays limitrophes

Par nos correspondants

▶ Allemagne

FRANKFURT-AM-MAIN

Tramways

Une nouvelle ligne a été inaugurée le 13 décembre dernier. Il s'agit de la ligne 17 qui relie Pforzheimerstrasse, la gare centrale et Rebstockbad, un quartier en cours de construction. Elle utilise une nouvelle section de 2,4 km ainsi qu'une partie de l'itinéraire de la ligne 16. Cette nouvelle ligne a été inaugurée avec les nouvelles motrices type-S dont 5 (n°201 à 205) ont été livrées à la fin 2003.

FREIBURG-IM-BREISGAU > VAG

Tramways

La mise en service de la nouvelle ligne pour la desserte du quartier Haslach, dont nous avons évoqué la construction, devait intervenir le 20 mars dernier. Cette mise en service ayant entraîné une restructuration du réseau ferré, cette

nouvelle ligne ne prend pas l'indice 7 comme prévu mais le 5. En effet, le réseau est redistribué comme suit :

Freiburg i/B > VAG Nouveau réseau de tramways	
Lignes	Destinations
1	Landwasser / Gare / Littenweiler (inchangé)
4	Hornusstrasse / Gare / Günterstal (inchangé)
5	Rieselfeld / Gare / Bissierstrasse (ex-ligne 6/7)
6	Munzinger-Strasse / Gare / Zähringen (ex-ligne 5)

▶ Belgique

BRUXELLES > STIB

Accord

Le 23 janvier dernier, l'exploitant bruxellois a signé un protocole d'accord avec le groupe TRANSDEV afin de développer en commun leurs connaissances et leurs expertises, principalement sur les réseaux de tramways.

FLANDRES > VVM-DE LIJN

Mobilité de base

L'actuel parlement flamand étant très attaché au développement des transports publics, l'offre y a évolué de manière significative ces derniers mois. Dans le futur, toutes les régions seront évaluées périodiquement afin de mettre en adéquation l'offre avec les normes minimales de mobilité. Le territoire flamand a été hiérarchisé en zones classées suivant l'importance de leur population. Des normes minimales de desserte, fréquence, et distance par rapport à un arrêt ont été établies sachant que leurs mises en place se feront progressivement, l'administration et l'exploitant fixant une liste annuelle des priorités. Nous aurons l'occasion de revenir sur ces importantes mesures.

ANTWERPEN (ANVERS) > DE LIJN

Tramways

Le nombre croissant de voyageurs empruntant le réseau oblige l'exploitant à remettre en service 8 motrices PCC hors service depuis 2001. De ce fait, il est prévu de restructurer le dépôt de tramway d'Hoboken afin de faire face à cet accroissement du parc. D'autre part le réseau devant recevoir une seconde tranche de 30 nouvelles motrices articulées, il est sérieusement envisagé la construction d'un troisième dépôt à Deurne, à la limite de Wijnegem ; ce site serait raccordé au réseau par les prolongements des lignes 10 et 12 à Wijnegem-Krabbershoek.

► Grande-Bretagne

LONDON (LONDRES) > TfL

Métro

Une ligne très particulière du métro londonien a cessé d'exister depuis le printemps 2003. En effet, depuis 1917 une ligne au gabarit tube très réduit de 10,5 km avec 7 stations transportait de façon quotidienne environ 30.000 sacs de courrier pendant 22 heures de service. La ligne, implantée à une profondeur moyenne de 21m, entre la gare de Paddington et le centre de tri d'East-London, comprenait en son centre le dépôt de Mount-Pleasant entièrement souterrain. Les réductions drastiques de coûts de Royal Mail ont eu raison de cette particularité unique au monde.

► Italie

FIRENZE (FLORENCE)

Tramways

C'est un groupement d'entreprises piloté par la RATP qui construira et exploitera le futur réseau de tramways. Ce réseau de 29,5 km sera constitué de 3 lignes interconnectées sur le territoire des villes de Florence et de Scandicci. La mise en service du tramway débutera avec la ligne 1 (en cours de construction) à partir de janvier 2007,

suivie des lignes 2 et 3 à partir de janvier 2009. A l'ouverture de la ligne 1, la municipalité de Florence compte sur un trafic annuel de 9,8M de voyageurs, puis de 37,26M à l'ouverture des lignes 2 et 3, avec un objectif à terme de 47,8M.

VENEZIA (VENISE)

TCSP

Le Translohr a été choisi pour équiper la future ligne de TCSP qui reliera Maestre à Venise ; 20 rames devraient être acquises. La ligne en forme de T devrait relier à partir de 2006, Favaro au Piazzale-Roma de Venise en passant par la place Cialdini, nœud stratégique du faubourg continental de Mestre. Une branche de la ligne bifurquera vers le sud de l'agglomération en passant sous la gare de Mestre. La ligne de 20 km franchira le pont de la Liberté (5 km et 22 arches) qui traverse la célèbre lagune.

Déjà Padoue et l'Aquila ont choisi le Translohr.

► LUXEMBOURG

LÉTZEBUERG (LUXEMBOURG) > AVL



Le Citaro Solo CELL Bus n°451 présenté au dépôt AVL
© Claude DRUON – 15 janvier 2004

Pile à combustible

Comme d'autres villes européennes, Luxembourg teste depuis la fin de l'année 2003 et ce pendant deux ans, 3 Citaro alimentés par une pile à combustible. Une aire de stockage de l'hydrogène a été installée dans l'emprise du dépôt des AVL, ainsi qu'une station de compression (420 bars) et de distribution (350 bars). Dans les ateliers, un emplacement a été réservé et aménagé pour y effectuer le contrôle et le suivi des piles. Le projet étant d'étudier la pile, tout autre équipement expérimental (moteur-roue par exemple) a été proscrit. Ces autobus pouvant circuler à 80 km/h, ont une autonomie de 180 à 200 km.

Afin de sensibiliser la population, des séances d'informations sont régulièrement organisées dans le musée situé dans l'enceinte du dépôt, complétées par un circuit en ville à bord d'un des véhicules.

AVL-Luxembourg Citaro-Hydrogène	
N° de parc	Immatriculations
451	CU 1001
452	CU 1002
453	CU 1003

DIFFERDANGE > DIFFBUS

Réseau

Après un test gratuit en décembre 2002, la ville de Differdange (17.000 habitants), au sud du Grand Duché, a mis en service le 15 septembre 2003, un réseau payant de 3 lignes nommé DIFFBUS et exploité par le grand autocariste Sales-Lentz. Le concept est très proche du concept de « Stadbus » allemand ou celui de Louviers en France, à savoir une fréquence unique de 30 mn et un passage à chaque arrêt aux mêmes minutes toute la journée (sauf le dimanche), avec un point de rendez-vous central. Chacun des minibus Peugeot Boxer-Procivity qui assurent le service est affecté à une ligne et arbore la couleur de la ligne. Le succès de ce réseau a été immédiat avec une moyenne de 1000 voyageurs par jour, soit une fréquentation de 21 voyages/habitant.

▶ Suisse

BASEL (BÂLE) > BVB

Trolleybus

Les trolleybus bâlois ont un sursis après la décision du Grand Conseil qui a différé sa décision de les remplacer par des autobus. Cette mesure est motivée par le désir du Parlement bâlois de mieux connaître les avantages et inconvénients des bus au gaz avant de prendre une décision définitive.



Tramway de Bâle – Nouvelles rames Siemens Combino
© Jean-Paul FOURNIER - 2003

GENEVE > TPG

Tramways

Si la fréquentation sur le prolongement de la ligne **13** de Cornavin à la place des Nations surprend par son succès, la

ligne **16** a perdu par contre de nombreux voyageurs et il semble indispensable que cette ligne soit aussi prolongée dès que les futures motrices seront arrivées.

Deux rames Flexity-Outlook (ex-Cityrunner) destinées au réseau polonais de Lodz (Pologne) ont donc été louées en attendant la livraison des nouvelles motrices. La première, numérotée 857, a été mise en service le 19 janvier dernier sur la ligne 13.

Trolleybus

Le nouveau mégatrolley-3 caisses a été mis en service le 21 janvier dernier. Rappelons que ce prototype a été obtenu par le montage d'un caisson intermédiaire sur un trolleybus articulé NAW-Hess de série. Baptisé « Lightram-1 », le véhicule, numéroté 721, a été engagé sur l'importante ligne **10** (Cointrin / Balexert / Arena).

Autobus

La flotte de Volvo-7000A s'est récemment étoffée de 6 autobus supplémentaires pour atteindre les 90 véhicules (n°701 à 790). Par ailleurs 5 bi-articulés AGG300 étaient également attendus.

Affrétés

Les lignes **28, 41, 43, 44, 45** et **53** ont changé d'exploitant et de parc notamment. L'exploitation a été assurée par des véhicules en prêt de divers transporteurs suisses en attendant la mise en service de midibus Neoman. Deux standards Volvo 7000 neufs sont aussi arrivés pour les lignes **44** et **45**.

SAEIV

C'est la firme Ineo-Systrans qui a été retenue par les TPG pour le renouvellement de leur SAEIV. Le nouveau système devrait être opérationnel courant 2005

LE LOCLE > TRN

Pas Gratuité

Les autorités de cette Ville Jurassienne avaient pris la décision de rendre gratuit le réseau. Mais les difficultés tant administratives que juridiques et politiques qu'engendraient cette mesure nécessitèrent de recourir à la votation. Les habitants se sont finalement opposés au projet de gratuité.

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

INFO

► 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 éditoriale, 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. 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 recueil d'informations.

L'élaboration d'un magazine est un travail long et fastidieux, mais vous pouvez nous faciliter la tâche en suivant nos indications.

Adresses de l'équipe éditoriale

Pour toute information, envoi de contribution ou d'articles, veuillez contacter :

M. Patrick KIRSTETTER	e-mail :
6, rue Paul Belmondo	infos-ru@club-internet.fr
93160 NOISY LE GRAND	

Infos contributions

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, 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 200 Ko pour une parution en pages couleurs.

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

Les rubriques de Réseaux Urbains

Réseaux Urbains, ce n'est pas que de l'actualité. C'est aussi plusieurs rubriques thématiques :

Dossier : présentation détaillée (5 à 7 pages, 5 à 9 illustrations) de points d'actualité (restructurations de réseaux, inaugurations,...) 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).

Lignes mythiques : présentation, en 2 à 3 pages (5 à 7 illustrations, dont un plan de ligne), de la ligne principale d'un réseau : histoire, lieux traversés, curiosités, exploitation et matériels.

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.

Un réseau, des dépôts : présentation, en 2 à 3 pages, d'un centre d'exploitation d'un grand réseau urbain (5 à 7 photos, dont un plan) : historique, organisation, matériels présents et passés, lignes remisées,...

Les reportages en cours de préparation

TABLEAU PRÉVISIONNEL DE PUBLICATION	
<i>Une case est vide ? Cela signifie qu'aucun article n'a encore été proposé. Alors à vos stylos !</i>	
Rubrique « Un réseau à la loupe »	
P-M. VAINÉAU	Châlons-en-Champagne (51)
B. WEYER	SETRA (77)
P. KIRSTETTER	TRA (93)
Rubrique « Dossier »	
Rubrique « Carte d'Identité »	
J. CAPOLINI	Ajaccio
M. GENEVOIS	Mont de Marsan
Rubrique « Lignes Mythiques »	
Rubrique « Un réseau, des dépôts »	
N. CHEMINOT	Lyon (9 dépôts)
J-P. ZIMMERMANN	Strasbourg
Rubrique « Fiche Technique »	
P. KIRSTETTER	Les Van Hool surbaissés (3 fiches)
B. WEYER	Les tramways Citadis et Combino

Ce tableau prévisionnel de publication vous est communiqué pour vous permettre de compléter grâce à vos connaissances, documents ou photographies un article en cours de réalisation.



Van Hool AG 300 n° 530 avec motorisation MAN à Strasbourg (CTS)

© Jean Pierre ZIMMERMANN

Les Van Hool surbaissés (2) : les articulés AG300

Par Patrick KIRSTETTER

Après avoir présenté dans notre précédent numéro la gamme des standards du constructeur belge, voici cette fois-ci le modèle articulé.



Arrière de l'AG 300 n° 567 de la CTS à Strasbourg

© Jean Pierre ZIMMERMANN

Le premier AG300 fut officiellement présenté au salon d'Hanovre en 1992. Nous ne reviendrons pas sur la structure de ce véhicule qui est similaire aux autres modèles mais sur ses spécificités.

Comme le reste de la gamme d'autobus Van-Hool, l'articulé a depuis 2001 bénéficié de la nouvelle carrosserie *new-look*. Mais avant cette transformation, les derniers exemplaires produits furent équipés d'un capot de toiture (Top Cooling) situé à l'avant du véhicule (série 8826 à 8857 de la STIB bruxelloise). Cette excroissance renferme le système de refroidissement du moteur. Cette particularité permet d'obtenir une plus haute capacité de refroidissement (les nouveaux moteurs Euro-3 en demandant plus), l'absence d'accumulation de chaleur dans le compartiment moteur et un bruit atténué ; l'accès pour la maintenance y est d'autre part plus aisé.

Motorisations

Au départ, l'AG300 était propulsé par un moteur MAN-D2865-LOH-01-Euro1 de 270 ou 320 ch (LOH-02), 5 cylindres en ligne 128 mm x 155 mm, logé dans l'empattement gauche couché sur plancher. Les véhicules pouvaient néanmoins être équipés de moteurs DAF ou Cummins.

Avec la norme Euro-2, les véhicules sont équipés de moteur MAN-D2865-LOH-09 ou de Mercedes V6 OM441LA-III/1, 270 ou 310 ch.



AG 300 n° 304 place DARCY à Dijon

© Jérémy OLIVIER – Mai 2003

Avec les critères Euro-3, le moteur MAN est un D2866-LOH avec un 6 cylindres en ligne 128 x 155 mm. Il peut être de 310 ch (LOH-27) ou 360 ch (LOH-310). Le véhicule peut recevoir un moteur DAF-PE.

La boîte de vitesses avec ralentisseur hydraulique incorporé couplé à la pédale de frein est soit une ZF (5HP590, 5HP600, et 5HP592 pour les derniers modèles), soit une Voith Ecomat-II (D863, et D854-3 pour les derniers modèles).



AG 300 version GPL n° 707 à Tours

© Yves LE CHANU – Octobre 2000

Une version fonctionnant au GPL grâce à un moteur DAF est en service sur le réseau de Tours.

Caractéristiques

Les porte-à-faux sont de 2,715 m à l'avant et de 2,33 m à l'arrière, avec des empattements de 5,79 m et 7,15 m.

Equipements

Trois ou quatre doubles portes à commande électropneumatique pivotantes vers l'intérieur donnent accès à un plancher uniformément plat à 330 mm du sol, et aux vastes plateformes au niveau des portes médianes et arrière. Une rampe d'accès pour les UFR équipe maintenant pratiquement tous les nouveaux véhicules et une option d'agenouillement du véhicule existe.



La version Trolleybus de l'AG300

© Van Hool



Le poste de conduite de l'AG300

© Jean Pierre ZIMMERMANN



L'aménagement intérieur des AG 300 de Strasbourg

© Jean Pierre ZIMMERMANN

Déclinaisons

L'AG300 est décliné en une version trolleybus (AG300T) en service entre autres sur le réseau suisse VMCV de Montreux ainsi que celui d'Arnhem aux Pays-Bas. Dans ce dernier pays, à Utrecht, une version bi-articulée (AGG300) est exploitée, qui apparaîtra aussi sur le réseau de Genève (lire rubrique « Ailleurs »).



« L'ancêtre » de l'AG 300, ici l'AG 700 n° 510 de la CTS à Strasbourg

© Jean Pierre ZIMMERMANN



AG 300 n° 509 place de la République à Rennes

© Christophe DECAUX



AG 300 n° 64 place Alsace Lorraine à Lorient

© Christophe DECAUX



AG 300 GPL n° 707 de Tours à la Gare de St Pierre des Corps

© Christophe DECAUX



AG 300 de la STIB devant le Palais Royal à Bruxelles. Remarquez l'apparition du carénage à l'avant.

© Yves LE CHANU – Juillet 2002



NEW AG 300 n° 341 et 342 de TWISTO de Caen au dépôt

© Christophe DECAUX – Décembre 2003



NEW AG 300 présenté au salon de Courtrai

© Christophe DECAUX – Octobre 2003



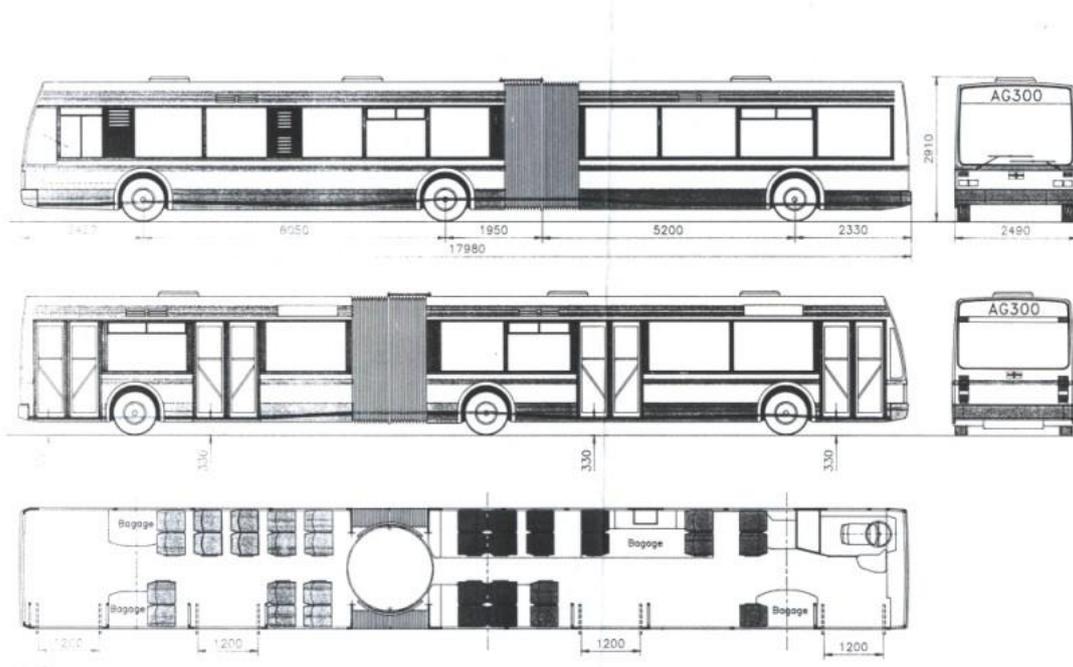
AGG300 de Liège en Belgique

© Van Hool

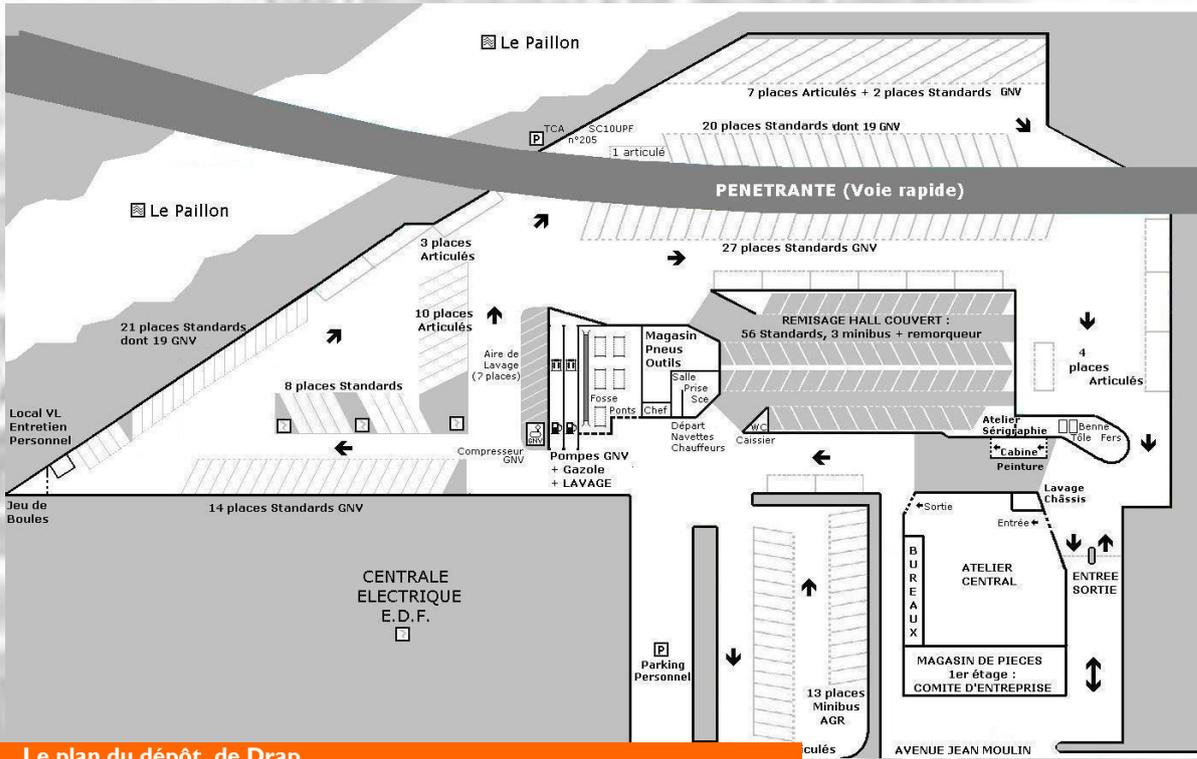
Remerciements pour leur participation à l'élaboration des fiches Van-Hool à Lionel Breitmeyer, Laurent Hubert, Michel Martin, Benjamin Weyer et Jean-Pierre Zimmermann.

Caractéristiques techniques des AG300			
	Euro-1	Euro-2	New-AG300 Euro-3
Identification	YE231800N..M		YE231801N..M
Moteur	MAN-D2865-LOH-01 MAN-D2865-LOH-02	MAN-D2865-LOH-09	MAN-D2866-LOH27 MAN-D2866-LOH-310
Puissance maxi	270, 320 ch (198 kW à 2000 tr/mn) (235 kw à 2000 tr/mn)	310 ch (228 kW à 2000 tr/mn)	310, 360 ch (228 kW à 1900 tr/mn)
Couple maxi	1130 Nm de 1250/1500 tr/mn	1250 Nm de 1250/1500 tr/mn	1400 Nm de 1000/1300 tr/mn
Cylindrée	9973 cm3		11.967 cm3
Freins	A disques + ABS + ASR		
Poids à vide	16,8 T		16,8 T
PTAC	26,5 T		28 T
Suspension	Pneumatique intégrale		
Diamètre de braquage	22 m 25m (essieu AR non orientable)		
Dimensions	L = 17,980 m l = 2,49 m H = 2,91 m		L = 17,985 m l = 2,55 m H = 3,28 m

AG300 LOW FLOOR



VAN HOOL		AG 300		
Villes	Réseaux/Exploitants	Nb	Numéros de parc	Portes
Aéroport de Roissy	ADP / CIF	2		
Blois	TUB	3	8167 (+ 1 new)	4
Caen	TWISTO / CTAC	3	341 à 343 (new)	
Clermont-Ferrand	T2C	9	41 à 49	3
Dijon	STRD	7	301 à 307	4
Dijon	Rapides de la Côte d'Or	1		4
Genève	TPG / TOURISCAR	2	395, 396	
Lagny	Europe-Autocars / AMV	1	9966	4
Lorient	CTRL	1	64	4
Nancy	STAN / CONNEX	1	449	
Quimper	QUB / CTUAQ	1	204	4
Rennes	STAR / STUR	62	500 à 561	4
Strasbourg	CTS	55	515 à 524, 526 à 570	4
Tours	Fil Bleu	14	700 à 713 (GPL)	4
TOTAL		162		



Le plan du dépôt de Drap.

© Michaël DIETRICH

Nice > ST2N (réseau SUNBUS) > Le Dépôt de Drap

Par Franck RAINART, avec la participation de Frédéric GIANA



Renault VI PR 180.2 n° 32 à Nice Las Planas

© Franck RAINART – Août 2003



Vue d'ensemble du dépôt de Drap
© Franck RAINART

Le réseau des transports urbains niçois, SUNBUS, à l'exception des deux lignes aéroportuaires confiées à ANT et les minibus des RCA pour le réseau des Collines, est exploité par la ST2N. La compagnie n'a qu'un seul dépôt implanté au Nord-est de l'agglomération sur la commune de Drap, à la sortie de La Trinité sur laquelle se termine le périmètre urbain. Il est donc desservi non pas par une ligne urbaine mais une interurbaine de la société TRAM.

Il est situé sur un terrain de 5 ha à 8,5 km du centre de Nice en contrebas de la RD2204, au bord du Paillon, petite rivière toujours quasiment tranquille !

Mis en service pendant l'été 1974, il a succédé au dépôt « historique » de Sainte-Agathe.

L'ancien dépôt Sainte-Agathe

Les TNL (Tramways de Nice et Littoral), ancêtre de la ST2N, avait implanté leur dépôt dès 1900 dans les quartiers très industrialisés de l'Est de la ville, boulevard Ste Agathe (aujourd'hui Bd du Général Delfino) non loin de la place Garibaldi et de la gare SNCF de Nice-Riquier. D'une superficie de 25.000 m², Ste Agathe fut d'abord le dépôt des tramways (à chevaux puis électriques) urbains, mais aussi interurbains avec même des convois adaptés au transport des marchandises ; il était équipé de 30 voies de garage couvertes. Dans les ateliers de la compagnie, se côtoyaient tous les corps de métier que l'on pouvait rencontrer à l'époque, capables de transformer ou reconstruire motrices et wagons. Sur ses emprises étaient implantées l'usine électrique et la sous-station.



Nice ancien Dépôt Berliet PCK7D
© Jean CAPOLINI

L'importance de ce dépôt permettra de faire face à la croissance du trafic et à l'augmentation du parc ; ainsi en 1920, on dénombrait pas moins de 160 motrices et remorques, des dizaines de tracteurs et une cinquantaine

de wagons. Avec, dans les années 30, la mise sur route du réseau littoral et des grandes lignes du réseau, commença le déclin des trams qui s'acheva le 10 janvier 1953. En 1942, entraient en service les premiers trolleybus qui disparaîtront à leur tour en 1970 pour laisser régner les autobus en seul maîtres. Cette époque s'acheva en 1974, ce dépôt devenu vétuste, trop à l'étroit et convoité par les promoteurs puisque bien situé. Clin d'œil de l'histoire : le centre commercial qui est actuellement implanté sur le site se nomme « Nice-TNL », le terrain appartenant toujours à la compagnie.

Le dépôt de Drap

Les nouvelles installations mises en service le 29 août 1974 comprenait à l'origine un atelier de 6.600 m², deux halls pouvant abriter 35 véhicules chacun, et un parking à l'air libre pour 80 véhicules.

L'utilisation de bois lamellé collé pour la charpente avait constitué pour l'époque une innovation permettant de libérer un espace au sol sans support de plus de 2000 m² pour la zone atelier. Cette nouvelle technique avait fait école et les concepteurs de nombreuses réalisations de bâtiments industriels s'étaient inspirés des techniques utilisées au dépôt de Drap.



Remisage du dépôt de Drap – Alignement d'articulés
© Franck RAINART

L'extension

Conçu à l'origine pour l'entretien d'un parc de 145 autobus, divers aménagements ont été nécessaires pour faire face à l'accroissement rapide de la flotte et notamment pour l'arrivée de la seconde série d'autobus articulés PR180. La capacité fut donc portée à 250 véhicules équivalents standard en 1984, et un atelier de petit entretien fut rajouté.

L'atelier central

Sa capacité permet de faire face à l'entretien d'un parc de 300 autobus (équivalent standard). Il comprend :

- 10 postes de travail pour les travaux mécaniques équipés de ponts (2 et 3 vérins) et de colonnes mobiles.
- 4 postes de travail de tôlerie-carrosserie, dont un doté d'un pont de 6 colonnes mobiles.
- Des locaux spécialisés pour la réparation des organes : moteurs, boîtes de vitesse, pompe à injection, équipements électriques, pneumatiques et billetterie/monétique.

- Un banc d'essai moteur et de pompe à injection
- Un local pour le lavage des dessous de caisses abritant un robot programmable selon le type d'autobus ou les parties de châssis à nettoyer et travaillant à une pression de 120 bars.
- Le magasin général (3500 articles).
- Un local de peinture automatique.
- Les bureaux des services techniques.



Le Grand Atelier
© Franck RAINART

Ateliers petites réparations

Cinq aires de 40m dont les accès sont équipés de portes électropneumatiques offrent 10 postes de travail équipés eux aussi de ponts (2 et 3 vérins), colonnes mobiles et l'un d'eux d'une fosse. L'extraction des gaz d'échappements est effectuée à la source par des gaines souples montées sur enrouleur et commandée par des sondes CO/CO2.

Des locaux destinés à la sellerie, à la signalisation et l'entretien des girouettes complètent cet ensemble. Au sous-sol ont été installés les équipements lourds et bruyants : chaufferie, groupe électrogène, centrale d'aspiration, ainsi que les cuves de stockage des huiles, des graisses et du liquide de refroidissement.



Heuliez GX 317 n° 161 à Nice - Caucade
© Franck RAINART

Station service

À la fin de leur service en soirée, ce ne sont pas les conducteurs qui passent les autobus à la charge et au lavage, mais une équipe d'employés (même organisation à

Strasbourg). Chaque bus, une fois garé par le conducteur, est ensuite pris en charge pour le lavage intérieur et extérieur, le remplissage du carburant et la vérification des niveaux huiles et liquide de refroidissement.

La station est constituée de 2 travées de 50m comportant ces divers postes de travail ; une pente de 4% permet de passer sans mise en route du moteur, de l'aire de service à celle de lavage, séparés par des portes à commande électropneumatiques.

Remisage

Chaque autobus est garé à une place précise qui lui est propre. Elle est matérialisée à l'aide de panneau suspendu. Dans le hall couvert se trouve la majorité des R312 et Agora-S et quelques Master, le reste du parc étant garé en extérieur.

L'exploitation

Chaque conducteur prenant son service au dépôt doit se servir du tableau d'affectation pour savoir quel bus lui est attribué. Pour cela ce tableau*, regroupant toutes les lignes et les heures de sortie des bus, est placé dans la salle des conducteurs.

En face de chaque heure de sortie, figure un jeton comportant le numéro de parc du véhicule du véhicule se trouvant sur fond rouge, ce qui signifie que le bus est au dépôt. En le retournant, apparaît le fond jaune ce qui signifie que le bus est sorti.

Les conducteurs emportent avec eux une planchette magnétique où figurent les horaires de la journée et en quelque sorte les mouvements du bus jusqu'à ce qu'il retourne au dépôt ; Notons, compte tenu que le dépôt n'est pas desservi par le réseau, qu'il existe des navettes permettant de rejoindre le centre-ville.

Celles-ci sont effectuées en standards avec une fréquence de 10 minutes le matin et le soir. La plupart des véhicules n'ont pas une ligne d'affectation précise mais plusieurs, c'est pourquoi sont indiquées sur le tableau toutes les lignes que sont amenés à parcourir les véhicules du réseau.



Un Irisbus Agora L GNV au dépôt
© Franck RAINART

Matériels

Depuis son ouverture en 1974, le dépôt de Drap a vu défiler bon nombre de SC10 (U, L, U-PF, UO, R) en version 2 et 3 portes. Egalement de passage et par ordre d'arrivée : des PCMU, Brossel, Leyland, PH100, PR100-PA,

SC50, J7 et J9, AU138, PR180-MIPS, PR180-R, PR180-2 et PR180-2 ex-RATP équipé d'un avant SAFRA, PR100-2, GX107 (3 exemplaires), R312, MG36.

Signalons aussi la présence de 2 GX317-3p rachetés à l'ANT (ex-A002 et A003) et le passage d'un GX187 (n°300) et d'un Setra S300NC (n°100).

Aujourd'hui, plus de la moitié du parc (125 véhicules) est constitué de véhicules surbaissés dont 98 fonctionnent au GNV.

* Le même système était en fonction il y a quelques années encore dans les dépôts parisiens. Ce tableau était situé dans le local du remiseur, local appelé « aquarium ».

ST2N-réseau SUNBUS			
Affectation des véhicules en 1 ^{er} février 2004			
Matériels	Nb	N° de parc	Lignes
9 Minibus			
Master	3	130, 132, 133	37
Sprinter	6	134 à 139	31, 34, 36, 38
8 Midibus			
MG36	1	156	34
A508	2	157, 158	31, 38
GX117	5	151 à 155	25, 30, 38
156 Standards			
PR100-2	2	16, 19	Navettes (personnel + CADAM)
R312	58	55 à 59, 61 à 69, 71 à 80, 83 à 99, 101 à 109, 112 à 119	3, 4, 18, 20, 22
GX317	2	161, 162	22
Agora	14	124 à 128, 171 à 179	14, 22
GX217-GNV	80	301 à 380	1/2, 6, 7, 8, 12, 15, 17, 18, 23
47 Articulés			
PR180-2	29	08 à 15, 27 à 33, 50 à 52, 54, 141 à 150	5, 6, 9/10
Agora-L-GNV	18	201 à 218	9/10, 16
Total	220 autobus		

L'auteur remercie Michaël DIETRICH pour son aide précieuse concernant le plan du dépôt.



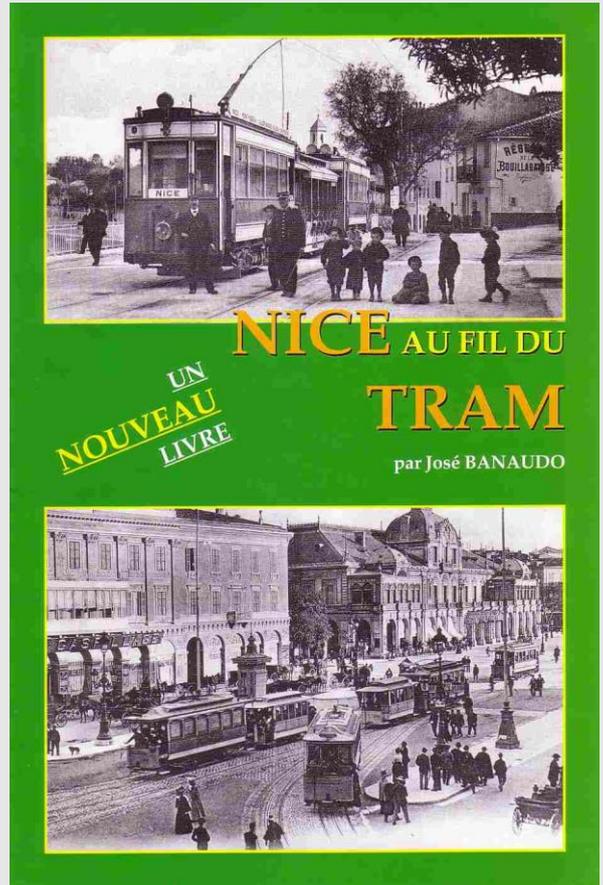
Heuliez GX 117 n° 155 à Nice St Michel
© Franck RAINART



Renault VI R 312 n° 56 à Nice
© Franck RAINART

Sortie d'un livre sur le Tram de Nice

La sortie est prévue pour le mois de mai 2004 par les éditions du CABRI au prix de 39 €



ANONCE



Rubrique coordonnée par Patrick KIRSTETTER

► A noter...

A nos adhérents

Nous continuons à vous encourager afin que vous nous fassiez parvenir un maximum d'informations concernant les matériels roulants en service dans l'Hexagone.

Sans vouloir transformer chacun de vous en « accroc » des matériels, l'aide de tous est néanmoins nécessaire, car c'est le 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. Le but est d'aider à compléter et enrichir notre base de donnée, outil indispensable à l'élaboration de notre revue.

Un matériel vu, un numéro de parc ou une immatriculation saisi est d'une importance capitale. Chaque matériel est consigné par son type, numéro de parc et d'immatriculation, voire de ligne affectée ; le jour de la saisie permet en outre des actualisations plus aisées. Le numéro de châssis, véritable carte d'identité du véhicule, permet lorsqu'il est possible de l'obtenir, de retrouver le véhicule en cas de mutation ou de revente.

Toutes ces informations, si minimales soient elles, sont à envoyer uniquement par courrier (ou e-mail) à Patrick KIRSTETTER.

N'oublions pas que notre association sert avant tout à mutualiser nos diverses informations, et nous publions uniquement ce que l'on nous fait parvenir !

La Rédaction.

► Tour de France des surbaissés

Chaque matériel décrit au cours de nos *Zoom-Matériel* a toujours été accompagné de la liste des véhicules du même type comptabilisés dans notre « Etat général des surbaissés ».

Si nous avons décidé de ne plus publier intégralement et de façon annuelle cet « Etat général des surbaissés » c'est exclusivement à cause de son volume. Nous avons donc opté pour une parution plus spécialisée et ponctuelle. Nous en profitons pour vous rappeler que ce document est loin d'être complet et qu'il ne reflète que nos connaissances actuelles. Il ne tient donc qu'à vous pour le faire évoluer et le compléter.

► Etats de parc sommaires

Les états de parc sommaires présentent l'intégralité des parcs des réseaux, sous une forme simplifiée (types de véhicules, nombre et numéros de parc).

ARGENTEUIL & St GRATIEN > TVO (Parc au 1^{er} janvier 2004)

Matériels	Nb	N° de parc	Réseaux
1 minibus			
Master	1	9461*	VALMY
4 midibus			
R212	1	9324	R'BUS
Oreos-55	3	8262 à 8264	R'BUS
106 standards			
PR100-2	14	9637s, 9653, 9654, 9655s, 9703s, 9704s, 9729 à 9732, 9735, 9751s, 9752sv, 9753	R'BUS
	10	9600, 9656, 9657, 9733, 9734, 9736, 9749, 9750, 9836sv, 9837	VALMY
	1	8783	Bus-en-Seine
PR112	6	8401 à 8405, 8408	R'BUS
	2	8406, 8407	Bus-en-Seine
S215SL	14	6334, 6335, 6500 à 6502, 6814 à 6821, 6884	VALMY
Agora-3p	7	1500 à 1505, 1511	R'BUS
	3	1512 à 1514	VALMY
Agora-2p	9	1537, 1563 à 1569, 1607	R'BUS
	8	1541 à 1543, 1553, 1595 à 1598	VALMY

Agora-line-2p	18	252 à 258v, 302v, 1601 à 1606, 1697 à 1699, 1709	R'BUS
GX317	8	262, 3038, 3073, 3074, 8967 à 8970	VALMY
GX317-E3-2p	6	293, 294, 301, 8801 à 8803	Bus-en-Seine
23 articulés			
PR180-2	8	9635s, 9636s, 9689, 9690s, 9700, 9833 à 9835	R'BUS
SG219SL	13	6446 à 6448, 6839 à 6841, 6885 à 6887, 8481, 8482, 8484, 8485	R'BUS
Agora-L-3p	1	259	R'BUS
	1	260	VALMY
Total autobus	134 véhicules		

* remplacement prochain par un Sprinter
s : rénové Safra. v : Vivabus



Renault VI S I05 RAX n° 2628 des CSO

© Julien CONSTANCIEN



Renault VI PR 180.2 n° 9757 des CSO

© Julien CONSTANCIEN

CARRIERES-SOUS-POISSY > CSO - Parc 2003 (source Julien CONSTANCIEN)

Matériels	Nb	N° de parc
1 Minibus		
Expert	1	3019
6 Midibus		
MG50	1	8116
Cito	5	0100 à 0104
57 Standards		
S105RX	13	2596, 2599, 2626, 2630, 2652, 2658, 2659, 2663, 2667 à 2670, 2672
PR100	1	8779
PR100-2	15	9670 à 9675, 9712, 9726 à 9728, 9758, 9759, 9787, 9840, 9855
PR112	4	8438 à 8440, 9866
GX107	4	9913, 9915, 9916, 9919
Agora	4	1561, 1562, 1610, 1611
Agora-line	16	1612, 2016 à 2020, 2038 à 2042, 2046, 2047, 2086, 2087, 3009
17 Articulés		
PR180	1	9632
PR180-2	11	9669, 9705 à 9708, 9715 à 9718, 9757, 9841
PR118	1	9865
GX187	1	9573
Agora-L	3	1600 à 1602
Total autobus	81 véhicules	
80 Autocars		
S53RX	1	3910
Setra	2	6476, 6477
Tracer	39	7033, 7158, 7159, 7199, 7229 à 7234, 7314, 7315, 7459, 7469, 7470, 7513, 7595, 7596, 7625, 7683 à 7685, 7701, 7735, 7736, 7760, 7762 à 7768, 7823, 7892 à 7896
FR1	15	5240, 5260 à 5262, 5525, 5573, 5574, 5596, 5618 à 5620, 5799, 5963, 5964, 5973
Iliade	15	2065 à 2067, 5741 à 5752
Ares	8	2091, 2092, 3204 à 3209
Total CSO	161 véhicules	

NANTERRE > centre CONNEX (Parc au 1^{er} juin 2003)

Matériels	Nb	N° de parc	Réseaux
2 minibus			
GX17	1	E151	Connex
Master	1	E174	Curviabus (Courbevoie)
3 midibus			
GX77H	1	E517	réserve Traverciel
GX117	2	E528, E529	Traverciel
38 standards			
S105RX-444	3	E712, E713, E729	Traverciel
	1	E580	Louveciennes
GX107	14	E237, E238, E245, E256 à E259, E262 à E264, E315, E316, E515, E516	Traverciel
	1	E293	Connex (scolaire)
GX317-2p	4	E530 à E533	Traverciel
GX317-E3-2p	3	E552 à E554	Traverciel
	12	02027 à 02032, 03010 à 3015	ligne RATP 467
20 articulés			
GX187 *	1	E869	Connex (scolaire)
	17	E874 à E886, E895 à E899	ligne RATP 467
GX417-3p	2	E832, E833	ligne RATP 467
Total autobus	63 véhicules		
5 autocars			
Tracer	5	E648, E649, E669, E670, E742	Connex
Total véhicules	68 véhicules		

* Depuis juillet 2003, un certain nombre de GX107 ont été transférés dans d'autres centres Connex.

NICE > ANT - Parc autobus en février 2004 (Source Frédéric GIANA)

Matériels	Nb	Numéros de parc	Observations
2 Midibus			
GX77H	1	N001	Aéroport (navettes)
GX117	1	W001	Services scolaires
26 Standards			
R312-3p	2	N005, N006	Aéroport
	1	S007	SUNBUS (11)
GX217-2p	3	S004 à S006	SUNBUS (11)
GX317-3p	4	A005 à A007, G001	SUNBUS (98 & 99)
	1	N007	Aéroport (navettes)
Citaro-2p	1	N008	Aéroport (navettes)
Neoplan N4416-3p	3	A008, G004, G005	SUNBUS (98 & 99)
	11	P027 à P037	Aéroport (pistes)
Total	28 véhicules		



Heuliez GX 317 Nice Aéroport
© David LE PAUTREMAT



Neoplan N 4416 Nice Aéroport
© David LE PAUTREMAT

PARIS > RATP - Répartition du matériel Bus (31 décembre 2003) - Etabli par Patrick KIRSTETTER (source MRB)

Dépôts / Matériels		Standards							Articulés				Midibus				Minibus		
		R312 2p+3p	NL 223	O 530	GX317			Agora			Omni City	PR 180	GX 117	GX 77	Oréos 55-E	Div *	O412 O413	Mast +div	
					3p	2p	GPL	V0/V2	line	GNV									L
Asnières	105	73	20										3				4	4	
Aubervilliers	231	48					57	42			81							3	
Belliard	201	21						57			105			4	12	2			
BM-Maltournée	190	111						76					3						
BM-Bussy	76	9						67											
Charlebourg	184	122		4				52									5	1	
Créteil	165	35						50		90	21		2	2					
Croix-Nivert	129	19						110											
Flandre	166	89		27				49									1		
Fontenay	210	26		5				177	29					2					
QS-Ivry	156	46									99	11							
Lagny	127	3						124											
QS-Lebrun	66				21	19			26										
Lilas	206	107						95									4		
Malakoff	198	39				40		112					4	1			2		
Massy	76	37		23				16											
Montrouge	142		44	9				89	24										
Nanterre	220	63						121			26						10		
Pavillons	179	124						32			22		1						
Pleyel	196	128						68	21										
Point-du-Jour	119	70						34					5	5		4	1		
St Denis	211		36					173						2					
St Maur	91	20						70									1		
Thiais	167					41		56			66		3				1		
Vitry	179	148						27									4		
GMR	37	21		2		3		5			5		1						
Total en ligne	4027	1324	100	70	21	103	57	1628	100	90	425	11	0	22	16	12	6	33	8
Bus-école	28	28																	
Total parc	4055	1352	100	70	21	103	57	1628	100	90	425	11	0	22	16	12	6	33	8
Rappel 12/02	4018	1543	0	70	21	103	57	1638	17	53	320	0	110	15	16	12	6	30	7
Solde 02/03	+ 37	- 191	+	=	=	=	=	- 10	+ 83	+ 37	+	11	- 110	+ 7	=	=	=	+ 3	+ 1
			100					**			105								

Notas :

* Sous les appellations « divers », les 4 midicars de Point-du-Jour sont le minicar Carrier-JP2P12 et les 3 Stylus, et les 2 midibus A508 de Belliard. Les minibus sont les 4 minicars Master d'Asnières, et les 3 Citroën Evasion d'Aubervilliers.

** Les 10 Agora-S manquants sont toujours au parc, mais momentanément hors-exploitation.



R 312 n° 5052 sur la ligne 87 rue Ecole de Médecine

© Yves LE CHANU – Mars 2001



Agora S GNV sur la ligne 24 boulevard St Germain

© Yves LE CHANU – Mars 2001

PARIS > RATP - Etat du matériel autobus (31 décembre 2003) - Etabli par P. KIRSTETTER (source MRB)

Types	Modèles	Coquilles	Reçus	En service	Notas	Age moyen
Articulés surbaissés	Agora-L-3p	1501 à 1650 4401 à 4571	320	320		3 ans, 4 mois
	Agora-L-Euro3-3p	1701 à 1809	109	109		
	Omnicity	1681 à 1691	11	11		8 mois
Standards	R312-3p	5001, 5003 5011 à 5948	940	1519	Réforme en cours N°5948 transformé en 2p-202	10 ans
	R312-2p	5949 à 6604	656			
Standards surbaissés	GX317-3p	1001 à 1021	21	21		7 ans, 7 mois
	GX317-2p	1022 à 1124	103	103		
	GX317-2p-GPL	8001 à 8057	57	57		4 ans, 3 mois
	Agora-VO-2p	2001 à 2115	115	111	4 en transformation (n°2001 = Ecole)	4 ans, 2 mois
	Agora-V2-2p	2116 à 2576 2578 à 2892 7201 à 7794	1370	1368	1 en transformation + n°7328 réformé (accident du 18/03/01)	
	Agora-Euro3-2p	7795 à 7953	159	159		
	Agora-line-2p	8101 à 8200	100	100		
	Agora-2p-GNV	7001 à 7090	90	90		2 ans, 9 mois
	O530-Citaro-2p	4251 à 4320	70	70		1 an, 6 mois
	NL223-2p	9001 à 9100	100	100		5 mois
Midibus surbaissés	GX117-Euro2	401 à 411	11	11		2 ans, 3 mois
	GX117-Euro3	412, 415 à 424	11	11		
	Oréos 55-E	303 à 314	12	12		3 ans, 2 mois
Midibus	GX77-H	651 à 668	18	16		8 ans, 3 mois
	A508	711 à 718	8	2		13 ans, 8 mois
Midicar	Carrier JP2P12	920	1	1		4 ans, 1 mois
	Fast-Stylus	921 à 923	3	3		2 ans, 4 mois
Minibus	Minicar Master	911 à 914	4	4		5 ans, 5 mois
	OA412-DK	801 à 828	28	28		3 ans, 1 mois
	OB413-DK	829, 830	2	2		
	OB411-DK	831 à 836	6	3	En cours de livraison	
	Evasion	immatriculés	3	3		4 ans, 6 mois
Ecoles	R312-3p	11 à 23, 25 à 36	28	28		
	Agora-VO-2p	2001	1	0	En cours de transformation	

Age moyen du parc : 5 ans, 9 mois (rappel 2002 : 5ans, 10 mois)

► 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.

CARRIERES-SOUS-POISSY > CSO (source Julien CONSTANCIEN)

Midibus							
Mercedes Cito							
N°	Immat.	Série	Mse. sce	N°	Immat.	Série	Mse. sce
0100	745 BPE 78	90106	05/2000	0103	975 BPM 78	90104	05/2000
0101	740 BPE 78	90107	05/2000	0104	570 BVD 78	90291	01/2001
0102	972 BPM 78	90105	05/2000				
Standards							
Agora							
1561	496 BCL 78	12121	01/99	1610	767 BJM 78	12689	10/99
1562	505 BCL 78	12122	01/99	1611	764 BJM 78	12688	10/99
Agora-line							
1612	477 BPB 78	200051	05/2000	2040	768 CJM 78	0000056	08/2002
2016	793 CGV 78	0000045	05/2002	2041	756 CJM 78	0200330	08/2002
2017	795 CGV 78	0000052	05/2002	2042	755 CJM 78	0200307	08/2002
2018	799 CGV 78	0000046	05/2002	2046	92 CMA 78	0000063	11/2002

2019	701 CHE 78	0000051	06/2002	2047	101 CMA 78	0000066	11/2002
2020	696 CHE 78	0000054	06/2002	2086	108 CMA 78	0000067	11/2002
2038	759 CJM 78	0000053	08/2002	2087	117 CMA 78	0000068	11/2002
2039	761 CJM 78	0000055	08/2002	3009	253 CNJ 78	0000069	01/2003
Articulés							
Agora-L							
1600	488 BCL 78	000197	01/99	1602	434 CDK 78	200307	01/2002
1601	447 CET 78	000018	02/2002				

ELBEUF > TAE (source Bruno CANIVET)

Standards							
Agora-E3-3p				N° de série commençant par VNEPS09D1000			
N°	Immat.	Série	Mse. sce	N°	Immat.	Série	Mse. sce
108	5115 WF 76	00655	10/10/03	109	426 WK 76	00758	12/12/03



DIAPORAMA

Citaro Solo n° 4310 sur la ligne 350 à Paris Gare de l'Est
© Yves LE CHANU – Juillet 2002



MAN NL 223 sur la ligne 28 à Paris Gare Montparnasse
© Yves LE CHANU – Novembre 2003

NICE > ST2N (réseau SUNBUS) (source Franck RAINART)

Minibus							
Renault Master							
N°	Immatriculations	N° de châssis			Mises en service		
133	209 ABE 06	VF1FB30DK15572918			Sept 97 / 2004		
Midibus							
Gruau MG36							
156	501 ABV 06	VJYT40P0000000156			Août 91 / 2004		
Standards							
Agora-Euro3-3p				N° de série commençant par VNEPS09D1000			
N°	Immat.	Série	Mse. sce	N°	Immat.	Série	Mse. sce
171	812 BDT 06	00765	01/04	176	796 BDT 06	00775	01/04
172	809 BDT 06	00770	01/04	177	773 BDT 06	00777	01/04
173	807 BDT 06	00771	01/04	178	772 BDT 06	00780	01/04
174	805 BDT 06	00772	01/04	179	771 BDT 06	00781	01/04
175	804 BDT 06	00774	01/04				
Articulés							
Agora-L-E3-GNV-4p				N° de série commençant par VNEPU08A1002			
216	769 BDT 06	00086	01/04	218	766 BDT 06	00088	01/04
217	767 BDT 06	00087	01/04				

OUEST-PARISIEN > CONNEX (Centre de Montesson-Les Rabaux) (source Jean-Marc AUDIRAC)

Standards							
Agora-line				N° de série commençant par VNEPS09D2000			
N°	Immat.	Série	Mse. sce	N°	Immat.	Série	Mse. sce
03083	5049 YR 69	00012	10/02/03	03085	9011 ZF 69	00300	04/12/03
	50 CWX 78		23/12/03		54 CWX 78		23/12/03
03084	5920 YK 69	00013	03/10/02				
	44 CWX 78		23/12/03				

QUEST-PARISIEN > CONNEX (Centre de Nanterre) (source Jean-Marc AUDIRAC)

Standards			
Agora-line			N° de série commençant par VNEPS09D2000
03017	627 DYE 92	00014	Juin 03

PARIS > RATP (source Daniel CROSNIER)

Minibus							
Mercedes OB411-DK				N° de série commençant par WDB9046631R			
N°	Immat.	Série	Mse. sce	N°	Immat.	Série	Mse. sce
831	sans	392965	18/11/02	834	694 PSP 75	448383	22/12/02
832	sans	395137	19/11/02	835	571 PKS 75	449460	15/12/02
833	sans	392964	20/11/02	836	566 PKS 75	449283	22/12/02
Midibus							
GX117 Euro-3				N° de série commençant par VJ1GX586H1C000			
N°	Immat.	Série	Mse. sce	N°	Immat.	Série	Mse. sce
418	sans	382	05/12/02	422	573 PKS 75	407	27/02/03
419	sans	386	06/12/02	423	571 PKS 75	408	27/02/03
420	sans	387	05/12/02	424	566 PKS 75	409	27/02/03
421	sans	388	06/12/02				
Standards							
Irisbus Agora-line Euro-3-2p				N° de série commençant par VNEPS09D2000			
N°	Immat.	Série	Mse. sce	N°	Immat.	Série	Mse. sce
8171	768 PMA 75	00262	19/05/03	8186	572 PMQ 75	00279	05/07/03
8172	769 PMA 75	00263	22/05/03	8187	573 PMQ 75	00280	26/06/03
8173	771 PMA 75	00264	28/05/03	8188	575 PMQ 75	00281	08/07/03
8174	773 PMA 75	00265	26/05/03	8189	578 PMQ 75	00282	08/07/03
8175	781 PMA 75	00266	26/05/03	8190	580 PMQ 75	00283	16/07/03
8176	484 PMC 75	00267	18/06/03	8191	176 PNA 75	00284	16/07/03
8177	485 PMC 75	00268	18/06/03	8192	179 PNA 75	00285	17/07/03
8178	491 PMJ 75	00270	23/06/03	8193	180 PNA 75	00286	16/07/03
8179	481 PMC 75	00271	24/06/03	8194	183 PNA 75	00287	17/07/03
8180	53 PMD 75	00272	04/07/03	8195	187 PNA 75	00288	23/07/03
8181	852 PMG 75	00273	04/07/03	8196	192 PNA 75	00289	23/07/03
8182	853 PMG 75	00274	04/07/03	8197	195 PNA 75	00291	24/07/03
8183	564 PMQ 75	00276	04/07/03	8198	198 PNA 75	00292	03/12/03
8184	565 PMQ 75	00277	26/06/03	8199	201 PNA 75	00295	10/12/03
8185	568 PMQ 75	00278	05/07/03	8200	66 PNM 75	00296	03/12/03
MAN NL223-2p				N° de série commençant par WMAA21ZZZ2R000			
9045	119 PNH 75	953	02/07/03	9073	335 PNZ 75	980	21/11/03
9046	120 PNH 75	955	13/10/03	9074	671 PQR 75	982	20/11/03
9047	122 PNH 75	956	21/11/03	9075	336 PQA 75	983	20/11/03
9048	86 PNH 75	957	22/07/03	9076	340 PQA 75	984	21/11/03
9049	84 PNH 75	912	22/07/03	9077	331 PQA 75	985	21/11/03
9050	69 PNM 75	913	01/10/03	9078	344 PQA 75	986	26/11/03
9051	73 PNM 75	916	01/10/03	9079	967 PQA 75	987	26/11/03
9052	77 PNM 75	917	09/10/03	9080	748 PQA 75	909	26/11/03
9053	79 PNM 75	918	01/10/03	9081	970 PQA 75	1031	20/11/03
9054	83 PNM 75	919	04/10/03	9082	973 PQA 75	1032	19/11/03
9055	85 PNM 75	920	30/09/03	9083	974 PQA 75	1033	21/11/03
9056	304 PPA 75	921	04/10/03	9084	977 PQA 75	1034	17/11/03
9057	512 PPS 75	923	07/10/03	9085	978 PQA 75	1035	21/11/03
9058	362 PNT 75	924	07/10/03	9086	326 PQD 75	1036	26/11/03
9059	335 PNT 75	958	30/09/03	9087	579 PQR 75	1037	24/11/03
9060	845 PNZ 75	959	16/10/03	9088	986 PQA 75	1030	25/11/03
9061	830 PNZ 75	960	09/10/03	9089	331 PQD 75	1038	19/09/03
9062	338 PNZ 75	961	07/10/03	9090	324 PQD 75	1039	19/11/03
9063	341 PNZ 75	962	30/09/03	9091	354 PQD 75	1070	20/11/03
9064	347 PNZ 75	963	07/10/03	9092	321 PQD 75	1071	25/11/03
9065	343 PNZ 75	964	09/10/03	9093	455 PQJ 75	1072	08/12/03
9066	834 PNZ 75	965	07/10/03	9094	458 PQJ 75	1073	24/11/03
9067	840 PNZ 75	976	10/10/03	9095	462 PQJ 75	1074	26/11/03
9068	843 PNZ 75	977	14/10/03	9096	585 PQR 75	1075	17/11/03
9069	519 PNZ 75	978	20/10/03	9097	928 PRD 75	1076	18/11/03
9070	521 PNZ 75	979	26/08/03	9098	674 PQZ 75	1077	18/11/03
9071	525 PNZ 75	981	20/10/03	9099	135 PQX 75	1078	16/10/03
9072	533 PNZ 75	922	20/10/03	9100	677 PQZ 75	1079	05/12/03

STRASBOURG > CTS (source Jean-Pierre ZIMMERMANN)

Standards							
Agora-Euro3-3p				N° de série commençant par VNEPS09D1000			
N°	Immat.	Série	Mse. sce	N°	Immat.	Série	Mse. sce
866	432 AHS 67	00706	15/01/04	875	410 AHS 67	00736	15/01/04
867	434 AHS 67	00724	15/01/04	876	405 AHS 67	00737	15/01/04
868	429 AHS 67	00725	15/01/04	877	402 AHS 67	00739	15/01/04
869	428 AHS 67	00727	15/01/04	878	397 AHS 67	00742	15/01/04
870	425 AHS 67	00728	15/01/04	879	398 AHS 67	00743	15/01/04
871	423 AHS 67	00729	15/01/04	880	392 AHS 67	00744	15/01/04
872	421 AHS 67	00731	15/01/04	881	390 AHS 67	00749	15/01/04
873	416 AHS 67	00732	15/01/04	882	388 AHS 67	00750	15/01/04
874	415 AHS 67	00733	15/01/04				

DIAPORAMA



Agora S climatisé n° 868 et 870 au dépôt à Strasbourg
© Jean Pierre ZIMMERMANN – Janvier 2004



Agora S climatisé n° 870 à l'ancienne Douane à Strasbourg
© Yves LE CHANU – Avril 2004

Photos numériques : quelques règles !

IMPORTANT

Pour illustrer nos états de parc ou les autres articles, n'hésitez pas à nous envoyer par mail (à infos-ru@club-internet.fr) des photos numérisées.

Pour nous aider à classer ces clichés, et ainsi pouvoir les retrouver aisément, le nom de fichier doit revêtir la forme suivante :

Vos initiales – mois année – matériel – ville - brève description .extension

Par exemple, une photo d'Yves LE CHANU, prise le 4 avril 2004, avec un R312 devant l'hôtel de Ville de Vannes, en format jpeg, s'intitulera : **ylc042004R312VannesHDV.jpg**



Nous vous en remercions par avance !

A la une ...



La maquette au 1/87^e du Mercedes Cito des AVL de Luxembourg Ville
© Raymond STREIT

Tous ces modèles sont en série limitée, vendus exclusivement au musée des transports de la ville de Luxembourg. Pour tout renseignement contactez-moi.

Collection de Cartes postales

Claude DRUON, Yves LE CHANU, Raymond STREIT, et Jean-Pierre ZIMMERMANN se sont réunis pour choisir parmi de nombreux clichés de quoi réaliser 2 séries de 4 cartes postales sur le grand Est.

Vous pouvez vous les procurer par correspondance : reportez-vous à la rubrique **Pôle d'échange page 59** pour les prix et modalités pratiques.

Elles seront disponibles à Valenciennes et au salon des Transports à Paris en Juin.

Dernières nouveautés en série limitée, deux miniatures au 1/87^e du réseau AVL (Autobus de la ville de Luxembourg)

Mercedes O 405 N

Ce véhicule très bien reproduit aux couleurs des AVL. Dans l'emballage sont joints des autocollants du numéro de ligne ainsi que du terminus.



La maquette au 1/87^e du Mercedes O 405 N des Autobus de la Ville de Luxembourg
© Raymond STREIT

Mercedes Cito

Un très joli Cito, bien entendu aux couleurs des AVL, avec vitres teintées : une très belle finition.

Un Mercedes Citaro Cell bus (pile à combustible) toujours au 1/87^e est prévu avec une découpe AVL créée spécialement pour ce véhicule hors du commun. 3 véhicules de ce type circulent en effet sur ce réseau.

Dès que nous aurons des échos de cette nouvelle maquette nous vous informerons.

Série 1 - Les Standards Renault du Grand Est



Série 02 - Les standards Evobus du grand Est.



SORTIE EN SC10 DANS L'AGGLOMERATION ROANNAISE LE 5 JUIN 2004

C'est ce que vous propose FPTU dans le cadre de la journée sur « 30 ans de modernité dans les bus roannais ». Le **5 juin 2004**, la STAR et FPTU organisent une journée d'animations. Nous avons pensé aux passionnés et aux amoureux des SC10 à l'occasion des 30 ans de SC10 à Roanne. Nous avons structuré à votre intention un circuit en SC10 (un des derniers du réseau) à travers l'agglomération : vous découvrirez Le Grand Roanne, le GIAT, le restaurant Troisgros et la sculpture des Fourchettes, la gare, le centre d'échange du réseau, le Pont sur la Loire, le port... et vous parcourrez une partie du réseau roannais. Un CD-ROM sera proposé à cette occasion. Nous vous proposons de finir la journée autour d'un pique-nique avant une rencontre échange devant une projection photos vidéos.

Au dépôt de la STAR, vous découvrirez entre autres une exposition de véhicules, une exposition sur 30 ans de transports urbains (documents, photos, vidéos, modélisme, etc.) et d'autres animations.

Le départ du circuit en SC 10 est prévu à 15 h 30 au dépôt de la STAR

Pour ceux qui arriveraient le matin, possibilité d'un déjeuner en commun (probablement place de L'Hôtel de Ville avec vue sur le centre d'échange).

Hôtels	- Formule 1	Le Coteau 08.91.70.53.68	23,50 €	Pas de desserte bus
	- 1^{ère} classe	Perreux 04.77.70.92.39	28,00 €	Pas de desserte bus
	- Hôtel Helios**	Mably Rte de Paris 04.77.67.29.13	39,00 €	Ligne 2 Ligne D (dimanche, 5 services)
	- Hôtel Terminus** www.hotel.terminus.roanne.fr	Face gare de Roanne 04.77.71.79.69	28,00 € 47,00 €	Ligne 3 Ligne B (dimanche)
	- Hôtel Grill Campanile** www.campanile.fr	A 50 m du dépôt STAR 04.77.72.72.73	52,00 €	Lignes 1 ou 5 Ligne A (dimanche)
	- Hôtel Restaurant Le Marcassin**	Riorges 04.77.71.30.18	46,00 € 54,00 €	Pas de desserte bus

STAR	Dépôt	04-77-44-27-50	76, rue de Mâtel
	Espace Bus	04-77-72-62-00	50, rue Jean Jaurès
	E-mail	info@bus-star.com	www.bus-star.com

Office du Tourisme	Tél. 04.77.71.51.77	fax 04.77.71.07.11	1 cours de la République
	Email : ot@leroannais.com		www.leroannais.com

SNCF	Départ Lyon Part Dieu	06.39	08.25	09.09	10.19	12.23	13.09
	Arrivée Roanne	07.51	09.40	10.25	11.42	13.44	14.21

BULLETIN D'INSCRIPTION

Afin d'organiser au mieux la journée, merci de retourner le bulletin ci-dessous à : papouzopoulos.bernard@wanadoo.fr

- **Nom Prénom** :

- **Adresse** :

- **Tél. / Fax / Mail** :

- **Je serai présent le 5 juin à Roanne. Je viens** : - en voiture OUI NON
- en train OUI NON

- **Arrivée** : vendredi soir samedi matin samedi début après-midi

- **Je participe à la sortie en SC10** : OUI NON

- **Je souhaite acquérir le CD-ROM (règlement sur place)** :

<input type="checkbox"/> adhérent FPTU	3 €
<input type="checkbox"/> autre association *	4 €
<input type="checkbox"/> non adhérent	5 €
<input type="checkbox"/> par courrier après le 5 juin	9 €

* Préciser : ASPTUIT, AMTUIR, AMITRAM, ARF, CAR-HISTO-BUS, RETROBUS LYONNAIS, SAUVABUS, STANDARD 216, TCA, autre :

- **Je participe au pique-nique (plateau repas + boisson, prévoir autour de 7 à 8 €) et à la soirée projection** : OUI NON

Rubrique coordonnée par Jean-Pierre ZIMMERMANN

► 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.

► Conseil d'administration

Président

Jean-Michel BOUTILLET
4/15 square Pierre et Marie Curie
78120 RAMBOUILLET
☎ 01 34 83 98 12
fptu@free.fr

Trésorier

Christophe DECAUX
29, rue des Terres au Curé
75013 PARIS
fptu@free.fr

Secrétaire

Jean-Pierre ZIMMERMANN
5, rue Sainte Agnès
67100 STRASBOURG
Agora67100@tele2.fr

Autres membres

François ARNAUD
Arnaud BOUSEZ
Nicolas CAPON
Olivier DELESTRADE
Franck DELVAL
Claude DRUON
Thierry GAREL
Patrick KIRSTETTER
Yves LE CHANU

► Photothèque et Fonds 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

Christophe DECAUX
29, rue des Terres au Curé
75013 PARIS
fptu@free.fr

Fonds Documentaire

Olivier DELESTRADE
22, route de la Varizelle
42400 SAINT CHAMOND
odelestrade@aol.com

► Infos FPTU

Journée découverte du réseau SEMURVAL de Valenciennes (59)

Une présentation et une visite du réseau de l'agglomération de Valenciennes auront lieu le **Judi 13 mai 2004** à partir de 9H30

Les personnes intéressées par cette visite sont invitées à se faire connaître auprès de Claude Druon.

E-Mail: claudedruon@aol.com

Par courrier : 21 rue des Marronniers 10500 Précy St Martin

Afin d'organiser cette manifestation dans les meilleures conditions, merci de bien vouloir faire connaître votre participation au plus tôt.

FPTU – AG 2004 à METZ

Comme l'organisation de l'Assemblée Générale de Louviers n'a pas été évidente, nous anticipons d'ores et déjà pour celle de 2004 ! Nous pouvons ainsi vous indiquer qu'elle devrait se tenir à Metz les **22, 23 et 24 octobre** prochains.

Le vendredi sera mis à profit pour la visite de Metz et du réseau TCRM. Une excursion à Sarrebruck et son fameux "tram-train" est prévue pour le samedi. Enfin, l'Assemblée Générale se tiendra à Metz le dimanche matin. À vos agendas !

Salon UTP/GART de Paris

Le salon européen des transports qui doit se tenir du **16 au 19 juin 2004** à Paris sera encore un moment fort pour la vie de notre association puisque FPTU bénéficiera, une nouvelle fois, d'un stand.

Sortie SC 10 à Roanne le 5 juin 2004

La STAR et FPTU représentée par Bernard PAPOUZOPOULOS organisent une balade en SC 10 pour les 30 ans d'exploitation de ce type de bus. Cette balade sur le réseau de Roanne aura lieu le Samedi 5 juin 2004 à 15h30. Il est prévu pour ceux qui le souhaitent une soirée Diapo et un pique nique le midi.

Pour plus d'informations contactez Bernard PAPOUZOPOULOS :

E-mail : papouzopoulos.bernard@wanadoo.fr

Adresse postale : 61 rue Irène Joliot Curie - 42153 RIORGES

Un CD ROM sera réalisé et vendu 3 € aux adhérents FPTU, 4 € aux membres des autres associations, 5 € aux non adhérents et 9 € par courrier après le 5 juin 2004.

Journée découverte du réseau TUL de Laon (02)

Sous réserve de validation définitive de la date par les TUL, Franck DELVAL organisera une visite de ce réseau et de son POMA 2000, le **Samedi 25 septembre 2004**. Réservez donc dès à présent cette date.

Séries de Cartes Postales FPTU à vendre

2 séries de 4 cartes postales sont désormais disponibles.

- Série 01 : Les bus standards Renault/Irisbus dans le grand Est – Cette première série représente un

SC 10 U de Strasbourg, un PR 100 MI de Metz, un R 312 de Troyes et d'un Agora S de Strasbourg.

- Série 02 : Les bus standards Evobus dans le grand Est - Cette seconde série représente un S 130 S de Bar le Duc, un S 215 SL de Verdun, un O 405 N de Châlons en Champagne, et un Citaro Solo de Metz.

Chaque série a été tirée à 250 exemplaires et sera également vendue sur les Salons auxquels nous nous rendons. Elles sont aussi disponibles par correspondance :

Tarifs FPTU	Prix sans port	Prix port inclus*
Cartes postales à l'unité	0,6 €	Impossible
Série 01 ou 02	2 €	2,65 €
Séries 01 et 02	4 €	4,65 €
Série 01 ou 02 +Séries 01 et 02	6 €	6,85 €
2 Séries 01 et 02	8 €	8,85 €
« Réseaux Urbains » numéros épuisés (photocopies en noir et blanc).		6,00 €
1 à 2 ex de RU disponibles (l'unité)		7,20 €
3 à 5 ex de RU disponibles (l'unité)		5,00 €
6 ex ou plus de RU disponibles (l'unité)		4,50 €
Ancien RU à partir du 54		7,20 €
Frais de port RU par exemplaire commandé :		1,45 €

* tarif postal lent.

Pour votre commande écrire à Claude DRUON - 21 rue des Marronniers - 10500 Précy St Martin accompagné d'un **chèque libellé à l'ordre de FPTU**.

Pour les cartes postales, afin d'éviter les frais de port, rendez-vous à Valenciennes le 13 mai, à Roanne le 5 juin, à Paris du 16 au 19 juin, à Laon le 25 septembre, à Metz du 22 au 24 octobre...

Reportez vous à la rubrique « collectionneurs » pour découvrir les clichés.

► Divers

Plans de métro

Pour tous les amateurs de plans des réseaux de métro mondiaux, un livre vient d'être publié par Capital Transport sous le titre évocateur de « METRO MAPS of the world ». L'UITP et le London Museum ont participé à cette première mondiale. 193 réseaux de métro sont décrits par leurs seuls plans souvent très connus parce qu'ils sont à symbolique très forte ou simplement incorporées dans des agendas ; les plus vieux réseaux de Berlin, Chicago, Londres, Moscou, New-York, Paris et Tokyo font l'objet d'une analyse plus approfondie puisque leurs plans ont très fortement évolué depuis leur naissance.

Vie Associative

A l'occasion du départ en retraite de notre amis Jean Pierre ZIMMERMANN conducteur-receveur « attaché à la direction » (NDLR : du nom de son livre retraçant la vie d'un conducteur de bus de Strasbourg), les passionnés de la région Est ce sont rendus, par surprise, à Strasbourg pour participer aux derniers tours de roues de Jean Pierre... Pour que la date du 20 février 2004 soit inoubliable ! Jean

Pierre, nous te souhaitons une bonne retraite... au service de FPTU !



L'équipe FPTU avec Jean Pierre ZIMMERMANN pour son dernier bus
© Raymond STREIT - 20 février 2004

Le 26 mars 2004, ce fût ensuite au tour de Marc GACHET contrôleur à la SEMITAN de prendre une retraite bien méritée après 39 années de bons et loyaux services... Ses collègues avaient organisé une sympathique cérémonie avec bus anciens au rendez-vous !



Marc GACHET à l'occasion de son départ en retraite
© Collection Marc GACHET

► Autres Associations

AMTUIR

Le président de l'AMTUIR a confirmé début février l'abandon du site de Colombes pour l'implantation du futur musée des transports urbains. Malgré la signature d'un protocole d'accord entre la RATP et l'ancienne municipalité, la nouvelle équipe municipale semble avoir des projets nettement plus valorisant pour la commune « qu'heberger les vieilles ferrailles de la RATP ! ». En réduisant la surface dévolue au futur musée, on vidait le projet de ses principaux objectifs. Plusieurs autres sites sont évoqués comme au Bourget et dans la Plaine-St Denis, le plus sérieux étant Nanterre (site de La Folie) où le projet intéresse la municipalité.

Domage pour Colombes, qui jouxtant le futur dépôt de tramways et sur le parcours du prolongement du T2, aurait permis un embranchement et la circulation des anciennes motrices.

ARF

A l'occasion de leur AG, le 24 janvier dernier, les membres des Amis du Rail du Forez ont été les premiers à affréter un Cristalis ETB12 stéphanois, en l'occurrence le dernier de la série (n°121). A partir du dépôt Transparc (ex-Copel), ils cheminèrent par La Métare, La Rivière et Bellevue, tantôt en mode électrique, tantôt en mode diesel. Le voyage se termina par une rencontre ferroviaire en gare de Châteaureux.

ATO

Activité originale pour les Amis du Tramway Orléanais le 19 décembre 2003... Pour le départ en retraite d'un conducteur des Rapides du Val de Loire (RVL), les collègues de travail ont voulu marquer le coup en lui offrant une fin de service au volant du Chausson sur lequel il avait roulé à ces débuts !

Pour cela, après une mise en condition dans la matinée du Chausson 006 préservé par la SEMTAO et récupéré par l'ATO, le TRACER du Gien-Orléans s'immobilise à Mardié... et le conducteur est invité à prendre le volant du Chausson... Quelques clients le suivent et le Chausson repart conduit comme à la belle époque par Bernard à destination de la Gare Routière d'Orléans. Quelques larmes et un très sympathique pot pour un souvenir inoubliable pour Bernard POIRIER et tous ceux qui y ont participé !



La surprise ! Le Chausson n° 06 à Mardié qui attend le Tracer venant de Gien...

© Douchko PETROVIC – Décembre 2003

Tramophiles de la Côte d'Azur

Dans RU51 (p.33), nous relations le dernier voyage d'un PR180-MIPS niçois organisé par les Tramophiles de la Côte-d'Azur, en l'occurrence le n°273. Franck Rainart et ses amis viennent de sauver ce véhicule qui leur a été rétrocédé par l'association France-Afrique à laquelle la municipalité a confié 12 anciens PR180 afin d'équiper le réseau de Conakry en Guinée. Cet autobus livré en janvier 1983 avait subi une rénovation intérieure et extérieure par la SAFRA en 1995 ; le réseau a donc pu le conserver plus

longtemps et il a bénéficié du changement de son moteur. Ce véhicule a parcouru près de 900.000km.

Petites Annonces

Recherche pour RU

La rédaction de **RU** recherche tous renseignements (exploitation, matériels, plans ou photos) afin de compléter des articles sur la présentation des réseaux d'**Ajaccio** et de **Bastia**, ainsi que ceux de **Mont-de-Marsan** et **Dax**.

Envoyer vos documents à Patrick KIRSTETTER qui s'engage à vous les restituer.

Patrick KIRSTETTER, 6 rue Paul Belmondo, 93160 Noisy-le-Grand. infos-ru@club-internet.fr

Tramway 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. f.delval@hotmail.com.

Recherche photos de Chausson...

Recherche photos bus et cars Chausson et photos cars SNCF et TER.

Raymond STREIT : 44 rue Henri Billotte - 57070 ST JULIEN LES METZ - Tél : 03 87 75 66 63 après 19h

Livre : le 125ème anniversaire de la CTS

Certains l'avaient peut-être en mémoire ? D'autres vont le découvrir à présent ! Deux mille trois fût l'année du 125^{ème} anniversaire du réseau strasbourgeois. Créée en 5 avril 1877, la Compagnie se nommait alors «Strassburger Pferde-Eisenbahn Gesellschaft AG». Elle a depuis connu 125 ans d'histoire et d'évolutions. C'est l'occasion de revenir sur cette épopée par la publication d'un livre richement illustré.

Adresser votre commande par chèque uniquement à l'adresse ci-dessous (Prix 20 € + 3,50 € = 23,50 € TTC) :

" CTS - Livre du 125ème" - 14, rue de la Gare aux Marchandises - BP2 67035 STRASBOURG Cedex

Offres d'emploi

Renault VI – Chargés d'Affaires Autobus

RENAULT V.I.

Avec Renault V.I, filiale du Groupe Volvo, 2ème constructeur mondial de véhicules poids lourds et utilitaires, vous bénéficiez des meilleurs atouts ! Présence affirmée dans le monde entier, performances technologiques, croissance ouvrant chaque jour de nouvelles perspectives, politique résolument humaine...

Rejoindre Renault V.I c'est choisir une entreprise innovante, efficace et chaleureuse au sein d'un groupe international et ambitieux. Parce que l'avenir se construit dès aujourd'hui, nous cherchons des candidats polyvalents, avec une culture internationale et une capacité d'agir en tant qu'acteur du changement.

Dans le cadre de son développement, Renault V.I recherche deux Chargés d'Affaires Autobus pour l'entité Autocars Autobus France.

Vous assurez les relations avec les différents réseaux de transports publics, collectivités locales, administrations, villes et municipalités. Vous présentez la gamme des produits Autocars Autobus, vous analysez les appels d'offres relatifs aux marchés publics, vous intervenez dans la rédaction et documentez les réponses techniques en étant garant de la faisabilité des solutions retenues, des adaptations possibles de nos véhicules aux conditions spécifiques d'emploi, vous organisez et gérez la réponse en collaboration avec les différents interlocuteurs de l'entreprise et vous assurez du bon déroulement de la commande jusqu'à la livraison du véhicule et de la facturation.

De formation ingénieur ou équivalent, vous disposez d'une expérience réussie de technico-commercial, idéalement acquise chez un constructeur. Vous avez une très bonne connaissance du produit Autobus et parlez impérativement anglais. La connaissance des marchés publics est souhaitée. Autonome et rigoureux, vous vous appuyez sur des qualités relationnelles, et un fort tempérament commercial.

Contact

RENAULT TRUCKS

Fabienne RULLIERE - Route de Lyon - BP 310

69806 SAINT-PRIEST Cédex - recrut.cadres@renaultvi.com

Renault VI – Commerciaux autocars

RENAULT V.I.

Avec Renault V.I, filiale du Groupe Volvo, 2ème constructeur mondial de véhicules poids lourds et utilitaires, vous bénéficiez des meilleurs atouts ! Présence affirmée dans le monde entier, performances technologiques, croissance ouvrant chaque jour de nouvelles perspectives, politique résolument humaine... Rejoindre Renault V.I c'est choisir une entreprise innovante, efficace et chaleureuse au sein d'un groupe international et ambitieux. Parce que l'avenir se construit dès aujourd'hui, nous cherchons des candidats polyvalents, avec une culture internationale et une capacité d'agir en tant qu'acteur du changement.

Dans le cadre de son développement, Renault V.I recherche deux commerciaux Autocars pour l'entité Autocars Autobus France.

Dans le respect de la stratégie commerciale (marché, client, produit, services) définie, vous prospectez et développez les réseaux de vente. Vous êtes garant du suivi et de la satisfaction client (offres, devis, commandes, suivi des contrats...). Vous analysez, anticipez l'évolution et les besoins de votre marché à travers des activités de veille concurrentielle.

De formation supérieure de type ESC, vous êtes un élément confirmé dans la fonction technico-commercial. Vous connaissez impérativement l'environnement de l'automobile et du transport, et possédez idéalement un portefeuille établi dans les secteurs Autocars/Autobus. Vous êtes prêt à vous investir dans un challenge commercial important, nécessitant implication et opiniâtreté. Autonome et entreprenant, vous vous appuyez sur de réelles qualités de négociateur. Maîtrise de l'Anglais exigée.

Poste basé à **LYON**

Contact

RENAULT TRUCKS

Fabienne RULLIERE - Route de Lyon - BP 310

69806 SAINT-PRIEST Cédex - recrut.cadres@renaultvi.com

Renault VI – Technico-commercial

RENAULT V.I.

Avec Renault V.I, filiale du Groupe Volvo, 2ème constructeur mondial de véhicules poids lourds et utilitaires, vous bénéficiez des meilleurs atouts ! Présence affirmée dans le monde entier, performances technologiques, croissance ouvrant chaque jour de nouvelles perspectives, politique résolument humaine... Rejoindre Renault V.I c'est choisir une entreprise innovante, efficace et chaleureuse au sein d'un groupe international et ambitieux. Parce que l'avenir se construit dès aujourd'hui, nous cherchons des candidats polyvalents, avec une culture internationale et une capacité d'agir en tant qu'acteur du changement.

Dans le cadre de son développement, Renault V.I recherche un technico-commercial pour l'entité Autocars Autobus France.

En relation avec le constructeur, vous conseillez et renseignez le réseau ainsi que les carrossiers et adaptateurs sur les plans technique et réglementaire, vous êtes garant des adaptations possibles de nos véhicules aux conditions spécifiques, vous rédigez et signez les attestations de modifications conformes au code de la route

De formation ingénieur ou équivalent, vous disposez d'une expérience réussie de technico-commercial, idéalement acquise chez un constructeur. Vous avez une très bonne connaissance du produit Autobus et parlez impérativement anglais. Autonome et rigoureux, vous vous appuyez sur de réelles qualités relationnelles, et un fort tempérament commercial.

Contact

RENAULT TRUCKS

Fabienne RULLIERE - Route de Lyon - BP 310

69806 SAINT-PRIEST Cédex - recrut.cadres@renaultvi.com

Rubrique coordonnée par Nicolas CAPON

Voyage Tickets & abonnements Actualités Services personnalisés Vivre



Le site du réseau de bus de Rouen (tcar)

La société tcar exploite le réseau urbain de la ville de Rouen. Ce réseau a été visité lors de la dernière Assemblée Générale, qui s'est tenue à Louvières du 12 au 14 décembre 2003.

Le réseau de Rouen exploite entre autres un tramway (appelé métro) et des lignes de bus. Parmi elles, figurent les trois lignes Teor avec des Agora Long à guidage optique.

Pour tout savoir sur ce réseau géré par cette filiale de connex, une seule adresse : <http://www.tcar.fr/>

Nous continuons notre liste des sites Internet. Après la parution des lettres L à N dans le numéro 54 de Réseaux Urbains de France, voici les lettres O, P et R.

Bon surf.

O

Orléans	http://www.semtao.fr/
Ouest Parisien	http://www.monbus.com/
Oyonnax	http://www.cc-oyonnax.fr/frameSet.asp?page=pages/cartes/transport.html

P

Pau	http://www.bus-stap.com/
Perpignan	http://www.siberbus.com/
Plaisir-les-Clayes (Hourtoule)	http://www.hourtoule.com/
Poitiers	http://www.stp-poitiers.fr/
Pont-Audemer	http://www.ville-pont-audemer.fr/html/serv.html
Procars	http://www.procars.com/

R

Rapides Côte d'Azur	http://www.rca.tm.fr/
Rapides du Val-de-Loire	http://www.rvl-info.com/
RATP	http://www.ratp.fr/
Régie départementale des transports de la Haute-Vienne	http://www.rdthv.com/
Reims	http://www.tur.fr/
Rennes	http://www.star.fr/
Roanne	http://www.bus-star.com/
Roissy aéroport (société Aircar)	http://www.aircar.fr/
Rosny-sous-Bois (société Autobus du Fort)	http://www.autobusdufort.com/
Rouen	http://www.tcar.fr/



Le site internet du réseau d'Orléans présente un historique



Le site Internet des réseaux Connex de l'Ouest Parisien



Irisbus Agora S n° 171 à Nice St Aginistière
 © Franck RAINART – Février 2004



Heuliez GX 317 GNV à Nantes
 © Yann MENOIRET



Heuliez GX 317 du réseau TICE à Evry
 © Jérémy OLIVIER



Heuliez GX 117 n° 151 à Nice
 © Franck RAINART



Renault VI PR 100.2 n° 445 à Mulhouse sur la ligne 8
 © Alain MASSON – Février 2004



Renault VI PR 118 n° 231 au Terminus Hôpital Sud à Amiens

© Sylvain MAITREHENRY



Renault VI PR 180 MIPS n° 273 à Nice Grosso, réseau SUN BUS – Ce bus est désormais conservé par les TCA

© Franck RAINART – Juin 2003