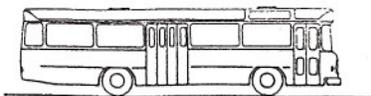
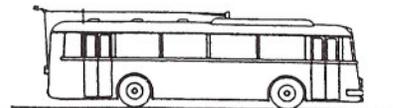
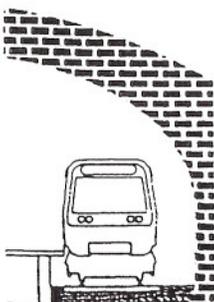
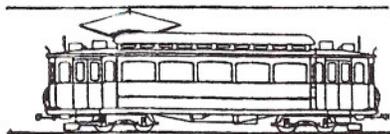


Le
MAGAZINE



des

RESEAUX
URBAINS



ACTUALITES

HISTOIRE

FRANCE

ETRANGER

N°5

NOVEMBRE

-

DECEMBRE

1995



AU SOMMAIRE

DE CE NUMERO

Présentation des réseaux
de l'Etang de Berre et
de Louviers - Val de Reuil

Trolleybus Vetra VBH 85
du réseau de Lyon

FRANCE PASSION DES TRANSPORTS URBAINS

SOMMAIRE

7A, rue de Rethondes 95100 ARGENTEUIL

Tél. (1)34 11 17 93 répondeur
CCP n°3863966D LA SOURCE

REDACTEUR EN CHEF ET EDITEUR RESPONSABLE:
Jack PIERRON

Association loi 1901 déclarée en sous préfecture d'Argenteuil le 6 janvier 1995, publiée au Journal Officiel du 1er février 1995 sous le numéro 2532.

Le Magazine des Réseaux Urbains est le bulletin de liaison de l'association. Sa parution est bimestrielle au début de chaque mois impair.

L'association est composée exclusivement de bénévoles, passionnés de transports urbains de France et du monde, comme le sont ceux qui ont rédigé les articles de ce bulletin. Ce dernier publie des informations qui peuvent être recopiées sans autorisation de la rédaction, mais la mention de la source doit être indiquée. Toutefois la publication d'articles entiers doit faire l'objet d'une demande écrite à la rédaction. Le magazine décline toute responsabilité sur les documents qui lui sont soumis. Les articles signés n'engagent que la responsabilité de leur auteur.

L'association est ouverte aux passionnés français et étrangers de même qu'aux associations soeurs, musées, entreprises et comités.

TARIF

Cotisation 1996 avec revue pour la France: 190Fr
Cotisation 1996 avec revue pour l'étranger: 210Fr

Vente au numéro: 32 Fr

Vente au numéro par correspondance: 40 Fr

Règlement pour la France par chèque libellé au nom de " FRANCE PASSION DES TRANSPORTS URBAINS ".

Règlement pour l'Etranger exclusivement par mandat-carte international libellé au nom de Jack PIERRON 7A, rue de Rethondes
F - 95100 ARGENTEUIL

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

N°5 - NOVEMBRE-DECEMBRE 1995

Editorial.....	p 3
FRANCE	
Le réseau de l'Etang de Berre.....	p 4
Le réseau de Louviers.....	p 8
Nouvelles des réseaux.....	p 16
Fiche technique métro MP 89.....	p 31
Fiche technique trolleybus VBH 85.....	p 33
BELGIQUE	
Nouvelles des réseaux de bus.....	p 39
Nouvelles des réseaux de trams.....	p 42
SUISSE: nouvelles.....	p 44
LE MONDE: nouvelles.....	p 47
Nouvelles des Associations.....	p 50
Esitériophilie.....	p 52

+++++

LEGENDE DES PHOTOS COULEUR:

- Couverture:

Photo du haut prise par Daniel Crosnier le 19/09 au dépôt de Valenciennes peu avant que le 0 305 G, bus articulé Heuliez sur base Mercedes n°201 ne quitte le réseau de la SERMURVAL. En effet cette dernière vient d'offrir ce géant décoré par l'artiste Klasen au musée des Transports de Saint-Mandé au moment de sa réforme. (Voir page 50)

Photo du bas de Jack PIERRON prise place de l'Hôtel de Ville à Lyon le 17 juin dernier: un des derniers Vetra VBH 85 assure encore sans faute son service mais ses jours sont comptés. (Voir page 32

- page couleur à l'intérieur - page 37 -:

De haut en bas:

Réseau de l'Etang de Berre; un GX 77H n°8658 en service sur la ligne 21. Photo de Frédéric GIANA (Droits réservés) prise le 10/09/94. Voir page 4.

Réseau Transbord à Louviers (Eure): un SC 10U - 044 - quitte la station " Parvis " à Louviers sur la ligne F. Photo de Bruno CANIVET prise en septembre 95. Voir page 8.

En bas photo 1 - documentation RATP -: vue d'une partie de la base d'essais du matériel MP 89 de la future ligne de métro automatique " METEOR ".

Photo 2 - Documentation RATP -: une rame MF 67 de la ligne 9 du métro de Paris sortant de rénovation. Voir page 30.

+++++

Dans le prochain numéro - sortie le 2 janvier 96:

Présentation du réseau de Dijon - Toujours et encore le SC 10.

EDITORIAL

par Jack PIERRON

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

Chers amis bonjour,

Vous avez entre les mains le numéro 5, dernier numéro de l'année 1995. C'est l'heure de faire un premier bilan. Ce qui ressort le plus souvent de vos lettres est que notre magazine s'inscrit bien dans un créneau jusqu'alors vide ou presque: les transports urbains, suburbains et interurbains. Aussi le résultat ne s'est pas fait attendre, la progression des lecteurs est constante depuis le début de l'année et a dépassé les frontières françaises; les belges sont les plus nombreux quoique les anglais, malgré l'obstacle de la langue, sont en progression. Les autres pays représentés sont le Luxembourg, la Suisse et l'Espagne. Ceci est un premier point positif.

Le second est que vous avez compris que notre magazine est fait par et pour vous. Merci encore à tous ceux qui nous ont envoyé des informations sur le réseau de leur ville. Mais hélas beaucoup ne le font pas et c'est bien dommage. Les informations reçues au magazine sont en baisse par leur importance depuis la fin de l'été. J'espère que ce n'est que passager et je demande à tous de faire un effort pour la qualité de notre magazine, la survie de ce dernier ne tient qu'à vous. Merci d'y penser souvent.

Parlons chiffre: lorsque nous préparions le numéro 1, mon ami Jean-Michel B. et moi-même étions fixé sur une revue de 36 pages et de toucher 50 abonnés pour la fin de l'année. Le numéro 4 est sorti en 68 pages et en ce début octobre vous êtes 67 abonnés. Si ces chiffres peuvent paraître modestes, ils représentent néanmoins une base correcte de notre édifice qui va pouvoir s'agrandir avec le temps. Il vaut mieux une progression lente mais constante et sûre plutôt qu'une fulgurante ascension au départ qui retombera rapidement.

Nous cherchons toujours à améliorer la présentation du magazine; ce numéro présente un nouvel aspect à savoir une reliure à baguette plastique en pensant à ceux qui ne gardent pas le magazine une fois lu et qui conservent un ou des articles; pour eux cela sera facile d'enlever la baguette et d'archiver les feuilles qui les intéressent.

La double page centrale couleur est abandonnée au profit d'une page couleur en couverture et d'une seconde dans le magazine. Le collage d'une photo sur la couverture présentait l'inconvénient d'une certaine rigidité de cette première page.

A l'intérieur, le magazine va vous présenter un contenu bien structuré: une rubrique, la plus importante, consacrée à la France et divisée en trois parties avec présentation de réseaux sous la forme d'un dossier ou plus simplifiée, actualité des réseaux et présentation technique de matériels avec actualité de ces derniers. Une seconde et une troisième rubriques calquées sur le même modèle seront consacrées à la Belgique et à la Suisse. Nous tenons à ce que ces trois rubriques fassent poids dans le magazine en veillant à la qualité et à la quantité des informations.

En fin de revue vous trouverez les nouvelles brèves des réseaux du monde, l'ésitériophilie, la page des lecteurs avec petites annonces, messages, courrier et questions, la vie des associations et musées.

Nous faisons tout pour vous être agréable dans la passion commune qui nous unit à savoir les Transports Urbains mais en vous rappelant que nous avons toujours besoin de vous pour nous adresser des informations, faire connaître le magazine; ce dernier souhaite ouvrir ses pages à des publicités; si vous avez des idées ou suggestions, elles sont les bienvenues et cela améliorera notre trésorerie - saine en passant - pour encore mieux faire et par exemple développer le nombre des pages couleur.

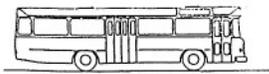
Le premier numéro de l'année 1996 paraîtra début janvier. Nous conservons le rythme de parution bimestrielle mais pas hélas le tarif de l'abonnement qui passe à 190 Frs pour six numéros car nous sommes obligés de suivre le cours de la vie. Sachez que le papier augmente en France de 12% à la mi-décembre.

Enfin France Passion des Transports Urbains va éditer un second produit. Mais çà c'est une surprise à découvrir dans le numéro 6.

En attendant je vous souhaite d'agréables fêtes de fin d'année.

Merci de votre fidélité. Très amicalement.

Jack



PRESENTATION DE RESEAUX

par Robert ROSTAGNI

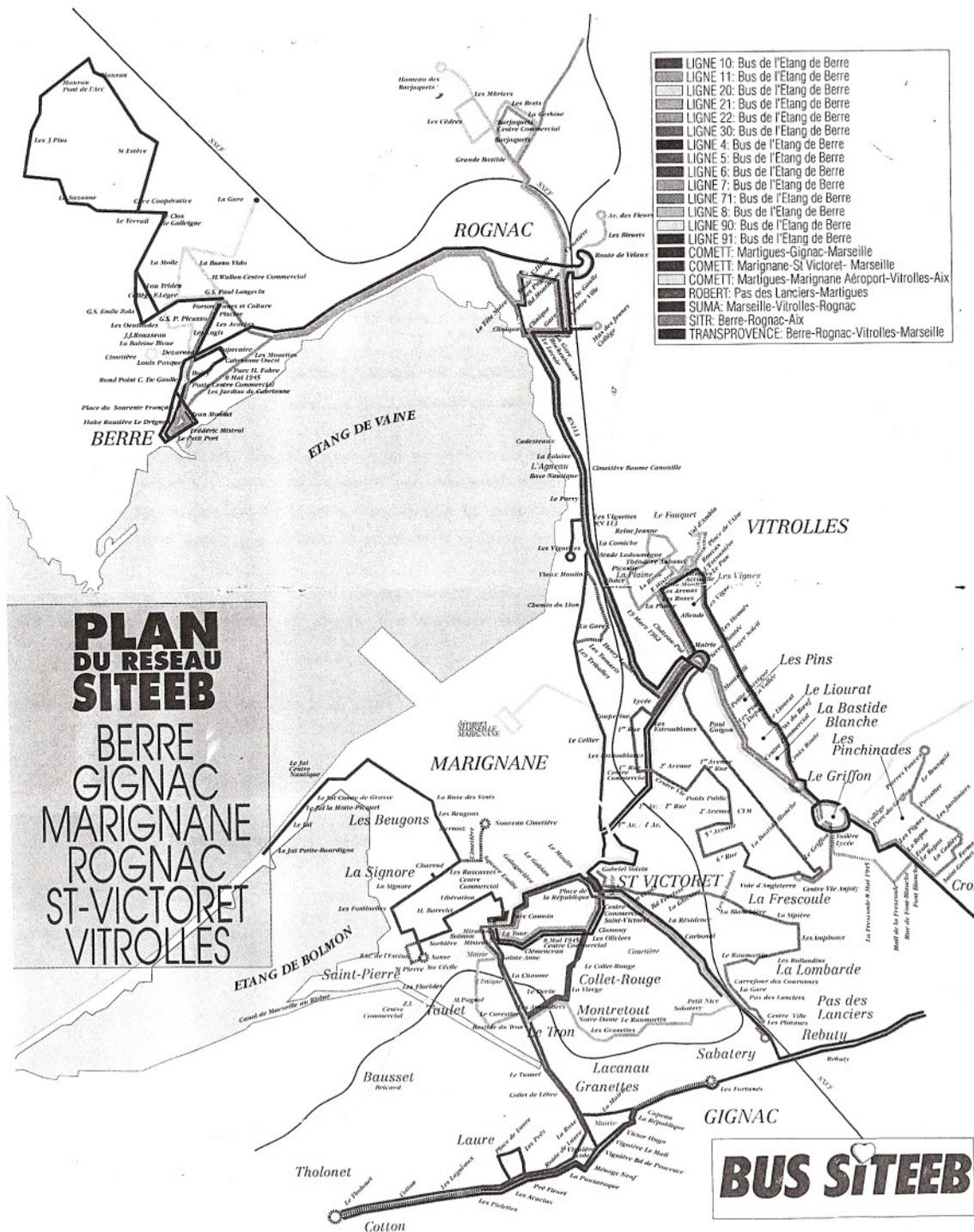
BUS DE L'ETANG DE BERRE

Département: BOUCHES DU RHONE



BERRE • GIGNAC • MARIGNANE • LES FENNES • ROGNAC • ST-VICTOIRET • VELAUX • VITROLLES

SITUATION DU RESEAU AU 3 SEPTEMBRE 1990



C'est l'Est de l'Etang de Berre que nous allons découvrir. Les Bus de l'Etang, c'est en fait le Syndicat des Transports de l'Est de l'Etang de Berre créé en 1984 pour la satisfaction des besoins de transport public de plusieurs petites villes, dont les principales sont Marignane et Vitrolles avec sa ville nouvelle éclipsant le vieux village. Mais c'est aussi, dans l'ordre d'adhésion, Gignac la Nerthe, Saint-Victoret, Rognac, Berre, les Pennes-Mirabeau et tout récemment Velaux.

Ces villages ont longtemps été desservis uniquement par le rail, et très souvent la gare était éloigné de leur centre. L'autocar interurbain s'est rapidement développé avec le besoin d'une desserte plus fine et plus rapprochée. Après la dernière guerre, ces anciens villages, à proximité de Marseille et de sites fortement industrialisés, sont devenus de petites villes qui ont éclaté en quartiers nouveaux à forte densité de population engendrant des besoins de transport public.

LES PREMIERS RESEAUX URBAINS DES ANNEES 1970:

MARIGNANE: Service assuré par Trans-Provence du groupe Gallienne. Deux lignes à faible fréquence sont assurées à l'aide de deux S 105 d'Aix en Provence n°2103 et 2142, un à bandes rouges n°4330 et un SC 10.

VITROLLES: Même transporteur. Deux lignes au début assurées également avec des S 105 de divers types n°2130, 2145, 2170, 2185 & 2186, ces deux derniers à deux portes, les 4322, 4407 et 4470 à bandes rouges, et deux Heuliez HLZ n°2178 & 2179 aux mêmes coloris.

ROGNAC: la société SUMA a possédé un SC 10 et divers PR 100PA ex Marseille pour ses services essentiellement scolaires.

LES PENNES MIRABEAU: les autocars Sabardu ont desservi le centre commercial de Plan de Campagne avec des Berliet PLR, puis des PH 100, des PR 100 PA sans doute ex Marseille en prolongement du réseau de cette ville, ainsi que des services spéciaux et scolaires avec des S 105 dont ils possèdent encore deux exemplaires. Avant leur rattachement au syndicat, ils ont exploité un mini service urbain essentiellement avec des mini Mercedes.

1984: création du SITEEB - Syndicat Intercommunal des Transports de l'Est de l'Etang de Berre. C'est le début d'un spectaculaire développement des transports urbains dans ce secteur. Il serait fastidieux d'en suivre toutes les étapes. Signalons en les principales: 1988, rattachement de Rognac, 03/09/1990 Berre, 1994 les Pennes Mirabeau et son petit réseau, et début 1995 la ville de Velaux et ses nombreux lotissements résidentiels.

LE RESEAU ACTUEL:

I/ Les lignes:

Leur nombre actuel est de 19. La ligne principale n°40, relie Vitrolles à Marignane à travers une très importante zone industrielle. Des lignes internes à Marignane partent de la station centrale, parc Camoin, et desservent aussi les villes de Gignac, les Pennes, Saint Victoret rattachées au syndicat. De même, des lignes internes à Vitrolles et desservant Rognac, Berre et Velaux ont leur point de départ à la station de Pierre Plantée. A Rognac, la ligne urbaine a son point de contact avec le réseau à la gare. A Berre, deux lignes urbaines partent de la gare routière le Drignon. Aux Pennes Mirabeau, il existe 4 lignes mais deux seulement desservent le centre ville.

II/ L'exploitation:

Trois exploitants sont concessionnaires des divers services:

- les Bus de l'Etang de Berre - BEB - de l'ex groupe Gallienne, actuellement CGEA, assurent l'essentiel du service. Dépôt au 37 première rue ZI à Vitrolles.
- la société SUMA, importante entreprise d'autocars, qui exploite la ligne 8 interne à Rognac. Le dépôt est situé à Rognac, route nationale vers Salon sur la droite.
- la société SABARDU, exploitant les 4 lignes des Pennes Mirabeau. Dépôt au bout du centre commercial de Plan de Campagne en allant sur les Pennes.

De plus, divers services interurbains, notamment en direction de Marseille, Martigues, Salon, Aix en Provence, acceptent la clientèle locale sur leur parcours urbain. Les services sont plus ou moins fréquents suivant les heures de la journée. Le prix du ticket à l'unité n'est que de 5 Frs. Les trafics abonnés et scolaires sont prépondérants. Ce dernier nécessite le maintien en service de matériel ancien retiré du service régulier, provenant parfois d'autres réseaux du groupe et pas forcément du type urbain.

III/ Matériel:

Il est nécessaire de distinguer deux périodes: avant et après réception du matériel surbaissé.

A/ Matériel classique:

- Réseau principal BEB (les numéros manquant sont des véhicules de service)
 - 8601 à 8606: GX 107
 - 8608 à 8610: SC 10UO auparavant affectés exclusivement à Marignane.
 - 8612 & 8614: S 105 R (044)
 - 8613: S 105 M

8616: GX 107
8619 & 8622: S 105 R (444)
8620 & 8621: Heuliez HLZ
8624: GX 107
8625 & 8630: S 105 R (044)
8626 & 8627: GX 107
8628 & 8629: Heuliez HLZ, le dernier décoré par les scolaires.
8631 à 8633: GX 87 S (repris par Salon de Provence)
8636 à 8638: R 312
8639: GX 107
8640: Gruau MG 36

- Ligne de la SUMA à Rognac:

Un GX 107, puis un R 312 ont assuré cette ligne renforcée aux heures scolaires par des PR 100 PA rachetés à Marseille.

- Réseau interne aux Pennes Mirabeau:

Sans objet, le rattachement au syndicat lui a fait bénéficier directement du matériel surbaissé.

B/ Matériel surbaissé:

- Réseau principal BEB:

8643 à 8661: GX 77 H

8662 à 8672: Mercedes 405 N

8673 à 8675: GX 77 H: pour des besoins supplémentaires et pour la nouvelle ligne de Velaux après adhésion au syndicat.

- Ligne de la SUMA à Rognac:

Deux GX 77 H.

- Réseau interne aux Pennes Mirabeau:

27128 & 27129: GX 77 H.

27130 à 27134: Renault Master.

L'ancien matériel a été conservé en partie. Il assure essentiellement les services spéciaux et quelques renforts de pointe. Les trois R 312 ont été repris par Aix en Provence sous les numéros 9105 à 9107, ainsi que six GX 107 sous les numéros 9102 à 9104 et 9108 à 9110, les trois GX 87 S sont partis à Salon de Provence, un Heuliez HLZ a été repris par Sabardu de même qu'un S 105 R, tandis que le R 312 de la SUMA assure un service spécial sur Berre.

Les Bus de l'Etang de Berre, un réseau en pointe qu'il fallait citer en exemple, puisque à part quelques renforts de pointe et les liaisons assurées par les lignes interurbaines, tout le service régulier est accessible aux personnes à mobilité réduite.

TRIGONE

Département: BOUCHES DU RHONE

TRIGONE, c'est le nom de trois réseaux indépendants desservant les villes de MIRAMAS, ISTRES et FOS SUR MER, mis en place par le SAN - Syndicat de l'Agglomération Nouvelle -. Sur le plan pratique, c'est le support administratif unique, le matériel et la décoration identiques, de même que les poteaux d'arrêt et les abribus, la tarification et la billetterie sans oublier la gestion des ressources. Signalons que la décoration des véhicules qui alliait le rouge, le jaune, le bleu et le noir vient d'être abandonnée au profit du vert uni. La tarification est attrayante, le prix du billet à l'unité n'est que de 4,80 Frs et le carnet de 10 tickets de 29 Frs en 1993. Les services interurbains sont accessibles aux usagers locaux et permettent les liaisons inter-villes. Cette indépendance des réseaux permet de les étudier séparément.

MIRAMAS:

L'exploitant est la société GALLIERO. Dans les années 1970, deux Berliet PCM puis deux Renault SC 10 ont assuré les deux lignes. A la création du Syndicat, deux PR 100.2 ont été livrés en juin 1987. Ces véhicules ont été remplacés en juin 1993 par deux R 312 à deux portes.

Le réseau a depuis été complété par deux lignes à faible fréquence, et le matériel renforcé par un S 45 X, un S 53 X à deux portes et un S 105 X à deux portes. Des autocars de cette compagnie assurent les spéciaux essentiellement scolaires. Une gare routière vient d'être créée près de la gare SNCF.

ISTRES:

L'exploitant est la société FASSETTA. Dans les années 1970, un réseau de quatre lignes était exploité à l'aide de deux Berliet PCM puis trois Renault SC 10 et un quatrième racheté ultérieurement, du type 444, deux S 105 R et deux S 53 R.

A la création du Syndicat, deux PR 100.2 ont été livrés en juin 1987, un autre en septembre et un quatrième en avril 1990. Plusieurs S 53 R assuraient essentiellement les spéciaux tandis qu'un Gruau P 70 puis un Setra 215 UL étaient affectés à la quatrième ligne à caractère suburbain vers Rassuen.

Après revente des premiers PR 100.2, le réseau a reçu en 1993 un GX 107, un GX 187 et un R 312 à deux portes en avril, tandis que d'autres Setra 215 UL relevaient les S 53 ainsi qu'un 221 UL récemment. La gare routière est située près de la poste centrale.

FOS SUR MER:

L'exploitant est une société implantée dans cette ville, la SDCPT, actuellement rattachée à la CGEA. Antérieurement à la création du Syndicat il n'existait aucun service urbain, mais cette société était spécialisée dans les années 1970 dans les transports ouvriers. C'est ainsi qu'à chaque relève des aciéries Solmer tournant en 3/8, une vingtaine de S 45 R puis ensuite des FRI étaient nécessaires. Notons la présence à cette époque d'un SC 10R assurant sans doute des liaisons essentiellement scolaires.

Les deux lignes urbaines mises en service à la création du Syndicat ont débuté avec trois PR 100.2 livrés en mai 1987, renforcés par un troisième en septembre et un quatrième en juin 1989. Deux R 312 deux portes ont relayé en partie ce parc en avril 1993. A la même époque, un GX 187 a été réceptionné pour des services annexes essentiellement scolaires. Le point de convergence des deux lignes se situe à Fos Plage.

La logique voudrait qu'en plus de ces trois villes, Port de Bouc demande son rattachement à ce Syndicat. D'autres entreprises y assurent déjà quelques services ouvriers ou scolaires. Et pourquoi pas aussi Martigues actuellement desservie par un petit réseau isolé dont nous dirons quelques mots.

MARTIGUES

Département: BOUCHES DU RHONE

Située au Sud de l'Etang de Berre, cette ville est desservie par 7 lignes urbaines dont trois principales. Portant l'appellation de " Bus du Soleil " - seules les portes sont peintes en jaune - le réseau est concédé aux autocars Robert dont le dépôt est situé à droite au début de la zone industrielle de Lavéra. Le prix du billet à l'unité n'est que de 5F30 et donne droit à une correspondance dans l'heure. La station centrale est Ferrières en bordure du chenal de Caronte.

Côté matériel, les PR 100 PA n°21 à 24 et l'ex 130 de Toulon acheté pour pièces de rechange ont disparu. Restent au parc les Heuliez GX 17 n°11 & 12, les GX 107 n°31 & 32, le Renault 212 n°41, le GX 77 H n°42, et les PR 100.2 n°51 à 55. L'essentiel des services spéciaux et notamment scolaires sont concédés dans la région à la R.D. 13. Le dépôt est situé en gare de cette Régie de la Mède.



Photo R. Rostagni: R 312 à deux portes du réseau Trigone à Miramas; livrée complète en vert.

RESEAUX URBAINS DE LOUVIERS ET VAL DE REUIL

Département: EURE

par Bruno CANIVET

30 ANS DE TRANSPORTS URBAINS A LOUVIERS

I/ HISTORIQUE DU RESEAU DE LOUVIERS:

1er octobre 1965: mise en service d'une ligne urbaine entre Saint Hildevert et le Hamelet, entièrement sur le territoire de la commune de Louviers. Une Régie Municipale en assure l'exploitation avec deux autocars: un minicar Berliet-Heuliez et un car Berliet Randonnée pour les scolaires. Un service de renfort scolaire double cette ligne pour la desserte des écoles. Un changement de municipalité amène la privatisation du service urbain.

Par convention de 1970, la ligne est exploitée par les cars Duboc - aujourd'hui repris par les voyages Guy Auzoux - avec les services scolaires. La ligne est étendue au parc industriel d'Incarville six sur la ville nouvelle du Vaudreuil et dans le centre d'Incarville sans conventionnement de ces villes et communes.

L'exploitation se fait par le même matériel; puis le minicar est remplacé par un Berliet PAK 50 - ex Philips - puis par un Saviem SC5 et enfin par un Saviem S45 à une porte. Les services scolaires sont assurés par divers autocars Saviem.

Le 2 novembre 1976, une seconde ligne est créée reliant les Monts à la ZAC de la Justice - plus de 700 logements - les mercredis et samedis. Les lignes sont numérotées 1 - ligne de base - et 2 - nouvelle ligne -. Un Saviem S53M à une porte complète le S45.

DES MONTS A LA HAYE-le-COMTE

DEPUIS NOVEMBRE 76, UNE SECONDE LIGNE DE TRANSPORT URBAIN

Pour créer cette deuxième ligne, nous avons tenté de répondre à un double besoin :

1° Améliorer la distribution et la répartition des transports urbains en desservant de nouveaux quartiers périphériques : la Z.A.C., les Monts, la route de St-Pierre et la Haye-le-Comte.

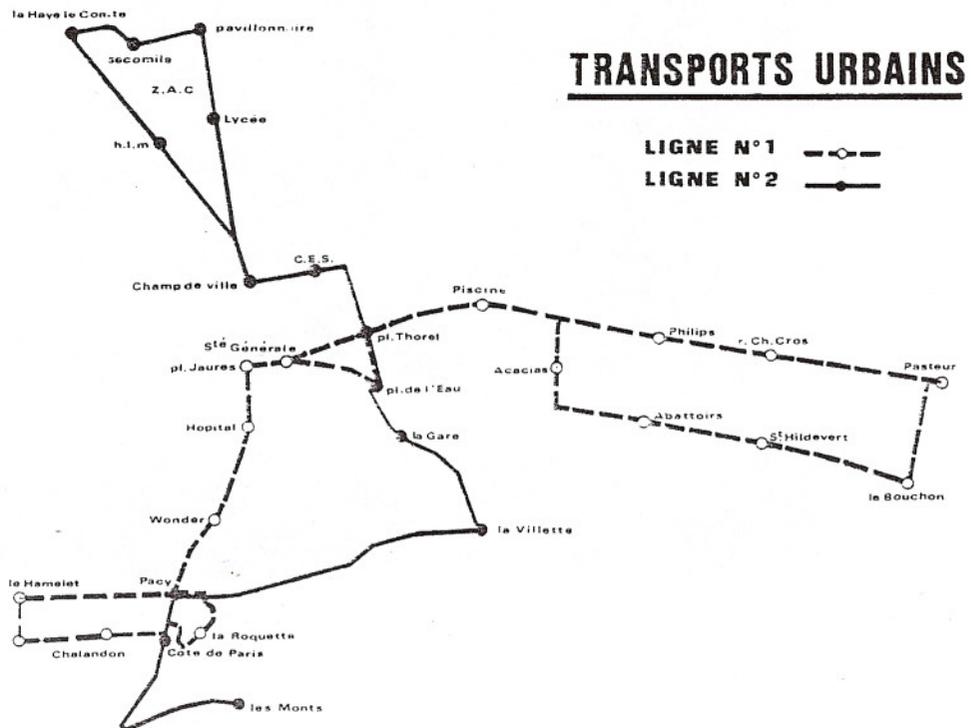
2° Organiser un transport scolaire efficace entre les quartiers éloignés des Monts et l'école de la Roquette d'une part, du lycée d'autre part. Les élèves du lycée empruntent sur le parcours deux voies malcommodes, voire dangereuses : la rue Saint-Jean et la rue Beaulieu.

Nous rappelons que M. JACOB, Conseiller municipal chargé des Transports urbains organise chaque mois une réunion ayant pour but d'améliorer, suivant les demandes et les remarques des usagers, le fonctionnement et la coordination des transports urbains municipaux. C'est une commission largement ouverte à laquelle peuvent participer tous les Louvériens : Venez nombreux !

Nous finirons en rappelant que les

élus de la Liste d'Action de Gauche ont voulu que le transport soit **gratuit** pour les scolaires et les personnes âgées. La très bonne fréquentation de ces deux catégories d'âges et de fonctions nous renforce dans notre idée :

LES TRANSPORTS URBAINS DOIVENT ETRE CONÇUS COMME DE VERITABLES SERVICES PUBLICS



TRANSPORTS URBAINS

LIGNE N°1 —○—
LIGNE N°2 —○—

Depuis plusieurs années, la ligne de car SNCF Louviers - Saint Pierre du Vauvray est remplacée par la ligne Louviers - le Vaudreuil Ville Nouvelle, la gare de cette dernière devenant la gare principale voyageurs du secteur. Cette ligne devient ainsi péri-urbaine desservant Louviers - Incarville - le Vaudreuil - le Vaudreuil Ville Nouvelle.

A l'horaire d'hiver 78/79, la ville nouvelle du Vaudreuil réutilise le car SNCF pour renforcer cette ligne et créer les T.C.V. - Transports en Commun du Vaudreuil -. Le matériel utilisé est un Saviem S53M à une porte aux couleurs SNCF - bleu et gris puis découpe " Corail " -. Cette ligne n'est plus considérée comme SNCF bien qu'en gardant la tarification et passe sous l'autorité du département comme toutes celles de l'Eure. Plus tard elle ne sera pas intégrée aux services TER sous autorité de la Région. L'exploitation est affrétée par la SNCF/SCETA à la C.N.A. - Compagnie Normande d'Autobus - filiale de VIA Gti et premier transporteur Interurbain régional.

Un autre changement de municipalité à Louviers amène d'importantes modifications au réseau. Après une étude par le CETE de l'Equipement et une consultation de la population avec un ancien Berliet PCM 044 de la RATP aménagé en véhicule expo, un nouveau réseau est mis en place le 1er octobre 1980. A nouveau une Régie Municipale est créée. Le nouveau réseau est baptisé LOTUS - LOuviers Transports Urbains et Scolaires -.

Il comporte 3 lignes de base:

- ligne 1 Parvis-ZAC - ligne 2 Parvis-route de Montfort - ligne 3 Incarville-le Hamelet
- 3 lignes complémentaires à heures creuses n° 4, 5 et 6.
- une ligne à caractère scolaire numérotée 7.

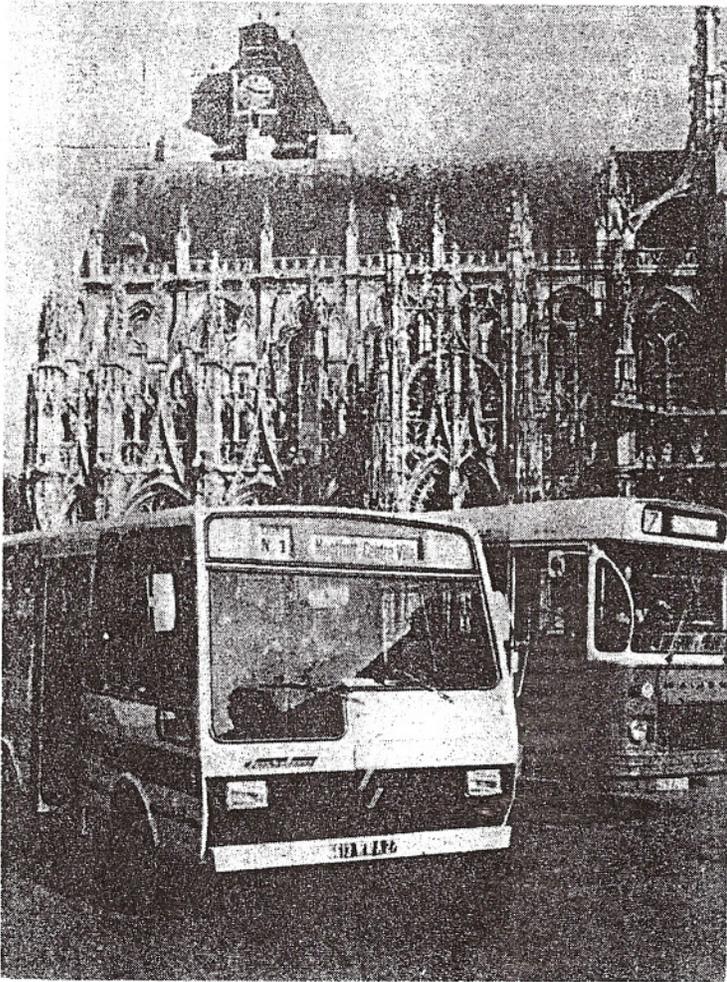
Le parc est composé à la mise en service de LOTUS de 3 autobus à gabarit réduit SB 2 Renault carrossés par Chardon, de 4 Saviem SC10 U - 444 - achetés d'occasion au réseau de Strasbourg et un PCM 044 ex-RATP. Pour la fin de l'année un SC 10U - 044 - ex RATP vient renforcer le parc.

L'ensemble du réseau est desservi gratuitement ce qui est un des rares cas en France.



Autobus à gabarit réduit
carrossé par Chardon sur
base Renault SB2 diésel





Photos ci-dessus: à gauche un SB2 Renault-Chardon cotoie à l'arrêt " Parvis " un des 4 SC 10U venant du réseau de Strasbourg. A noter que ce dernier a conservé la livrée du réseau de la CTS de Strasbourg à savoir le bas de caisse rouge et le haut gris clair. Ces quatre SC 10U garderont leur première livrée d'origine jusqu'à leur réforme.

A droite: un SC 10U de Strasbourg est à l'arrêt " Acacias - CAF " sur la ligne 3. Photo prise en janvier 1981.

En 1981 le réseau achète à la RATP de Paris un SC 10U - 044 - en mars et un second du même type en juin. En avril arrivent quatre SC 10U - 244 - neufs avec sièges " velours " et rotonde arrière; ils remplacent les 4 SC10 de Strasbourg qui sont réformés. A compter du 1/6 les services de la ligne interurbaine 130 Rouen - Evreux exploitée par la CNA et traversant Louviers sont intégrés et " banalisés " au service urbain et sont également gratuits.

En 1982 un SC 10U - 042 - est acheté au réseau de Nancy.

En 1983 arrive neuf un SC 10R - 244 -. Un microbus Renault-Chardon est retiré du service. Le 31 mai un changement de municipalité entraîne une réorganisation du réseau, la Régie et la gratuité sont maintenues.

Les lignes 1 & 2 fusionnent et sont desservies par des SC 10, les microbus étant de capacité trop réduite. Des modifications d'itinéraire sont intervenues sur les lignes 4, 5 & 6.

En 1989 c'est la réception de deux SC 10U - 044 - ex RATP et reconstruits par cette dernière avec des moteurs de 170 CV. Le parc du réseau Lotus se compose alors de 12 véhicules: deux gabarits réduits SB2 Renault-Chardon, deux SC 10U - 044 - de Paris (1981), 4 SC 10U - 244 - neufs de 1981, un SC 10U - 042 - de Nancy (1982), un SC 10R - 244 - neuf de 1983 et deux SC 10U - 044 - reconstruits de Paris (1989). Les autres matériels ont été ferraillés.

En 1992 achat d'un SC 10U - 044 - d'occasion aux cars Guy Auzoux de Louviers qui eux-mêmes l'avaient acheté à un réseau privé de l'Essonne; il remplace le SC 10 de Nancy qui est ferraillé.

Photo ci-dessous: le SC 10 R - 244 - acheté neuf par le réseau Lotus en 1983 en service sur la ligne 3; il stationne au terminus d'Incarville " le Bouchon ". Il porte la livrée du réseau Lotus à savoir une caisse blanche avec une bande grise et une autre rouge en milieu de bas de caisse. Photo prise en 1984.



II/ HISTORIQUE DU RESEAU DU VAL DE REUIL:

Le 2 décembre 1985 voit la création de TRANSVAL, réseau urbain de la ville nouvelle du Vaudreuil rebaptisée Val de Reuil devenue commune à part entière. Ce réseau est constitué d'une ligne urbaine interne à Val de Reuil et la reprise des services de renforts de la ligne SCETA/SNCF entre Val de Reuil et Louviers. Ce réseau est lui aussi gratuit sauf pour les services SCETA et les liaisons avec Louviers. L'exploitant en est la CNA qui utilise un S 105R - 044 - n°2566 aux couleurs du réseau et le S 53M aux couleurs SCETA.

En 1988 la CNA équipe la ligne SCETA Louviers - Val de Reuil d'un S 53RX - 022 - en plus du S 53R - 022 - de 1987. Les deux bus sont en livrée " Corail ".

En 1989 l'affrètement de la ligne SCETA est confié aux cars Beneult qui l'exploite avec un Mercedes 0 303 à deux portes.

En 1990 le réseau Transval est exploité à partir du 3 décembre par T.V.B.S. - Transports Voyageurs de la Basse Seine - filiale à l'époque de la CFTU puis actuellement de Cariane.

Un nouveau réseau se met en place avec deux lignes n°1 & 2. La 1 relie Val de Reuil à la zone industrielle prolongeant celle de Louviers Nord et dessert en passant Incarville. La ligne 2 reste interne à Val de Reuil. La ligne SCETA reste donc seule avec son statut interurbain et sa tarification SCETA et SNCF. La CNA renforce ses services sur la ligne Rouen - Evreux (renumérotée 37) entre Louviers - Val de Reuil et Lery (commune agglomérée) surtout à l'attention des lycéens.

TVBS dispose de 3 SC 10U - 044 - ex-Versailles numérotés 10 à 12.

En 1991 un quatrième SC 10U - 044 - arrive du réseau de Versailles.

De plus en plus de pressions s'exercent notamment avec l'A.L.U.T. - Association Lovérienne des Usagers des Transports - pour que les réseaux LOTUS de Louviers et TRANSVAL de Val de Reuil qui se touchent à Incarville et dans le parc d'activités de Val de Reuil coordonnent leurs réseaux et fusionnent. De même que l'intégration des lignes interurbaines est posée. Cela demande une structure intercommunale d'organisation des Transports Urbains. L'Insee reconnaît, d'après ses critères, que Louviers et Val de Reuil ne forment qu'une seule agglomération de près de 40 000 habitants.

III/ RESEAU URBAIN TRANSBORD:

1993: c'est l'année de la création du S.I.T.U.L.V. - Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de Louviers-Val de Reuil - comprenant en plus la commune d'Incarville. Après un appel d'offres mettant en concurrence VIA-Gti, CGEA/CGFTE et Cariane, c'est ce dernier groupe qui est retenu au travers de sa filiale exploitant le réseau Transval.

Le nouveau réseau baptisé TRANSBORD - la forêt domaniale de Bord longe l'agglomération - voit le jour le 30 août. C'est le résultat de la fusion des deux réseaux Lotus et Transval. Une nouvelle livrée est mise en place avec le logo Transbord.

Le parc de départ est composé comme suit:

- deux SC 10U - 244 - ex-Lotus de 1981
- un SC 10R - 244 - ex-Lotus de 1983
- deux SC 10U - 044 - ex-Lotus de 1989 et ex-RATP
- quatre R 312 ex-Athis-Cars/Aéroports de Paris
- un GX 107 neuf (en réalité GX 113)
- un GX 77H neuf

Les autres SC 10 et SB2 sont ferrillés ou canibalisés ou remisés dans la cour du dépôt de Louviers

Le nouveau réseau compte 7 lignes avec indices alphabétiques - une vieille habitude de la CFTV -. La gratuité est supprimée; une tarification est créée avec 2 zones: le tarif plein est imprimé à bord des bus, les autres ont des cartes à piste magnétique et lecteur de contrôle.

Les 7 lignes:

- A - Louviers ZAC - Incarville - Val de Reuil gare SNCF
- B - Val de Reuil en circuit interne
- C - le Hamelet - Cimetière (Louviers)
- D - Pichou - Saint-Germain (Louviers)
- E - Parvis - les Monts (Louviers)
- F - Parvis - Saint-Lubin (Louviers)
- G - Parvis - Ecoparc Heudebouville

Les communes de la Haye le Comte et d'Heudebouville sont desservies bien que n'étant pas adhérentes au Syndicat (convention avec Louviers précédemment pour la Haye le Comte et la parc d'activités géré en syndicat avec Louviers mais sur deux communes dont Heudebouville.

Le 8 septembre un incendie criminel détruit partiellement 2 R 312, un SC 10U inutilisé et une aile du dépôt. Le réseau de versailles loue à Transbord 2 SC 10R, le n° 98 a été repeint aux couleurs Transbord et le n°100 maintenu en livrée versaillaise.

Les R 312 et GX 107 sont utilisés sur les lignes A et C, les SC 10 sur les lignes A, B, C, G et les services scolaires, le GX 77 sur les lignes D,E & F.

En septembre 3 autres GX 107 neufs sont mis en service sur les lignes A, B, C & G et deux autres sont livrés également neufs en novembre et décembre.

1994: le SC 10U ex-Guy Auzoux est réintégré au parc afin d'avoir une réserve suffisante. La ligne de la SCETA est conventionnée afin d'utiliser les titres de transport Transbord avec un lecteur de cartes (sauf pour la desserte de la commune du Vaudreuil hors PTU). La tarification SNCF est toujours acceptée. Les communes de la Haye le Comte et Vironvay adhèrent au SITULV.

En septembre, la ligne E est prolongée des Monts (Louviers) à Vironvay. La ligne C ne dessert plus le cimetière mais le quartier des Acacias. Les services interurbains de la ligne CNA n°37 sont intégrés au réseau dans le PTU, ainsi que la ligne SCETA dans les mêmes conditions. Ces deux lignes sont intégrées comme variantes de la ligne A et les véhicules portent des identifications spécifiques. La ligne B dessert mieux le centre de Val de Reuil et ne fait plus un huit.

1995: les communes de Pinterville et de Poses ont adhéré au SITULV. Septembre va voir l'intégration presque complète de la ligne SCETA au sein de la ligne A. Mise à part la desserte du Vaudreuil (hors PTU) la ligne suivra un parcours identique à celui de la A entre Louviers-ZAC et Val de Reuil-gare SNCF. Les correspondances de train sont toujours assurées, la tarification SNCF toujours acceptée. Ce service reste affrété aux cars Beneult sous contrôle SCETA. Un matériel de type GX 107 ou similaire remplacera le Mercedes O 303 inadapté au service urbain. Cette solution économise un bus du réseau Transbord.

La ligne C sera prolongée à Pinterville pour certains services. Une ligne H est créée reliant Val de Reuil (lycée ou Musarde) à Poses - le Mesnil - avec service scolaire jusqu'à Louviers. A noter que cet été un service de car a été organisé par la seule ville de Louviers pour desservir le complexe nautique de Poses sous le nom de Navette Trempelette !...

Cette année a vu le déménagement du dépôt des anciens bâtiments de la ville de Louviers (rue Saint-Jean) dans des locaux flamboyants neufs à Incarville (Zone d'activités des 4 Acres).

Le SITULV et le TVBS vont engager une profonde réflexion au cours du second semestre afin de mettre en place en janvier 1996 un réseau " idéal " tendant à mieux rendre service, à desservir des lignes par des taxis affrétés au lieu de bus, à envisager un service pour personnes à mobilité réduite.

FICHE TECHNIQUE

Nom du réseau: TRANSBORD

Autorité: Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de Louviers - Val de Reuil (S.I.T.U.L.V.)

Concessionnaire: Transports Voyageurs de la Basse Seine (T.V.B.S.) filiale du groupe Cariane

Affrètements pour la partie interne au PTU:

- SCETA pour la ligne urbaine Louviers - Val de Reuil par le Vaudreuil (affrétée aux cars Beneult de Pont-Audemer)
- Compagnie Normande d'Autobus - C.N.A. - du groupe Via-Gti pour la partie de la ligne 37 Rouen-Evreux traversant le PTU.

Siège et dépôt-ateliers de TVBS - sa propriété -: Zone d'Activités des 4 Acres 27400 INCARVILLE

Parc au 1er septembre 1995 (sa propriété) = 13 bus

- deux SC 10U - 244 - achetés neufs en 81
- deux SC 10U - 044 - ex-RATP acquis en 88
- six GX 107 - 022 - achetés neufs en 93
- un SC 10R - 244 - acheté neuf en 83
- un SC 10U - 044 - ex-cars Auzoux acquis en 92
- un GX 77H acheté neuf en 93

A noter qu'un GX 107 a été aménagé en GX 113.

La livrée des véhicules est blanche avec deux filets en bas de caisse vert et bleu; logo Transbord dans ces deux mêmes couleurs.

Effectif: 27 salariés.

Kilométrage parcouru en 94 par Transbord: 464 500; par SCETA: 75 000 et par CNA (4 mois): 22 000.

Fréquentation: 753 500 voyageurs dont 656 500 sur réseau classique et scolaires et 97 000 en péri-scolaires.

Recettes usagers: 1 974 000 F.



Photos Bruno CANIVET de septembre 95
A gauche potelet du réseau TRANSBORD
et à droite tête d'abribus.

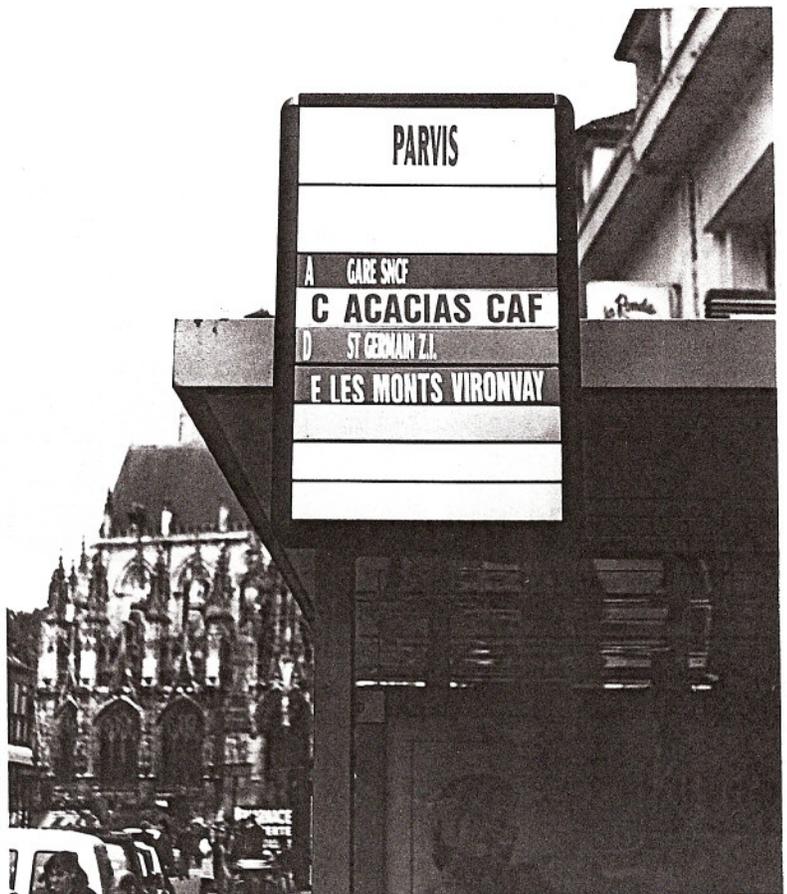




Photo B. Canivet: le dépôt neuf de Transbord à Incarville



Photos B. Canivet de 9/95: ci-dessus au dépôt de gauche à droite: SC 10U ex-cars Auzoux en livrée blanche, SC 10U neuf de 1981, Mercedes O 303 Cariane Eure utilisé pour des transports spéciaux, SC 10U neuf de 81 et SC 10U reconstruit ex-RATP acquis en 1989.

Ci-dessous: un des six GX 107 du réseau sur la ligne 1 à la station " Parvis " .





Photo B. Canivet prise en août 93 (ci-dessus) l'unique Heuliez GX 77H du réseau à la station " Parvis ". A l'arrière plan on aperçoit la magnifique église Notre-Dame datant du XII et XIIIème siècle.

Ci-dessous prise à la même date photo du SC 10R du réseau de Versailles n°100 prêté au réseau Transbord, après l'incendie d'une aile de son dépôt qui détruit 3 bus: il circulera dans Louviers sur la ligne E en conservant sa livrée versailleuse avant de retourner sur le réseau de la Société Versaillaise de Transports Urbains.



NOUVELLES DES RESEAUX

- ROUEN -

Le 21 juin dernier, les T.C.A.R. - Transports en Commun de l'Agglomération Rouennaise - accueille le 5 millionième voyageur du tramway ou métrobus. Un cap symbolique marquant au total plus de 16 millions de voyageurs sur l'ensemble du réseau TCAR depuis sa réorganisation le 17 décembre 94. Après une première modification des lignes de bus le 19/12/94, une seconde le 03/04/95, la rentrée scolaire de septembre verra une troisième " retouche " sur les lignes bus des TCAR:

- fusion des lignes 7 & 14 en une seule, la 7, avec une nette amélioration de la fréquence.
- un bus supplémentaire améliore la desserte de la ligne 16 entre le Haut-Bourg à Malaunay et l'île Lacroix à Rouen et la création d'un arrêt baptisé " Demi-Lune " sur la commune de Maromme.
- il en sera de même pour la ligne 3 - la Pléiade-Einstein - qui bénéficie ainsi d'une bonne fréquence, cette ligne étant à forte vocation universitaire.
- forte amélioration de l'offre sur la ligne 17 - Hôtel de Ville-Lycée le Corbusier - dont les fréquences deviennent identiques à celles des lignes du tramway soit un bus toutes les 7mn en heures de pointe et 9mn en heures creuses.
- la ligne T54 a été prolongée jusqu'à la Résidence des Côteaux à Grand-Quevilly.
- à la date du 1er juillet 1995, plus de 73 bus ont été repeints aux couleurs bleues du réseau.
- les premiers travaux - pose de la plate-forme - ont commencé cet été en perspective du prolongement de la ligne du tram vers Saint Etienne du Rouvray.
- conformément aux souhaits des usagers, deux rames de tram ont été équipées de barres de maintien supplémentaires depuis le 7 avril dernier.

Ces informations ont été recueillies dans " Au rythme de la Ville " n°4 de septembre, le journal des TCAR et édité par ceux ci et que nous a adressé un lecteur.

- MENTON -

Les Transports Urbains de Menton - T.U.M. - ont organisé du 22/9 au 30/9 une exposition itinérante intitulée " Autrefois le tram, aujourd'hui les TUM ". Le réseau existe depuis le 7/3/78; ce jour il est constitué de 9 lignes exploitées avec 9 bus; 19 personnes travaillent aux TUM. En 1994, les bus TUM ont parcouru 325 615 km et transporté 1 251 736 personnes.

- BEAUVAIS -

Le nouveau guide 95/96 des Transports Urbains de Beauvais - T.U.B. - nous apprend que deux bus renforcent la fréquence de la ligne 4 et que cette dernière est prolongée jusqu'au Parc Municipal. Sur la ligne 5, Mairie-Bois du Parc, le trafic est intensifié avec un passage toutes les demi-heures. La ligne 10, qui a été en service cet été entre la Mairie et le plan d'eau du Canada sera remise en service début juin 96.

L'ensemble du réseau a subi récemment des horaires réaménagés pour tenir compte des conditions de circulation notamment aux heures de pointe.

- EVREUX -

Au début de l'année 1996, les Transports Publics du Syndicat Ebroïcien des Transports Urbains - Trans Urbain - fêteront leurs 10 ans. 3 300 000 voyageurs ont été transportés en 94 par le réseau. Il est prévu à la fin de l'année la mise en services de deux bus à plancher surbaissé ainsi que de nouveaux aménagements d'arrêts.

Le quartier Passot-Vernon est désormais intégré aux lignes 3, 6 & 7.

- SAINT BRIEUC -

Face à une demande très forte de la clientèle, les services des soirées NOCTUB fonctionnent désormais du lundi au samedi jusqu'à 23h15. De même, le service de transport pour personnes à mobilité réduite fonctionne lui aussi en soirée le mercredi jusqu'à 23h15.

Du nouveau sur les lignes des Transports Urbains Briochins - T.U.B. -:

- ligne 3: Centre Commercial les Villages-Cesson: un service au départ du secteur de Berrien vers la Croix Mathias et la gare SNCF le matin.
- ligne 5: Cesson-Ploufragan: un service direct aux départ des Villes Moisan vers le collège de la Grande Métairie le matin.
- ligne 11: Champ de Mars-Trémusson-la Méaugon: un départ supplémentaire à 13h vers Trémusson.
- ligne 13: Champ de Mars-Languieux: desserte de l'Espace Commercial au départ du quartier de l'Orangerie et amélioration des services entre le Champ de Mars et l'Espace Commercial de Languieux.

- ELBEUF -

Créé en 1981, le réseau urbain d'Elbeuf - les T.A.E. Transports de l'Agglomération d'Elbeuf - comprend 5 lignes; il a rénové cet

été tous ses poteaux d'arrêt. En un week-end, l'entreprise Sirocco a effectué le travail; dans le même temps 60 têtes de poteaux ont été installées sur les abribus. Cette opération a constitué un investissement de 1,2 million de francs.

Deux équipements de voirie, mis en service récemment, sont très appréciés de la clientèle: la voie spécifique des " Arches " (ancien hopital) et ses arrêts de bus ainsi que l'aménagement des voies bus devant la gare de saint-Aubin.

- GRENOBLE -

La S.E.M.I.T.A.G., société d'économie mixte, concède le réseau de Grenoble à deux sociétés, les Transports de l'Agglomération Grenobloise - TAG - et les Voies Ferrées du Dauphiné - VFD -. Cette dernière, chargée autrefois d'exploiter un réseau suburbain à voie métrique, est à ce jour la principale entreprise desservant le réseau départemental de l'Isère. Elle assure aussi les réseaux urbains de Vienne, Bourgoin-Jallieu et l'Isle d'Abeau aux portes de Lyon, ainsi que des lignes régionales et même internationales comme Genève - Nice.

A la veille du prolongement de la ligne A du tramway sur 3,4 km vers Echirolles, programmé pour fin 95, la desserte de la ville et de sa banlieue est organisée de la manière suivante:

- deux lignes de tramway A & B largement décrites dans la presse spécialisée.

- trois lignes de trolleybus n°1, 31 & 32 assurées avec une quarantaine d'ER 100 restant de la série 701 à 750 - six exemplaires vendus à Saint-Etienne.

- quatre lignes de bus n°5, 8, 26 & 33 assurées avec du matériel articulé par les TAG depuis la mise en service de la ligne 2 du tram. Les 11 Man SG 220 sont tous réformés, les Heuliez GHLZ n°151 à 182 plus deux ex-Tours n°149 & 150 ont commencé à l'être également; le n°164 est chez Bleron, revendeur de pièces détachées à Montélimar. Une quinzaine étaient stockés " déshabillés " lors du dernier service d'été.

L'essentiel du service est assuré par les PR 180R n°821 à 828, les PER 180 n°801, 804 à 806 fonctionnant en bus - perches démontées - les 802 et 803 ayant été vendus à Saint-Etienne, les PR 180.2 n°829 à 840 et les GX 187 n°321 à 368.

- les lignes desservies par des bus standards sont partagées entre les TAG et les VFD. Ces dernières assurent les lignes n°9, 21, 23 et 41 à l'aide des PR 100.2 les plus récents (sauf les 501 à 504 desservant les deux antennes terminales de la ligne 8) tandis que les premiers livrés ont été repris par les TAG. Cette série comporte les n°459 à 521. Certains ont été repeints aux couleurs des tramways, de même que les plus anciens GX 107 série n°201 à 234. Quant aux R 312, série 901 à 916, ils ont été livrés d'origine aux nouvelles couleurs, de même que la dernière série des GX 187.

- la réception récente de Gruau MG 36M n°101 à 112 a permis la suppression de lignes de pénétration urbaine assurées avec du matériel standard et leur remplacement par des antennes de rabattement sur les lignes de tramway.

- a signaler aussi l'exploitation par les VFD de trois lignes suburbaines n°602, 604 & 607 à l'aide de matériel de son parc - PR 100.2 n°503 à 516 sauf 508 & 509 PR 100 MI ex Maubeuge et un MG 36 n°100.

L'évolution a été rapide ces dernières années au fur et à mesure de la mise en place des lignes de tramway. Une nouvelle étape se prépare pour la fin de cette année. Nous aurons donc l'occasion d'en reparler. A noter que les PR 100MI ont tous été réformés ou vendus sauf deux servant de bus école. Les numéros de parc ci-dessus sont ceux actuels, après renumérotation pour certains.

- ANNECY -

Cette ville est sans doute celle ayant le parc de matériel roulant le plus moderne. Un PR 180.2 et un nombre important de PR 100.2 ont déjà été revendus. En 1994 sept PR 112 n°01 à 07 ont été acquis. Cette année même nombre n°08 à 14. Particularité à souligner, au réseau exploité en matériel standard et articulé se superpose un réseau de minibus Master T 35 D appelé Biplus qui assure une desserte plus fine des quartiers en reliant ceux-ci géographiquement opposés en passant par le centre ville. La aussi la dizaine de véhicules affectés à ce réseau vient d'être intégralement renouvelé - série 60 - avec découpe distinctive à dominance rose. Le reste du parc se compose d'une quinzaine de PR 100.2, reliquat de la série 73 à 101, plus les 107 & 108, 115 à 124, les PR 180.2 série 102 à 106 et le 125, et les GX 187 série 109 à 114. Quelques Master T 35 D plus anciens assurent de petits services terminaux en prolongement des lignes principales.

- TOULON -

Habituellement cette ville commande son matériel nécessaire à l'extension du réseau ou au renouvellement du parc pour la rentrée de septembre. Cette année elle vient de recevoir 5 GX 317 n°302 à 306 (le 301 est déjà en service depuis le 17 octobre 94), deux GX 107 n°79 & 80 et deux GX 77H n°47 & 48. Par ailleurs, la SODETRAV, société qui assure les liaisons interurbaines Toulon - Hyères par la Garde et la Crau ou par le Pradet et Carqueiranne, vient de recevoir 6 GX 107 portant leur nombre à 9. Avec les 4 Setra 215 UL livrés précédemment l'apparition des anciens S 105 R est limitée aux renforts de pointe ou remplacements..

SAINT-BRIEUC : QUAND LES TUB SUIVENT LE TOUR DE FRANCE

Lorsque le tour de France passe dans une ville, c'est un événement. Mais si il part de votre cité, c'est l'affaire du siècle ! Ainsi, le vendredi 30 juin et le Samedi 1er juillet 1995, la ville de Saint-Brieuc se met en quatre pour accueillir la présentation des équipes et le prologue du Tour de France 1995.

Cette manifestation n'est pas sans incidences sur la circulation et sur le réseau des TUB.

La place du Champ de Mars est monopolisée par la Société du Tour de France. La Gare Urbaine se vide de ses abribus, borne SAI, ... pour être transférée provisoirement au niveau de la Gare Routière (le 29 et 30/6).

Le samedi 1er juillet une nouvelle organisation des transports se met en place :

- Fermeture du centre ville aux voitures et création de parking de dissuasion aux entrées de St Brieuc avec des navettes spéciales gratuites.

- Le réseau des TUB s'adapte, avec de nouveaux horaires (circulation jusqu'à minuit), la gratuité du service, la

réalisation de terminus à la périphérie de l'hypercentre.

- La mise en place d'une navette ferroviaire gratuite entre la ZI de Beaufeuillage et le port du Légué où se déroule la fête de la mer (un départ dans chaque sens par heure). Cette navette utilise une desserte marchandise du port du légué.

Le dispositif a bien fonctionné, même si quelques grincheux(ses), gênés dans leurs habitudes ce sont perdus dans le dispositif !

Les terminus étaient au plus proche du centre ville : Robien (Salle de Robien), Carnot (Derrière la Gare), la Gare SNCF, Pl St Pierre, Pl de la Liberté et Gouédic. Le réseau interurbain (CAT) utilisait les mêmes terminus, en fonction de la provenance des autocars.

Les conducteurs, une fois n'est pas coutume avaient troqué leur costume contre un Tee-Shirt du Tour de France.

Les TUB, montrent ainsi une capacité d'adaptation aux événements qui rythment la vie de la ville.

Yves Le Chanu.

Lignes Fractionnées 1/7/95	Fréq.
1 - Calmette <> Robien	30 mn
1 - Ville Jouha <> Carnot	30 mn
2 - Ville Oger <> Robien	30 mn
2 - Villages <> Gare SNCF	30 mn
3/5 - Cesson <> Pl Liberté	15 mn
3 - Villages <> Gare SNCF	15 mn
4 - Pas de Service	-
5 - Ploufragan <> Carnot	20 mn
8 - Trégueux <> Gouédic	20 mn
10 - St Julien <> Carnot	H. Hab
11 - Trémuson <> Carnot	H. Hab
13 - Langueux <> Pl Liberté	30 mn
14 - Yffiniac <> Pl Liberté	45 mn
15 - Plédran <> Robien	60 mn

Cde	Navettes Gratuites - 1/7/95
A	Pl Liberté <> Stade Langueux (P)
B	Pl Liberté <> ZI Marc Seguin (P)
C	Pl Liberté <> Yffiniac Stade (P)
D	Robien <> Hippodrome (P)
E	Robien <> ZA la Beauchée (P)
F	Carnot <> Les Châtelets Zoopôle (P)
G	Pl St Pierre <> Aérodrome (P)
	Chaptal (P) <> Le Légué (TER SNCF)



Photos Y. LE CHANU prises le 1/7/95

Ci-dessus: l'autorail navette entre le Légué et Chaptal, ici au Légué au niveau des ateliers de la Direction Départementale de l'Équipement.

Ci-contre: le terminus Carnot derrière la gare où se rejoignent les lignes 1, 5, 10, 11, et la navette F à destination de la Zone Industrielle des Châtelets avec le Van Hool A 500 n°237 et derrière le PR 100.2 n°216 de la ligne 1.

Rénovation du funiculaire Sur la bonne voie !

Relégué aux oubliettes et ne vivant plus que dans le cœur des vieux Evianais, le funiculaire pourrait bien reprendre du service. La municipalité s'intéresse de près à ce monument historique mais néanmoins outil d'animation touristique. Grandes lignes du projet.

La remise en état du funiculaire, qui fut la gloire d'Evian à la Belle Epoque, est sur les rails. C'est en tous cas ce que l'on est en droit de penser aujourd'hui. La nouvelle municipalité relance le débat et semble bien décidée à sortir le "petit métro évianais" de sa voie de garage !

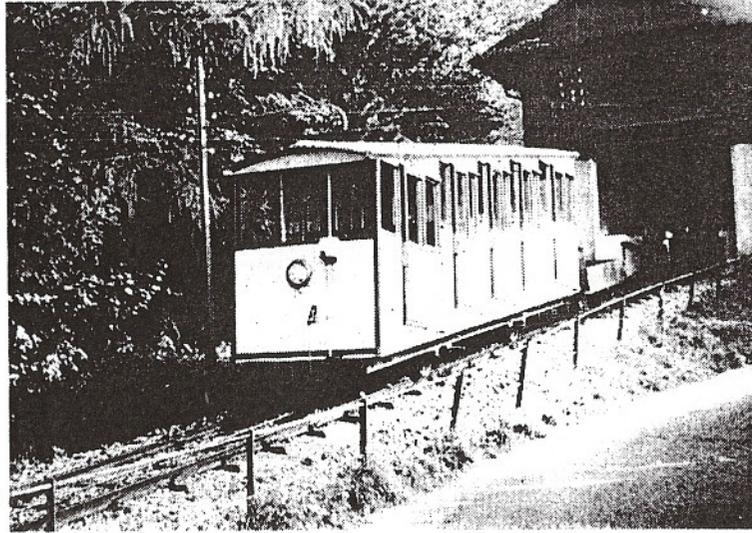
Il y a déjà une dizaine d'années, Marc Francina, alors conseiller général et municipal, contactait la société Von Roll, chargée des travaux de construction au début du siècle, pour évaluer l'état des installations. Toujours très attaché à l'équipement, qu'il a vu rouler enfant, et maintenant maire de la ville, il espère bien voir fonctionner le funiculaire « avant la fin du mandat ». Un petit comité d'élus et des membres de la DRAC se sont rencontrés la semaine dernière pour discuter d'une éventuelle remise en marche. La question devrait être clairement posée lors d'un prochain conseil municipal. Même si les choses n'en sont pour l'instant qu'au stade des préliminaires, un grand pas est déjà fait puisqu'on s'intéresse enfin à ce qui n'est plus aujourd'hui que ruines !

Inutilisés depuis plus de 25 ans, le matériel roulant, la machinerie, classés monuments historiques, la ligne, les stations, inscrites à l'inventaire supplémentaire des monuments, ont subi les affres du temps, de l'abandon et du vandalisme... Au grand

dam de Jean-Bernard Lemoine. Ce passionné de tramways, funiculaire et autres chemins de fer est également membre de la commission supérieure des monuments historiques pour le patrimoine industriel. Durant des années, il a œuvré sans relâche pour obtenir la protection d'une pièce unique en Europe ! « C'est le seul funiculaire construit avant 1914 et resté à peu de chose près en l'état. Avec une ligne de 750 mètres et ses 6 stations, il est un des plus longs. Les deux stations souterraines et les mosaïques rappelant celles de Paris ne font qu'accentuer son image de petit métro », plaide-t-il inlassablement.

Vocation touristique

S'il fonctionne à nouveau un jour, le funiculaire aura un rôle essentiellement touristique, voire purement historique. Comment pourrait-il en être autrement ? S'il y a bien un projet d'aménagement urbain du quartier de la Touvière, l'ancien thermal au départ de la ligne se délabre toujours en attendant de pouvoir être racheté par la ville. Il dessert il est vrai, le plateau de Neuvécelle, les tennis des Mateirons, la promenade, les hôtels de luxe et restaurants renommés ainsi que la Grange au lac lors des Rencontres Musicales. Mais ce quartier d'Evian peu attirant pour les touristes n'a pas connu l'essor escompté avec le projet hôtelier du



Les deux voitures pourraient rouler à nouveau ... à moins qu'elles ne finissent dans un musée selon le vœu de M. Lemoine.

Clou qui s'avère de plus en plus être un couac.

Avant de régler ces questions, il faudra aborder l'aspect financier. La mairie semble prête à investir. Avec, bien entendu, d'autres financeurs comme l'Etat et le Département. Selon les avis, la seule rénovation de la ligne coûterait de 8 MF à 40 MF. Quant aux frais de fonctionnement, selon Marc Francina : « Le funiculaire n'est pas plus déficitaire qu'une piscine ! ». Certes mais il faudra tout de même l'assumer. Le funiculaire de Thonon, qui a l'avantage de relier deux points principaux et de ne faire

que 235 mètres de long, n'a atteint son rythme de croisière qu'après 4 ans de fonctionnement. Equilibrer le budget de cette régie municipale est toujours un exercice périlleux ! Les recettes ne viennent que de la billetterie et sont principalement réalisées durant la saison.

Pour l'heure, reste à prendre une décision de principe définitive c'est-à-dire avec l'aval du conseil municipal. Viendra ensuite le temps d'entrer dans les détails : garder ou non les anciens wagons, la machinerie, automatiser le fonctionnement, choisir une structure de gestion... Mais c'est là une autre paire de manche !

- MONACO -

Après avoir réceptionné les années précédentes quatre Van Hool surbaissés A 300 n°20 à 23, ce réseau vient de renouveler ses derniers PR 100R par trois PR 112 n°24 à 26. A signaler l'achat récent de deux Gruau AG 35 - MG 36 intégralement équipé de sièges - pour des services scolaires de faible capacité portant les n°70 & 71.

- AMIENS -

Le district du grand Amiens regroupant 18 communes a été mis en place le 1/1/95. Il remplace le Syndicat Intercommunal qui ne regroupait que 7 communes. L'offre de transport a été augmentée de 500000 km/an et le réseau compte maintenant 14 lignes. Les besoins supplémentaires ont nécessité l'achat de 20 bus à plancher bas. Quelque lecteur pourrait-il en préciser le type ?

- THONON LES BAINS -

Afin de dynamiser les transports en commun et de relancer la fréquentation des bus urbains, le S.I.B.A.T. - Syndicat Intercommunal des Bus de l'Agglomération de Thonon - vient de lancer une campagne promotionnelle du réseau B.U.T. - Bus Urbains de Thonon. Jusqu'au 30 novembre, jour où sera fêté le 7 millionième voyageur, de nombreux cadeaux pourront être gagnés par les usagers, tandis que les responsables du syndicat continueront à étudier la possibilité d'étendre le réseau jusqu'à Evian. Des projets tels la fusion des deux hopitaux et la Cité de l'Eau devraient peser lourd dans la balance en rendant presque indispensable cette extension. En attendant la fin des études de faisabilité, la société des cars Philippe se prépare à répondre à son troisième appel d'offres. Créée en 1934, elle est chargée depuis 1983 de l'exploitation des BUT pour le compte du syndicat et affiche un bilan de santé florissant.

Cars Philippe : une histoire de famille

En 1934, un bûcheron thononais décide de mettre un peu de beurre dans les épinards en achetant un taxi. Après avoir fait mille et une marches-arrières dans sa grange, pris quelques leçons, Philippe Frossard s'en va faire les saisons sur la Côte d'Azur. Du PDG de Citroën à l'Aga Khan en passant par un espion russe qui lui vaut une soudaine attention de la DST, il transporte toutes les personnalités de l'époque, revenant au pays avec une foule d'histoires à raconter. Juste avant le vote de la loi sur la coordination des transporteurs, il a la lumineuse idée d'acheter un car et obtient ainsi l'agrément !

Pendant de nombreuses années, Philippe Frossard se contente d'un seul engin. « Il m'emmenait régulièrement avec lui », témoigne aujourd'hui Gilles. « Je n'avais qu'un rêve en tête : conduire un car ». En 1979, après six ans de mise en sommeil, la société se réveille et le rêve devient réalité. « J'ai acheté un nouveau car avec l'aide de mon père, sans qui je n'aurais jamais pu me lancer dans ce métier », poursuit-il avec passion. « La première chose que j'ai faite, c'est changer le nom : tout le monde confondait notre entreprise avec celle de Michel Frossard, le cousin de mon père. Je n'ai gardé que son prénom ».

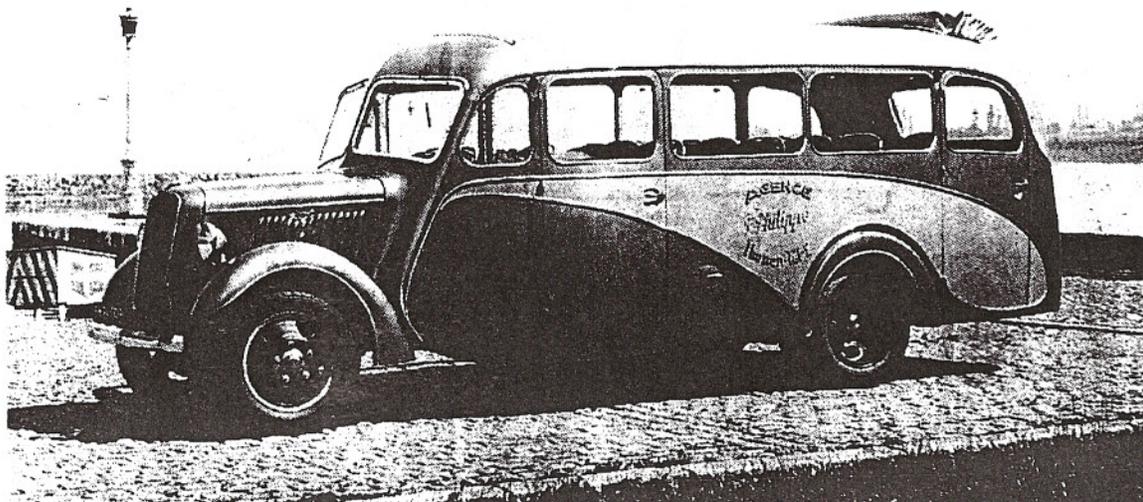
En 1983, il répond au premier appel d'offres de la ville : en l'espace de quatre mois, l'entreprise passe d'un chauffeur et d'un véhicule à dix salariés et 7 bus ! « Aujourd'hui, nous sommes 24 pour 17 machines », ajoute fièrement l'exploitant des BUT. « Le transport urbain est la principale activité de la société. En dehors de ça, nous travaillons beaucoup avec les écoles et les associations, à qui nous vendons du transport sec : le tout compris est devenu plus rare ».

Après avoir conduit son car pen-



Gilles Frossard conduit son entreprise avec brio.

dant de longues années, Gilles Frossard se "contente" donc aujourd'hui de conduire son entreprise, avec parfois quelques regrets... « De temps en temps, je me fais un petit plaisir au volant, mais c'est très occasionnel ! Je garde d'excellents souvenirs de l'époque où j'étais sur les routes : cela m'a permis de voir et de faire des choses que je n'aurais jamais imaginées ». En pleine campagne promotionnelle, il se prépare d'ores et déjà au prochain appel d'offres, dont la date n'est pas encore fixée. « En principe, notre contrat avec la ville se termine en fin d'année mais il est peu probable que les études soient déjà terminées. Une chose est sûre : le projet du SIBAT est passionnant ». Sous peu, l'entreprise devrait déménager pour l'ancienne usine OFECO, rachetée l'an passé avec le garage Blanc, chargé de la maintenance des véhicules. Puis débutera, quoi qu'il en soit, une nouvelle aventure. (V.C.B.)



Sans ce taxi, les cars Philippe n'auraient sans doute jamais existé...

En bus, c'est naturel !

Après une progression constante du nombre de voyageurs transportés, les BUT connaissent aujourd'hui une stagnation de leur fréquentation : conjoncture économique défavorable, limitant le nombre des déplacements, et méconnaissance du réseau disponible sont invoqués par les responsables du SIBAT pour expliquer ce phénomène. Pour le contrer, une campagne de promotion, commencée ce lundi, informe le public jusqu'au 30 octobre des atouts des transports urbains. Des tirages surprises ont lieu à tout moment sur toutes les lignes du réseau : forfait de ski, spectacles à la MAL, stages de remise en forme au centre thermal, cartes de la bibliothèque-médiathèque de Thonon et... abonnements BUT sont à gagner.

Du 24 novembre au 30 décembre, les BUT participeront à la quinzaine commerciale de la CCIAT.

Enfin, le jeudi 30 novembre, à l'occasion de la journée nationale des transports en commun, le SIBAT fêtera son 7 millionième voyageur.

Réactions d'Evian et Publier : « Toujours primordial de s'unir »

« On se rend compte qu'il faut s'unir et réfléchir désormais au niveau de l'arrondissement. Annemasse est très attrayante, il ne faut pas le perdre de vue », explique le maire d'Evian, Marc Francina, au sujet du projet de liaison par bus, Thonon/Evian via Publier.

La proposition du président du Syndicat Intercommunal des Bus de l'agglomération de Thonon n'a pas manqué de séduire les maires des deux villes situées outre Dranse. Celles-ci ne prennent en charge que le transport urbain, totalement ou partiellement gratuit, à l'intérieur de leurs murs et laissent aux compagnies privées le soin d'assurer les liaisons avec la capitale du Chablais.

Brasser les populations

Si elle fait déjà grincer des dents, l'éventuelle extension des transports urbains de Thonon jusqu'à la station thermale présente de nombreux avantages aux yeux des trois municipalités concernées. « Ce développement du service public permettra de rapprocher et de brasser les populations mais aussi de revitaliser les centres villes, de desservir nos installations respectives », déclare Marc



Pour Marc Francina, c'est l'exemple concret d'intercommunalité.

Francina. Et Bernard Comont, maire de Publier, de confirmer : « Tous moyens de communication quelque soit leurs formes sont à encourager car ils rapprochent les peuples et les cités. C'est la clé de tout ! ». Avec une ligne régulière de bus, chacun y trouverait son compte : les spectacles de

la Maison des Arts, les commerçants de Thonon, les diverses activités culturelles et touristiques d'Evian et bien entendu le vaste complexe sportif et de loisirs de Publier.

Bernard Comont ne peut donc qu'acquiescer devant une telle aubaine. D'autant plus qu'en 1990, une réunion avec le Centre d'études techniques de l'Equipement (CETE) visant à mettre en place trois lignes de bus avec Thonon, n'a jamais eu de suite. Si cette fois le projet devait aboutir, le premier magistrat de Publier souhaite que la ligne soit gratuite : « Le prix de revient du billet pourrait très bien être inscrit dans le budget de la cité de l'eau », suggère-t-il.

Pour l'heure, les questions financières n'ont pas été abordées, « Il faut attendre les résultats de l'étude pour avoir des précisions sur les coûts mais la première pierre est déjà posée ! », lance Marc Francina. Une chose est sûre les communes affichent avec ce projet leur volonté de marcher main dans la main. « Il est toujours primordial de s'unir », affirme-t-on à Publier, « Nous devons préparer ensemble l'arrivée de l'autoroute », entent-on à Evian. Ça roule pour l'intercommunalité ! (E.A.)

Les BUT : une entreprise

Le réseau BUT dessert les communes de Thonon, Allinges, Anthy, Margencel et Marin par le biais de 7 lignes principales qui convergent toutes vers la place des Arts. Sept autobus "Renault R 312" sont employés pour assurer les différentes liaisons, parcourant au total 444.000 km par an et effectuant 800.000 voyages ! Pour assurer la continuité du service en cas d'immobilisation, deux autobus de type "Renault PR 100" complètent le parc. Les BUT fonctionnent tous les jours sauf les dimanches et jour fériés, de 6 h 45 à 19 h 40 et leur clientèle se divise en trois grandes catégories selon une étude de la mairie : déplacements scolaires, déplacements domicile-travail, autres déplacements. Le prix du ticket est comme l'an passé de 6,10 F et l'abonnement mensuel scolaire (tarif normal) ramené de 147 à 135 F.

- CLERMONT-FERRAND -

CLERMONT-FD, le TRAMWAY sur les rails ?

Après 2 années d'enquêtes, la SOFRETU a présenté le 4 octobre 1995 aux élus de l'agglomération clermontoise, son rapport d'études sur le projet de transports urbains de l'an 2000 dans l'agglomération.

Les élus sont d'accord et conscients de la nécessité d'un transport en site propre intégral afin de pouvoir développer les transports publics de la ville, le réseau ne pouvant plus se développer davantage dans sa forme actuelle, c'est à dire par autobus. Le Grand Projet (comme on l'appelle à la sté T2C, actuelle gérante du réseau d'autobus) serait composé de rames de tramway, sur un réseau formé d'une première ligne d'un peu plus de 12,5 km de long et partant des quartiers nord (Croix de Neyrat) au centre même de Clermont-Fd, en passant par Montferrand. La ligne continuerait vers le C.H.R.U. puis aboutirait au centre universitaire des Cézeaux. Cette ligne comporterait 27 stations. Son coût serait de l'ordre de 1,3 milliard de francs.

Une deuxième ligne partirait de Royat vers Jaude, coupant la première et se prolongeant ensuite vers la gare SNCF, puis rejoindrait de nouveau la ligne 1 au-delà. Sa longueur serait de 5,2 km avec 13 stations et un coût estimé à 770 millions de francs. L'ensemble formerait une sorte de croix se coupant au centre de la ville.

Le financement du projet implique l'augmentation du versement transport qui pourrait passer de 1% à 1,4 ou 1,65%. La réalisation de la première ligne surviendrait à l'an 2000, la ligne 2 vers l'horizon 2002/2005. Une restructuration du réseau bus sera alors nécessaire afin de rabattre vers les deux lignes de tramway les autres lignes d'autobus..

Enfin, un nouveau dépôt sera nécessaire pour stocker les rames de tramways.

A Clermont-Fd, et surtout au réseau actuel, on ne doute plus de sa réalisation. Deux à trois autres années vont être nécessaires pour étudier les avant-projets, sommaire et détaillé, suivies de deux ans de travaux pour aboutir à l'aube du deuxième millénaire au renouveau du tramway à Clermont-Fd. On peut citer pour mémoire que les clermontois ont vu circuler le premier tramway électrique à prise de courant aérienne de France le 7 janvier 1890.

Alain RYAT

- ANNEMASSE -

L'information parue page 7 de notre revue n°4 relative à l'achat récent de trois GX 107 trois portes ex-aéroport de Paris, s'est avérée erronée. Une visite récente a permis de constater qu'au dépôt de la S.A.T., ancien concessionnaire, ne reste comme matériel urbain que le SC 10U -044- n°9 ex-Annecy et surtout deux S 105 encore aux couleurs du réseau de cette ville dans les années 60, arborant fièrement le panneau " Transport d'enfants ". Bel exemple de longévité de ce type de matériel.

- LILLE -

Nouveau contrat pour Matra qui va assurer le prolongement de la ligne I bis du Val jusqu'à la frontière belge, doublant sa longueur de 16 km soit un total de 32 km. Prévision de mise en service pour 1999 jusqu'au centre de Tourcoing et fin de l'année 2000 jusqu'à la frontière.

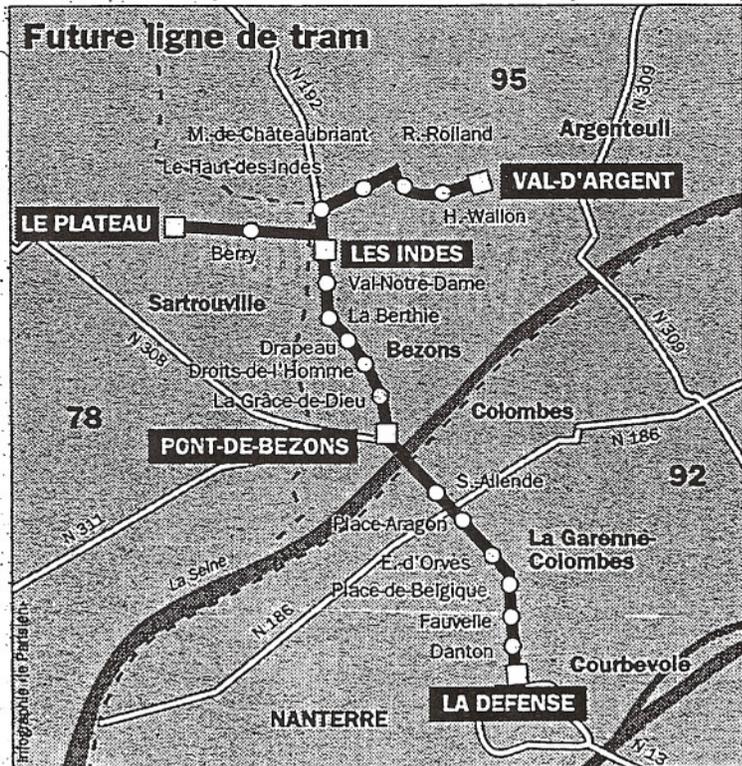
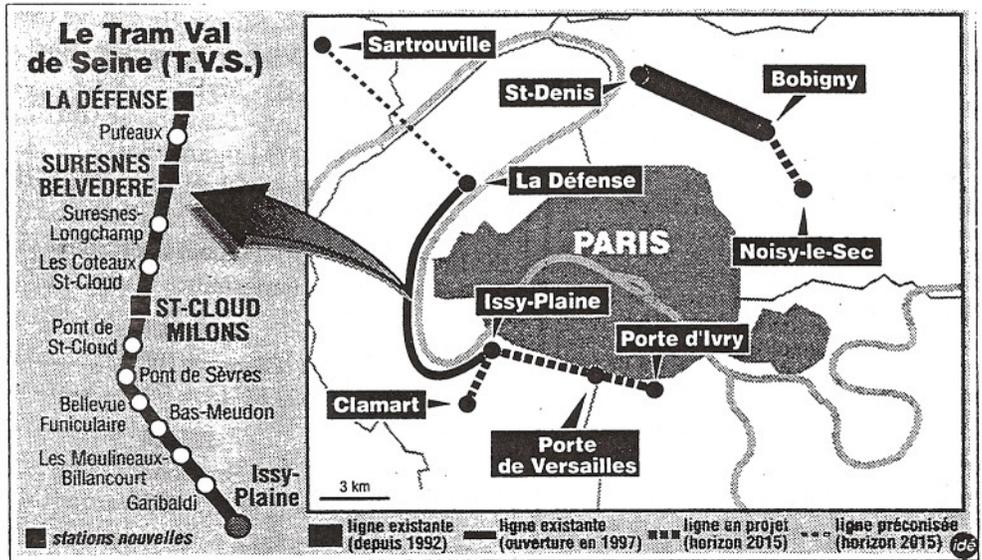


Il nous semblerait, à la lecture de la presse de ces derniers jours, que le nouveau maire de Paris ait quelques dispositions vis à vis des transports en commun et plus particulièrement pour le tramway. Grand bien nous en fasse !

« L'idée récemment soutenue par le maire était dans l'air depuis un bout de temps. Mais cette fois, les choses se concrétisent », nous annonce un quotidien parisien. « L'idée », c'est la liaison Porte de Versailles-Porte d'Ivry en tramway. Bien que cette « idée » ne soit pas tout à fait nouvelle (notez d'ailleurs le terme fort juste de: « récemment soutenue »), elle a le mérite d'être remise d'actualité par le premier magistrat de la ville, ce qui nous autorise à un certain optimisme.

Reste maintenant à savoir sur quel site: Réhabilitation de la petite ceinture SNCF ou aménagement d'un site propre sur le boulevard des Maréchaux? Là est le grand débat. Si l'usage de l'emprise ferroviaire est une solution de facilité, elle prive par contre le tramway de ses principaux atouts (accès simples, stations à niveau et rapprochées) et interdit, du fait de son implantation soit en talus soit en remblai, tout débranchement vers de nouvelles lignes sans entreprendre de coûteux et complexes ouvrages de génie civil. A l'inverse, si la réalisation d'une emprise sur les « Maréchaux » engendre des difficultés aux passages des carrefours, elle ne pose pas de problèmes d'insertion reprenant en fait la surface de voirie réservée aux couloirs du bus PC.

Elle permettra au contraire une requalification de ces boulevards et générera une desserte régulière et conviviale dans un cadre agréable avec des correspondances entre le métro et les bus au plus près des stations et des gares routières.



De La Défense à Sartrouville ou Argenteuil, en passant par Bezons, le long de la RN 192 : c'est le tracé du futur tramway qui a dépassé le stade de l'utopie !

Nul doute que ce grand débat n'est pas clos et les partisans des deux solutions peaufinent déjà leurs arguments. Quelle que soit la solution retenue, une timide évolution se fait jour dans les sphères dirigeantes de la Ville de Paris et comme nous vous le faisons remarquer dans notre précédent numéro, les succès strasbourgeois et nantais des tramways mais aussi électoraux ne sont peut-être pas tout à fait étrangers à ce brusque revirement. Une bonne nouvelle n'arrivant jamais seule, il est à signaler que la direction régionale de l'équipement a donné un début de réalité au tramway Nord-Ouest entre la Défense et Sartrouville via Colombes et le pont de Bezons en préconisant son installation sur l'axe de la N 192. Si nous rajoutons les projets de prolongement de la future ceinture Sud vers Clamart, de St Denis Bobigny vers Noisy le Sec à l'Est et Gennevilliers à l'Ouest, nous obtenons un ensemble assez cohérent qu'il ne faudra avoir de cesse de défendre pour passer du stade des bonnes intentions aux réalisations.

TRAMWAYS:

Ligne T1:

Suite à la collision survenue le 20 Juin entre les motrices 106 et 114, une équipe de carrossiers de l'atelier central de Championnet a été dépêchée à l'atelier de Bobigny pour procéder au redressage des structures. Parallèlement, une équipe de réparation sur polyester de la chaudronnerie réparait les deux faces des motrices endommagées. Celles-ci ont été peintes à la carrosserie de Championnet et livrées à Bobigny pour y être remontées sur les motrices.

Motrice 505.

Samedi 30 septembre, notre vénérable 505 a créé la surprise sur la ligne T1 St Denis Bobigny en effectuant son premier parcours avec voyageurs. Après cette prestation, la 505 a regagné via la route, le dépôt d'autobus « Gonesse » à St Denis où elle sera remise jusqu'en Avril prochain. Elle reviendra donc au printemps 96 effectuer des services spéciaux et sa remise étant d'ici là construite sur le site de Bobigny, elle pourra définitivement rester sur les rails.



AUTOBUS

Exploitation

Dans notre précédent numéro, nous vous annonçons les éventuels prolongements du 138 et du 95, ce dernier jumelé avec une refonte complète du 48. C'était sans compter avec d'autres projets en préparation: création d'une ligne Opéra-Suresnes dans le cadre d'une restructuration des lignes 52 et 43, prolongement du 89 à la gare de Vanves-Malakoff ainsi que celui du 302 de la porte de la Chapelle à la porte de la Villette. Cette précision faite, mis à part une adaptation d'exploitation sur la ligne 29 (gare St Lazare-porte de Montempoivre) se caractérisant par l'organisation de navettes entre St Lazare et la place des Victoires entre 8.00 et 9.00 (départs de St Lazare toutes les 5 minutes et ce à moyens constants), il faudra signaler une petite restructuration sur les lignes du secteur « Val Maubuée » à Marne la Vallée. L'itinéraire du 211 est modifié entre les gares de Lognes et de Noisiel ainsi que dans le vieux Noisiel. Le 212 est scindé en 2 lignes distinctes: le 212 et 312. Le 212 part dorénavant de la Pointe de Champs à Champs sur Marne et rejoint la gare d'Emerainville par un itinéraire légèrement modifié dans Malnoue. Le 312 venant de la gare de Chelles effectue une grande boucle dans Champs et Emerainville avant de rejoindre la gare de Noisy-champs. Le 213 venant de la gare de Chelles après un itinéraire simplifié dans Champs sur Marne par le cours du Lizard, est prolongé de la gare de Noisiel au vieux Lognes. A noter que le terminus du 312 et le passage des 212 et 213 ne se font plus à la gare de Noisy-champs coté Noisy-le-grand mais coté champs sur marne (Noisy-champs-Archimède). Reste coté Noisy-le-grand le passage des circulaires du 320 et le terminus des partiels du 213 venant de Chelles.

Rappel des lignes modifiées:

211	Torcy (RER)	Gare de Vaires
212	Champs (pointe de Champs)	Gare d'Emerainville/ Pontault Combault:
213	Gare de Chelles	Lognes (le village)
312	Gare de Chelles	Noisy Champs- Archimède (RER).

Le dépôt de la Maltournée gestionnaire de ces lignes, n'étant pas encore équipé de R312, toutes ces lignes sont exploitées par des SC10, (SC10 UMCR pour le 211 et SC10 R pour les 212,213 et 312. La restructuration du secteur devait initialement englober la commune de Torcy mais suite à une opposition de cette municipalité vis-à-vis des itinéraires proposés, la régie devra revoir sa copie. La ligne 220 et l'affrétée 421 ne sont donc pas touchées.

Matériel

Mis à part un certain succès pour les GX 77 (14 exemplaires au parc) basés principalement à Point du jour mais aussi à Créteil où ils équipent en totalité le service urbain de Choisy le roi (383), ce sont toujours les R 312 /2P qui forment l'essentiel des nouveaux arrivants. Ils viennent d'équiper dernièrement les lignes 62 et 177 provoquant des mouvements de matériel dont voici le détail: les R312/3P libérés du 62 sont partis équiper le 30 et le 54 comme suit:

5339 à 5361	Asnières	54	(23 voitures)
5362 à 5377	Aubervilliers	30	(16 voitures)
5378- 5675 à 5677	St Maur	201	(4 voitures)

Ces R312/3P ont été remis en service après suppression du libre service à la descente et équipement de caméras de contrôle pour la fermeture des portes: le 2 Octobre pour le 54 et à une date ultérieure pour le 30 et le 201. A noter que les 177 remis à Asnières ont profité de la mise en service des R312 pour rejoindre leur nouvelle affectation à Gonesse où l'ensemble de la ligne sera bientôt remise (voir rubrique « dépôts »).

Ces mises en service ont bien sur permis la réforme de 64 vieux SC10 UMCR dont voici le détail:

8708 à 8717; 8719 à 8722
8724 à 8734; 8767-8768
8807 à 8823; 8834 à 8853.

Signalons l'arrivée du premier minibus électrique Ponticelli-Gruau (coquille 302) au dépôt de Belliard. Une campagne d'essai sur ce matériel a aussi tôt commencé en attendant l'exploitation commerciale sur le « Montmartrobus » en compagnie de son petit frère.

R312 /2P. Affectation des coquilles (suite)

6221 à 6230:	GONESSE	168 (prêtées en première affectation à Ivry, 180)
6231 à 6248	LILAS	118
6249 à 6256	GONESSE	168
6257 à 6268	THIAIS	196
6269 à 6276	LILAS	118
6277 à 6300	THIAIS	396
6301 à 6307	FLANDRE	Non affecté actuellement ¹
6308 à 6331 ²	CROIX NIVERT	62
6332 à 6349	LAGNY	62
6350	CROIX NIVERT	62
6351 à 6364	FLANDRE	177
6365 à 6376	GONESSE	177

Tableau de répartition du matériel: quelques salutaires explications sur les abréviations employées.

« SC10 »	UM:	Modernisé.
	UMC:	Modernisé avec plateforme Centrale dégagée.
	UMR:	Modernisé avec sièges en Rotonde à l'arrière.
	UMCR:	Modernisé, plateforme Centrale et Rotonde.
	UO:	Optimisé (intérieur identique au SC10 R avec porte à faux arrière biseauté comme les restylés).
	R:	Restylé
	RA:	Restylé avec plateforme Arrière ouverte.

« VOO » Véhicules Organes d'Occasion. C'est une division de l'atelier central chargé de la revente des véhicules réformés. Basée sur un terrain contigu au dépôt d'Aubervilliers, cet organisme revend du matériel en l'état jusqu'à celui pratiquement remis à neuf.

Le SC 10 équipé du filtre à particules Rhone-Poulenc évoqué dans notre précédent magazine est affecté au dépôt de Croix-Nivert. Un deuxième SC 10 a été équipé dans une optique de préindustrialisation. Un autre filtre (ECS-LUBRIZOL), est en essai de fiabilité avec un nouveau composant en céramique. D'autre part, l'expérimentation du « bus labo » se poursuit. Depuis Juin 95, différents types de carburants sont évalués et les émissions de polluants mesurées. L'étude devrait se poursuivre pendant 3 ans. A noter encore, la poursuite depuis près d'un an de l'expérimentation de gazole à basse teneur en soufre sur les autobus du dépôt de Lagny (0,05% de soufre contre 0,2 % pour le gazole actuel).

¹Devraient rouler dans le cadre du pool RATP/ Courriers de l'Ile de France.

²A partir de la 6331, les voitures sont équipées des ventilateurs-aérateurs placés sur le toit.

AUTOBUS RATP

REPARTITION DU MATERIEL

Octobre 1995

DEPOTS	Parc	STANDARDS							ARTI		GABARITS REDUITS				MINIBUS		SURB	
		SC 10					R312		PR	PR	CBM	VH	GX	MG	Mas	MG	GX	S300
		M.MR	MCR	O	R	RA	3P	2P	100	180	220	A508	77	36	ter	19	317	NC
ASNIERES	94				66		23							3		2		
AUBERVILLIERS	167		14	6	82		51	14										
BELLIARD	216		16		28		52			112	8							
CHARLEBOURG	183			18	61		67	31							3	3		
CRETEIL	158			10	57		61			28		2						
CX NIVERT	145				37		83	25										
FLANDRE	180		2	16	19		39	71	33									
FONTENAY	219			6	103		110											
GONESSE	209			33	54		52	70										
IVPY	210			30	42		53	22		63								
LAGNY	123				1	34	70	18										
LEBRUN	86				64												21	1
LILAS	225			48	137			26	12							2		
MALAKOFF	188		19	31	135					3								
MALTOURNEE	226		24	55	134				13									
MONTRouGE	178			18	58		75		27									
NANTERRE	229		18		60		77	34		32						8		
PAVILLONS	194		5		99			53		35			1		1			
PLEYEL	177				71		106											
PT DU JOUR	161			26	115						4		7			9		
ST MAUR	86		14	5	67													
THIAIS	229			31	84			57		57								
TOTAL SUR LIGNE	3883	0	112	333	1574	34	919	421	85	327	7	8	9	4	3	25	21	1
Spéciaux	25	4	14	1	1				4	1								
Disponibles	0																	
Attente mise sce	54							48					5			1		
TOTAL EXPLOITATION	3962	4	126	334	1575	34	919	469	89	328	7	8	14	4	3	26	21	1
Etudes, essais	2						2											
Voitures école	29			10	19													
en transformation	20				1		19											
Attente réforme	182		119						33	26	4							
VOO + divers	26	6	11	3											6			
TOTAL PARC FICHER	4221	10	256	347	1595	34	940	469	122	354	11	8	14	4	9	26	21	1

Tableau établi par Patrick KIRSTETTER

(Source MRB/RATP)

Nouvelle identité visuelle: A la date du 12 Octobre 95, 1223 voitures étaient peintes ou repeintes aux nouvelles couleurs de l'entreprise: 1001 R312, 21 GX317, 48 PR100, 20 SC10R, 110 PR180, 7 GX77, 1 MG36, 15 MG19. 1326 voitures sont équipées des nouvelles cabines anti-agression FARNIER-PENIN (type Flandre).

Dépôts d'autobus

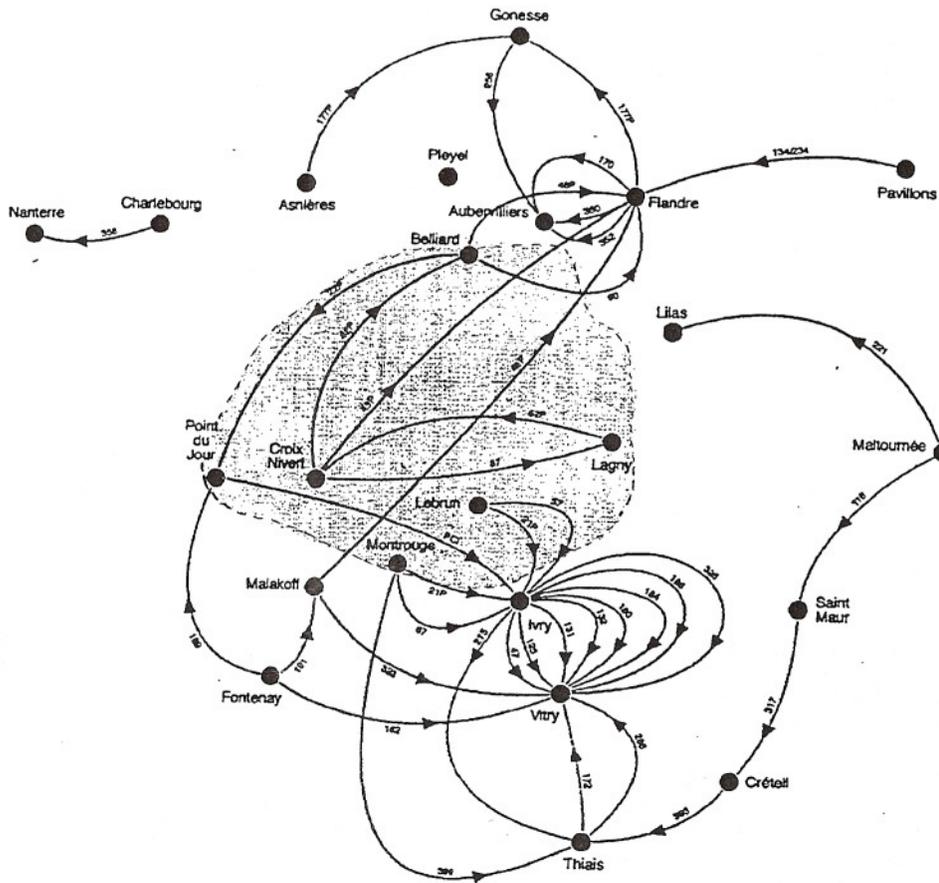
La publication « repères MRB » de Septembre nous informe que 6 dépôts ont été équipés de banc de freinage ou le seront très prochainement (Ivry, Thiais, Asnières, Montrouge, Malakoff et Charlebourg). D'autre part, le bloc atelier de Point du jour subira une rénovation totale en 1997. En 1998, ce sera le tour des Lilas et de Maltournée.

Nouveau dépôt de Vitry. Petit à petit, nous en savons un peu plus sur ce nouveau centre qui sera édifié sur la N 305 à l'entrée de la commune de Vitry sur seine, sur des friches industrielles. Du fait que 40.000 m² étaient nécessaires pour édifier un dépôt moderne et que seules 17.000 m² ont pu être acquises, il a fallu phosphorer quelque peu. Le résultat sera un dépôt sur 3 niveaux, avec un remisage souterrain de 15.000 m², le bloc atelier, le poste de carburant et la machine à laver au rez- de-chaussée, les locaux administratifs, sociaux et le parking du personnel dans les étages. Ce dépôt pourra recevoir 200 équivalents-R312 mais ne remisera pas d'articulés. La mise en service est toujours prévue pour Juillet 1997 et nous vous présentons le tableau des mouvements de remisage (non définitif) prévus à l'ouverture de ce nouveau centre.

Nouvelles affectations (provisoires) des lignes à l'ouverture du nouveau dépôt de vitry (1997)

Nouvelles affectations	Lignes concernées	Anciennes affectations
VITRY	47, 125,131, 132, 180, 184, 186 325	IVRY
	172, 286	THIAIS
	162	FONTENAY
	323	MALAKOFF
IVRY	21, 67	MONTROUGE
	21, 57	LEBRUN
	PC	POINT DU JOUR
THIAIS	393	CRETEIL
	399	MONTROUGE
CRETEIL	317	ST MAUR
ST MAUR	116	MALTOURNEE
LILAS	221	
MALAKOFF	191	FONTENAY
POINT DU JOUR	169	BELLIARD
	22	
FLANDRE	48, 60	CROIX NIVERT
	48	
	134, 234	
	49	
LAGNY	87	LAGNY
BELLIARD	42	
CROIX NIVERT	62	GONESSE
AUBERVILLIERS	256	
GONESSE	170, 350, 352	FLANDRE
	177	ASNIERES
177		
NANTERRE	358	CHARLEBOURG

A la suite de ces transferts, 7 regroupements (1 ligne-1 centre), sont opérés: 21-22-42-48-49-62-177. Ce schéma, paru dans une publication interne au département « bus » illustre bien la complexité des transferts opérés.



Anciens matériels

Deux anciens TN 6 (TN 6 a de 1932 coquille 2354 et TN 6 C2 de 1934 coquille 2821) ont été récupérés par nos amis du musée de Bruxelles (MTUB) chez un particulier de Pont-sur-l'Ognon (région de Vesoul). Ces deux autobus étaient, en compagnie de quelques voitures de métro « Sprague », rassemblés pour décorer un parc d'attraction sur le thème « Le Paris des années 30 ».

Ils ont été rapatriés sur Bruxelles dans le but de reconstruire un TN6 L bruxellois (série 32 à 39 carrossés par Jonckheere en 1929). Le deuxième véhicule servira de banque d'organes au premier. Pour la restauration mécanique, le MTUB fera appel à l'atelier central Championnet de la RATP qui a en la matière une solide expérience.

La photo (parue dans la revue TRAM 2000 de Septembre), représente la 2354 arrivant à l'atelier central de la STIB à Haren le 19 Juillet dernier.



METRO

LIGNES	Matériels	Nbre de trains en service à l'affluence	Nbre de voitures par train	Longueur (km)	Stations	Atelier d'entretien	Ateliers grande révision
1	MP 59	47	6	16,6	25	Fontenay	Fontenay
2	MF 67	40	5	12,3	25	Charonne	Choisy
3	MF 67	40	5	11,7	25	St Fargeau	Choisy
3 bis	MF 67	4	3	1,3	4	St Fargeau	Choisy
4	MP 59	44	6	10,6	26	St Ouen	Fontenay
5	MF 67	45	5	14,6	22	Bobigny	Choisy
6	MP 73	38	5	13,6	28	Italie	Fontenay
7	MF 77	65	5	22,4	38	Choisy	St Ouen
7 bis	MF 67	5	4	3,1	8	Charonne	Choisy
8	MF 77	51	5	22,1	37	Javel	St Ouen
9	MF 67	59	5	19,6	37	Boulogne	Choisy
10	MF67 et MA	23	5	11,7	23	Auteuil	Choisy St Ouen (MA)
11	MP 55	18	4	6,3	13	Lilas	Fontenay
12	MF 67	34	5	13,9	28	Vaugirard	Choisy
13	MF 77	49	5	21,1	29	Pleyel	St Ouen

données 1994

En 1994, le réseau de métro était constitué de 2114 motrices et de 1298 remorques formant 562 trains en service et 17 trains en réserve soit 579 trains au total. Depuis, le matériel MA (articulé) de la ligne 10 a été réformé et remplacé par des rames MF 67 venant de la 7 bis nouvellement équipée par les MF 88 (BOA). Cet été, les tout nouveaux matériels sur pneu MP89 (voir fiche technique), sont arrivés pour bientôt équiper la ligne 1 (Vincennes-La Défense). Deux rames de MP89, mais cette fois ci sans loge de conduite qui équiperont la future ligne 14 (Météor), poursuivent depuis le 10 Avril dernier des essais sur la base de la petite ceinture (voir photo page couleur). La « BEPC » comporte une voie d'un kilomètre entre la Poterne des Peupliers et la porte d'Italie et permet aux trains d'atteindre une vitesse de 80 km/h; elle dispose aussi d'une seconde voie de 300 m pour les tests de croisements et de suivi des trains.

Un hall pour les interventions techniques et la maintenance ainsi que des locaux techniques complètent cette base. Les essais sont divers: mise au point des automatismes de conduite, principales fonctions du PCC, interface entre les portes palières des stations, transmissions sol/train, moyens audiovisuels et phoniques embarqués.

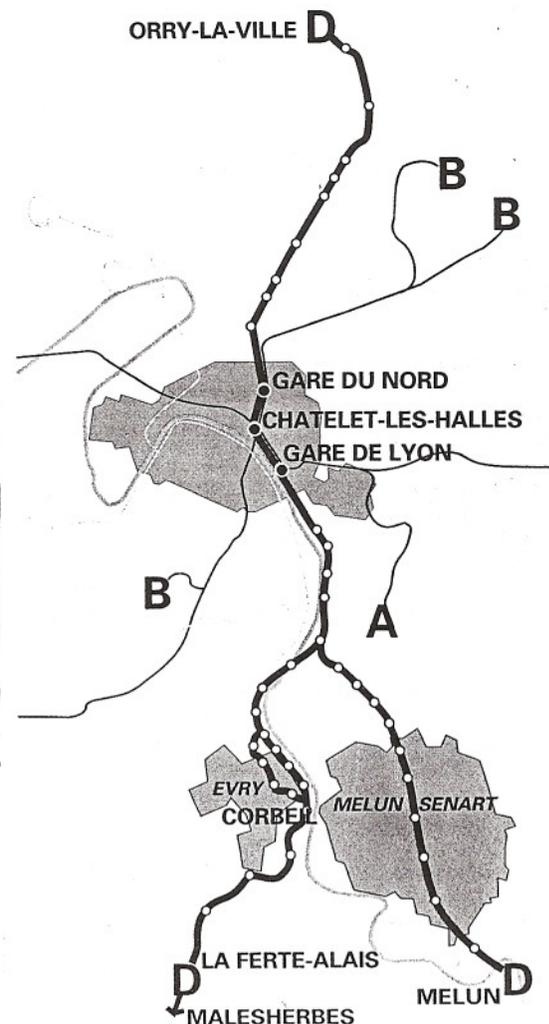
Ligne 9: Le deuxième train MF67 est sorti de rénovation (photo page couleur).

Ligne 1: Réfection des couvertures métalliques des stations « Louvre », « Palais royal » et « Concorde ». L'usure, les charges routières importantes ont provoqué des mouvements de structure et entraîné des infiltrations d'eau ainsi que la corrosion des métaux. Pour cela, la régie a entrepris des travaux consistant en la réfection ou le remplacement des poutres, la reconstruction des appuis, la réfection de la partie supérieure des piédroits et la réalisation d'une forme en béton revêtue d'un film étanche sur l'ensemble des ouvrages. La durée de ces travaux a été parfaitement calculée. Jugez plutôt: début, arrivée du tour de France 95. Fin, festivités du 14 juillet 96!

RER

Le tunnel de 2,5 km ente la gare souterraine banlieue SNCF de gare de lyon et la station Chatelet-les Halles inaugurée le 11 septembre va désormais permettre de relier sans rupture de charge le réseau Sud-Est au réseau nord. Cette nouvelle ligne RER D exploitée totalement par la SNCF dessert donc 3 stations dans Paris: Gare de Lyon, Chatelet-les-Halles et Gare du nord. Entre ces deux premières stations, la « D » va soulager le trafic de la « A » (exploitée par la RATP), qui est complètement saturée.

(Ont collaboré à cet article Fabrice CARTERON et Daniel CROSNIER).



MATÉRIEL ROULANT

Le MP 89

L'arrivée du matériel MP 89 va permettre de renouveler progressivement le parc de matériel roulant pneumatique de la première génération (réforme du matériel MP 55, puis du MP 59), et d'équiper en matériel roulant la nouvelle ligne Météor.

CONSTRUCTEUR

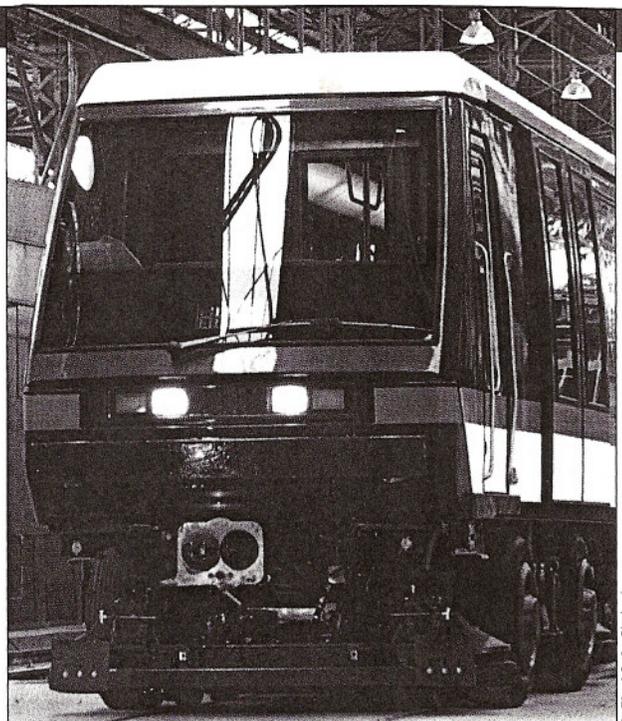
- GEC ALSTHOM : caisses, bogies, équipements traction freinage.

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

- VOITURE : largeur hors tout 2,448 m ;
- MASSE À VIDE, EN ORDRE DE MARCHE : environ 140 tonnes (6 voitures) ;
- CAISSE : profilés en alliage d'aluminium soudés ;
- PORTE : 3 portes par face à motorisation électrique, coulissantes extérieures, à ouverture systématique à chaque station ;
- VENTILATION : forcée (débit 3 000 m³/h par voiture) ;
- DESIGN : dessiné par Roger Tallon. Il associe grandes baies vitrées et des faces extérieures galbées offrant un espace intérieur maximal.

PERFORMANCES ET CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

- VITESSE MAXIMALE : 80 km/h ;
- DÉMARRAGE AVEC ACCÉLÉRATION de 1,25 m/s² de 0 à 30 km/h ;
- DÉCÉLÉRATION MAXIMALE EN RÉGIME ÉTABLI : 2,3 m/s².
- DEUX VERSIONS DE MATÉRIEL : version CC Conduite manuelle et pilotage automatique pour la ligne 1, et version CA Système automatique d'exploitation des trains pour Météor ;
- ALIMENTATION en énergie par deux rails de guidage sous 750 Vcc ;
- BOGIE : monomoteur, châssis soudé, suspension secondaire pneumatique ;
- PUISSANCE DU TRAIN : 2 000 kW (4 motrices) ;
- MOTEUR : asynchrone triphasé, puissance unihoraire 250 kW ;
- CONTRÔLE DE LA MOTRICITÉ : chaque motrice comporte un équipement de traction et de freinage électrique par récupération alimentant 2 moteurs en parallèle. Cet équipement est constitué d'un onduleur de tension à thyristors GTO, dont les composants sont refroidis par convection naturelle. L'électronique de commande est réalisée par des micro-contrôleurs ;



RATP - SG - B. Chabrol

- FREINAGE DE SERVICE : électrique à récupération et pneumatique à sabots ;
- INFORMATIQUE EMBARQUÉE : ensemble de calculateurs relié par le réseau TORNAD* développé pour les applications TGV Réseau et TGV Transmanche. Ce système constitue l'élément principal de l'architecture du contrôle de commande de train.

LE POSTE DE CONDUITE

Seule la version CC destinée à la ligne 1 présente une cabine de conduite. Elle offre un confort de conduite amélioré, en position assise et debout, grâce à :

- un siège conducteur adapté,
- la climatisation de l'espace,
- un nombre réduit de voyants dédiés aux informations permanentes ou de sécurité prioritaires,

■ l'installation d'un écran de visualisation qui permet au conducteur, lorsque surviennent des informations prioritaires, d'être informé par des messages en clair. Il peut aussi interroger le système à tous moments afin de connaître l'état technique du train, et avoir des diagnostics précis en cas d'anomalies.

: CALENDRIER ET COÛT

- Matériel mis en service sur la LIGNE 1 fin 1995 et sur MÉTÉOR
- lors de l'ouverture de la ligne début 1998. Le MP 89 a fait
- l'objet d'un marché à GEC ALSTHOM portant sur l'étude et la
- construction de 665 voitures, de 4 milliards de francs (valeur
- 1995), pour le renouvellement du matériel de la ligne 1,
- l'équipement de la ligne Météor, et des prolongements et
- renouvellements en projet.
- La valeur de chaque train est de 35 MF.

COURRIER DES LECTEURS

Loué soit le tramway !

Suite à un article intitulé « Loué soit le tramway » que nous avons publié il y a quelques semaines, article consacré à la possibilité de louer un tram pour une cérémonie ou une manifestation privée, nous avons reçu d'une lectrice Mme Gidrol, le joli témoignage qui suit : « Insolite, dites-vous ? Peut-être, mais nouveau non ! Car il y a cinquante ans, exactement le 6 octobre 1945, une motrice de la C.F.V.E. transportait une noce, de Bellevue à Firminy, c'était mon mariage !

J'avais 21 ans, je n'étais pas bien riche, pas riche du tout d'ailleurs, mon fiancé non plus. Nous nous sommes mariés en l'église de Solairé à Saint-Etienne, le repas et la fête devant se passer à Firminy.

J'eus l'idée d'utiliser « mon tram » (que je prenais depuis huit ans de Bellevue à l'hôtel-de-ville) et accompagnée de mes deux jeunes sœurs, j'allais demander au chef de la station C.F.V.E. s'il serait possible de louer une voiture, seulement pour le trajet Bellevue-Firminy. Et ce monsieur nous accorda

gentiment et gracieusement une motrice qui suivrait le tram des ouvriers.

L'idée plut beaucoup à mon fiancé et ce fut la fête, les deux familles entassées dans le véhicule n'avaient tous très joyeux. Nos garçons d'honneur (nous les appelions ainsi, même si c'était un mariage modeste) descendaient à chaque arrêt pour chanter un petit air et plaisanter avec les passants qui nous regardaient, tout étonnés. Arrivés au terminus, Pont-Chaney, mon mari me fit descendre dans ses bras, c'est un merveilleux souvenir.

Et si vous voulez savoir comment on faisait un voyage de noces en 1945, voici la suite :

Une parente nous ayant recommandé Le Puy, mon Jeannot et moi, sommes partis à la gare de Firminy accompagnés de nos jeunes parents et amis, et avons pris le seul train qui roulait : un train de marchandises, auquel était accroché un wagon de voyageurs et de ce fait, nous avons mis six heures pour rallier Le Puy, mais cela nous était bien égal, nous étions tous les deux heureux... »

Dans le numéro 2 page 17 nous avons publié un article de presse que nous avait envoyé M. Delestrade concernant le tram de St-Etienne Dans la presse locale cet article a été suivi d'un second que M. Delestrade s'est empressé de nous adresser pour ainsi connaître la suite du feuilleton " Loué soit le tramway ".

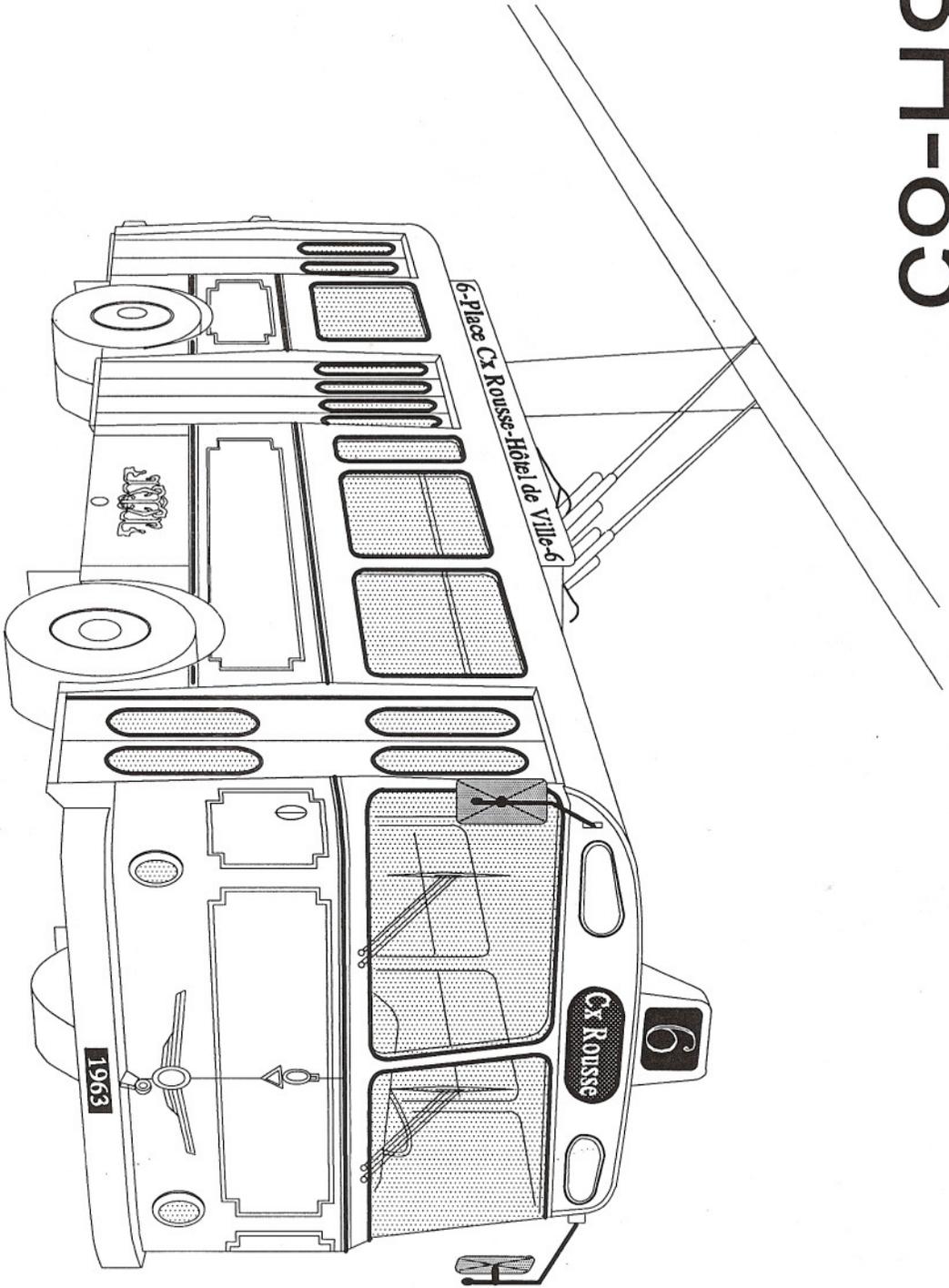
ACTUALITES DU MATERIEL

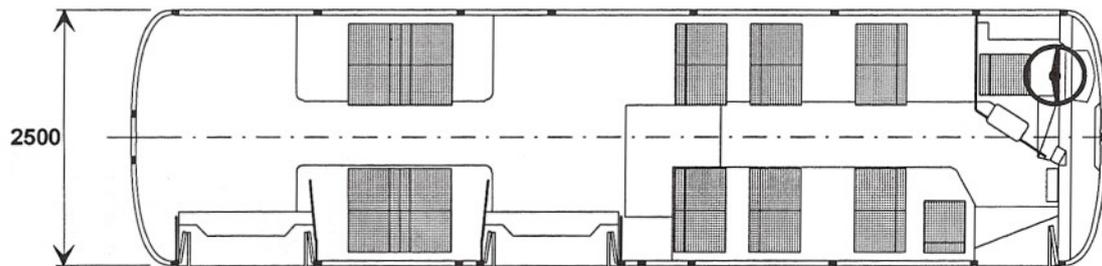
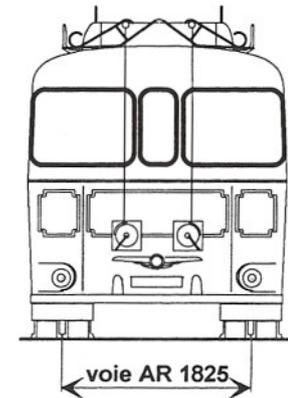
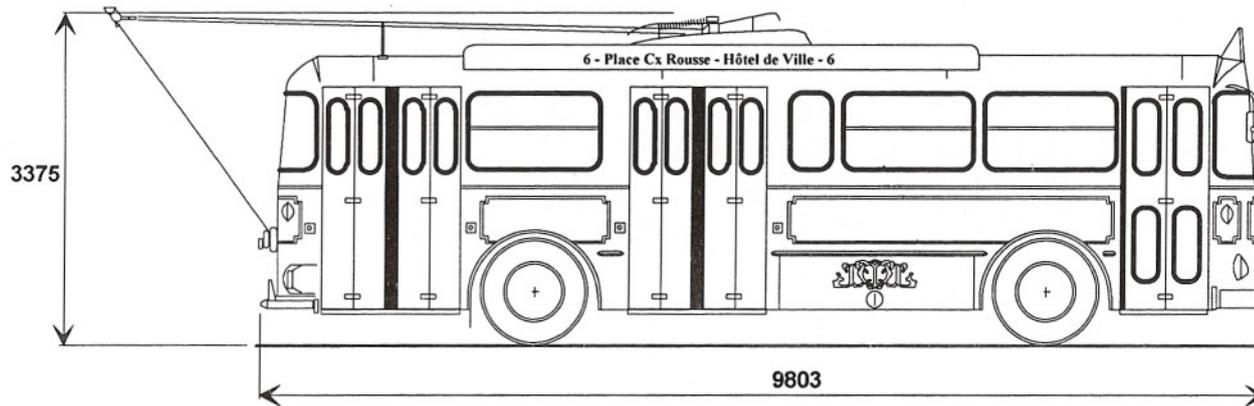
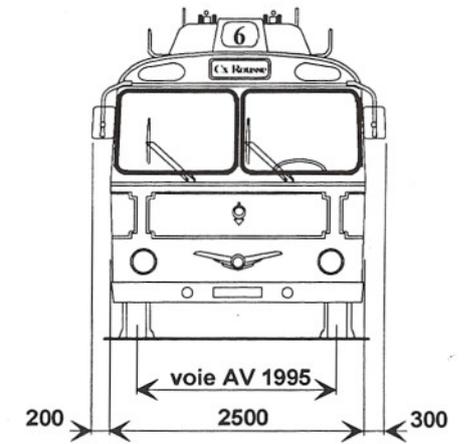
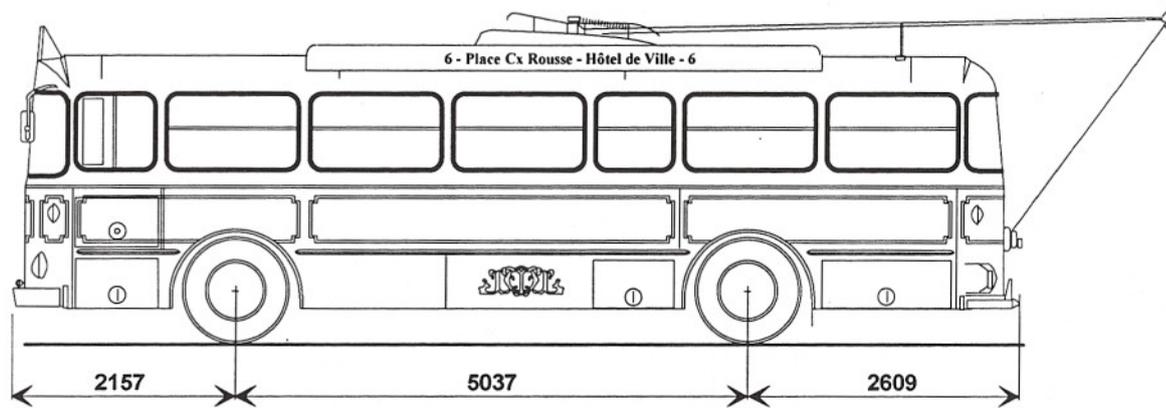
La revue " Transport Magazine " dans un article consacré aux surbaissés présentés au salon " City Transport 95 ", en marge du congrès de l'UITP à Paris, note que plus de trente villes françaises ont déjà commandé 150 Heuliez GX 317, ce qui en fait à ce jour le bus standard à plancher surbaissé le plus diffusé sur le marché français. D'autre part, les premières commandes de Renault " Agora " modèle standard ont été enregistrées soit trois véhicules pour Troyes (TCAT) et deux pour Chambéry (STAC).

PRESENTATION DE MATERIEL

C'est en 1963 que le réseau lyonnais reçoit 21 trolleybus VBH 85, dernier marché de la société VETRA qui va ensuite déposer son bilan. Ils remplacent les 21 VCR mis en service en 1945 et comme ces derniers ne quitterons jamais la ligne 6. A partir de 1969 ils seront transformés pour le service à un agent. En 1984 seulement sept seront épargnés de la casse et subiront une grande révision et seront restylisés aux anciennes couleurs du réseau. Après plus de trente ans de bons services ils vont quitter bientôt la vie lyonnaise. Aussi nous leur rendons hommage sur la couverture de ce numéro et dans les pages suivantes en vous présentant une caractéristiques du véhicule et la description de la ligne 6 sur laquelle ils auront parcouru un certain nombre de kilomètres. Un véhicule sera préservé au musée des Transports de Saint-Mandé. Une page VETRA sera ainsi tournée et l'album de cette société définitivement refermé.

VBH-85





TROLLEYBUS VBH 85

RESEAU DE LYON
BREF HISTORIQUE DE LA LIGNE 6

////////////////////////////////////

30/10/1880 : inauguration de la 1ère ligne 6 (réseau OTL) par des tramways hippomobiles, entre Gare de Vaise et Terreaux (rue Lafont).

.../.../1889 : prolongation jusqu'à Cordeliers et Place du Pont (devenue depuis Place G.Péri). La ligne 6 est électrifiée le 01/04/1889.

17/01/1907 : fusion de la partie Gare de Vaise/Terreaux/Cordeliers avec la ligne 3 (Cordeliers/Villeurbanne); la partie Rue Terme/Cordeliers /Place du Pont continuant de fonctionner sous le numéro "6".

Dans le même temps, sur pression des "canuts" (ouvriers de la soie) qui souhaitent un "maillage" des pentes de la colline de la Croix-Rousse avec les funiculaires existants (rue Terme 1862 et Croix Paquet 1891) décision est prise de construire une ligne de tramway, à l'itinéraire tortueux, à travers les pentes de la Croix Rousse, avec construction du premier "site propre" [viaduc du jardin des Plantes], passage au travers d'une maison, montée de 9%, descente de 11%, virages à 180 degrés... Ce qui va faire de la "6" une ligne très pittoresque.

27/07/1912 : l'ensemble des travaux est terminé et les motrices "Buire" (sans remorques, interdites à cause de la pente) vont circuler entre la Place du Pont et la Place Commandant Arnaud.

10/05/1948 : le trolleybus succède au tramway; le terminus G.Péri est repoussé jusqu'à Guillotière (J. Jaurès). Véhicules: 18 trolleybus Vetra-Renault, type C (1945), numérotés de 401 à 418. En 1949: achat complémentaire de 3 véhicules (type C/Fribourg) numérotés 81 à 83. A noter que le terminus Nord sera repoussé plus tard jusqu'à l'Hopital Croix-Rousse et le terminus Sud jusqu'à la Place Aristide Briand puis ramené à Bellecour.

.../.../1963 : remplacement des Vetra-Renault par 21 Vetra-Berliet (VBH85) numérotés 451 à 482 (dernier marché de Vetra).

.../.../1967 : Omnibus & Tramway de Lyon (OTL) devient Transports en Communs Lyonnais (TCL).

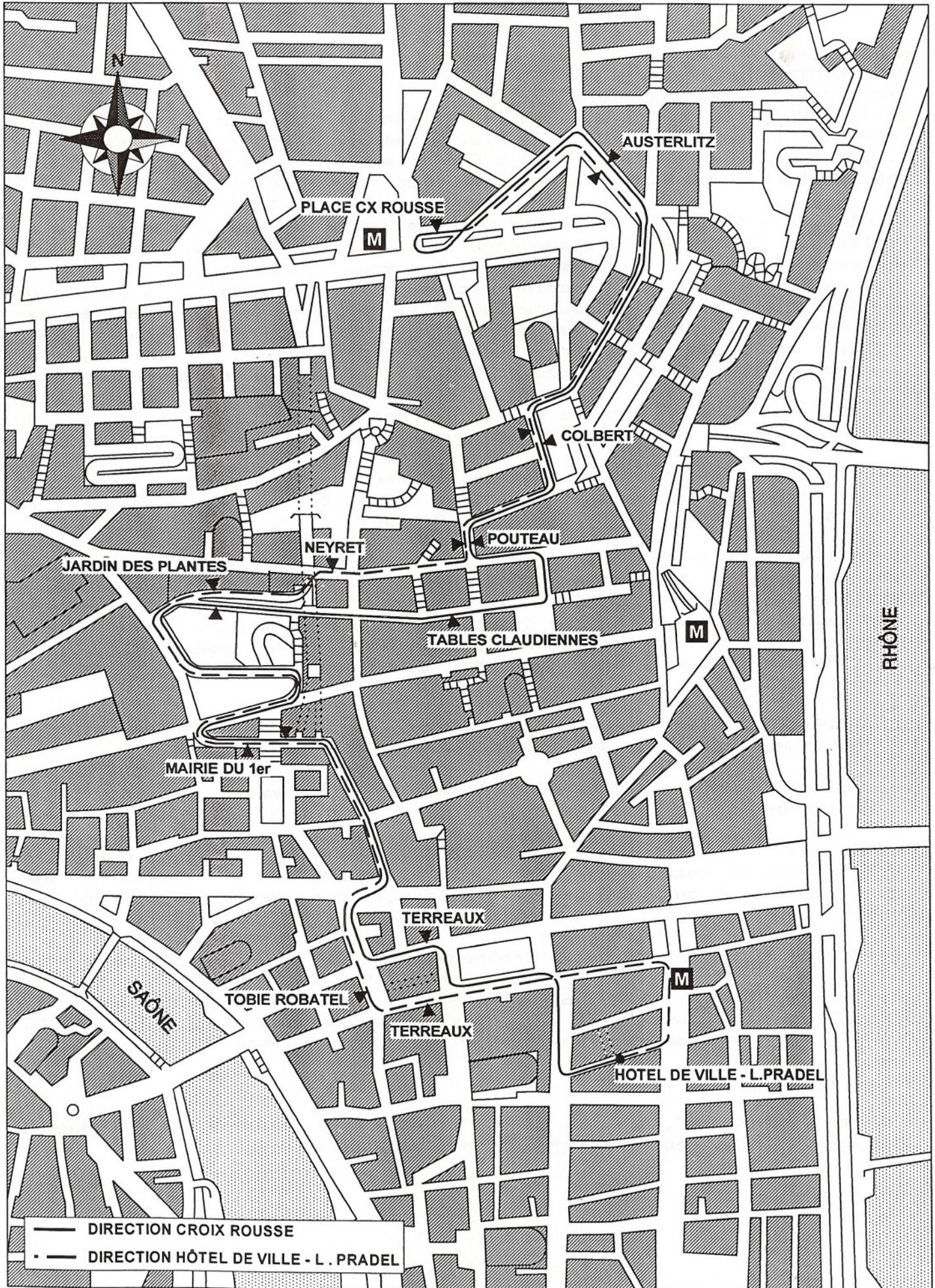
12/07/1976 : prolongation de la ligne 6 au Nord, de l'Hopital Cx-Rousse jusqu'au nouvel ensemble de Montessuy, avec une 1ère rénovation des véhicules (début du "renouveau" trolleybus qui verra l'arrivée des ER 100 et l'équipement de nouvelles lignes: 44, 11, 23).

10/12/1984 : l'ouverture de la prolongation de la ligne C (métro à crémaillère) jusqu'à Cuire entraîne une restructuration du "Plateau-Nord", la ligne 6 est réduite à l'itinéraire "Hôtel de Ville/Place Cx.Rousse" et exploitée avec 7 des trolleybus VBH85 "restylés à l'ancienne" dans les Ateliers Centraux des TCL.

.../.../1995 : ??? - à suivre....

Sources J. ARRIVETZ, "Histoire des transports à Lyon" c 1966 ; collection "En ligne Directe", journal interne des TCL.

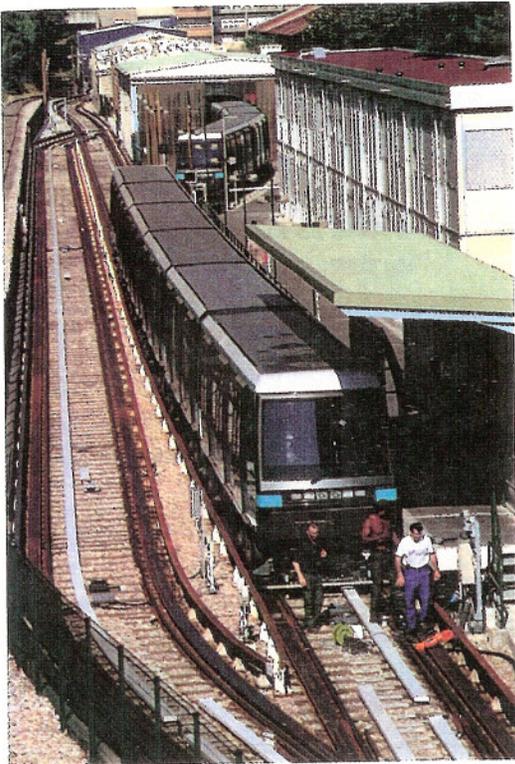
Lyon le 17 juin 1995



CONFIGURATION GENERALE DE LA LIGNE 6 (01/12/94)



1

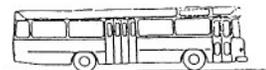


MARQUERITE/SG-AV

2



CHARBOL/SG-AV



NOUVELLES DES RESEAUX

par Laurent HUBERT

Pour commencer quelques rectificatifs concernant le dernier numéro de la revue:

- double page centrale couleur: la photo n°9 représente un Brossel Leyland A94DAR et non un Van Hool. A noter que cet autobus vient d'entrer au musée de Liège cette année.
- page 40 dans le chapitre TEC LIEGE VERVIERS, il faut lire " les Jonckheere Volvo B59- 55 ".
- page 41 dans le chapitre en haut de la page DE LIJN il faut lire " les Van Hool A120 suivants ont été déclassés: 5176, 5178, 5183, 5187 et 5191 ".

BRUXELLES – S.T.I.B. – Société de Transports Intercommunaux de Bruxelles.

Le Fiat n°8584 roule actuellement en Russie, à Nijmi Taghil dans l'Oural.

Les autobus Van Hool A120 n°8197 et Fiat n°8550, 8557, 8601, 8603, 8621 et 8622 ont été déclassés en juin et juillet. Les derniers autobus Fiat n°8526, 8554, 8600, 8604 et 8618 ont été déclassés le 22 août dernier. Pour info, le 8523 est en service depuis 23 ans et 52 jours. Il n'y a donc plus de bus à moteur Fiat à Bruxelles en ligne sauf écolage et musée. Le premier moteur Fiat a été mis en service à Bruxelles en 1963. C'est au total 392 autobus qui ont roulé avec une motorisation FIAT. Le Volvo n°8075 est déclassé le 24 août.

La STIB a commandé le 29 mai dernier trois minibus Mercedes Sprinter 312DD à une firme d'Utrecht aux Pays-Bas. Ils seront livrés cette année, recevront les n°8939 à 8941 et serviront au transport des handicapés.

Les Van Hool Daf n°8001, 8004, 8007, 8008 et 8011 ont été revendus en Bosnie. La STIB a eu en prêt un BERKHOF Premier pour la ligne 29 et 95 durant un petit mois. Ce bus a été numéroté 8500 pour l'occasion.

Photo ci-dessous prise par M. Hubert le 31/8/95 à Bruxelles du Berkhof Premier.



Les Van Hool A300 n°8740 à 8799 sont tous livrés et en service. Le 8798 s'en va pour quelques mois au TEC Wollonie où il devrait rouler dans les différents TEC. Les Van Hool A300 n°8620 à 8622 sont livrés. Il s'agit d'une série de 60 exemplaires qui seront numérotés 8620 à 8679. Le 8621 est allé à Courtrai, au salon Car et Bus.

T.E.C. WALLONIE – Société Régionale Wallone du Transport

TEC CHARLEROI:

Le TEC Charleroi va commander 3 bus au gaz carrossés par Berkhof. Etaient exposés à Courtaî, au salon bus et cars les autobus n°7049 et 7050. Le premier, un Berkhof Premier avec moteur à gaz et le second, un Jonckheere Transit sur chassis Volvo avec moteur fonctionnant au LPG.

TEC LIEGE VERVIERS:

Le Volvo B59-55 n°634 a été déclassé; il avait été remis en service pour l'écolage. Le Volvo Daf A120 n°995 a été remis en service. L'autobus 933 est déclassé.

TEC HAINAUT

Sont déclassés:

- les Van Hool Daf n°3104 & 3124
- les Van Hool A120 n°3203 & 3207
- les Jonckheere Leyland n°3408, 3409, 3411 & 3416. Les derniers bus de cette série seront déclassés avec l'arrivée des R312 à la fin de l'année.

Photo ci-dessous de M. Hubert prise le 2/9/95 au dépôt de la Louvière: Jonckheere Leyland n°3406.



TEC BRABANT WALLON:

Le R312 du TEC Charleroi a été en prêt au TEC Brabant Wallon du 18 Août au 8 septembre. Le R312 n°6620 était exposé au stand Renault du salon Car et bus de Courtraî.

DE LIJN – Vlaamse Vervoer Maatschappij

Le Van Hool Daf n°5265 déclassé en décembre 94 a été remis en service au dépôt de Grimberger.

De Lijn a lancé un appel d'offre pour la livraison des autobus suivant:

- 35 bus urbains;
- 15 bus articulés à plancher bas;
- 15 bus à plancher bas et à deux portes;
- 8 bus pour les lignes à longue distance;
- 10 minibus;

Quatre minibus vont être commandés par le Limbourg, n°3244 à 3247. Une commande de 15 bus Van Hool Daf A360 n°3248 à 3262 a été passée le 23 juin, moteur Daf GS1 60H Euro 2: les bus seront livrés à partir de mars 96. Aussi une commande d'autobus Jonckheere Volvo B10BLE Communo, série 3263 à 3345, chassis Volvo B10BLE, moteur Volvo DH10A-245. La série a été commandée le 27 juin, 20 bus iront au Brabant et 63 à Anvers.

Encore une commande de 22 bus Van Hool Daf AG500 (c'est bien AG500 !) le 29 juin; moteur Daf RS222M Euro2 et boîte Voith; 10 bus iront au Brabant, 12 en Flandre Occidentale et livraison de mai à décembre 96. Le vieux Fiat n°4078 servant pour l'écolage a été renuméroté 7696.

Les Van Hool Commins AU124 n°4496, 4498, 4484, 4495, 4497, 5079, 5081, 5082 et 4494 ont été déclassés ainsi que le Van Hool Daf A120 n°5370. Le bus de service n°7545 servant de bus VGV - Service de sécurité, hygiène et embellissement des lieux de travail - a été déclassé.

Les Van Hool Man A300 n°3187 à 3218 ont été mis en service de janvier à avril 95. Ils portent les numéros de chassis YE 230 000 N35M 24369 à 24400. Les Van Hool Man A300 CNG au gaz n°3237 à 3241 sont entrés en service en mai 95; chassis n°YE 230 000 N42M 24364 à 24368. Les Jonckheere Mercedes TN 310 D n°3242 & 3243 ont été mis en service le 3 mars au Limbourg; ils portent les n° de chassis WDB6024771P3 87052 et 86803.

Le Van Hool A120 n°5538 est à disposition du village Reine Fabiola, village qui s'occupe d'enfants handicapés. Le bus reste propriété de De Lijn et est entretenu par De Lijn aussi.

MUSEES

A Liège: le Jonckheere Mercédès n°72 est entré en atelier pour remise en état mécanique; il en est de même pour le Leyland AMN ex955 de la SNCV qui sera lui aussi remis en état mécanique.

A Bruxelles au MTUB, le trolleybus n°6023 de 1957 a roulé le 20 août 95 rue Royale et le 9 septembre c'était la sortie des Brossel n°8080 et 8246. Le MTUB a récupéré à Pont sur l'Oignon dans le département de la Haute-Saone en France les TN6A n°2354 et TN6C2 N°2821 de la RATP. Le but est de reconstituer avec ces deux bus un TN6L ayant roulé à Bruxelles dans les années 30. Les deux bus sont au dépôt de Haren (voir photo ci-dessous de M. Hubert prise le 12/8/95), le transfert s'étant effectué par camion.



Enfin le musée a entamé la restauration mécanique du Bussing 6500T n°8010 de 1956. Le bus avait été restauré (carrosserie et intérieur) en 1985. La restauration actuelle concerne le pont, les essieux, le moteur, la boîte de vitesse ainsi que tout le cablage et se déroule à l'atelier de mécanique du dépôt STIB de Haren.



Photos ci-dessus prises par M. Hubert le 9/9/95 sur la place des Palais à Bruxelles lors de la sortie des Brossel n°8080 & 8246 du musée bruxellois; photo du haut: à gauche le 8080 Van Hool Brossel du musée cotoit à droite le 8080 Jonckheere Volvo B59.55. Photo du bas: à droite, le 8246 Van Hool Brossel du musée à pour voisin à gauche le 8246 Van Hool Man A120.

Le musée a récupéré afin de se procurer un stock de pièces, les Brossel n°8314 à la commune d'Ixelles où il servait au ramassage scolaire et le n°8282 à la commune de Schaerbeek où il servait de cabane ainsi que le Fiat 8395. Le 8024 est entré en peinture pour sa carrosserie, la précédente datant de 1985.

Le musée MTUB a fermé ses portes pour la saison Hivernale. Rendez-vous est fixé en 1996 pour une nouvelle année où les autobus seront surtout à l'honneur, 40 ans d'autobus STIB oblige. Les renseignements suivront.

M.T.U.B. - MUSEE DES TRANSPORTS URBAINS BRUXELLOIS

Avenue de Tervuren 364B BRUXELLES (Woluwe)

Visites les Samedis, Dimanches et Jours fériés du 1er samedi d'avril au 1er dimanche d'octobre

Circuit avec le BTT - Tramway Touristique -

Départ du musée chaque dimanche à 10h avec réservation au 515 31 07 Prix: 390 Frs Belges

NOUVELLES DES RESEAUX DE TRAMWAYS

par Patrick KIRSTETTER

Toutes ces informations sont collectées dans la revue belge " TRAM 2000 " que je remercie.

BRUXELLES - Réseau de la STIB

La réception des nouvelles motrices type 2000 est pratiquement achevée avec la livraison de la 2051. Reste toutefois à attendre le retour de la motrice prototype 2001 remise aux normes aux usines de la Brugeoise-Nivelles. Rappelons que toutes ces motrices sont remises au dépôt de la Chaussée de l'Hippodrome à Ixelles et équipent les lignes 91 & 93. Le 1er septembre, la ligne 94 en fut équipée mais les motrices 2000 durent en être retirées immédiatement à cause d'avaries de voies constatées Avenue de la Reine. Ce sont des motrices type 7700 qui assurent en attendant le service.

Les motrices de type 7000 continuent à être réformées et par voie de conséquence détruites. Quelques unes sont sauvées de ce triste sort, soit en motrice-école (ce que nos amis d'outre-Quévrain appellent joliment " écolage ") cas des 7060 & 7070; soit partent au musée: la 7000 - redevenue 3060 ex-Hambourg - les 7047 & 7093. Une quatrième est venue récemment rejoindre le musée de Treignes, la 7048 en l'occurrence.

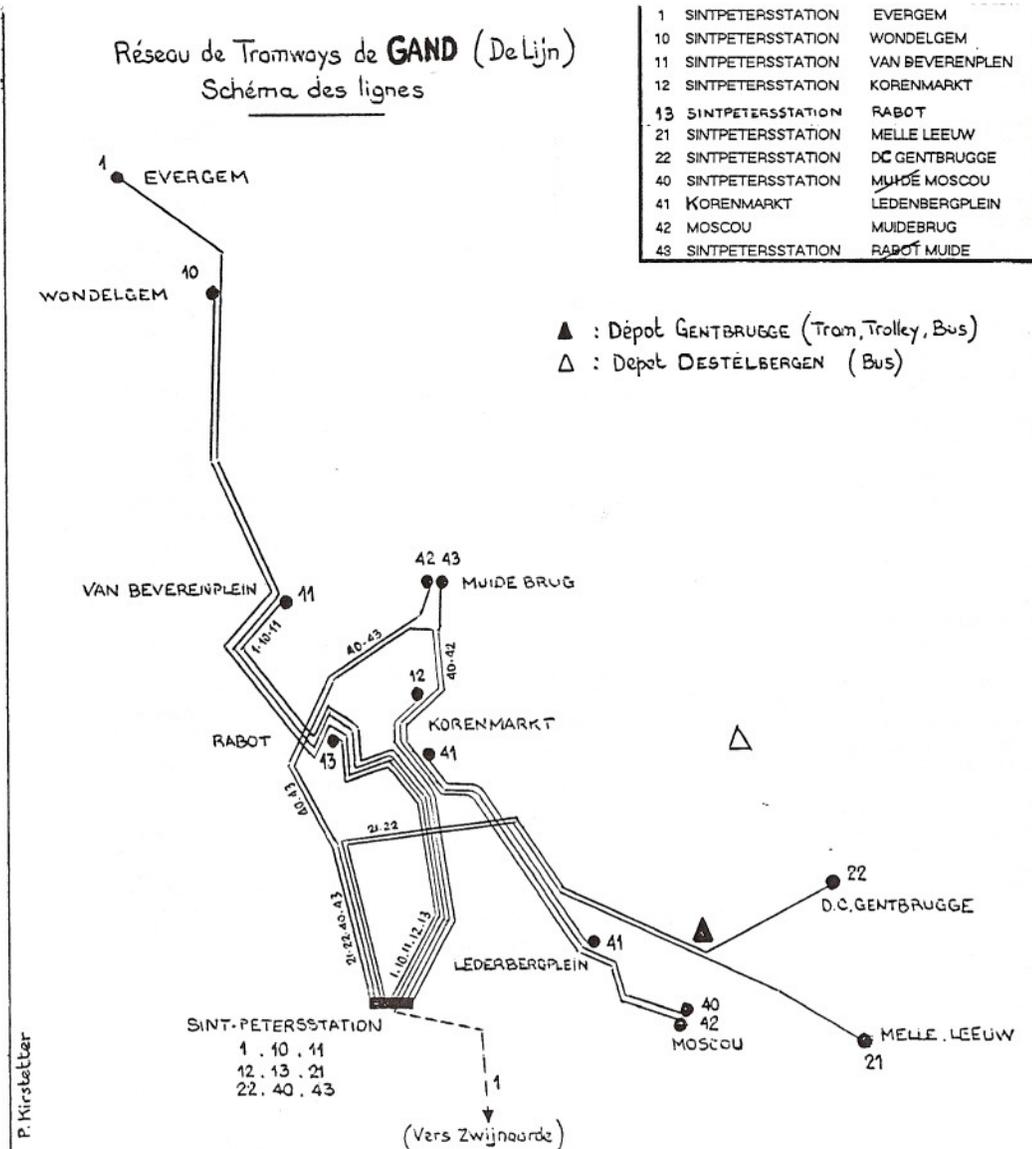
ANVERS - Réseau de De Lijn

Les travaux de construction du tunnel de pré-métro entre Astridplein et Sport touchent à leur fin. Il devrait être ouvert vers avril 96 et sera desservi par la ligne de tram 3 qui reliera alors Merksem au Linkeroever.

GAND - Réseau de De Lijn

Depuis le 15 juillet, les utilisateurs du parking " Zuid " dans le centre ville peuvent bénéficier d'un tarif préférentiel sur les transports en commun gantois pendant que leur voiture est garée.

A noter l'apparition officielle de l'indice de tram n°13 - Sint Pietersstation-Rabot - qui n'est pas à proprement parler une nouvelle ligne mais simplement un indice de " partiel " sur l'axe de la ligne principale n°1 - Sint-Petersstation-Evergem -, voir schéma ci-dessous.



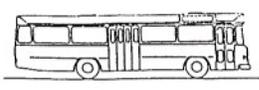
LIGNE DE LA COTE - Réseau de De Lijn

Au mois de mai, de Lijn a passé commande de caisses intermédiaires surbaissées supplémentaires pour équiper les motrices de cette ligne. La livraison est prévue pour le premier semestre 96.

CHARLEROI - Réseau TEC

La transformation de la voie à Anderlues en site propre, surélevé est pratiquement terminé. Les travaux de renouvellement des voies se poursuivent au carrefour du Monument et l'on peut prévoir une réouverture du tronçon Jonction-Monument début novembre 95. Matériel: sur un total de 52 rames, 30 seulement sont en service. Sur les 22 restantes, 6 sont pratiquement déclassées.

SUISSE MAGAZINE



des

RESEAUX URBAINS

NOUVELLES DES RESEAUX

GENEVE - T.P.G. - Transports Publics Genevois.



LES TPG EN CHIFFRES 1994 EVENEMENTS CLES

- 1,3 millions de voyageurs transportés, soit : 7.000 clients en moyenne journalière; 5 millions de kilomètres parcourus (+0,5%); 1 millions de francs de recettes voyageurs (1,8%);
- se en service des lignes 31, 41, 42bis, 43 et W;
- éation d'une filiale TPG-France et mise en service des lignes transfrontalières D et H;
- gère accélération de la ligne 12 grâce à l'amélioration de la signalisation lumineuse;
- hèvement de la deuxième étape des locaux construits du Centre de maintenance de la station;
- ursuite des travaux de pose des voies de la nouvelle ligne de tram 13;
- ansformation de 110 distributeurs de billets pour recevoir la Supercarte verte magnétique;
- se en application de la convention signée en 93 pour la création de titres de transport communs aux TPG et aux transports annemassiens collectifs (TAC) ainsi que l'harmonisation des fréquences de desserte aux interconnexions;
- ude et choix d'un distributeur de billets informatisé embarqué pouvant imprimer les titres de transport à la demande, afin de remplacer l'ancien sacochette qui équipe encore les conducteurs sur le réseau régional;
- ursuite de l'application du plan directeur informatique, avec des résultats probants dans différents domaines;
- éparation de l'introduction de la TVA.

OFFRE

Nombre de lignes			
Tramways	1		
Trolleybus	4		
Autobus	42		
(dont	26 urbaines et		
	16 régionales)		
	Total	47	
Longueur du réseau exploité y compris les parcours de service			
Tramways	9.6 km		
Trolleybus	29.3 km		
Autobus	298.9 km		
(dont	134.5 km réseau urbain et		
	164.4 km réseau régional)		
	Total km	337.8	
Parc de véhicules			
Tramways articulés	46		
Trolleybus articulés	73		
Minibus	2		
Autobus	96		
Autobus articulés	124	Total parc	341
Age moyen des véhicules			
Tramways	7 ans		
Trolleybus	11 ans		
Autobus	8 ans		

Nombre de places-voyageurs dans les véhicules (base : places debout 6/8 personnes/m2)			
Tramways	8'280		
Trolleybus	11'081		
Autobus	32'829	Total	52'190
Nombre de places-km offertes		2'284'169	
Nombre de km-convoi offerts par habitant de la zone desservie		40.27	

EFFECTIF DU PERSONNEL

Exploitation	860 (dont 63 conductrices)		
Administration	69		
Ateliers, dépôts et inst	373	Total	1'302
		dont femmes	113

STATISTIQUES

	1984	1989	1994
Population du Canton de Genève	369'184	379'811	395'609
Population de la zone desservie par les TPG	340'888	364'232	386'873
Total km-convoi parcourus	11'111'000	13'729'000	15'579'000
Km-convoi parcourus par véhicule	39'261	37'925	45'686
Voyageurs par km-convoi parcouru	5.738	7.101	6.500
Km-convoi parcourus par conducteur	19'716	20'400	19'475
Voyageurs transportés total par année	63'757'000	97'491'000	101'261'000
Voyageurs transportés moyenne par jour	174'677	266'369	277'427
Déplacement par habitant de la zone desservie	187	268	262
Nombre de véhicules-moteur	283	362	341
Longueur du réseau exploité, en km	254.1	320.7	337.8
Places-voyageurs dans les véhicules	36'192	50'526	52'190
Km-convoi offerts par habitant de la zone desservie	32.594	37.693	40.269
Effectif du personnel	1'024	1'296	1'302
Charges et produits par voyageurs			
Charges totales	1.498	1.562	1.960
Recettes tarifaires	0.942	1.043	1.238
Recettes de desserte	0.362	0.213	0.319
Recettes financières	0.137	0.249	0.353
Recettes diverses	0.057	0.057	0.093
Restitution à l'Etat	-	-	0.000
Attribution aux réserves	-	-	-0.043

**POINTS DE VENTE DES
TITRES DE TRANSPORT**

Charges et produits par voyageur	Fr.
Charges	1.960
Recettes voyageurs	0.791
Insuffisance des recettes voyageurs couverte par	1.169
Autres recettes tarifaires	0.447
Recettes de desserte	0.319
Recettes financières	0.353
Recettes diverses	0.093
Restitution à l'Etat	0.000
Attribution aux réserves	-0.043

FINANCES

Charges	'000 Fr.	%
Personnel	125'423	63
Biens, services	38'731	20
Amortissements	18'991	10
Intérêts	15'367	8
Total Charges	198'512	100

Produits	'000 Fr.	%
Recettes voyageurs		
Billets	17'747	9
Cartes multiparcours, journalières	15'391	8
Abonnements	44'604	22
Divers	2'358	1
Autres recettes tarifaires	45'256	23
Recettes de desserte	32'287	16
Recettes financières	35'707	18
Recettes diverses	9'468	5
	202'818	102
Restitution à l'Etat	0	0
Attribution aux réserves	-4'306	-2
Total	198'512	100

CHIFFRES CLÉS

MARCHÉ

Population du Canton de Genève	395'601
Population de la zone desservie par les TPG	386'871

PRESTATIONS DES TPG

Kilomètres-convois parcourus	
Tramways	1'167'000
Trolleybus	3'285'000
Autobus	11'127'000
Total	15'579'000

Voyageurs transportés	
Total par année	101'261'000
dont 94'887'000 sur les lignes urbaines et 6'374'000 sur les lignes régionales	

Moyenne par jour	277'400
Ligne 12, total par année	17'288'000
Ligne 12, moyenne par jour	47'400

Déplacements par habitant de la zone desservie	
	26

Charges et produits par mode de traction au km-convoi	1994		Trolleybus	Autobus
	Fr.	Fr.		
Charges totales	12.742	25.803	14.456	10.867
Produits totaux	13.018	34.333	15.968	9.913

Répartition par lignes urbaines et régionales		Lignes		Total
		urbaines	régionales	
Voyageurs	Fr.	94'887'000	6'374'000	101'261'000
Km-convoi		12'764'000	2'815'000	15'579'000
Charges	Fr.	174'311'000	24'201'000	198'512'000
Recettes tarifaires	Fr.	117'939'000	7'078'000	125'017'000
Recettes de desserte	Fr.	44'854'000	15'563'000	60'417'000
Recettes financières et diverses	Fr.	11'518'000	1'560'000	13'078'000

LAUSANNE - T.L. Transports publics de la région Lausannoise

Le nouveau centre d'exploitation des TL situé au lieu dit " En Perrelet " sur le territoire de la commune de Renens a été officiellement mis en service le 8 juin 95. Les 9 & 10 septembre les TL ont organisé deux journées Portes ouvertes pour permettre aux habitants de Lausanne de découvrir le nouveau dépôt de leurs transports urbains. Construit sur un terrain de 35000 m2, il peut accueillir 250 véhicules - autobus et trolleybus - sur une surface de dépôt de 15000 m2.

A noter que les TL organiseront à partir du 30 août 96 une exposition " les TL, hier aujourd'hui et demain " au forum de l'Hôtel de Ville.

VMCV - Transports Publics

Ce réseau urbain relie entre elles quatre villes situées au bord du lac Léman: Vevey, Montreux, Chillon et Villeneuve; d'où le nom du réseau VMCV. Le samedi 9 septembre était jour de fête au VMCV; on inaugure ce jour le nouveau dépôt du réseau et en même temps on dit au revoir au matériel ancien.

Le dépôt: situé 116 rue du lac à Clarens, regroupe les ateliers, une remise et les services administratifs. Tout le matériel roulant des VMCV y a sa place: 25 autobus et 18 trolleybus articulés. L'atelier, d'une surface de 3 400 m2 dispose de 9 places d'entretien-véhicules. La remise d'une surface de 4 500 m2 peut accueillir 65 unités standard. Vaste et fonctionnel, les VMCV dispose maintenant d'un dépôt moderne à l'image du parc de matériel roulant.

En plus d'un dépôt neuf, le réseau VMCV met en service une nouvelle flotte de 18 trolleybus articulés Van Hool AG 300T. Ils remplacent 18 trolleybus standard mis en service entre 1956 et 1958; de marque FBW type 2, avec une capacité de 26 places assises et 55 debout ils circulaient sur l'unique ligne de trolleybus des VMCV, la ligne 1 qui longe le lac Léman. Au heures de pointe ils tractaient une remorque - six à l'effectif numérotées 51 à 56 - d'une capacité de 27 places assises et 36 debout. Vous pourrez revoir une photo de ce matériel sur la double page couleur de nos numéros 1 & 3. Nous publions ci-après un article paru dans la presse locale qui salue le départ des vétérans.

Les trolleybus quadragénaires du VMCV ont perdu le sourire

L'un après l'autre, quatorze «pataches» de la compagnie Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve partent à la casse. Remplacés par des véhicules plus confortables tant pour les passagers que pour le conducteur.

Deux yeux de personnage de bande dessinée et un large sourire symbolisaient les Transports publics Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve. Quelques-uns avaient ensuite troqué leur robe bleue d'origine contre des couleurs publicitaires, «La Boussole» ou «Handicaps Riviera».

Après quarante ans de bons et loyaux services, la flotte des trolleybus du VMCV vient d'être renouvelée. Surbaissés, plus confortables

et plus agréables à conduire, les nouveaux transports publics n'ont que le tort d'envoyer à la casse leurs prédécesseurs. Une demi-douzaine ont déjà passé entre les mains d'un ferrailleur veveysan, qui pour mille francs pièce les découpe au chalumeau et fractionne le châssis qui finira à la fonderie. La destruction des autres vénérables véhicules est programmée d'ici à la fin de l'année, où le dernier fera

un ultime tour de piste. Ce n'est pas sans un pincement au cœur que Jean-Paul Blanc, contre-maître des équipements électriques, voit partir les trolleys pour leur dernier voyage: «Nous en avons donné un à Martial, «l'homme-bus», un autre a été demandé par un musée italien à Bologne. Nous allons garder un véhicule aux couleurs d'origine et sommes en pourparlers avec le Musée des transports de Lucerne.»

Condamnés par la défaillance sans remède de leur système électrique, les trolleybus construits par les Ateliers de Vevey, de Sécheron à Genève et Berna à Olten, n'ont même pas eu la possibilité de reprendre du service dans des pays moins favorisés. Mais Jean-Paul Blanc dit être ouvert à toute proposition de reprise: «Nous donnerons les véhicules si des personnes y sont intéressées.»

Reste qu'au-delà des collectionneurs disposant des mètres carrés de halles nécessaires à l'abriter, les nostalgiques auront du mal à installer le trolleybus dans leur jardin.

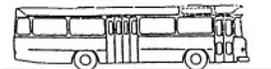
Claudine Dubois □



Ce n'est pas «sans un pincement au cœur» que Jean-Paul Blanc, contre-maître au VMCV, se sépara des souriants trolleys bleus. Studio Curchod



Certains véhicules ont troqué leur robe bleue d'origine contre des couleurs publicitaires.



NOUVELLES BREVES

PAKISTAN

Le gouvernement pakistanais a en projet la construction d'une ligne de métro à Karachi. La ligne n°1 d'une longueur de 15 km a un coût estimé à deux ou trois milliards de Francs.

PAYS-BAS

Finie la couleur jaune, livrée unique de tous les tramways néerlandais. Amsterdam a adopté la couleur blanc/bleu, Rotterdam le vert/blanc, la Haye le rouge/crème et le bleu/gris; seul Utrecht conserve le jaune.

ITALIE

La ville de PERUGIA va réaliser la jonction des réseaux ferroviaires entre le terminus du réseau FS à Fontivegge et celui de l'Ombrie à S. Anna pour un coût de 92,7 milliards de liras. De plus elle a en projet la construction d'un mini-métro qui relierait Pian di Massiano à Monteluca en passant par la gare de Fontivegge. Long de 4,3 km, 10 stations, entièrement automatique, le trajet durera 13 mn à 25 km/h avec une fréquence d'un véhicule toutes les 20 secondes. Coût du projet: 140 milliards de liras.

PORTUGAL

La ligne 15 du réseau de Lisbonne - longue de 15 km qui relie en longeant le Tage Praça de Figueira à Cruz Quebrada - commence à recevoir de la société Carris les premières unités des rames triples articulées de tramways. A plancher bas et climatisés ils sont le chouchou des Lisbonnais. De plus Carris a déjà commencé la rénovation de 40 motrices à deux essieux datant des années 20 (!...) en procédant à la restauration de la caisse en bois et la pose de portes automatiques. Le réseau de tramways de Lisbonne compte 7 lignes à l'écartement peu commun de 900 mm.

ETATS-UNIS

C'est le 10 juillet dernier qu'ont commencé les travaux de trois prolongements du réseau de métro léger de BALTIMORE. Ces prolongements de 12 km avec huit stations seront mis en service fin 1997 et couteront 106 millions de dollars. Ils permettront de gagner l'aéroport international et la gare de Penn.

GRANDE-BRETAGNE

Pour réintroduire le tramway à Londres supprimé en 1862, un projet dénommé Tramlink prévoit la construction de 28 km de lignes dans le Sud de Londres à Croydon. Tramlink sera entièrement privé.

DANEMARK

Le métro de Copenhague va être équipé d'un nouveau centre de contrôle qui sera construit par ABB Signal A/S. Le système sera opérationnel dans trois ans.

EGYPTE

Les travaux de construction de la ligne 2 du métro du Caire vont bon train. Longue de 11 km elle reliera Choubra à Tahrir. Mais déjà il est en projet de prolonger cette ligne au-delà de Choubra vers Guizeh. Ce prolongement est évalué à 530 millions de dollars US soit un total de 1,9 milliard de dollars US pour la totalité de la ligne 2.

HONG KONG

La future ligne 1 du métro sera mise en service en 1998; longue de 18 km avec 18 stations, elle ira d'Est en Ouest de la ville.



Den Tram

Un tramway moderne pour Luxembourg!

Comme la plupart des villes européennes, l'agglomération de Luxembourg est confrontée à une augmentation régulière de la circulation automobile, ce qui entraîne une saturation croissante des axes menant au centre-ville, et une dégradation de la qualité de vie pour tous les habitants et visiteurs.

Face à cette situation, il s'avère indispensable de prendre des mesures efficaces. Le réseau actuel de transports en commun, malgré des progrès récents (nouvel horaire, couloirs réservés aux bus...) doit faire face à l'augmentation constante de sa fréquentation, et se développer pour offrir une alternative attractive à l'utilisation de l'automobile pour se déplacer en agglomération.

C'est pour cela que de nombreuses villes dans nos pays limitrophes (Strasbourg, Sarrebruck, Grenoble...) ont opté pour un nouveau moyen de transport en surface: le tramway.

Le dernier est un moyen de transport rapide, ponctuel, insensible aux embouteillages, parce qu'il circule sur sa propre voie. Ecologique, le tramway contribue à l'apaisement du trafic, ne pollue pas et ne fait pas de bruit. Avec un des meilleurs rapports investissement/rentabilité, il est la solution la mieux adaptée pour des villes de petite et moyenne dimension.

Une étude réalisée cette année par le professeur Knoflacher de l'université de Vienne, arrive à la conclusion que le tramway est parfaitement adapté à l'agglomération de Luxembourg. Etant donné qu'il peut utiliser l'infrastructure existante des chemins de fer, une interconnexion avec le réseau CFL est tout à fait envisageable, notamment dans la vallée de l'Alzette.

Die oben erwähnte Studie kann bestellt werden im Sekretariat des: Oeko-Fonds - 6, rue Vauban, Luxembourg - tél. 43 85 85 zum Preis von 750 Fr. Eine Broschüre mit einem Résumé und den wichtigsten Schlußfolgerungen kostet 150 Fr.	L'étude en question est disponible au secrétariat de: Oeko-Fonds - 6, rue Vauban, Luxembourg - tél. 43 85 85 au prix de 750 frs. Une brochure, avec un résumé et les conclusions essentielles, est en vente pour 150 frs.
---	---

↓ d'après "Blickpunkt Strassenbahn" le projet a été voté par le gouvernement - le tramway utiliserait effectivement le réseau CFL sur les parcours suburbains (comme à Karlsruhe)

COURRIER DES LECTEURS

par Christophe DECAUX

" J'AI VOULU TESTER POUR VOUS: la nouvelle ligne D du RER "

(N.D.L.R.: voir dans ce numéro page 30) Depuis quelques jours, les panneaux publicitaires se couvraient d'une annonce alléchante: " l'île de France du Nord au Sud sans changer. A partir du 24 septembre, la traversée de Paris se fera dans un fauteuil ". Il s'agit bien évidemment de la nouvelle ligne D du RER réalisée par la jonction entre Châtelet-les Halles et la gare de Lyon. Au Nord, la branche D1 vers Orly la Ville, Coye et Creil. Au sud la banlieue de la gare de Lyon: D2 vers Melun, D4 vers Corbell-Essonnes, la Ferté-Alais et Malesherbes. C'était sans compter sur les futurs conducteurs de la ligne. En effet, entre Châtelet-les Halles et la gare du Nord, les voies sont communes avec la ligne B et sous réglementation RATP, qui diffère de celle de la SNCF. De nombreux conducteurs ont refusé de signer la reconnaissance de la nouvelle ligne D, en invoquant une formation insuffisante sur les consignes de sécurité avec également des revendications sur une augmentation des salaires.

"Toujours est-il que ce dimanche 24/9 je me trouvais à la gare de Lyon, espérant bien " inaugurer " le nouveau tronçon. Mais les trains en direction de la banlieue Nord étaient occasionnels voire exceptionnels. Des affiches annonçaient d'ailleurs que l'interconnexion se ferait progressivement, du fait de mouvements sociaux d'une certaine catégorie de personnel. Quand enfin, sur les panneaux d'affichage, à 16H 53, un omnibus pour Villiers-le-Bel allait me permettre de réaliser " l'exploit du jour ". En attendant j'ai eu tout le temps de consulter les horaires (théoriques) en salle d'échange, et d'observer les tableaux annonçant les prochains trains. Toutes les gares de la banlieue sud-est n'y figurent pas, et pour le voyageur occasionnel, il faudra quelques secondes de réflexion pour trouver le bon train. Heureusement l'information est plus claire et plus précise sur les quais.

Puis le moment est arrivé. Le train s'est présenté à l'heure et nous voilà partis vers le centre de la capitale. Les quatre voies de la gare de Lyon se réduisent à deux voies puis chacune emprunte ensuite " son " tunnel avant de rejoindre le complexe de Châtelet-les Halles quelques hectomètres plus loin. La ligne D utilisera les trois voies centrales comme précédemment. Ce jour-là, signalons que les tableaux indicateurs ne fonctionnaient pas correctement et étaient repris par des annonces vocales. Le voyage s'est poursuivi sans encombre jusqu'à la gare Saint-Denis où je suis descendu du train.

Le retour vers Paris s'est limité à la gare du Nord en surface. Aucun des trains annoncés n'allaient plus loin. Espérons pour le confort des Franciliens que cette situation s'améliore rapidement. pour les utilisateurs de la ligne D, mais aussi pour ceux des lignes A et B qui supportent encore les correspondances sur le tronçon central.

MODELISME

AMATEURS DE MINIATURES,.....CECI VOUS CONCERNE !.....

Après avoir sorti la " 4 CV " régulation RATP, le Club Auto-Passion de la RATP s'attaque maintenant à la " Dauphine " régulation.

Réalisée au 1/43è en exclusivité par VEREM, elle est présentée en boîte vitrine. Son prix est de 100 Frs. Elle est éditée en série limitée à 400 exemplaires.

Contactez: Club Auto-Passion de la RATP

36, rue Pierre Curie

94200 IVRY SUR SEINE

NOUVELLES DES ASSOCIATIONS

AMTUIR - ASSOCIATION DU MUSEE DES TRANSPORTS URBAINS, INTERURBAINS ET RURAUX

Musée: 60, avenue Sainte-Marie F - 94160 SAINT-MANDE

C'est en 1985 que Peter KLASSEN a décoré l' O 305 G Heuliez du réseau de la SEMURVAL de Valenciennes. Réformé il y a deux ans, ce véhicule servit sur le réseau Valenciennoit pour diverses animations commerciales, la dernière ayant eu lieu lors des journées du Patrimoine les 16 & 17 septembre dernier.

Souhaitant se séparer de ce véhicule, sans le détruire, la SEMURVAL en fit don à l'AMTUIR.

C'est ainsi que le 19 septembre, après un accueil très chaleureux au centre bus de la SEMURVAL à Saint-Saulves (banlieue de Valenciennes) j'eus le privilège de convoier le "201" jusqu'à Saint-Mandé par l'autoroute à 70km/h, au grand regret de tous les conducteurs rencontré avant son départ.

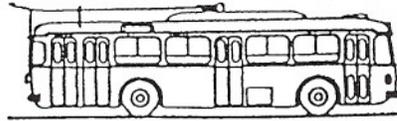
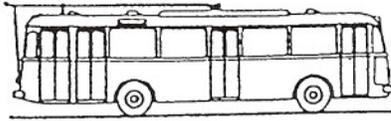
Après une difficile manoeuvre pour entrer au musée de l'AMTUIR, le O 305 G est exposé dans la cour et a été présenté officiellement lors du vernissage de l'exposition " 90 ans d'autobus parisiens " en même temps que la remorque restaurée du premier métro de 1900. C'était le 21 septembre 95.

Ce véhicule très encombrant, le premier bus articulé entrant au musée, n'a pu être remis à l'intérieur du musée; il est exposé dans la cour et sera vraisemblablement remis ailleurs pour l'hiver après la fermeture du musée qui a lieu le 19 novembre au soir.

Daniel CROSNIER

Photo ci-dessous prise par D. Crosnier dans le dépôt de la Sémurval avant que le O 305 G Heuliez sur base Mercedes n°201 ne quitte Valenciennes.





Devenez membre de l'Association genevoise du Trolleybus

L'Association genevoise du Trolleybus (AGTB) a pour but de préserver des anciens véhicules routiers de la CGTE (actuellement TPG). Jusqu'à présent, il a été possible de conserver les trolleybus 28 de 1950 (type "normalisé") et 877 de 1960 ("200 chevaux") ainsi que l'autobus Saurer 944 de 1959 et la remorque 515 de 1958.

Des courses spéciales ont lieu pour les membres, ainsi que des visites ou excursions sur d'autres réseaux. Des soirées de films ou diapositives sont organisées périodiquement. Un bulletin est publié pour informer les membres de la vie de l'Association et des transports publics. Par ailleurs, l'AGTB restaure ses véhicules afin de les remettre dans leur état d'origine.

Les cotisations annuelles sont de :

- Adultes Fr. 30.-
- Juniors (jusqu'à 20 ans) Fr. 15.-
- AVS Fr. 15.-
- Membre de l'extérieur (à plus de 30 km de Genève) Fr. 23.-
- Membre collectif minimum Fr. 60.-

En outre, une finance d'entrée de Fr. 5.- est perçue.

Nous restons à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.



TALON A RENVOYER A : AGTB, Case postale 1132, 1211 GENEVE 1.

NOM: PRENOM:

ADRESSE:

PROFESSION:

ANNEE DE NAISSANCE:

- JE DESIRE:
- DEVENIR MEMBRE
 - DES RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES
 - UN CONTACT AVEC UN MEMBRE DU COMITE

DATE: SIGNATURE:

ESTERIOPHILIE

A. T. S.
1 3 5 7
LES ÉCHELLES
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
Billet à présenter
0,80
CHAMBÉRY
2 4 6 8
12923
Paris - France - France

A. T. S.
1 CHAMBÉRY 2
3 LE-VIEUX 4
5 CHAMBÉRY 6
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
0,30 F
LA CASSINE
014841
ROTATICKETS - Côte (Nièvre)

A. T. S.
1 16
2 CHAMBÉRY 17
3 LE-VIEUX 18
4 CHAMBÉRY 19
5 CHANTEMERLE 20
6 21
7 22
8 **0,50 F** 23
9 24
10 25
11 No Voyage : 26
12 27
13 28
14 29
15 30
16848 31
ROTATICKETS - Côte (Nièvre)

A. T. S.
1 ST-OFFENGE 2
3 4
5 16
6 17
7 18
8 19
9 20
10 21
11 22
12 23
13 24
14 25
15 26
3,00
Trevignin
MONTCEL
ST-OFFENGE
04320
ROTATICKETS - Côte (Nièvre)

Ci-contre:
collection
de M. Chase
tickets de
Chambéry de
1965/66

Ci-dessous
collection de
M. Delestrade

BUS METRO
A8 636199
B urbain
unité
70-51V R 0916
C10C

GPL 3 **TAG** 4
4411 GPL 09MR 18:45
09-02-18H46 1
L'Agglomération Grenobloise
UNITE
A oblitérer

STU
SERVICE URBAIN
DE VIENNE
A. urbain carnet
non vendu l'unité.
Oblitération

LYON

GRENOBLE

VIENNE

TICKET VALABLE 1 Heure, A PARTIR DE H. Min.
* 038939
Ticket VERT
A présenter à toute
réquisition.

star carnet TARIF NORMAL
A * 153629
A OBLITÉRER dès la
montée dans le véhicule
CORRESPONDANCE GRATUITE
DANS LE DÉLAI DE 1 H.
L'ALLER-RETOUR sur la même ligne avec le même
ticket EST INTERDIT.

D * 076256
Heure
207 02010 215 10
Ticket VALABLE 45 Min.
Correspondance gratuite
Aller-Retour exclus
OBLITÉREZ à la 1ère MONTÉE

VALENCE

ROANNE

SAINT-CHAMOND

SIBRA F 679329
1^{re} oblitération.
face à oblitérer dès l'achat.
correspondance durée 45 mn
ticket vendu par le conducteur valable 1 voyage

Attention :
Le Ticket est à présenter à
toute réquisition,
la présentation du talon est
obligatoire pour tout voyage en
correspondance.
* 788979
Ticket à séparer du talon
et à oblitérer dès la montée
dans l'autobus.
Correspondance gratuite autorisée
avec une autre ligne dans les 40
minutes suivant l'heure d'oblité-
ration Aller-retour interdit.
TARIF RÉDUIT
* 788979

ANNECY

CHAMBERY

+++++

PETITE ANNONCE

Collectionne plan de réseaux, tickets, France et étranger.
Ecrire à: M. Michel BOSCH
62, avenue Louis Torcatiss 66000 PERPIGNAN