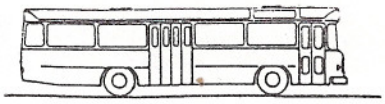
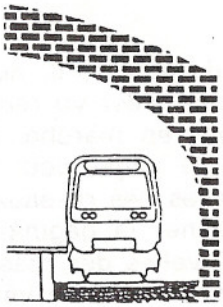
Le

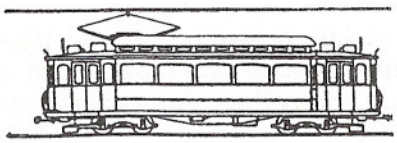
MAGAZINE



des



RESEAUX URBAINS



ACTUALITES HISTOIRE FR





PRESENTATION DES RESEAUX
DE SAINT-ETIENNE, ARLES & CHAMBERY



N°7
MARS
AVRIL
1996

32 Fr

EDITORIAL

par Jack PIERRON

Chers amis bonjour,

Après la parution en janvier dernier du numéro 6, numéro qui s'était trouvé amaigri suite aux longues grèves de décembre, le magazine s'est vu recevoir un très important courrier dès que fin décembre les postes se sont remises en marche. Le résultat, vous l'avez en main, est la sortie du numéro 7 en 65 pages contre 47 pages pour le numéro précédent.

Nous avons donné priorité aux nouvelles des réseaux de France et aux présentations de trois réseaux: Arles, Chambéry et Saint-Etienne; la pagination importante de ces rubriques nous a obligé à supprimer les rubriques des nouvelles des réseaux du monde, nouvelles des réseaux de tramways de Belgique et les dossiers techniques de véhicules.

Afin de nous permettre d'augmenter le nombre de pages pour ce numéro, et afin d'équilibrer nos finances nous avons été tenu de supprimer la page couleur de l'intérieur du magazine.

En page 2 du numéro 6 nous vous annoncions la présentation dans le n°7 du réseau de Mulhouse. Toujours à cause des grèves de décembre, un certain nombre d'éléments nous sont parvenus tardivement. Aussi c'est le réseau de Saint-Etienne que vous allez découvrir grâce à notre ami Olivier Delestrade.

Alors que ce numéro est en impression se sera déroulée l'Assemblée Générale de notre association " France Passion des Transports Urbains ". Vous trouverez dans le numéro 8 qui paraitra le 6 mai le compte-rendu de cette A.G. A ce jour je peux évoquer deux grands points:

- le premier très positif concerne l'envoi par vous lecteurs de nouvelles des réseaux de votre région et de France; vous êtes de plus en plus nombreux à le faire.
- le second très négatif est qu'une seule personne - votre serviteur - se paie tout le travail de la frappe des articles, de la photocopie des pages, de la reliure, de l'expédition et sans oublier la réponse au courrier, l'achat des fournitures.....

Tout ce travail est long, prenant, quoi que intéressant mais trop lourd à porter sur les épaules d'un seul homme. Ce sera un long débat à notre A.G. et la vie de notre magazine en dépend.

Aussi je peux déjà porter à votre connaissance qu'à la fin de l'année 1996 je cesserai d'être l'homme à tout faire; le travail associatif doit être l'oeuvre d'une équipe. A nous tous de répartir équitablement les tâches pour la bonne marche du magazine. Dans le cas contraire sa parution début 1997 est compromise.

Alors pour éviter de conclure sur cette note pessimiste, que chacun apporte sa pierre à la construction de l'édifice.

Votre dévoué serviteur

TRANSMONDIA

LIBRAIRIE FERROVIAIRE - MODELES REDUITS - VIDEO

FABRICANT DE  FRANCAIS

SPECIALISTE DE "N" AMERICAIN

IMPORT: U.S.A - JAPON - U.K...

48, rue de DOUAI
75009 PARIS

tel :(1) 42.81.22.89
fax :(1) 49.95.08.09

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

SOMMAIRE

N°7 - MARS-AVRIL 1996

Editorial.....p 2
FRANCE:
Nouvelles des réseaux.....p 4
Présentations de réseaux:
- Saint-Etienne.....p 37
- Chambéry.....p 61
- Arles.....p 62
BELGIQUE:
Nouvelles des réseaux.....p 63
SUISSE:
Nouvelles des réseaux.....p 65
Courrier des lecteurs.....p 66

++++++++++++++++++++

LEGENDE DES PHOTOS DE COUVERTURE:

En haut:
- Tramway: motrice PCC articulée de type 550 n°952 et datant de 1968.
- poteau d'arrêt du réseau de la S.T.A.S. - Société de Transport de l'Agglomération de Saint-Etienne.
Ces deux photos sont d'Olivier Delestrade.

Photo du bas:
- PR 100.2 n°38 en service sur la ligne C du réseau de la S.T.A.C. - Société de Transport de l'Agglomération de Chambéry. Photo prise le 28/8/92 par Frédéric Giana. (Droits réservés).

==========

NUMEROS ANCIENS:

Nous vous informons que les n°1 à 4 sont totalement épuisés. Il reste quelques exemplaires en quantité très limitée du n°5. Prix de vente - frais de port inclus - 40Fr
A commander au siège de France Passion des Transports Urbains.

++++++++++++++++++

La sortie du prochain numéro aura lieu

le 6 MAI 1996.

FRANCE PASSION DES TRANSPORTS URBAINS
- F.P.T.U. -

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

FRANCE PASSION DES TRANSPORTS URBAINS est une 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 une publication de France Passion des Transports Urbains. 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.

TARIF

Abonnement annuel 1996 pour la France: **190Fr**
Abonnement annuel 1996 pour l'étranger: **210Fr**

Vente au numéro: **32 Fr**
Vente au numéro par correspondance: **40 Fr**

En Belgique: vente au numéro: **200 Frs**
Vente au numéro par correspondance: **250 Frs**

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 MAGAZINE des RESEAUX URBAINS

NOUVELLES DES RESEAUX

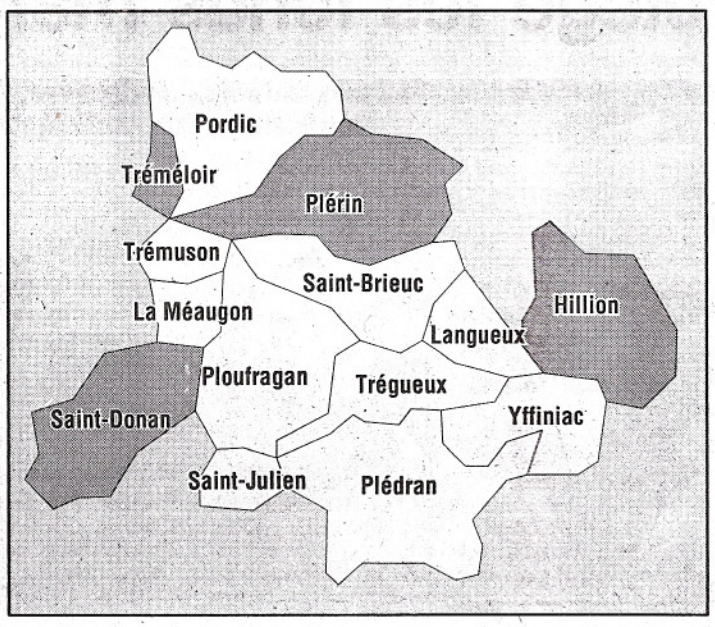
SAINT-BRIEUC - Côte d'Armor -

Le réseau: T.U.B. - Transports Urbains Briochins -

Saint-Brieuc

Bienvenue aux quatre nouvelles

A l'unanimité, le district a répondu oui aux demandes d'adhésion de Plérin, Hillion, Saint-Donan et Tréméloir. Il faut que d'ici la fin de l'année les dix conseils municipaux du district disent oui à leur tour pour que ces adhésions deviennent effectives.



Ces candidatures constituent selon Claude Saunier, président, **« une reconnaissance du travail du district »**. En passant de 89 000 à 106 000 habitants, le district va **« atteindre une aire de développement cohérente. C'est une sorte de nouvel acte fondateur du district »**. Plus puissant, il y gagnera dans **« son positionnement dans le département et la région »**. L'accueil des quatre communes donnera **« plus d'homogénéité à nos actions »** estime Christian Nicolas (RPR, Saint-Julien) : l'élargissement coûtera un million de francs par an au district (lire aussi par ailleurs). **« Mais la volonté politique doit transcender les considérations financières. »**

Ces sentiments ont été largement partagés à gauche et à droite puisque le oui à Plérin, Hilion, Saint-Donan et Tréméloir, a été unanime.

Deux élus de Ploufragan se sont abstenus. Claude Rimbault aurait souhaité un vote séparé sur chacune des quatre communes. Janine Tardivel (PC) estime que les nouvelles venues auraient dû acquitter un ticket d'entrée au district **« qui a réalisé une masse importante d'investissements depuis quatre ans. Les contribuables de nos dix communes sont pénalisés par rapport à ceux de Plérin »**.

A Plérin, les bus attendront 1997

D'autres remarques ont été faites sans qu'elles remettent en cause le vote positif de leurs auteurs. Albert Mahé (Ploufragan, PS) s'étonne que la sécurité des plages (200 000 F) fasse partie des charges transférées de Plérin vers le district (idem pour Pordic). Il s'agit là d'un domaine à la rencontre de la sécurité et du tourisme, deux compétences du district, explique Claude Saunier.

Christian Nicolas pense qu'on doit limiter à 0,65 % (contre 0,55 % actuellement) le taux du versement transport payé par les entreprises et donc ne pas aller jusqu'aux 0,8 % suggérés par Plérin. **« Vous avez un train d'avance »**, répond Michel Morvan (PS, La Méaugon) : **« Ce débat aura lieu au moment de l'examen du budget. »**

Ce sont les transports urbains qui ont provoqué les échanges les plus animés. Plérin a demandé à ne bénéficier de ce service qu'à partir du 1er septembre 1997 alors que le district est prêt à le lui fournir au 1er septembre 1996. Pour cette année sans TUB, Plérin bénéficiera d'une compensation financière. Yves Flageul ne voit pas pourquoi puisque **« c'est Plérin qui refuse les TUB dès 1996 »**.

François Josse (PS, Trémuson) regrette vivement la position des élus de Plérin. Il considère que les transports urbains sont très attendus par les Plérinais. **« On risque de faire du district un bouc émissaire alors qu'il s'agit d'une décision des seuls élus plérinais. Décision dommageable pour les contribuables plérinais, parculiers comme entreprises, mais aussi pour les usagers du reste du district »**, qui devront attendre une année de plus avant d'être reliés à Plérin. Michel Brémont et Yves Dollo (PS, Saint-Brieuc) interviennent dans le même sens.

Tout en estimant souhaitable que Plérin réexamine sa position, Jean Hélias (RPR, Ploufragan) appelle à **« ne pas faire de procès en sorcellerie à des gens qui ne sont pas encore présents parmi nous »**. Claude Saunier **« adhère complètement à ces propos »** et estime que l'essentiel est **« l'accueil de ces nouvelles communes, ces nouvelles populations au sein du district »**.

Alain TCHÉRÉPOFF.

Bus : Pordic en 96, Plérin en 97

Avec l'arrivée de quatre nouvelles communes dans le district, le réseau des transports urbains s'étoffera. Trois communes seront desservies en 1996, une en 1997.

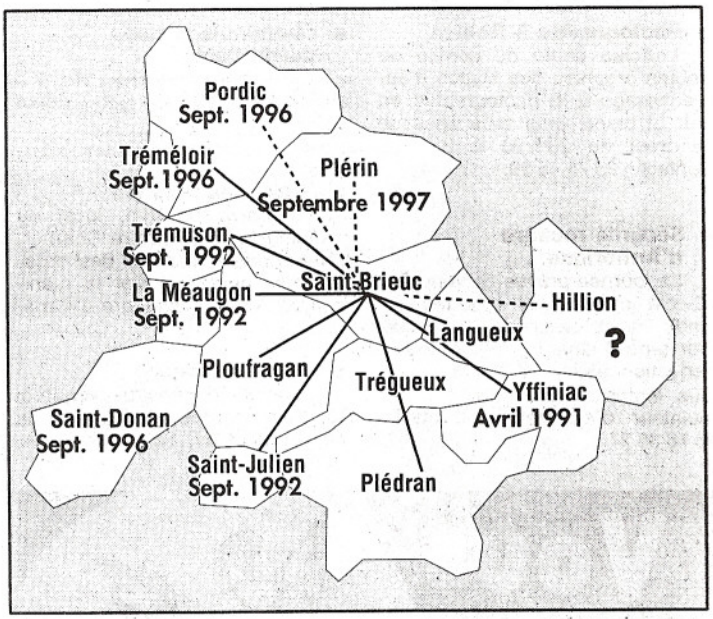
Six communes bénéficiaient du réseau des transports urbains briochins avant la création du district du pays de Saint-Brieuc. Il s'agit de Saint-Brieuc, Trégueux, Langueux, Ploufragan, Plédran et Yffiniac, reliée en avril 1991.

Avec la naissance du district, Saint-Julien, La Méaugon et Trémuson ont pu être reliées au réseau à partir de septembre 1992. Pordic ne l'a pas été.

André Guédé, nouveau maire de Pordic, a demandé le raccordement de sa commune le plus rapidement possible. C'est également le cas de Tréméloir et Saint-Donan, candidates à l'entrée dans le district. « **Pas de problèmes,** explique Claude Saunier. **Nous sommes techniquement prêts.** » Les TUB desserviront ces trois communes à partir du 1er septembre 1996.

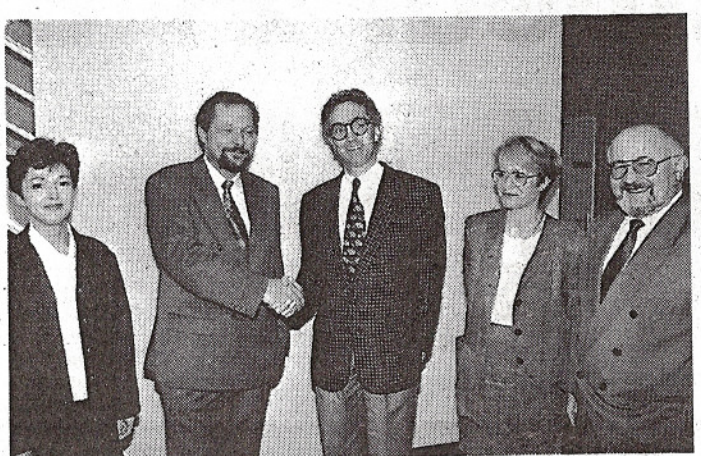
Plérin aurait pu être desservie également dès cette date. Claude Saunier regrette qu'il n'en soit pas ainsi. Mais l'équipe d'Yves Le Faucheur a souhaité que le raccordement ne se fasse qu'au 1er septembre 1997.

En ce qui concerne Hillion, il peut être envisagé un prolongement de la ligne qui dessert Yffiniac vers Hillion-bourg et Saint-René. Mais à ce jour l'équipe de Claude Campion n'a pas exprimé de position définitive sur le sujet.



Neuf communes sont déjà desservies par les transports urbains briochins. Quatre autres le seront d'ici 1997. Le cas d'Hillion reste en suspens.

Transports urbains : changement à la direction du réseau des bus



Une poignée de main en signe de passage de témoin entre François Grenier (à gauche) et Bruno Morin, nouveau directeur du réseau des bus briochins.

Petite cérémonie de passation de pouvoirs hier à l'espace Mercure de la salle Steredenn.

François Grenier ex-directeur de la société CABRI, exploitant le réseau des TUB (Transports urbains briochins) pour le compte du District, a cédé le témoin à Bruno Maurin, fraîchement arrivé de Charleville-Mézières dans les Ardennes où il était responsable du bus du TAC.

Le nouveau directeur a commencé à exercer « dans le milieu du transport à partir de 1981 avant d'être attaché aux transports des voyageurs dix ans plus tard ». Les problèmes liés à l'organisation d'une bonne desserte des bus dans une ville de moyenne importance n'ont donc aucun secret pour lui.

« Excellent climat dans l'entreprise »

« Je souhaite poursuivre les efforts de mon prédecesseur, a confié Bruno Maurin. A savoir maintenir et développer l'offre par rapport aux aspirations de la clientèle. J'ai le sentiment que le réseau briochin fonctionne bien. Certes, des difficultés existent au niveau de la circulation dans la ville. Mais la gêne est conjoncturelle. Je pense notamment aux travaux de la rue de Gouédic ».

Quant à François Grenier, après cinq ans de loyaux services, il quitte les Côtes-d'Armor pour rejoindre le Loire-et-Cher. Un département où il conserve des liens familiaux. A Blois, base de son nouveau poste de directeur, il dirigera les transports de l'interurbain et du tourisme, concrètement une centaine de véhicules et plus de 150 personnes.

« Je vais garder de bons souvenirs de Saint-Brieuc, indique-t-il. J'ai noté un partenariat efficace avec les collectivités locales, un excellent climat dans l'entreprise avec des gens compétents. J'ajouterais enfin que la région est accueillante ».

A eux deux, on souhaite une bonne route.

Ça roule



Les Transports urbains briochins avaient choisi la journée de jeudi pour communiquer sur l'efficacité du réseau de bus. Malheureusement, au milieu des grèves et des manifestations, cette efficacité était plus que relative. Cette journée portes ouvertes aux TUB aura permis de découvrir les bus quand rien ne va. Heureusement, il reste tous les autres jours de l'année pour s'apercevoir qu'ils tournent bien.

Les trains, les cars, les bus et un jour le métro...

Rennes : la place de toutes les gares

La gare routière de Rennes a déménagé. Elle s'est rapprochée de la gare SNCF, au point de la jouxter. Des dizaines de milliers de voyageurs vont transiter chaque année par ce nouveau site, logé au cœur de ce qui est appelé à devenir, avec la future station VAL, la plaque tournante des transports de la capitale bretonne.



Jean-Michel Niester

La nouvelle gare routière de Rennes : ouverte à la fin de l'été, elle aligne seize quais pour les 211 départs de cars quotidiens.

La vieille gare routière de Rennes a vécu. Elle était vétuste, inadaptée, peu reluisante pour l'image de la ville. Et son site, au pied de la tour de la Sécurité sociale, intéressait la municipalité pour y construire, avant l'an 2000, sur les plans de l'architecte Christian de Portzamparc, un « Nouvel équipement culturel » réunissant bibliothèque, musée de Bretagne et Centre de culture scientifique, technique et industriel.

211 départs quotidiens pour les cars interurbains

Une nouvelle gare routière est née. Conçue par les architectes rennais Goelhen-Pellerin, elle prend place, sur un rez-de-chaussée de 3 500 mètres carrés, tout près de la gare SNCF. Les financeurs n'ont pas lésiné sur l'investissement : 14,5 millions de francs, dont une aide de l'État de 1,9 million, le reste étant réparti à part égale entre le conseil général et l'agglomération rennaise (District et ville de Rennes).

Un syndicat mixte, maître d'ouvrage et gestionnaire, a transféré l'exploitation de la gare routière aux transporteurs eux-mêmes : sept compagnies regroupées en une association, « Schéma 35 », présidée par Jean-Paul Le Bail, directeur de la principale compagnie (TIV). Sur seize quais, alignés comme à la parade, s'échelonnent 211 départs quotidiens de cars interurbains, du lundi au samedi, vers vingt-trois destinations du département d'Ille-et-Vilaine ou au-delà. Un hall clair et spacieux, équipé d'un tableau d'affichage des départs, alimenté depuis les quais par boucle informatique accueille, les usagers du réseau.

Maintenant que gare SNCF et gare routière y mêlent leurs flux de voyageurs à ceux des bus, la place de « la » Gare porte mal le singulier de son nom. D'autant que le projet de métro VAL prévoit qu'une station souterraine desservira et complètera ce pôle d'échanges transports de la ville. Dès janvier, des travaux vont y être entrepris pour déplacer les réseaux qui gêneraient la progression du tunnelier et la construction de la station de métro. Et le conseil municipal vient de réserver 3,7 millions de francs à un réaménagement des flux piétons et voitures sur cette place de la Gare, appelée à devenir le carrefour de tous les voyageurs.

Le problème, mais il n'est pas nouveau, sera de trouver une place pour stationner sa voiture, ne serait-ce que le temps d'accueillir l'un de ces voyageurs...

Saint-Brieuc : 4 nouveaux bus pour les TUB

Quatre A500 ont été mis en service sur le réseau briochin à la fin du mois d'octobre 1995. Ces 4 véhicules belges sont équipés pour la première fois à Saint-Brieuc de Girouettes Electroniques (Avant/Latérale-/Arrière). De plus, les usagers bénéficient de l'ambiance musicale diffusée par la Sonorisation. Numérotation : 240 (2370 TY 22), 241 (2372 TY 22), 242 (2373 TY 22), et 243 (5647 TY 22).

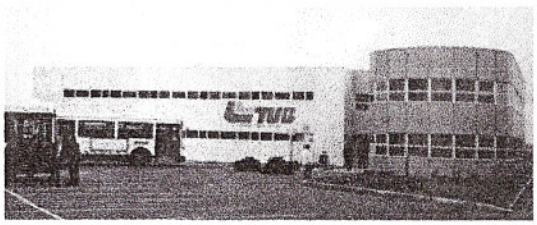


A500 n° 240 rue de Gouédic sur la ligne 5 (11/95).

Quatre nouvelles communes devraient bientôt entrer dans le district du pays de Saint-Brieuc. En effet, si tout se passe bien les communes de Pordic (déjà dans le District), Tréméloir, Saint Donan et Hillion seront desservies par les TUB à compter du 1er Septembre 1996. Par contre, Plérin demande à retarder la desserte de la commune au mois de Septembre 1997. Cette réaction est étonnante car avant les éléctions municipales de 1995, cette même équipe demandait la desserte de la commune d'urgence !

Grâce à cette extension de 10 à 14 communes le district dépasse la barre des 100000 habitants.

Enfin, lors de la journée du Transport Public du 30 novembre 1995, les TUB organisaient une porte ouverte au dépôt.



Le dépôt des TUB - décembre 1991

QUIMPER : Les QUB changent de billeterie !

Depuis le 2 novembre 1995, les bus de Quimper (29) sont équipés de valideurs pour titres magnétiques. En effet, les anciens composteurs ALMEX étaient à bout de souffle, la question de leur remplacement s'imposait. La municipalité fait alors le choix de la modernité en choisissant le système AES PRODATA. Ainsi, de nouveaux titres de transports sont créés, tel que la quartabus journée, ou la quartabus 6 voyages, ...



(a droite la carte magnétique avec l'ancien ticket papier !)





Un PR100 R de Quimper sur la ligne 3 vers TY PONT, place de l'hôtel de ville en août 1995.

LORIENT : Des Girouettes Electroniques sur tous les bus ?

Lors d'un voyage à Lorient (56), j'ai la surprise de découvrir des bus tous équipés de Girouettes électroniques. Néanmoins, sur un bus une Girouette Electronique semble déchirée ! Il faut se résoudre à mieux observer ces Girouettes électroniques qui équipes mêmes les bus des affrétés. En effet, les bus avec une girouette lettre de ligne dissociée de la destination sont en fait des girouettes papier ! Ainsi les O305, PR100, PR180, R 312, ...et affrétés ne sont pas équipés de Girouettes éléctroniques mais de leurres !



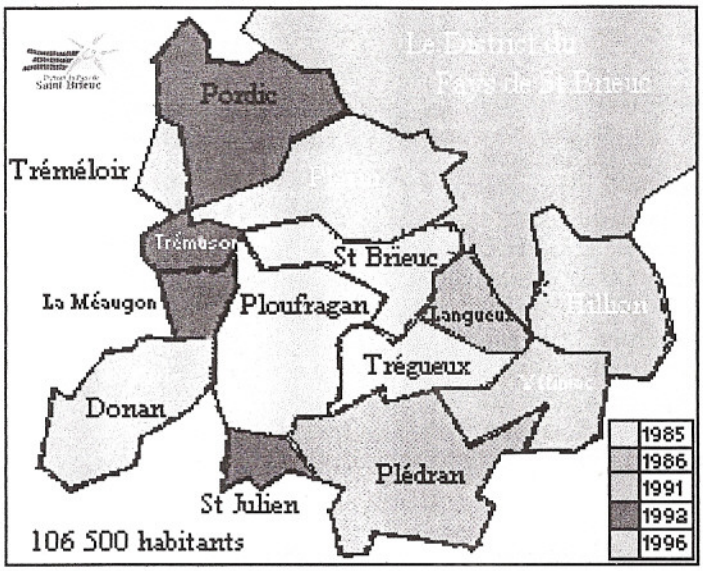
A droite, un PR100.2 sur la ligne A exploitée par la Compagnie des Transports du Morbihan (CTM/Verney) les Dimanches et Fêtes. (8/95).

Yves LE CHANU - 12/95

L'ORGANISATION DES TRANSPORTS DE PLERIN SUR MER (22)

PLERIN-sur-MER

Plérin-Sur-Mer est une commune de 12000 habitants, voisine de Saint-Brieuc. Cette commune partage le port du Légué avec St Brieuc, profite d'avantages touristiques importants, grâce à ses circuits de petites randonnées mais aussi à sa vaste plage (Les Rosaires). Economiquement, Plérin dispose de nombreuses entreprises sur son sol.

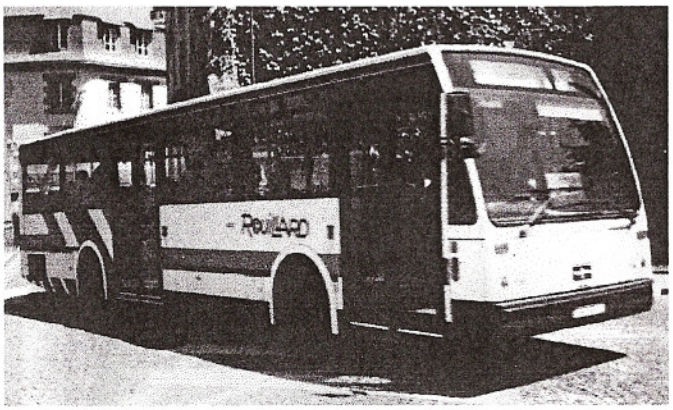


Depuis la création du Syndicat des Transports Urbains Briochins en 1985, les habitants espèrent le rattachement de leur commune au réseau des TUB. Or en 1991, le District du Pays de Saint-Brieuc se crée, mais Plérin, qui pourrait être la 2e ville de ce District devant Ploufragan (10000 habitants), refuse d'y adhérer. Les raisons invoquées sont multiples : Le District n'a pas la compétence Enseignement Supérieur, ni tourisme et pour Plérin les Transports Urbains ne sont pas une priorité. A ce moment la commune d'Hillion (3500 habitants) réagit de la même façon.

Ainsi en 1992 le District du Pays de Saint Brieuc se crée avec 10 communes, sans Plérin et sans Hillion. Cette situation empêche la commune de Pordic d'être desservie par le réseau des TUB pour des raisons d'exploitation.

Les habitants de Plérin regrettent la non desserte de leur commune par les TUB et des pétitions sont organisées. Le maire déclare alors la création d'un réseau urbain pour le mois de janvier 1993, en pretextant qu'il n'y avait pas besoin de porter le nom TUB pour être éfficace. Dans le Bulletin Municipale du mois de décembre 1992, un plan du Réseau avec les horaires de ce réseau sont publiés. En fait il s'agit du regroupement sur papier des différentes dessertes de la commune.

Or il n'existe qu'une seule ligne qui soit véritablement urbaine : la ligne de Saint Laurent exploitée par les Voyages ROUILLARD à l'aide d'un A600 Van Hool, une convention est signée avec cette société et des tarifs plus attractifs créés (15 A/R par jours). Enfin, sur les lignes CAT et BOUDER, des rotations supplémentaires sont organisées (6 en plus), des lignes périodiques par taxis sont créées. La révolte est alors étouffée !



A600 des Voyages Rouillard sur la ligne de Saint Laurent, ici à l'Hôtel de Ville de Saint-Brieuc - août 1994.

A la fin de l'année 1994, la commune demande l'adhésion en urgence au District pour le 1/1/1995 ! Opération avant les élections municipales ? Le District ne peut pas accepter cette demande.

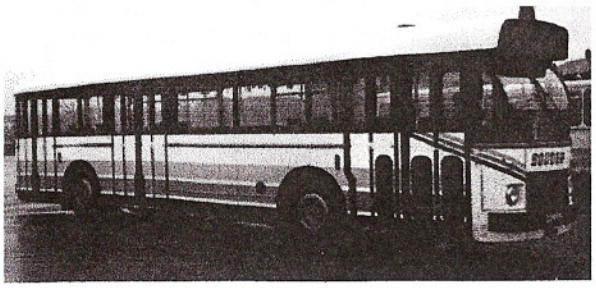
Lors de la campagne des municipales, le maire déclare alors que "certaines compétences du district s'imposent tel que les transports et le développement économique ..." (OF : 8/9/1995).

Enfin, en novembre 1995, le maire de Plérin décide d'adhérer au District (ainsi qu'Hillion, Saint Donan et Tréméloir). Mais coup de théâtre, à l'inverse des autres communes qui demandent la desserte par les TUB pour Septembre 1996, le maire de Plérin estime que cela n'est pas une priorité et qu'il vaut mieux attendre Septembre 1997 pour que sa commune profite des TUB. Combien de temps faudra t-il pour que Plérin bénéficie réellement d'un service utile à ses habitants mais aussi à l'ensemble de l'agglomération en limitant l'afflux de véhicules provenant de cette commune ?



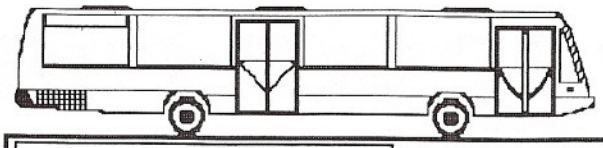
TRACER de la CAT sur la ligne 8 (Paimpol-St Brieuc) à Douvenant, fin juin 1995. Cette ligne dessert Plérin même le Dimanche !

Pour conclure, l'offre actuelle de transports correspond aux besoins de transports incompréssibles. La desserte par les TUB permettrait les relations avec les autres communes du District plus simples.

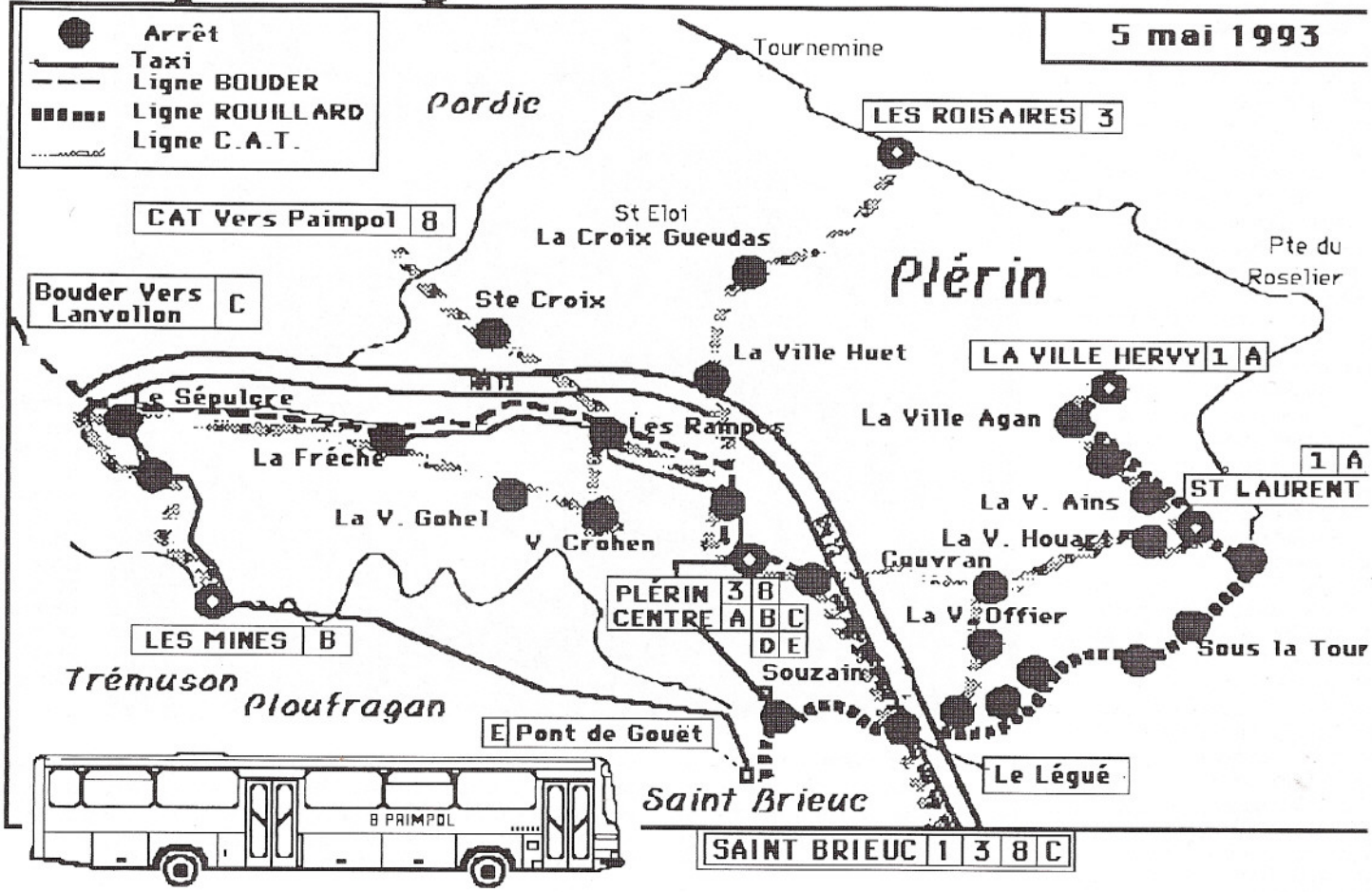


SC10 des Cars BOUDER, ici à Guingamp (22) sur la place du Vally pour le ramassage scolaire (1/95). On peut noter que cette commune ne bénéficie pas d'un réseau de bus.

Yves LE CHANU - Décembre 1995



PLAN DU RÉSEAU DES TCU DE PLÉRIN SUR MER



Les Lignes Urbaines de la commune de Plérin

Lig	Itinéraire sur la commune	Compagnie
1	Ville Hervy – St Laurent – Le Légue – Saint Brieuc HDV	Rouillard
3	Les Rosaires – Plérin Centre – C.Cial – Saint Brieuc GR	CAT
B	Ste Croix – Les Rampes – Plérin Centre – C.Cial – St Brieuc GR	CAT
A	Plérin Centre – Légué – St Laurent – Ville Hervy	CAT
B	Plérin Centre – Les Rampes – Crohen – La Fréché – Les Mines	CAT
C	Le Sépulcre – Plérin Centre – Saint Brieuc GR	Bouder
D	Plérin Centre – Villes Hervées – Souzain	Taxi Roch
E	Plérin Centre – Sèpulcre – Les Mines – Pont du Gouët	Taxi Roch

Des services quotidiennement Vôtres !

CAT

voyages ROUILLARD

ERSAILLES ▶ Le réseau urbain rebaptisé « Phébus »

Des bus enfin modernes

A SVTU sort du rouge et veut que cela se sache ! Après une période morose, entachée par difficultés financières (un déficit millions lourds en 1991 avant rachat par le groupe Cariane) le au de transport urbain de l'agnération versaillaise se refait une inité : les bus d'un blanc immaqui circulaient depuis quelques ines ont reçu un nouveau nom aptême... « Phébus », c'est ainsi s'appelle désormais le réseau : d'œil à la cité royale puisque ous, épithète d'Apollon, était le om de Louis XIV.

a transformation, symbolique, ve d'améliorations plus proles engagées par le transporteur : fallait balayer devant notre e, réveiller une entreprise famivieillissante, passer d'une cul- d'exploitation à une culture nt », commente le jeune PDG, -Benoît Sangnier. Et, d'abord, onter le moral des troupes (deux s salariés dont cent quarante ducteurs) en prenant des mesures si concrètes que, par exemple, stallation du chauffage dans les iers de réparations où « l'on gèle ver ». Et pour les voyageurs, quoi neuf ? Outre le nouveau look des (dans six mois, pour 2 millions francs, les 90 véhicules seront illés aux couleurs de Phébus), sieurs projets sont lancés. Côté fort, la flotte sera progressivent remplacée, à raison de 8 ou éhicules neufs par an, par une velle génération dont la SVTU ne sède qu'un seul exemplaire pour stant : ces bus « surbaissés » qui, nbinés à l'aménagement de quais élevés, facilitent l'accès aux pernes âgées ou handicapées.

'effort porte aussi sur l'informa, avec des plans de lignes lisibles, édition plus pratique du « Guide » et des indications horaires les sur les poteaux d'arrêt. La TU ne désespère pas non plus de ntendre avec les autres transporrs pour installer un terminal formation à la gare de Versailles-ntiers. Par ailleurs, un accord c Decaux a été trouvé pour taller quarante premiers Abribus verre (le dernier cri en matière de bilier urbain) affichant en grand lan du réseau.

En matière de circulation, priorité a réalisation de couloirs. « La ation d'une voie réservée rue des ts-Généraux, ainsi qu'avenue de rope où les travaux seront termile 15 décembre, a déjà fait gagner t minutes sur les temps de tra», affirme Jean-Benoît Sangnier. sailles poursuit l'étude d'autres açons, et Le Chesnay prévoit ménager les abords de Parly 2, c le réaménagement du rondnt principal qui évitera aux bus long détour systématique de 1,5 km par Rocquencourt pour rebrousser chemin. Côté desserte, enfin, la SVTU cherche à boucher les trous. « Il manque une ligne entre Porchefontaine et le quartier universitaire, ce trajet est un véritable parcours du combattant. Mais il faut s'entendre avec les Cars Gaubert, qui ont des droits réservés dans cette zone, pour pouvoir ouvrir cet itinéraire. » L'entente est déjà faite, revanche, avec la SAVAC, po mettre en place une desserte conve nable de Satory.

V.

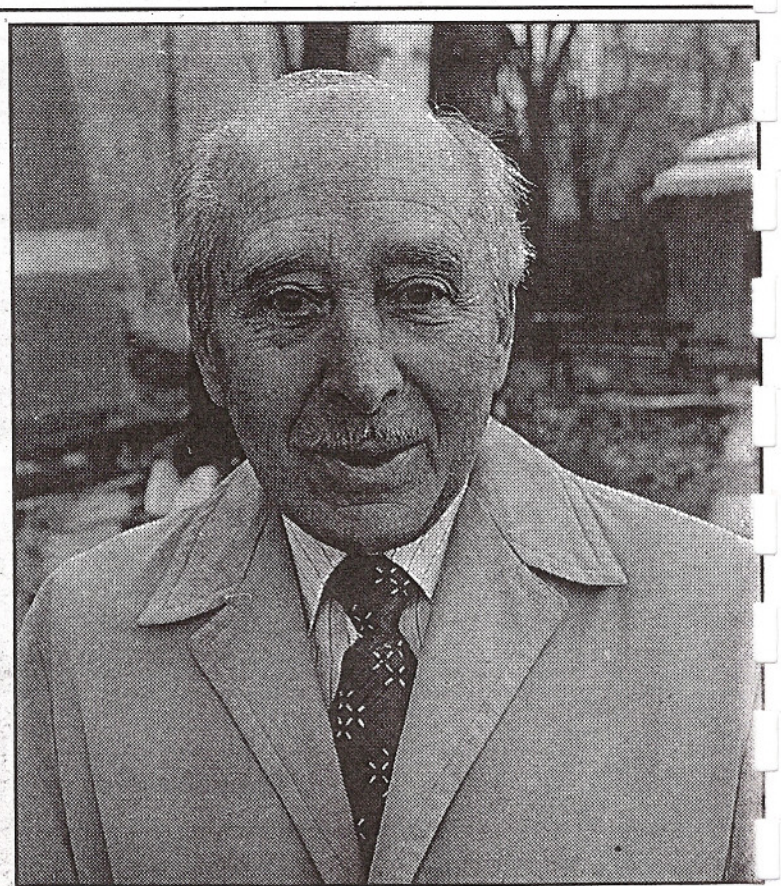


Avec «Phébus», les bus vont se moderniser, le aménagement seront améliorés. Bilan positif pour les Versaillais qui profiteront de ce coup de jeune sur leur réseau urbain.

« Ils ne sont jamais en grève ! »

Les habitués des bus versaillais défendent leur transporteur bec et ongles ! Diffile de dénicher des mécontents : « D'abord, ils ne sont jamais en grève, c'est quand même appréciable ! Je viens travailler à Versailles, j'emprunte tous les jours la ligne B. Je trouve qu'il faudrait d'avantage de bus sur ce trajet, car c'est le plus fréquenté et le plus long. Mais j'apprécie la correction des chauffeurs, et le confort », commente Jacqueline, cinquante-huit ans. Pour Suzanne, étudiante versaillaise âgée de vingt ans, « la SVTU, c'est les meilleurs ! Je n'ai emménagé à Versailles que depuis un an, mais je vois la différence par rapport aux bus RATP à Paris où j'habitais avant. Ici, il n'y a pas de problèmes d'horaires, et les conducteurs sont sympa. »

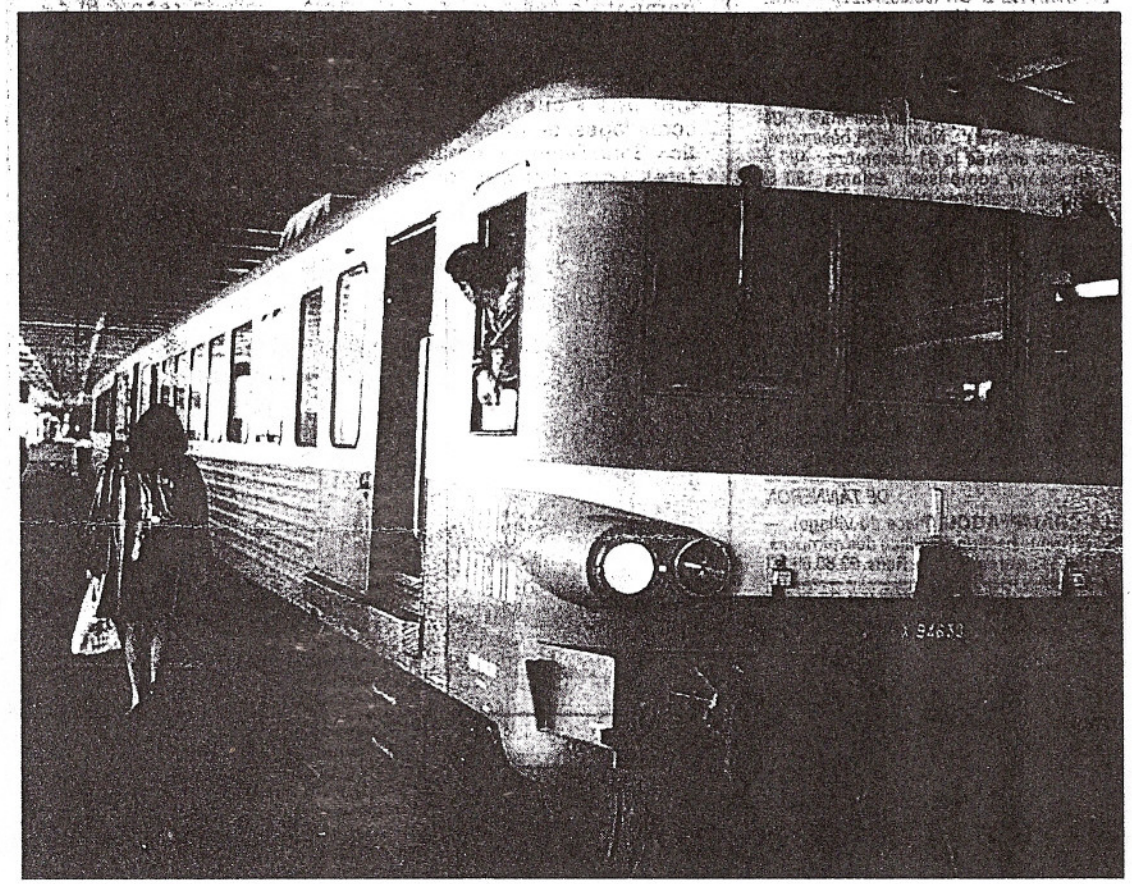
Raymond, quatre-vingt-deux ans, regrette seulement que la tarification pour les personnes âgées ne soit pas plus favorable. « Sinon, le réseau est très pratique. Et je constate que l'on attend beaucoup moins longtemps maintenant. »



Raymond, quatre-vingt-deux ans : « On attend beaucoup moins longtemps maintenant. »

RER Cannes-Ranguin:

Transports et train fantôme



Un service ferroviaire qui était très apprécié par l'ensemble des usagers. *(Photo Serge Haouzi)*

Estimant que la ligne Cannes-Ranguin coûtait trop cher et relevait de la compétence du conseil régional, le S.I.T.P. l'a "suspendue"...

Alors même que les trains se remettent peu à peu en marche sur l'ensemble du réseau azuréen, celui de la ligne Cannes-Ranguin vient d'être condamné à rester au dépôt pour une période indéterminée.

Ce service qui ne dépend aucunement de la Sncf incluait des arrêts à La Bocca, le Bosquet et la Frayère, trajet que deux voitures (où l'on trouvait toujours de la place) et leur vaillante machine accomplissaient à la satisfaction générale des usagers en 12 minutes environ.

« C'est un coup bas, nous déclarait hier M. Jean-Philippe Isnard au nom du comité pour la réouverture de la ligne Sncf Cannes-Grasse qui dans le cadre du dernier forum des associations, avait fait circuler une pétition en faveur d'une liaison ferroviaire Cannes-Grasse. *«Cette pétition sera envoyée au maire de Cannes mais en la signant, nous ne savions pas que le 15 décembre dernier, la ligne venait d'être rayée d'un tait de plume, comme en catimini et sans qu'aucune concertation préalable n'ait eu lieu avec les usagers. »*

Solution « terminus » ?

De son côté, le Syndicat intercommunal des transports publics de Cannes-Le Cannet a confirmé qu'il avait pris cette décision de « suspension d'exploitation » en rappelant qu'à l'origine, *« la desserte Cannes-Ranguin fut mise en service afin de promouvoir le service ferroviaire Cannes-Grasse dont il constitue une amorce.»*

Il motive sa décision en estimant *« que l'exploitation de l'autorail constitue une charge financière importante et un déficit de 3 MF par an dont les caractéristiques en capacité, fréquence et fréquentation correspondent à un service de caractère non urbain, donc non adapté à une desserte exclusivement urbaine. »*

Pour lors, le S.I.T.P. a pris la décision *« d'assurer durant la période correspondant à la suspension d'exploitation de l'autorail, un service de transport par autobus par extension de la ligne 14 entre les quartiers Ranguin, Garibondy et Cannes centre, complétant les services de transports existants des lignes 9 et 10. »*

Le syndicat se dit également prêt à *« interpeller le conseil régional pour se faire confirmer son engagement vis à vis des collectivités concernées ; à intervenir pour obtenir dans la ligne de cet engagement, l'intégration de la ligne ferroviaire Cannes-Grasse au plan de transport régional. »*

Ce thème n'est pas nouveau, pas plus que l'absence de décision concrète dans ce sens. On notera enfin que paradoxalement, le seul train manquant après la grève n'est pas un train de la Sncf... Même si la grève semble avoir permis de l'arrêter !

J. B.

LILLE - ROUBAIX - TOURCOING - Nord -

Le réseau: Transpole

Transports en commun

Comment sont-ils perçus dans la métropole ? La parole est aux usagers

Trop chers, insuffisants, peu sûrs...

C'est la rentrée. Dur pour les budgets. Un secteur qui les grève fortement: les transports. La voiture coûte: kilomètres, entretien, assurance et stationnement. Et les transports en commun? Ils soulagent les villes asphyxiées, pas les portefeuilles. Et ils sont loin d'être parfaits.

Dans un récent article, nous disions que le trafic Transpole est en baisse. M. Robert Bréhon, président de l'Union lilloise UFC-Que Choisir et membre du comité des usagers de Transpole donne le point de vue d'un grand nombre d'habitués des transports en commun. Un vrai réquisitoire!

Pour lui, cette baisse de fréquentation ne s'explique pas seulement par la fraude, qui fausse les chiffres, ou par l'engouement pour la voiture. «Elle pourrait être liée au service rendu, nous dit-il. Passons en revue les quelques points qui, pour les usagers et représentants des usagers, expliquent les défections:

-le service "moins" mis en application depuis quelques années en période de vacances scolaires: moins de bus, moins de fréquence, moins de correspondance font que ce service réduit perturbe les déplacements des usagers.

-l'absence d'information au départ des tramways de la gare de Lille. Un tableau lumineux indiquant le prochain départ permettait à l'usager de connaître d'un simple coup d'oeil le tramway en partance. Ce panneau ne fonctionne plus depuis six ou sept mois. Malgré de nombreuses demandes, rien n'a changé. Il paraît qu'il y a là un "problème informatique" insurmontable. De qui se moque-t-on?

-le manque de liaison entre différents modes de transport, avec les premiers départs des TGV ou en fin de soirée.

-le manque de concertation dans les nouveaux aménagements du réseau de surface.

-le calvaire enduré cet été par les utilisateurs du tout nouveau tramway, le BREDA, véritable fournaise très mal adaptée à une utilisation par temps caniculaire.

-des bus qui passent en retard peuvent s'expliquer par des difficultés de circulation, mais des bus qui passent en avance, comment explique-t-on cela?

-la sécurité dans les transports en commun, vaste problème qui nous a valu un jour de grève en février. Cela a-t-il amélioré ce climat d'insécurité?

-le prix du transport, bien sûr! D'autant que, dans un passé plus ou moins récent, on nous a supprimé le ticket petit parcours bien utile pour les petits déplacements et pour suivre, ce fut le ticket avec possibilité de retour dans l'heure qui, lui aussi, fut sacrifié sur l'autel de la rentabilité.«Avouez que cela fait pas mal de raisons pour que des utilisateurs des transports en commun abandonnent ce type de transport et se tournent à nouveau vers le transport individuel.

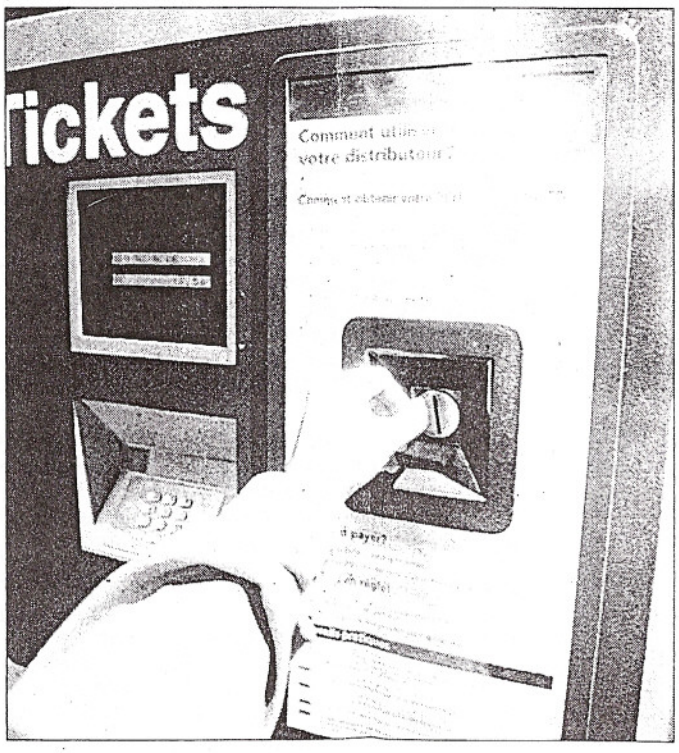
«Certes, l'exploitant, Transpole, partage la responsabilité de cet état de fait avec le pouvoir politique, véritable décideur en la matière.

«Une chose est sûre: ce n'est pas en grignotant le service rendu, que l'on incitera les habitants de la métropole lilloise à utiliser plus encore les transports en commun».

Un point de vue que tout le monde ne partage peut-être pas, mais qui montre que la baisse de trafic de Transpole peut être diversement interprétée.

Photos Jean-Philippe ROUSSEILLE





Lorsque les "stars" s'ennuient

Trente-deux rames de l'ancien Mongy dorment depuis un an sur le Grand Boulevard. A vendre, et pas cher ! Mais à qui ?

CHAMPAGNE, petits fours, et ministres. En mai 1994, la "Cicciolina des Grands Boulevards" entrait dans la vie des habitants de Lille-métropole sur un air de fête. Superbement carrossée, Breda, la belle italienne, n'avait pas un regard pour celles qui plongeaient alors dans les oubliettes.

Depuis, une trentaine de rames construites dans les années 50 attendent une nouvelle affectation.

Ces rames avaient fière allure lorsque, toutes jeunettes, elles sortaient des ateliers allemands de Düwag pour faire leurs premières armes sur les réseaux de Herten, Genève ou Bochum.

Les premières étaient arrivées au dépôt de Marcq en 1981. Six motrices simples qui venaient renforcer la "flotte" des légendaires "500" dont certaines étaient en circulation depuis 1949.

Fin de carrière à Hanoï

L'année suivante, ce sont 20 rames qui sont rachetées, au même réseau de Hertem. On envoie alors les fameuses "500"... à Hanoï, où elles ne circuleront jamais. Le réseau de tramway de cette ville a été démantelé avant leur arrivée !

Dans les ateliers de Marcq, on bichonne les petites Düwag. Refaites à neuf à l'intérieur, carrossées à la mode, rutilantes, on les baptise "stars des grands boulevards", et le Mongy devient du même coup "super-Mongy". Cinq nouvelles rames complètent le dispositif en 1985. Mais pour une courte durée. On le savait dès le départ.

Si l'on remplaçait le matériel d'après-guerre, essoufflé, par des véhicules d'occasion, c'est que dans ces années là, les projets d'extension du métro vers Roubaix-Tourcoing... passaient par les Grands Boulevards ! Le tramway vivait, en principe, ses dernières années.

Et puis le débat politique sur l'aménagement métropolitain a pris une autre voie, au milieu des années 80. Le métro irait à Roubaix en desservant Mons. Et le Mongy demeurerait. Il fallait donc le moderniser. Vint le Breda. Exit les vieilles Düwag !

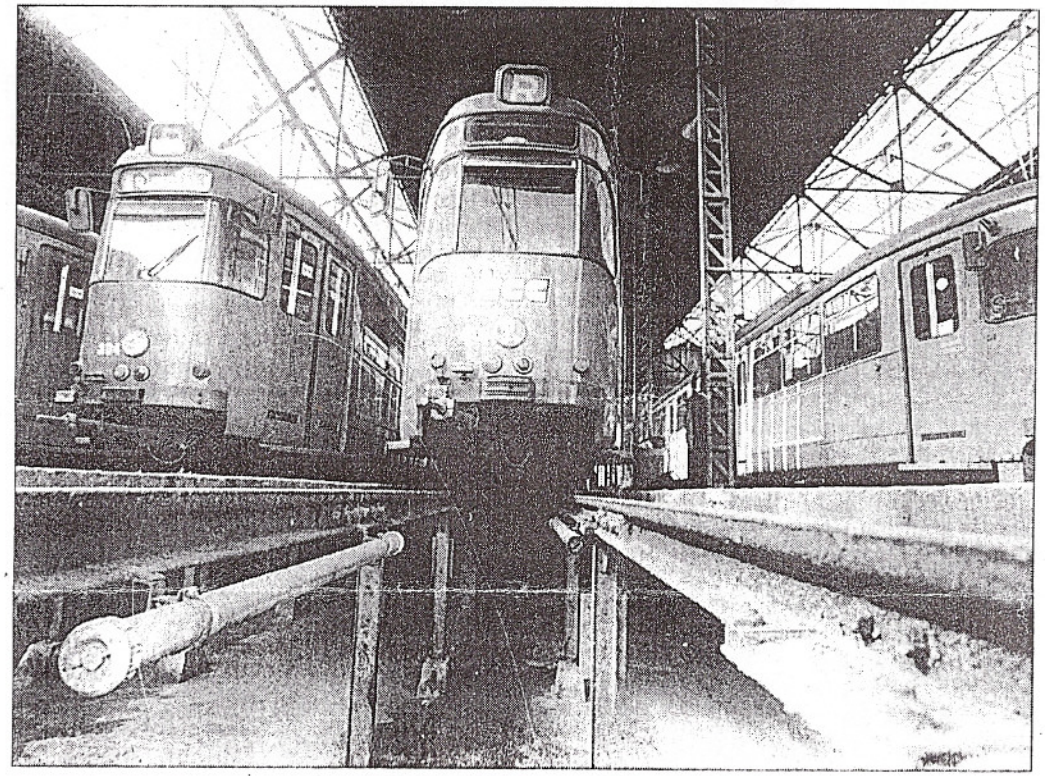
Deux hectares de ferraille

Exit ? Facile à dire. Les 32 rames dorment toujours à l'ombre des garages de "la vieille maison", le siège de "L'Electrique Lille-Roubaix-Tourcoing", à Marcq. Deux hectares de ferraille, dans l'un des meilleurs sites immobilier de la métropole ! Et elles ne peuvent même plus aller se promener. Non seulement on a changé la tension du courant, le gabarit des quais..., mais on a aussi retiré les rails qui relient le garage au réseau. Non loin de là, aux Rouges-Barres, l'on a installé Breda dans un nid douillet, un atelier d'entretien ultra-moderne.

L'avenir des anciennes rames dépend essentiellement du Syndicat mixte des transports, qui associe Communauté urbaine et département (1)

Et l'avenir n'est pas forcément très rose. Le nouveau Syndicat aura à en décider, dès qu'il sera installé, après la mise en place des institutions communautaires, suite aux élections municipales.

Le réseau de la métropole est en voie métrique, ce qui est assez rare. Les anciennes rames sont en 600 volts, ce qui l'est encore plus. Quelques réseaux correspondant à ces normes existent dans les pays de l'Est : Ukraine, Pologne. Il y circule du matériel souvent plus récent, mais très mal entretenu. Le matériel Lillois pourrait les intéresser. Mais ces pays sont exsangues, financièrement !



Une chance pour l'Amitram

L'Amitram, qui en a déjà fait la demande, devrait se voir attribuer quelques-unes des rames les plus significatives. Des rames Düwag, mais aussi la superbe "411" datée de 1911, que l'on sortait naguère pour les mariages au Parc Barbieux... et qui ne passe plus dans les tunnels ! Des rames ateliers tomberont aussi dans l'escarcelle de l'Amitram. Ce sont des "animaux" bizarres, la plus ancienne datant de 1924. Le réseau électrique, inauguré avec le Grand-Boulevard, date, lui, de 1897.

D'autres musées du rail ont fait des demandes. Un citoyen de la Rochelle souhaite obtenir une ou deux rames pour les transformer en boîte de nuit. Pour une somme de 30.000 à 40.000 F, il pourra emporter l'objet de son désir. Pas cher, c'est vrai. Mais, rappellons-le, il n'y a plus de rail, plus de courant, pour sortir l'engin du garage. Dur, dur, le voyage jusque La Rochelle !

(1) Les investissements nouveaux (Breda, Métro) sont le fait de la Communauté urbaine, seule. Le Syndicat mixte, qui associe le département, dont tous les habitants sont susceptibles d'utiliser les services de la capitale, est propriétaire du matériel plus ancien, qu'il entretient et renouvelle : bus... et Mongy. Il est aussi propriétaire des terrains et bâtiments.

Photos Jean-Philippe ROUSSEILLE

LILLE - ROUBAIX - TOURCOING

Fraude en hausse ou retour à l'automobile ?

Le trafic de Transpole est en baisse

L'extension du métro et la modernisation du tramway, en mai 1994, n'ont pas eu les effets escomptés sur le trafic. Le nombre des usagers serait, pour les premiers mois de 1995, en baisse de plus de 1 %, alors qu'il était en hausse constante ces dernières années.

Yves Lancelot, directeur général de Transpole, avance plusieurs hypothèses.

Première hypothèse : le centre de Lille a connu une série de travaux qui sont aujourd'hui achevés. La circulation s'étant améliorée, les automobilistes ont repris leurs mauvaises habitudes.

Deuxième hypothèse : le sentiment d'insécurité ne cesse de croître. "Le réseau pourtant n'a jamais été aussi calme", affirme Yves Lancelot, "sauf quelques incidents dans les derniers tramways du soir vers Roubaix. Nous prenons d'ailleurs des dispositions pour améliorer la surveillance".

Troisième hypothèse : les difficultés financières des jeunes et des familles augmentent. De plus en plus d'usagers jugent trop élevé le prix du billet et fraudent. Une situation que Transpole ne peut laisser s'aggraver. "Nous allons réagir en multipliant les contrôles et en demandant que les poursuites judiciaires contre les fraudeurs soient réelles".

Les bonnes résolutions de septembre

Curieusement, c'est le métro qui connaît la plus grosse baisse de fréquentation, alors qu'il devrait être la "locomotive" du transport en commun. La naissance d'un nouveau centre commercial à Lille, concurrent de celui de Villeneuve desservi par la métro, a-t-elle eu une incidence ?

Il est trop tôt pour en juger, estime Transpole, qui attend l'automne pour apprécier les évolutions. C'est en septembre que les familles prennent de "bonnes résolutions" : voiture, scooter, ...ou transports en commun !

Ce qui est certain, et décevant pour l'entreprise c'est que l'ouverture du métro vers Mons n'a apporté aucun client supplémentaire à Transpole. Le transfert des usagers qui empruntaient le bus s'est bien fait, mais sans plus.



La gare routière de Laval

Voici une carte envoyée par Hervé Comby : *«Rendons-nous cette fois-ci à Laval en Mayenne, devant la gare routière. Les bus arborant la publicité Frigidaire et VOG sont-ils des Berliet ou des Renault ? Qu'en pensez-vous ? Notez à gauche le Chausson APH et le paysage traditionnel des années 50 : Dauphine, Frégate, Traction, Aronde, Vedette et Versailles. Remarquez la berline Juvaquatre et la limousine 6 glaces des années 30 encadrée par une Aronde "à moustache" et une Dyna Panhard. Au fond la grosse berline face au garage Renault est-elle une Renault ou une américaine ?»*. Allez, à vous de jouer !

Conseil de district

Le tramway sur la Comédie

Georges Frêche a joué le Père Noël en sortant de sa hotte un cadeau surprise : le tram sur l'Œuf

■ A l'ordre du jour de cette dernière séance du district de l'année 95, le tramway.

En frappant les trois coups, Georges Frêche a levé le rideau sur l'augmentation de capital de la SMTU nécessaire en raison du développement des activités dans le cadre du nouveau mode de transport. De 600 000 francs à sa création, le capital social a été porté à 4 800 000 francs. Puis, en novembre 95, à 28 800 000 francs avec l'émission de trente mille actions nouvelles réservées aux seuls actionnaires. Dans cette opération, le district devient actionnaire à parité avec la ville, soit 33 % de parts chacun. Ceci afin d'assurer une répartition plus équilibrée au sein du capital de la société entre les deux collectivités le district et la ville de Montpellier.

Le conseil, à l'unanimité moins cinq abstentions, s'est prononcé sur le principe de cette augmentation de capital.

Autre sujet brûlant d'actualité : le tracé du tramway. Yvan Velay « *Monsieur tramway* » a dressé le bilan de la première phase de concertation d'où se dégage un large consensus sur le choix du tramway, son financement, et les variantes au tracé de référence. 6 à 7 % d'opposants affirmés, 12 à 13 % d'indifférents, et selon le rapport 80 % d'avis favorables. C'est plus encore qu'en espéraient le maire et son équipe.

Georges Frêche a commenté les deux ou trois tracés retenus et, en maître du jeu, il a sorti de sa hotte de Père Noël, en guise de cadeau de fin d'année, un tram sur la Comédie.

Ce tracé serait selon lui le fruit d'une large concertation et permettrait d'irriguer, selon le vœu du plus grand nombre, le cœur de ville et ses points stratégiques.

Du bas de La Paillade aux Hôpitaux, pas de problème. Le tracé de référence reste le même. C'est à partir de la colonne Saint-Eloi que la situation s'éclaircit. Le tracé évite l'avenue Grasset, donc sauve les platanes, il prend la rue des Hospices, passant à vingt mètres de la faculté de Pharmacie, ensuite longe le CREPS, centre d'Education physique, les cliniques Rech et Saint-Roch, continue sur la rue Auguste-Broussonnet, devant Saint-Charles, arrive sur la place Albert-Ier, Louis-Blanc, et par le bas du Pyla-Saint-Gély aborde le Corum, remontant l'allée de la Citadelle en desservant le lycée Joffre. Ensuite c'est le monument aux Morts, la rue Frédéric-Mistral, la dalle du Triangle, la fontaine des trois éphèbes et enfin la Comédie sans couper la circulation. Il descend ensuite la rue Maguelone jusqu'à la gare. Et Georges Frêche de conclure, le coût serait inchangé car le plan de circulation s'en trouverait allégé. Approbation sans réserve des conseillers Antonini, Guibal et Larbiou qui se sont félicité de ce choix et de l'assemblée qui, à l'exception de cinq voix, a voté ce tracé à l'unanimité.

Mia ROMERO



A l'étage réservé au public, les étudiants ont assisté au débat pendant lequel Georges Frêche a annoncé le tracé du tramway.

Jean-Michel MART

Quotidien régional
" le Midi Libre "
du 20/12/1995

NANCY - Meurthe et Moselle - Est Républicain du 26/12/95

Transports urbains : fusion des lignes 4 et 19

Au 1er janvier, les deux lignes n'en feront plus qu'une à deux branches. Tout en conservant leurs numéros... Un système qui vise à améliorer le service.

31.000 dépliants d'information diffusés dans les boîtes aux lettres avant Noël: la CGFTE n'a pas lésiné sur les moyens pour présenter la fusion des lignes 19 et 4 qui sera effective au 1er janvier. Mais le moins que l'on puisse dire c'est que le document n'est pas d'une limpidité exemplaire. Et que les horaires applicables dans quelques jours ressemblent dans leur mélange de chiffres et de lettres à un obscur jeu de bataille navale. A moins d'avoir consciencieusement planché sur la réforme, on imagine mal le voyageur s'y retrouver en consultant d'un œil pressé de tels horaires affichés à un arrêt. Bref, une période d'adaptation (doublée d'un sens de la perspicacité) s'imposera sans doute aux usagers. D'autant que les services varient entre la semaine et le week-end. Et il reste somme toute quelques jours au public pour se mettre dans le bain.

Desserte de l'hôpital

Une chose est sûre: la fusion améliorera le service (tout en permettant une économie annuelle estimée à 480.000 F).

Elle porte par exemple de 121 à 137 le nombre de départs du CHU Brabois en semaine et renforce la desserte sur des sections chargées. Elle offre une liaison directe entre Laxou - Champ-le-Bœuf et le CHU, augmente de 12 départs la desserte de Nancy-Beauregard.

Premier élément de cette fusion: la création d'un nouveau terminus au Centre hospitalier de Brabois afin d'augmenter les capacités d'accueil en véhicules. 450.000 F ont été injectés par le District pour ce réaménagement qui comprend îlots d'arrêt et quais. Second élément d'importance: la section Cathédrale-Division de Fer-Ile de Corse ne sera plus couverte par les bus 19. Troisième élément: les numérotations 4 et 19 restent utilisées sur la nouvelle ligne.

Deux branches au nord

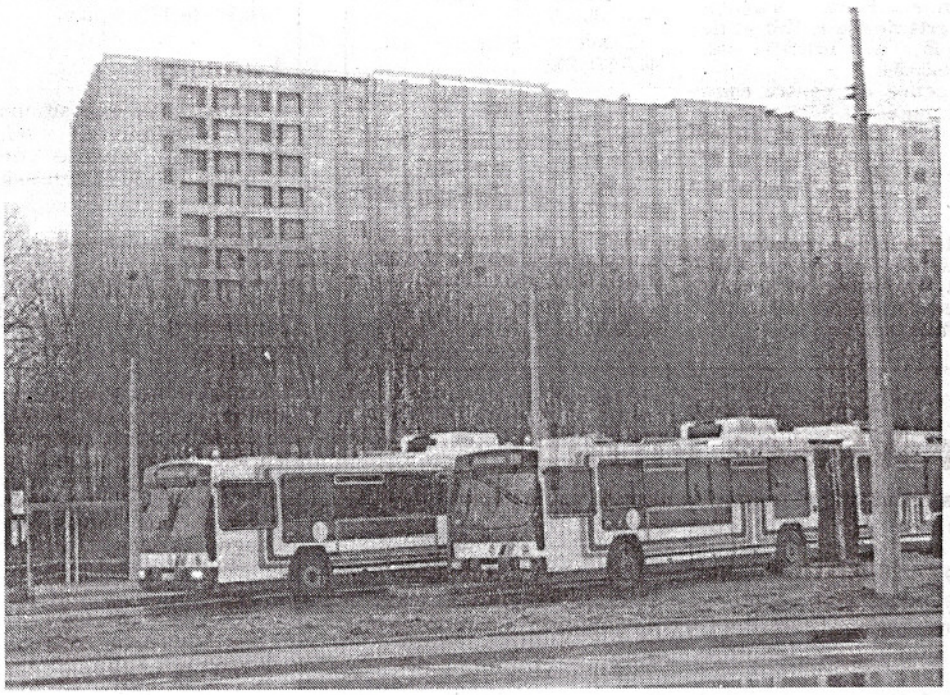
En fait, cette ligne fusionnée comprendra deux branches au nord de la ville. Au départ du centre hospitalier, des bus affichant *«4»* ou *«19»* rallieront ainsi le point central puis la place Godefroy-de-Bouillon. Là, la ligne se scindera en deux: le 4 rejoindra Beauregard, le 19 le Champ-le-Bœuf.

Dans l'autre sens, au départ de Beauregard, les passagers n'auront pas d'autre choix que le 4, lequel pourra les conduire jusqu'au CHU via le point central. En revanche à Laxou - Champ-le-Bœuf, les usagers trouveront des bus affichant le 4 (liaison jusqu'au CHU par le point central) ou 19 (vers place des Vosges).

Là où tout se complique, c'est que les dessertes varient entre la semaine et le dimanche (la place des Vosges devient terminus de tous les bus en provenance du Champ-le-Bœuf).

Autant dire que la compagnie de transports urbains a du pain sur la planche pour expliquer aux usagers toutes les subtilités de cette ligne fusionnée quadricéphale qui naîtra dans un lendemain de réveillon où l'on n'a pas toujours... les idées claires!

Ghislain UTARD



Les installations réaménagées du Centre hospitalier accueilleront désormais des bus affichant au départ 4 ou 19. ***(Photo Michel BEKHIRA)***

A noter que dans cet article il faut lire " trolleybus " à la place du mot bus car les lignes 4 et 19 sont des lignes de trolleybus. A remarquer que sur la photo ci-dessus le terminus de la ligne 4 CHU Nançy-Brabois n'est pas équipé en ligne aérienne, les trolleybus du réseau de Nançy sont tous bimodes.

Des nouveaux bus

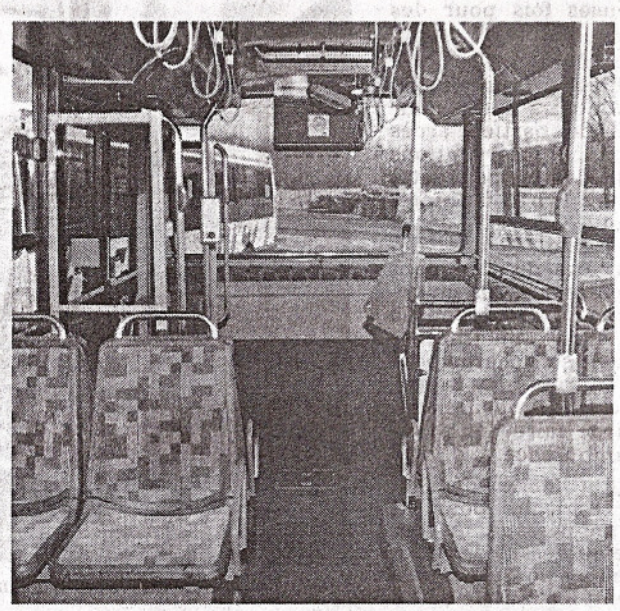
Quelque 180 bus urbains sont aujourd'hui en service sur l'agglomération nancéienne. Afin de moderniser ce parc, le District a programmé le remplacement de douze équivalents-véhicules par an en moyenne sur la période 1995-1997.

Huit nouveaux véhicules articulés ont ainsi rejoint les sites de la CGFTE pour y être équipés en systèmes de billetterie Pass et être adaptés aux techniques de régulation du réseau nancéien. Ils entreront progressivement en service au cours de la deuxième quinzaine de janvier sur les lignes 3, 31, 41 et 44. D'un coût de 2 MF pièce, ces bus Renault Véhicules Industriels sont du même type que ceux actuellement en service, si ce ne sont une face avant plus moderne, une insonorisation poussée et diverses améliorations.

Arrière panoramique

En revanche, dès mardi ou mercredi, les usagers de la ligne 39 vont découvrir un bus standard au look nouveau à Nancy puisqu'il est de construction Van Hool (Belgique). D'un coût réduit (1,29 MF), ce véhicule à la mécanique plus *«rustique»* offre une vitre arrière panoramique, une plate-forme arrière dégagée. Il est également équipé de sièges rabattables qui permettent d'augmenter la capacité en place assises en heures creuses.

En 1996, neuf autres bus de ce modèle contribueront au renouvellement du parc puis une douzaine en 1997. Rappelons enfin que la CGFTE regroupera dans le courant de l'année à venir l'ensemble de ses véhicules urbains sur le seul dépôt de Marcel-Brot.



Une vitre arrière panoramique et des sièges rabattables équipent le nouveau modèle du réseau.
(Photos Michel FRITSCH)



Ce nouveau bus entrera cette semaine en service sur la ligne 39.



Huit bus articulés renouvelleront une partie du parc en janvier.

NICE - Alpes Maritimes - Nice Matin du 16/10/1995

NICE

Transport : le projet de métro abandonné

Ce sera le tramway ! Le maire a choisi la nouvelle direction des études concernant la création d'un mode de transport en site propre de Nice. Il renonce au métro, un système qui lui paraît trop lourd et trop coûteux. L'annonce de cette information a été faite hier devant le Club des dirigeants de l'Arénas.

Ce ne serait pas un retour en arrière, car les tramways d'aujourd'hui n'ont plus rien à voir avec les rames cahotantes du début du siècle, déclarent les spécialistes du transport.

En réalité, l'appellation de tramway englobe une famille assez diversifiée de systèmes confortables et rapides. »

100 millions le km

Oui, le tram revient à la mode. Strasbourg, Nantes, Caen l'ont adopté. D'autres villes sont sur les rangs. Silencieux, rapide, non polluant, ce mode de transport offre une certaine souplesse d'utilisation.

Pas besoin de construire des souterrains, ni d'aménager des voies réservées. Il passe sans problème dans les rues et, contrairement au métro, supporte le croisement avec le trafic automobile.

D'où son coût trois fois moins élevé par rapport à un métro léger : environ 100 millions de francs le kilomètre.

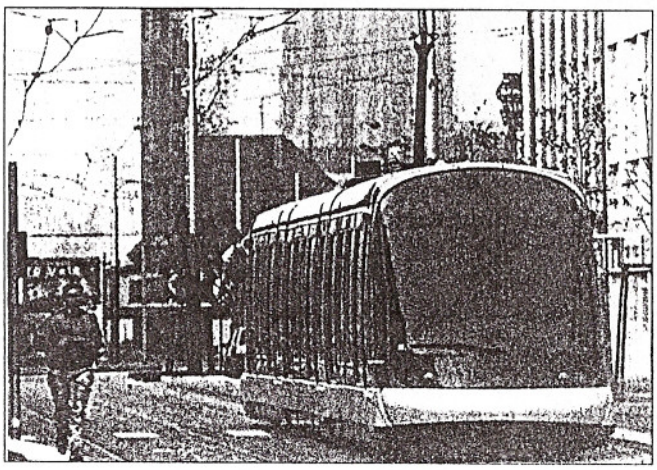
Un chiffre clef en main qui comprend l'implantation des lignes électriques, des rails, l'achat des rames, la construction du dépôt et des bureaux, etc.

Mais où la mairie prendrait-t-elle l'argent puisque, assure-t-on, les caisses sont vides? « Les études de faisabilité en cours examineront la question du financement, notent les experts.

On peut envisager des subventions de l'Etat, du Département et de la Région car le projet s'inscrit dans le cadre d'un schéma plus vaste élaboré par le syndicat d'étude de transport en site propre, dont le maire de Nice est le président, et qui englobe les communes de Cagnes-sur-Mer, Saint-Laurent-du-Var, Villeneuve-Loubet. »

Chasser les voitures

Toutefois l'insertion du tramway à Nice ne sera pas facile. « Elle nous oblige à entamer une réflexion globale en matière d'urbanisme », observent les experts. Avec une conséquence : l'interdiction des voitures sur certains axes de l'hyper-centre. Les techniciens se penchent sur la question. Deux axes sont en concurrence: l'un nord-sud, l'autre est-ouest.

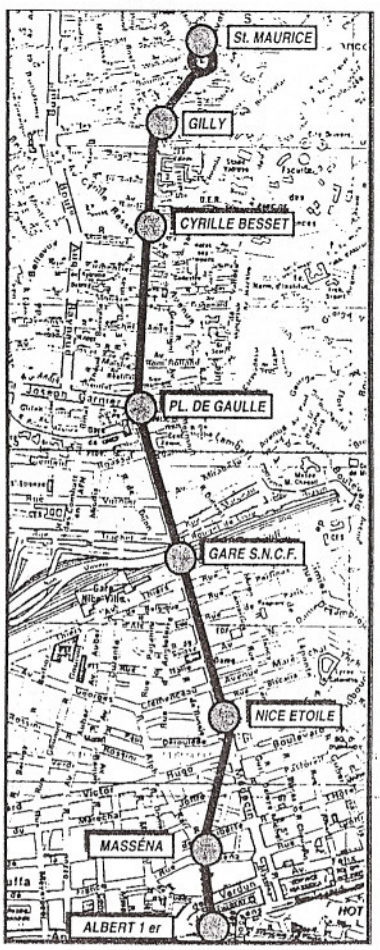


Ci-dessous : *un exemple de ligne de tramway, entre St-Maurice et Masséna.*

Autre scénario à l'étude : une liaison tram-train. Jacques Peyrat : « Nous songeons à utiliser les sites ferroviaires. Les tramways modernes sont en mesure de rouler sur les voies du chemin de fer. Des études sur ce sujet ont été confiées au syndicat de la RATP pour établir des communications avec les lignes Cannes-Menton et Nice-Sospel.»

Aucune date de réalisation n'est annoncée. Il est vrai qu'en matière de transport en commun, les Niçois ont appris qu'il y avait loin du projet à la réalisation.

Serge BENEDETTI.



Les millions perdus

Le métro à Nice, on n'y croyait plus. C'était le serpent de mer. Depuis plus de vingt-cinq ans. Cette fois, il est enterré. Non sans avoir englouti au passage plusieurs millions de francs.

Mais cet argent du contribuable n'a pas été perdu par tout le monde... Une partie a rejoint les caisses de la SER Nice (société d'études et de recherches de régulation routière), une filiale de la SEREL de Francis Guillot, qui a participé aux études de faisabilité. En avril 1990, le maire de l'époque publiait un rapport prévoyant la mise en service de la premlère ligne d'un métro léger pour 1998. Longue de 11 kilomètres, elle aurait relié Acropolis à Saint-Laurent-du-Var. Coût : 3,4 milliards de francs. Echaudés, de nombreux Niçois croisent les doigts pour que le projet de tramway n'aille pas rejoindre celui du métro dans la fosse commune des illusions perdues. M. Jacques Peyrat a évoqué d'autres dossiers, lors de la réunion du Club des Dirigeants de l'Arénas. Nous y reviendrons.

NICE - Alpes Maritimes -

NICE-MATIN — Mardi 10 Octobre 1995

Transports : les Niçois boudent le bus

Confrontée à une baisse chronique du nombre de ses voyageurs et à la vétusté de sa flotte, la SEMIACS se bat pour équilibrer son budget... largement subventionné.

Les comptes de la SEMIACS se révèlent aussi labyrinthiques que les itinéraires des autobus niçois.

Depuis 1992, la SEMIACS (Société d'économie mixte intercommunale pour l'amélioration et la circulation et le stationnement) gère pour le compte de la Ville de Nice, et dans le cadre d'un contrat de concession, l'ensemble des transports collectifs de la ville.

Pour fonctionner, la SEMIACS, sous la marque «SUNBUS», dispose... de seulement dix employés au siège de sa société, boulevard Rimbaldi à Nice, mais garde la haute main sur une douzaine «d'opérateurs», tous transporteurs, dont les deux principaux: la ST2N, qui assure les transports en commun sur le «réseau urbain», et R.C.A. qui couvre le «réseau des collines».

Reste une dizaine de transporteurs locaux qui se partagent les «Réservés», les «Spéciaux», et les «Affrétés» pour assurer les transports scolaires ou sportifs, les voyages de personnes âgées ou les excursions de congressistes.

Un petit empire laissant peu d'espace au transporteur qui souhaiterait s'installer sur la place de Nice. Tout passe par la SEMIACS qui, pour les «Réservés», les «Spéciaux» et les «Affrétés», fait jouer la concurrence pour tirer les prix vers le bas.

Contrôlée par la Ville, comme toute société d'économie mixte, la SEMIACS, dont le président est automatiquement un élu (Gilbert Stellardo), est dirigée par Pierre-Max Dupeyrat : «Mais le patron, c'est le maire...», prévient d'emblée le directeur de la SEMIACS, préoccupé par la baisse régulière du nombre des voyages sur le réseau urbain et le réseau des collines. «Nous, nous sommes le concessionnaire de la Ville, et nous sous-traitons aux transporteurs, on sert de répartiteur des missions de transports, entre ST2N, R.C.A. et les autres opérateurs, on organise la synergie...avec des tarifs bien étudiés. On évite de déborder sur le domaine des interurbains,on respecte les territoires des transporteurs, forcément, on pèse lourd...».

La SEMIACS, via ses opérateurs, transporte environ 37,5 millions de voyageurs par an. Quant au budget global du réseau urbain (256 MF), ses recettes proviennent des ventes directes de tickets : 123 MF, des compensations de réduction (ce que reverse la ville à la SEMIACS pour les nombreux tarifs réduits) : 60 MF; et de la subvention communale : 73 MF.

Ce qui signifie que la Ville de Nice verse 60 + 73 = 133 MF à la SEMIACS pour faire rouler les bus de la ST2N. Mais la Ville peut se le permettre puisqu'elle perçoit par ailleurs, en plus des subventions du conseil général pour les transports en commun, 120 MF versés au titre de l'impôt-transport par les entreprises de plus de dix employés ayant leur siège sur le territoire de la commune, (1,25% de la masse salariale).

Ajustements économiques

Mais les transports coûtent très cher, 4 MF rien que pour les transports scolaires, gratuité pour les anciens combattants et les enfants de moins de 4 ans, réduction pour les jeunes jusqu'à l'université, réduction pour «les salariés ayant un emploi à Nice, Cap 3 000 et La Trinité», gratuité pour les non-voyants bien sûr, mais aussi pour les plus de 65 ans non-imposables et réduction pour les plus de 65 ans imposables. Tarif réduit également pour les invalides «les mutilés de guerre français, belges ou monégasques résidant dans le département depuis un an»... Autant de réductions que la SEMIACS facture à la Ville (environ 60 MF).

Mais avec un nombre de voyages régulièrement à la baisse, et un budget global de 256 MF (soit un coût moyen contractuel du voyage en réseau urbain à 6,80 F), Pierre-Max Dupeyrat est inquiet : «On a perdu 400 000 voyageurs entre 1994 et 1995, on transporte moins de salariés, nous sommes touchés par la crise, et tant que les conditions de plein emploi ne reviennent pas, on ne remontera pas... Il faudra faire des ajustements économiques, augmenter le prix du billet, ou réduire les services...».



Les transports scolaires sont assurés par les «Réservés», transporteurs locaux sous-traitants de la SEMIACS. (Photo Philippe Lambert)

Bientôt des bus neufs

Nous le dénoncions dans notre édition du 23 juillet dernier : sur les 210 autobus de la ST2N, huit seulement sont aux normes européennes contre la pollution atmosphérique .

A la première page du nouveau guide Infobus de la SEMIACS, tout frais sorti de l'imprimerie, le maire de la ville, Jacques Peyrat écrit sous le titre : «Transports publics : un élément majeur de la qualité de vie en milieu urbain» : «Le consensus s'est fait sur la nécessité de lutter contre la pollution entraînée par la circulation automobile dans les grandes villes. Il est bien certain que le moyen d'y parvenir consiste à mener une politique de développement des transports en commun dynamique et suivie...»

«(...) Je salue sans réserve ces efforts et souhaite les soutenir en mettant en place, dans un avenir rapproché, un nouveau plan de circulation prévoyant l'utilisation d'un système de transport non polluant»...

La Ville, on le sait, a décidé depuis de financer l'étude de faisabilité d'un réseau de tramways (comme à Strasbourg), mais en attendant, 14 MF viennent d'être débloqués pour acheter du matériel neuf, des autobus pour remplacer les très polluants SC 10, des Renault-Saviem vieux de dix-sept ans, qui seraient définitivement mis à le retraite.

NICE-MATIN – Jeudi 19 Octobre 1995

Les Niçois qui ne boudent pas le bus

M. F. P. de Nice, nous écrit suite à l'article intitulé : « Les Niçois boudent le bus » : « J'utilise journellement ce moyen de transport depuis plusieurs années, et il faut croire que l'actuel directeur des transports à la SEMIACS, M. Dupeyrat, ne l'utilise jamais. Les Niçois ou résidents de Nice ne boudent pas le bus, mais la moitié et même plus des utilisateurs le prennent gratuitement, en pratiquant tout simplement la resquille.

Pour s'en rendre compte, il suffit de prendre un bus, à n'importe quelle heure et sur n'importe quelle ligne pour constater que plus de la moitié des personnes qui montent ne compostent pas de ticket et ne présente aucune carte au chauffeur (qui s'en désintéresse d'ailleurs totalement)

Le directeur M. Dupeyrat, a trouvé la solution en disant qu'il fallait encore augmenter les tarifs. Bravo ! Alors que si on compare les tarifs des bus à ceux des autres transports en commun dans d'autres villes on s'aperçoit que les nôtres sont terriblement chers.

Je suggère donc à ce Directeur d'embaucher des contrôleurs qui travailleraient toute la journée dans un même bus. Leur salaire serait vite amorti par les amendes et par la vente des billets que les resquilleurs seraient obligés de payer. »

MARSEILLE - Bouches du Rhône -

Détail des livraisons des MERCEDES O 405 N en version deux portes: septembre 93 n° 701 à 710; janvier 95 n° 711 à 717; mai 95 n°718 à 737.

NICE NICE-MATIN — Mardi 14 Novembre 1995

Transports urbains : les bus nouveaux sont avancés

Pour rajeunir la flotte des 202 autobus niçois, vétustes et polluants, la Ville de Nice a décidé d'acquérir huit bus tout neufs, et de rajeunir dix-sept des très anciens Renault-Saviem «SC 10» par un échange standard du moteur. Enveloppe globale : 17 MF... budgétisés depuis 1992.

L'âge moyen d'un parc d'autobus est de 6 à 8 ans, mais à Nice, la moitié de la flotte a plus de 12 ans, et certains roulent depuis 17 ans...

Alors qu'on pourrait compter sur les transports en commun pour réduire la pollution atmosphérique à Nice, phénomène qui, hélas, touche également la Côte d'Azur, c'est au contraire des autobus antiques et cacochymes qui contribuent à étouffer la ville, avec des moteurs diesel affichant des taux de pollution bien au-delà des normes édictées par l'Europe le 1er octobre 1993. Et, à plus forte raison, aux normes qui seront imposées dans la communauté européenne le 1er octobre 1996. (Nice-Matin du 23.07.95).

«C'est vrai, la pollution est un gros problème pour nous», nous avait déclaré cet été M. Francis Baronnet-Frugès, président de la ST2N, mais nous sommes obligés de laisser vieillir le parc, puisque c'est la ville de Nice qui achète le matériel et qui nous le met ensuite à disposition...».

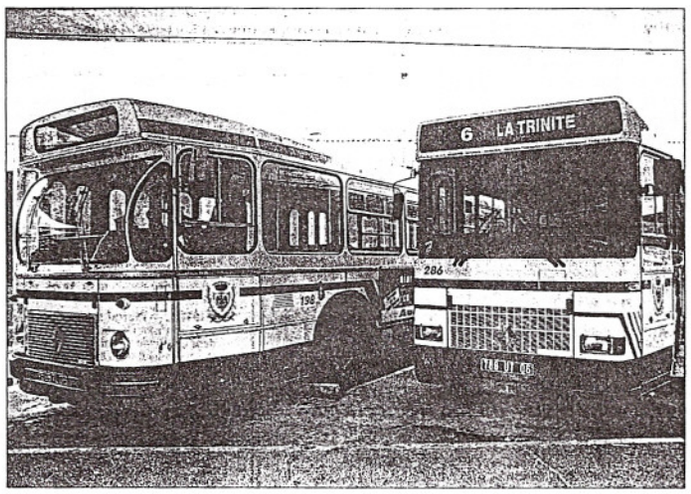
La Ville de Nice, on l'aura compris, est donc propriétaire des bus urbains qu'elle confie à la SEMIACS, société d'économie mixte gérant l'ensemble des transports collectifs de la ville, dans le cadre d'un contrat de concession. La SEMIACS, concessionnaire, sous-traite ensuite à deux principaux transporteurs : la ST2N, couvrant le réseau urbain, et R.C.A. qui se charge du «réseau des collines».

Les finances de la ville étant ce qu'elles sont, la direction de la ST2N, cet été encore, ne se faisait guère d'illusion quant au rajeunissement de sa flotte, d'autant plus que la ville avait été rappelée à l'ordre à deux reprises par le tribunal administratif pour ces largesses à la SEMIACS. (Voir encadré).

Deux «bonnes nouvelles»

Mais, ô surprise, après un dernier revirement, la direction générale de la ST2N a annoncé hier «deux bonnes nouvelles» : l'acquisition officielle par la ville des huit fameux autobus «R 312» climatisés, dont la dépense (11,2 MFà l'époque) avait déjà été inscrite au budget communal de 1992... avant d'être annulée par le tribunal administratif. Hier, la ST2N s'est donc non seulement félicitée de l'acquisition, pour 15 MF, de ces huitvéhicules répondant aux normes européennes sur la pollution, mais encore, a annoncé l'accord de la ville concernant la rénovation de 17 autobus datant de 1980 et même de 1978, des «Renault-Saviem SC 10» dont les moteurs et les boîtes de vitesse seront remplacés, le tout pour un montant de 2,2 MF.

Selon la direction générale de la SEMIACS : «la décision d'acquisition a été prise, la commission d'appels d'offres a statué pour l'achat de huit véhicules neufs, les plis ont été ouverts et le candidat est désigné... Nous sommes ravis, il était vraiment temps que ça vienne. Les nouveaux bus devraient être là au printemps, et le programme de rénovation pourrait commencer en janvier...».



A gauche un modèle de «SC 10» vieux de 17 ans, et à droite un modèle plus récent. (Photo Gérard Castex)

Echaudée par les rebondissements et les aller et retour des nouveaux autobus, le discours était hier soir beaucoup plus mesuré chez le concessionnaire, la SEMIACS, où la direction confirmait que les véhicules neufs «seraient là en 1996, c'est sûr, que les plis de l'appel d'offre avaient bien été ouverts... mais qu'il fallait encore attendre».

Même prudence au service des transports de la mairie : «C'est vrai, la décision est prise, les plis ont été ouverts, il y avait quatre candidats, mais rien n'est officiel...».

Selon nos renseignements, l'heureux élu serait en fait le «fournisseur habituel» de la mairie dans le domaine des transports en commun : Renault Véhicules Industriels, dont la direction parisienne, reconnaissant avoir répondu à l'appel d'offres, disait hier soir ignorer avoir été choisie.

Subventions illégales

En avril 1995 déjà, le tribunal administratif de Nice avait annulé une subvention de 11,2 MF accordée par la Ville un an auparavant, le 28 avril 1994, à la SEMIACS pour l'achat de... huit autobus, au titre de l'exercice 1992. Cette annulation faisait suite à une décision similaire sanctionnant l'octroi d'une somme de plus de 5 MF destinée à compenser un déficit d'exploitation dans trois nouveaux parkings. Le contrôle des subventions accordées par la ville à la SEMIACS fait presque partie de la «routine» pour la juridiction administrative. Depuis plus de deux ans en effet, celle-ci est régulièrement saisie du problème, à la demande du préfet des Alpes-Maritimes. Ainsi, le 20 décembre 1994, quatre délibérations du conseil municipal accordant au total 80 MF à la société d'économie mixte, avaient été examinées à la loupe par le tribunal administratif. Il s'agissait d'apprécier, entre autres subventions, la légalité du versement de 11.285.280 F destinés à «l'exploitation des transports urbains», et plus précisément à l'achat de... «huit autobus». Encore. Le tribunal avait alors souligné les conditions strictes régissant les aides financières d'une collectivité locale envers un concessionnaire de service public... Espérons cette fois, que le tribunal administratif ne fasse pas rater le bus à la ville de Nice.

CORRECTIONS ET PRECISIONS à apporter au numéro 6:

- page 8: PAU: le réseau a acquis six PR 100.2

CARRIERES SOUS POISSY: le réseau CSO n'a acquis qu'un seul GX 187 à la RATP à savoir l'ex 4302. Le 4301 est parti à la TCAT de Troyes où il porte le n°176. A signaler que ces deux bus étaient des prototypes; en effet, il s'agissait d'articulés pousseurs, seul l'essieu arrière était propulseur.

- page 10: en Ile de France: les autobus détruits (un PR 100.2 et deux PR 112 neufs) .....
- page 13: le point sur les autobus au gaz: à Marseille il s'agit d'un PR 100R livré en janvier 1984 et non d'un PR 100.2.

NICE - Alpes Maritimes - Nice Matin du 23/07/1995

Le fond de l'air effraie

Alors que les grandes villes françaises uttent à leur façon contre le "smog estival" Nice, cinquième ville de France surpeuplée en été, s'auto-pollue par des transports urbains obsolètes

Nice, depuis trois ans, fait hélas partie des quelques villes ançaises touchées chaque été ar la pollution atmosphérique. ort ensoleillement et trafic utomobile intense contribuent en effet régulièrement à faire grimper les taux d'ozone dans l'air... et le nombre des consul- tions pour affections respira- oires.

Parallèlement à cette pollution, l'organisation mondiale de la santé (OMS), l'Europe et le monde scientifique, non seule- ent s'interrogent à propos de toxicité des émissions des oteurs diesel, mais encore s'apprêtent (en tout cas la communauté européenne), à prendre des mesures draco- iennes contre les moteurs au azole, dont les rejets sont offi- iellement qualifiés de «cancéri- gènes probables» par les experts de l'O.M.S. Principale décision : le pot catalytique qui evrait être obligatoire sur les oitures diesel sorties d'usine à ompter du 1er janvier 1996. 'Nice-Matin" du 19. 07.95).

Tramways t rues piétonnes

Les communes, avec plus ou oins de bonheur, choisissent leur façon de lutter contre ce nouveau fléau. Ainsi la ville de Paris, le 14 juillet dernier, avait vivement déconseillé» aux utomobilistes de se servir de ur véhicule. Mesure bien déri- oire, aucunement suivie d'ef- fet. D'autres cités ont choisi de construire un métro, ou VAL ille), de revenir au tramway Strasbourg), ou de proposer ratuitement des voitures élec- iques aux habitants (La Rochelle), certaines enfin, inter- disent leur centre au trafic par- n réseau de rues piétonnes (Rouen). La principauté de lonaco, touchée elle aussi l'été ernier par les excès saison- niers d'ozone, le 27 juillet 1994, avait «recommandé de limiter l'usage des véhicules person- els et, à défaut, de se déplacer pied ou en autobus». Il faut ire que ce jour-là, la station de Fontvieille, située sous le Rocher, avait enregistré un taux de 210 microgrammes d'ozone ar mètre cube, contre 120 en ituation normale, un taux upérieur de 30 points au seuil mite (180) fixé par la Commu- nauté européenne.

Jn projet de loi n octobre

Beaucoup plus récemment, le mardi 18 juillet, a été rendu public un rapport rédigé par un groupe de quarante experts de ivers horizons (représentants 'entreprises des secteurs de l'énergie, des transports, de l'automobile, d'associations de protection de l'environnement et représentants de l'administration ou d'instituts de recherche publics), constitués en «cellule de prospective» par le ministère de l'Environnement. Ce groupe d'experts constate, entre autres, que la France « n'a pas de politique globale des transports explicite », accuse une nouvelle fois les moteurs diesel, et propose enfin des mesures originales pour améliorer la qualité de l'air. Cette cellule ministérielle a adopté le principe d'un « péage urbain de régulation environnementale », pour, notamment, «recueillir des ressources en faveur des modes de déplacement le moins agressifs pour l'environnement »...

Les propositions de ce groupe de travail, installé par Corinne Lepage, ministre de l'Environnement, qui se prononce d'ailleurs, «à titre personnel», contre une formule de péage urbain, serviront à mettre sur pied un projet de loi qui devrait être prêt en octobre.

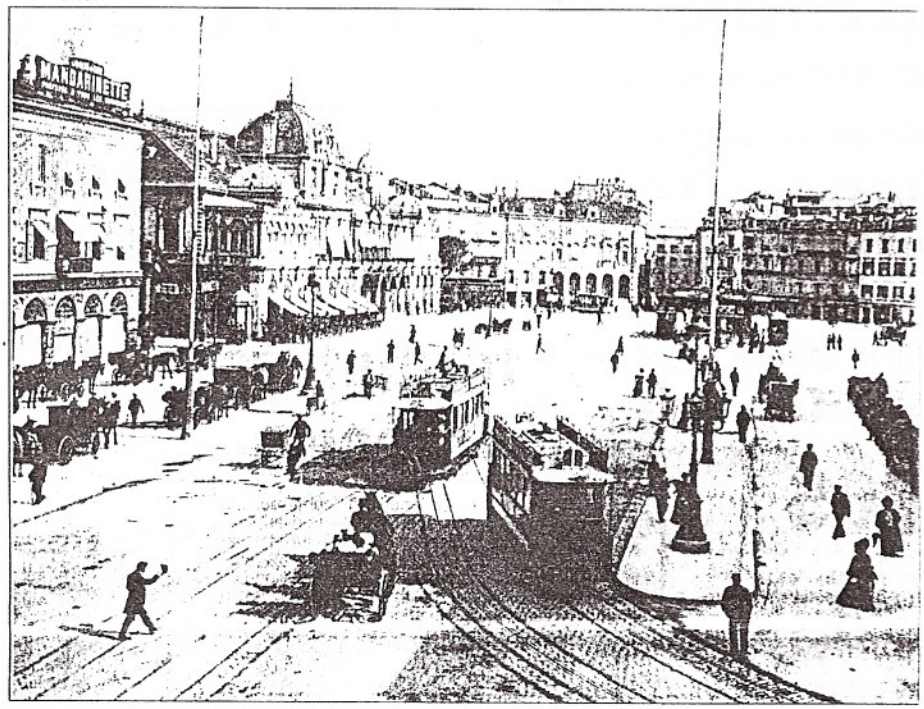
Que font les décideurs locaux ?

La France, on le voit, n'entend pas se laisser étouffer par les poussées nocives et oxydantes d'ozone.

Mais à Nice, que font les décideurs qui se sont succédé ? Après avoir traîné les pieds pendant des années, après maintes tergiversations entre les divers services municipaux et préfectoraux, le réseau Qualitair 06 a enfin pu être installé début 1994, avec aujourd'hui seulement cinq capteurs répartis sur Nice et les environs. Un dispositif largement insuffisant pour assurer un contrôle satisfaisant de la pollution atmosphérique de la cinquième ville de France, en surdensité de population pendant l'été.

Alors, où en est le projet de métro littoral ? N'est-il pas temps d'étudier un nouveau plan de rues piétonnes ? Quant aux transports en commun, qui devraient désengorger la ville et réduire le trafic : sur les deux cent dix autobus de la ST2N, (Société nouvelle des transports de l'agglomération niçoise), seulement huit sont aux normes européennes de pollution, les deux cent deux autres, trop vétustes, font aujourd'hui (triste) figure de grands pollueurs dans un centre-ville au bord de l'asphyxie (voir article ci-contre).

Pierre HILLION



Place Masséna du temps des tramways, des fiacres et des calèches, une époque (1910) on l'on ne connaissait pas les problèmes de pollution atmosphérique. (Repro. N.-M.)

202 autobus hors-norme ...

Alors que l'âge moyen d'une flotte d'autobus est de 6 à 8 ans, la moitié du parc niçois a plus de 12 ans, et certains roulent depuis 17 ans...

La pollution atmosphérique, dans la capitale de la Côte d'Azur, ne résulte pas de la proximité des industries ou des raffineries, comme du côté de l'étang de Berre. Non, c'est le trafic intense automobile, conjugué au fort ensoleillement, qui y provoque des poussées de fièvre d'ozone, gaz toxique déclenchant une foule de maladies, respiratoires notamment.

Alors qu'on pourrait compter sur les transports en commun pour réduire cette calamité, c'est au contraire, à Nice, des autobus trop vétustes qui contribuent largement à étouffer la ville, avec des émissions de moteurs diesel bien au-dessus des normes édictées par l'Europe le 1er octobre 1993, et à plus forte raison, aux normes qui seront imposées dans la communauté européenne le 1er octobre 1996.

« C'est vrai, la pollution est un gros problème pour nous », reconnaît M. Francis Baronnet-Frugès, président de la ST2N (société nouvelle des transports de l'agglomération niçoise), mais nous sommes obligés de laisser vieillir le parc, puisque c'est la ville de Nice qui achète le matériel et qui nous le met ensuite à disposition. Notre mission à nous c'est l'entretien. Nous insistons régulièrement auprès de la Ville pour le renouvellement du parc, mais ce sont les élus qui font le choix, compte tenu du budget dont ils disposent...».

« Aujourd'hui, le parc niçois est trop vieux, son âge moyen est de dix ans, 85% du parc a plus de 6 ans, et la moitié dépasse les 12 ans, les plus anciens roulent depuis 17 ans... en fait, sur nos 210 véhicules, huit seulement respectent les normes européennes de pollution de 1993...».

Cinquante litres au 100 km

Un bus à Nice consomme en moyenne 50 litres de gazole au 100 km, et parcourt 39 914 km par an, soit presque le tour de la Terre, le tout multiplié par 200 et l'on aura une idée infime du tonnage de particules de suie qualifiées de « cancérigènes probables » par l'Organisation mondiale de la santé (OMS), rejetées dans l'air de Nice...

On pourrait se consoler en se disant que les 36 905 940 voyageurs transportés en 1994 par ST2N sont autant d'automobilistes qui ne polluent pas la ville au volant de leur propre voiture. Mais hélas, comme le révèlent les statistiques des transports niçois, ce sont en majorité des personnes âgées de plus de 65 ans qui, pour la plupart, ne conduisent plus (12.256.820), des scolaires et des étudiants (5.036.353) qui ne conduisent pas encore, mais aussi des femmes sans permis de conduire, qui utilisent les transports en commun niçois.

A quand des moteurs propres sur les bus de Nice ? A cette question, Olivier Contesso, ingénieur des services techniques à la ST2N, répond qu'il est impossible de modifier les moteurs actuels, et qu'il est obligatoire d'acquérir des véhicules neufs pour bénéficier des nouvelles technologies de réduction d'émission de particules, mais aussi de rejets de monoxyde de carbone (CO), d'hydrocarbures gazeux (HC), et d'oxyde d'azote (NOx).

Les carburants verts ?

Pour accéder donc, au moins à la norme «Euro 1» (imposée depuis 1993) les fabricants de ces bus d'une cylindrée de 9 à 10 litres pour une puissance allant de 185 CV à 250 CV, ont eu recours au refroidissement à eau (système intercooler), les véhicules qui en sont équipés ont pu ainsi passer l'homologation.

Mais pour les normes du 1er octobre 1996 («Euro 2»), encore plus restrictives bien sûr — et heureusement pour la santé — les constructeurs vont passer à l'injection électronique, « alors que jusqu'ici on ne connaissait que l'injection mécanique sur ce genre de véhicule », explique Olivier Contesso.

Enfin, pour les normes futures d'«Euro 3», en «cours de définition, les Allemands de Mercedes étudient avec les Français de Renault Véhicules Industriels un pot catalytique pour les poids lourds. Ce qui permettrait de diviser par six les mesures de monoxyde d'azote, et par quatre la quantité de particules rejetées.

Reste les fameux carburants verts, comme le diester de colza, qui permet de diminuer jusqu'à 30% les émissions de polluants, mais on ne connaît pas encore ses effets sur l'environnement et la santé.

En attendant, à Nice, on pourrait peut-être faire des tests à l'huile d'olive...

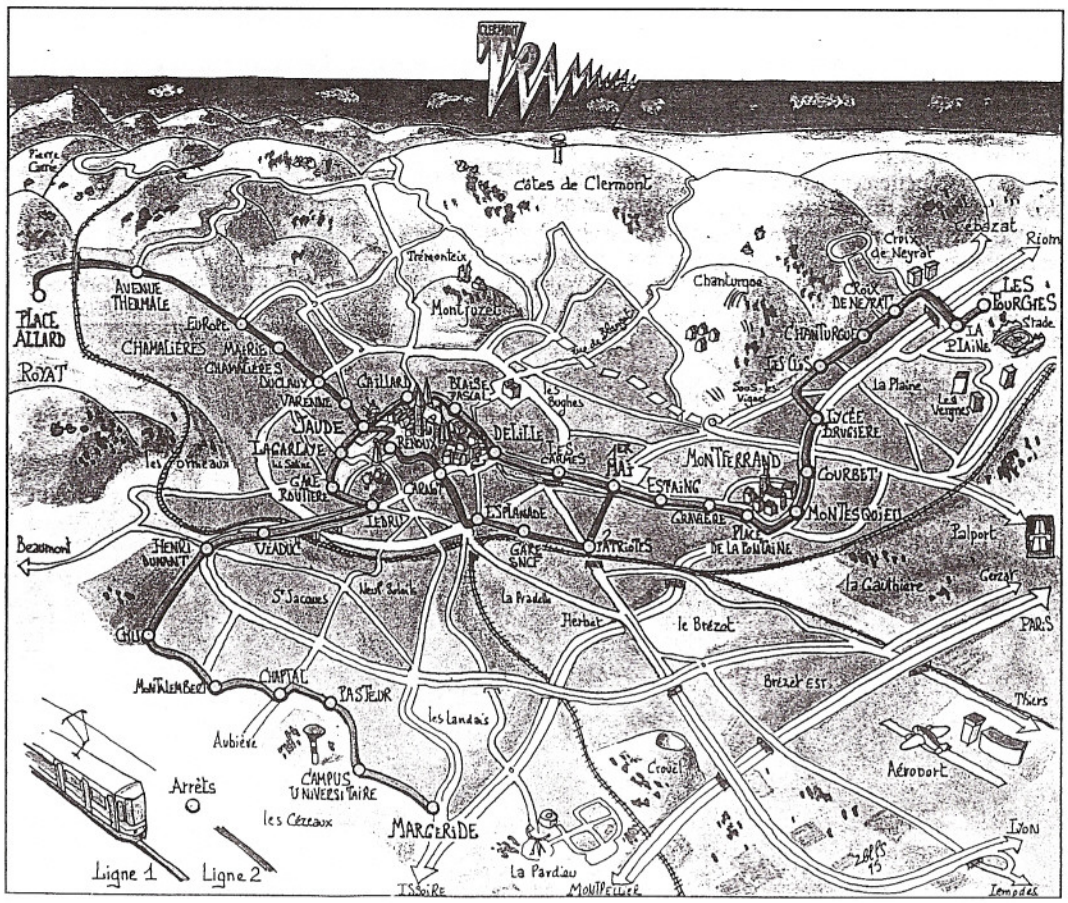
P. H.

CLERMONT-FERRAND - Puy de Dôme -

Tramway

Sur les rails de l'an 2000

Imaginez l'horizon 2000. Un nouveau mode de transport en commun fait son entrée dans Clermont-Ferrand. Rapide, silencieux, non polluant, il relie les quartiers périphériques, où se concentrent les habitants, au centre ville, où se trouvent les emplois. Sur son passage, la Ville change de visage. Le tramway propulse Clermont-Ferrand dans une Ère nouvelle. Montez donc avec nous !



Les projets de lignes 1 et 2 traversent Clermont selon les axes nord-sud et est-ouest. Elles se croisent place du 1er Mai et place de Jaude.

Tramway

Sur les rails de l'an 2000



Le tramway d'aujourd'hui est conçu pour faciliter l'accès aux handicapés et aux landaus. (Photo prise ici dans le tramway de Grenoble).

Il est 8 h 15, quelque part dans Riom, en l'an 2001. Comme tous les matins, Pierre prend sa voiture mue électriquement pour se rendre au Campus des Cézeaux où il enseigne la physique à des étudiants de 4e année. Particularité, Pierre est handicapé moteur.

À l'entrée de Clermont, il délaisse la voie express pour garer sa voiture sur un grand parking aménagé aux Fourches de Cébazat. Dans son fauteuil roulant, il rejoint la tête de tramway qui vient d'être construite. Petit pincement au cœur, c'est la première fois qu'il va utiliser ce nouveau mode de transport.

Il est un peu déçu par le véhicule qui ressemble beaucoup à un train (1), mais nettement plus pratique. Aux ordres du chauffeur, le mastodonte de 29 mètres de long arrête ses doubles portes juste en face de lui. D'un geste, le plancher s'abaisse pour permettre le passage aisé de son chariot. Une femme et son landau l'accompagnent tout aussi facilement.

Lancé à 70 km/h, Pierre a tout juste le temps de voir défiler les usines Michelin à proximité de l'avenue de la République. Le tramway, dans sa belle robe grise et bleue, circule silencieusement au milieu des piétons. Les automobiles sont moins nombreuses dans le centre de Clermont depuis l'apparition de ce nouveau mode de transport qui peut emmener près de 180 personnes en toute sécurité et sans polluer l'atmosphère.

Pierre retient son souffle au moment de gravir le viaduc Saint-Jacques. Jamais il n'avait observé la ville comme çà, tranquillement, dans le silence et sans faire le moindre effort. L'angoisse des embouteillages est bien loin. Le tramway salue l'hôpital Gabriel Montpied, passe la rue Pasteur et s'arrête devant le Campus des Cézeaux. Il est à peine 9 h, l'heure pour Pierre de rejoindre son amphithéâtre.

En route vers le futur

Scénario fiction ? Pas tout à fait. Le portrait robot de ce que pourrait être le futur Transport en Commun en Site Propre (TCSP) pour l'agglomération clermontoise vient d'être rendu public. Roger Quilliot, sénateur-maire de la Ville, Jean Maisonnet, président du SMTC (Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise), ainsi que Claude Wolff, maire de Chamalières, et Louis Virgoulay, adjoint de Roger Quilliot, tous deux vice-présidents du SMTC, en ont exposé les grands axes.

En l'état actuel des choses, les études (2) préconisent la construction de deux lignes à court et moyen terme : la ligne 1 entre Neyrat-La Plaine et les Cézeaux à l'horizon 2000, puis la ligne 2 entre la place du 1er Mai et Royat, à l'horizon 2005-2010. C'est à dire demain ! Cette décision permettrait à Clermont de rejoindre le club des villes ayant un tramway comme Nantes, Grenoble, Rouen, Bobigny-Saint-Denis et Strasbourg.



Le projet a été présenté par Louis Virgoulay, adjoint au maire chargé des transports et vice-président du SMTC, Roger Quilliot, Sénateur Maire, Jean Maisonnet, président du SMTC, Claude Wolff, maire de Chamalières et vice-président du SMTC et Emile Zimmermann, adjoint au maire de Durtol et président de la T2C.

Le tramway semble le mode de transport le plus adapté à l'ambition d'une agglomération de 236 000 habitants comme Clermont-Ferrand. Le choix précis du matériel n'est pas encore complètement arrêté. Le tramway ressemblera-t-il à celui de Grenoble (hypothèse évoquée avec notre personnage imaginaire) ou à celui de Strasbourg, plus beau, plus moderne, mais aussi plus cher. Le tramway

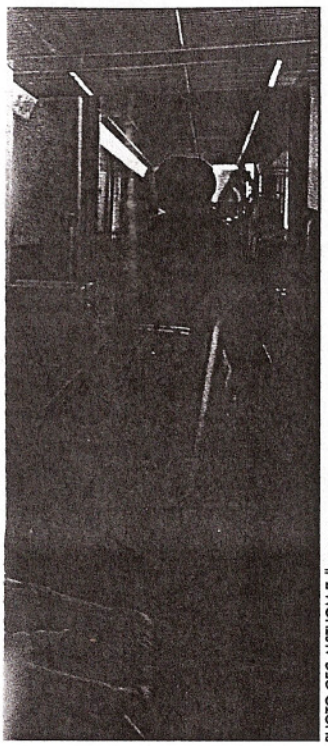


PHOTO GEC ALSTHOM-Zylberman

Halte à l'engorgement automobile

Le taux des déplacements motorisés par jour et par personne dans la capitale régionale est l'un des plus élevés de France. En 15 ans, les déplacements ont doublé, motivés essentiellement par le besoin de se rendre sur son lieu de travail. Or Clermont-Ferrand regroupe 75 % des emplois de l'agglomération. Résultat : des trajets de plus en plus nombreux et de plus en plus longs entre la périphérie et le centre-ville.

Sans être préoccupante, la qualité de l'air de Clermont-Ferrand ne peut que souffrir de cette surabondance de véhicules à moteur thermique. Aussi, la réalisation d'un mode de transport en site propre, à fortiori électrique comme le tramway, apparait-elle comme une solution d'avenir.

utilisé à Grenoble présente également l'avantage d'être un matériel éprouvé. La parole sera aux techniciens et aux financiers...

Le coût, parlons-en. La construction de la ligne 1, «d'insertion facile», est chiffrée à 1,3 milliard de francs (107 millions de francs du kilomètre), et celle de la ligne 2, «d'insertion difficile», à 770 millions de francs (148 millions du kilomètre). Comme on peut s'en douter, la mise en chantier de la ligne 2 dépendra pour partie de la réussite commerciale de la ligne 1. Reste que la réalisation de la première ligne semble être à portée de rail, sans alourdissement des impôts locaux. Les sites propres, retenus de longue date et déjà utilisés par les bus, faciliteront la tâche d'implantation.

Un tramway peut en cacher un autre

Ce projet est d'abord un projet de transport jugé indispensable au regard de l'étude qui a été menée (voir encadré). Mais plus que cela encore, il s'agit d'un véritable projet d'agglomération. Inévitablement, le passage du tramway va entrainer dans son sillage toutes sortes de changements.

L'enjeu est de faire le lien entre le centre-ville et les pôles d'habitation isolés. Faudra-t-il que la place de Jaude change de visage ? Doit-on développer les voies piétonnes et cyclables ? Des parkings devront-ils être construits en tête de station ? Toutes ces questions et bien d'autres feront l'objet d'un schéma global des déplacements urbains prenant en compte l'ensemble des modes de transports utilisés à l'échelle de l'agglomération. Il s'agira notamment de repenser l'organisation des lignes de bus pour mieux desservir les autres communes de l'agglomération et «rabattre les usagers» vers les lignes de tramway. Une liaison avec Aulnat, Riom et Cournon est également envisagée, grâce à un tramway mixte utilisant les rails SNCF.

Cette étude livrera ses conclusions dans un délai de 15 mois. Comme on le voit, un tramway peut en cacher un autre. Une réflexion globale s'est aujourd'hui engagée autour de ce nouveau mode de transport qui fera rentrer l'agglomération clermontoise dans l'an 2000.

(1) Ceci n'est qu'un exemple parmi plusieurs hypothèses.

(2) Réalisées par la SOFRETU, une filiale de la SNCF et de la RATP.

Ce qu'ils en pensent



«MOINS DE POLLUTION»

Christophe, 20 ans, étudiant. Sans voiture, il se déplace essentiellement à pied et n'utilise le bus qu'occasionnellement. «*Un tramway signifie moins de pollution et c'est une bonne chose. Mais je me demande comment va se passer l'insertion de ce mode de transport au milieu des automobiles*».

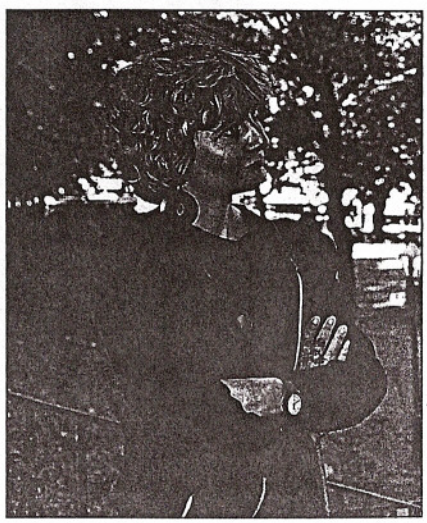


«PLUS ATTRAYANT, PLUS HUMAIN»

Jean et Anna, 77 et 72 ans, retraités. Impliqués dans une association, ils ont besoin d'une voiture pour transporter facilement des colis. «*Le tramway semble une bonne chose ; il est rapide, accessible et surtout non polluant. Il est plus attrayant, plus humain qu'un bus. Nous sommes prêts à l'utiliser lorsque nous aurons moins de paquets...*».

«BEAUCOUP DE TRAVAUX»

Andrée, 40 ans, enseignante. Elle réside à Riom et utilise sa voiture pour tous ses trajets. Elle est même très attachée à ce mode de transport, même si elle reconnaît qu'il n'est pas toujours très rapide. «*Si je traversais Clermont-Ferrand du nord au sud, j'utiliserais peut-être le tramway. Il doit pouvoir satisfaire des gens, mais représente beaucoup de travaux*».



Un service de transport urbain bientôt créé

Les Vernoliens auront à leur disposition dès le début du mois de décembre un service de transport urbain à travers la cité.

La ville de Verneuil-sur-Avre fait visiblement un effort en direction des personnes âgées et de celles ne disposant pas de moyens de locomotion. En effet, dès le samedi 2 décembre des bus assureront des navettes entre les différents quartiers et les centres administratifs et commerciaux : hôpital, hôtel de ville, poste, gendarmerie...

Ce service, mis en place suite à de multiples demandes et avec la collaboration de la société de transport Cariane Eure, fonctionnera le mercredi et le samedi dans un premier temps.

Partant de la Mare-à-Moudre (plus précisément de la Maison de cure) à 8 h 45 le matin, le car traversera le quartier avec cinq arrêts avant de partir vers le Paradis (sept arrêts). Il arrivera dans le centre-ville entre 9 h 06 et 9 h 15. Là, quatre lieux principaux ont été choisis par les responsables : l'hôpital, la place de la Madeleine, la mairie et le quartier des H.L.M.

5 F le billet

Ensuite, la navette partira vers le lieu-dit Poëlay (cinq arrêts) pour revenir dans le centre-ville aux alentours de 9 h 30. Le retour dans les différents quartiers se fera vers 11 h 30 pour la-Mare-à-Moudre et le Paradis et aux environs de 12 h pour Poëlay. Même procédé l'après-midi avec des départs fixé vers 14 h et 14 h 30 et des retours programmés pour 16 h et 16 h 30.

Les responsables précisent que ces horaires sont susceptibles d'aménagements si besoin.

Limité pour l'instant à deux jours, ce service pourrait néanmoins devenir quotidien s'il s'avère que l'opération est une réussite, selon Yves Besnard, responsable de Cariane Eure pour Verneuil. « *Nous avons choisi le samedi notamment parce que c'est le jour du marché à Verneuil et le mercredi parce que c'est en milieu de semaine et parce que ce jour-là beaucoup de personnes âgées sortent en ville* », précise-t-il en ajoutant : « *Nous nous sommes donnés six mois avec la ville de Verneuil pour réussir.* »

Enfin, le prix du billet est pour l'instant fixé à cinq francs pour un trajet. Par la suite, un système d'abonnement pourra néanmoins être mis en place.

Renseignements complémentaires : tél. 32 60 02 27.

Des caméras dans les bus de Trans Urbain

SOURIEZ, VOUS ÊTES FILMÉ !

Souriez, vous êtes filmé!", c'est le genre de slogan que pourraient afficher aujourd'hui les bus de Trans Urbain. Si vous empruntez les transports urbains, sachez en effet qu'une caméra placée au-dessus du conducteur filme sans interruption tous vos faits et gestes lorsque vous montez à bord du véhicule.

"**C'est de la pure prévention. Ces caméras ont une autonomie de 24 heures et filment en permanence. Avec elles, nous sommes capables d'identifier n'importe quel individu en cas d'agression, mais elles ont surtout un rôle de dissuasion. Nous voulons éviter qu'un éventuel agresseur ait l'idée de se rendre dans un arrêt de bus**", commente Jean-François Macadré, directeur de Trans Urbain.

Blindées, dotées d'un armement automatique et d'un système auto-focus permettant de filmer de jour comme de nuit (5 images/seconde), les premières caméras fournies par la société "Ouest Télécom" donnent déjà toute satisfaction. Les 35 bus de la société des transports urbains devraient en être équipés avant la fin de l'année. Le tout pour un budget global de 800 000 F environ. Une somme financée à hauteur de 120 000 F par le Contrat de ville et 72 000 F par la Région.

La décision d'équiper les bus d'une caméra avait été prise au début de l'année. A l'époque, l'agression d'un conducteur par un individu isolé dans le secteur d'Arnières avait fait grand bruit. Pour éviter que pareille mésaventure ne se reproduise, les salariés de Trans Urbain avaient, entre autres, réclamé la mise en place d'un système audio-visuel à bord de leurs véhicules.

Aujourd'hui, selon le patron de Trans Urbain, le réseau d'Evreux est le premier en France à être intégralement équipé de caméras embarquées.

Cette mesure s'intègre dans une série d'actions préventives mises en place sur les lignes en service : recrutement des "grands frères", contrôleurs issus de communautés d'immigrés, programme de décoration des abris-bus par les jeunes, tournois de sixte (football) entre les jeunes usagers et le personnel de Trans Urbain...

Toutefois, et avec le franc parler qui le caractérise, Jean-François Macadré regrette l'absence de policiers sur le terrain. "**Nous avons fait une demande pour avoir quelques policiers à bord des bus, mais il n'y a pas beaucoup de suivi. Pourtant, les 7 000 personnes transportées chaque jour représentent l'équivalent d'une petite ville. Et je ne connais pas d'agglomération de cette importance qui n'ait pas un minimum de police.**"

A.L.



Avant la fin de l'année, les 35 bus de Trans Urbain seront équipés d'une caméra embarquée.

1965 1966 1995

30 ANS DE TRANSPORTS URBAINS A LOUVIERS



VILLE DE LOUVIERS



Trente ans déjà d'histoire des transports urbains à Louviers, alors seconde ville de l'Eure à s'équiper ainsi. Trente ans de péripéties politiques marquant de leur empreinte la vie du réseau, vie déjà mouvementée pour la période courte au regard de l'histoire humaine. Jeunesse marquée par ses avancées, ses stagnations, ses originalités qui en font un réseau atypique à plus d'un titre et qui semble avoir atteint aujourd'hui une certaine maturité, ce qui ne signifie pas banalisation.

Bien au contraire le SITULV renouvelé est aussi un laboratoire d'idées afin de mieux servir la population de Louviers, des communes adhérentes et celles à venir, de créer les services les plus performants, les plus innovants à l'échelle de notre agglomération, conscient des lacunes et des défauts existants afin que le plus grand nombre puisse dire "TRANSBORD, c'est le moyen naturel de se déplacer dans l'agglomération de Louviers - Val de Reuil" aussi bien pour travailler, pour ses achats, ou pour ses loisirs.

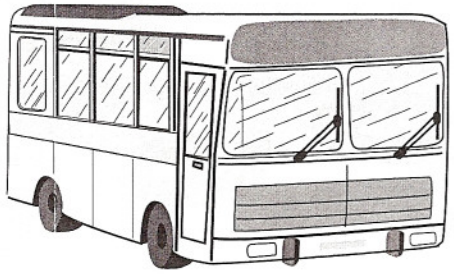
C'est une grande ambition, mais partout en Europe cette réflexion est en cours pour rendre les villes conviviales. C'est désormais incontournable.

Bruno Canivet
Adjoint au maire
chargé des transports
et réseaux de communication

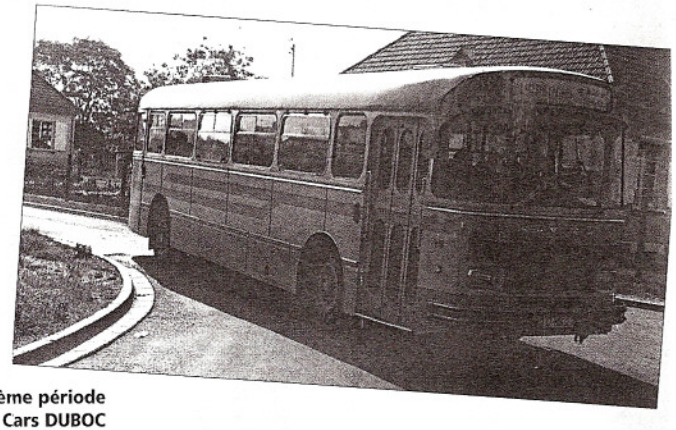
Essais et première régie municipale

1er octobre 1965 : mise en service d'une ligne urbaine entre Saint-Hildevert et Le Hamelet avec des services par les Acacias, la place Thorel, le Parvis, Wonder, la route de Pacy et d'autres par la zone industrielle ou encore desservant la gare SNCF (encore ouverte) ou encore les diverses écoles et le collège unique de l'époque.

- La ligne est desservie les dimanche et jours de fêtes, l'après-midi. Elle est coupée en deux sections avec limite au Parvis. Le ticket est de 0,30F par section. Les services scolaires existaient depuis la rentrée scolaire, vraisemblablement le 15 septembre.
- L'exploitation est confirmée aux cars Hamon (conseil municipal du 15.10.1965) après une période d'essai de deux semaines.
- Louviers est la seconde ville de l'Eure après Evreux à disposer d'un véritable service urbain. Le conseil municipal du 12.9.1967 crée une régie municipale par 14 voix pour et 13 voix contre et lance un emprunt de 184 000 F pour l'achat d'un Berliet Randonnée et d'un minicar Berliet Heuliez, tous peints en blanc.
- D'après le témoignage de Jacques Génin, le premier conducteur de cette première régie, le service a débuté le 16 septembre et ne circulait plus le dimanche sauf pour quelques occasions et une excellente équipe s'était formée pour assurer les différents services.



1ère période
BERLIET-HEULIEZ de 1967 - Régie



2ème période
SAVIEM S45 - Cars DUBOC

Privatisation et première extension

Par convention de 1970, la Régie est supprimée et l'exploitation est confiée aux Cars Duboc (aujourd'hui repris par les voyages Guy Auzoux) avec les services scolaires. La ligne est étendue au parc industriel d'Incarville (Ville nouvelle du Vaudreuil) et au centre d'Incarville, sans conventionnement avec ces communes.

- Au début le même matériel est utilisé, puis, par la suite, divers types de minicars (Berliet PAK 50 et Saviem SC5) aux couleurs des cars Duboc (bleu pâle avec des filets bleus moyens).
- Le 2 novembre 1976 est créée une seconde ligne reliant Les Monts à la ZAC de la Justice, en construction. Les lignes sont alors numérotées. Cette ligne n° 2 n'est desservie que les mercredi et samedi. Les services sont toujours payants avec deux sections sur chaque ligne.



Louviers

Samedi 28 mai 1983 ● 15

des "nouvelles" lignes urbaines

TOUT LE MONDE MONTE... ET DESCEND

3ème période



4ème période

3ème période

La seconde régie et la gratuité

Après une étude du CETE de l'Equipement et une consultation de la population, à l'aide d'un ancien bus de la RATP aménagé en véhicule expo, un nouveau réseau est mis en place. Une nouvelle régie municipale est créée et le réseau est baptisé LOTUS (LOuviers Transports Urbains et Scolaires). Le personnel vient essentiellement des cars Duboc. Le réseau comporte trois lignes de base (1,2 et 3), trois lignes complémentaires d'heures creuses (4,5 et 6), une ligne à caractère scolaire (7). Le parc est constitué enfin de vrais autobus : des Saviem SC10U à trois portes pour les lignes 3 et 7 et les services scolaires et des microbus Renault-Chardon SB2 pour les autres lignes. Néanmoins les Lovériens utilisent longtemps le vocable de "cars de la Ville".

- Les véhicules sont blancs et gris avec un L rouge sur les côtés, sauf les SC10 qui, provisoirement, ont gardé les couleurs orange et gris de Strasbourg. La gratuité est instaurée, au titre de l'utilité sociale, ce qui constitue un des rares cas en France.
- En avril 1981, arrivent quatre "grands" bus neufs du même modèle (SC10U) que les précédents mais aux couleurs de LOTUS et avec des sièges en velours et un intérieur convivial.
- Au 1er juin 1981, les services de la ligne CNA 130 (Rouen-Evreux) sont intégrés sur le territoire de Louviers et sont aussi gratuits.
- A partir de 1983, le réseau maintenu, et toujours gratuit, va connaître une longue période de stagnation.

4ème période

Transbord, l'intercommunalité, reprivatisation

Les réseaux de Louviers et de Val de Reuil (Transval créé en 1985) se touchent à Incarville mais s'ignorent.

- Les usagers exerçaient de plus en plus de pression pour une desserte unique des deux agglomérations voisines.
- 30 Août 1993 : c'est la mise en place du réseau TRANSBORD quelques mois après la création du Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de Louviers et Val de Reuil (SITULV) . Ce nouveau réseau dessert Louviers, Val de Reuil, Incarville, La Haye le Comte et l'Ecoparc en dehors de Louviers.
- Un concessionnaire est choisi : c'est TVBS du groupe Cariane (SNCF) qui exploitait déjà le réseau TRANSVAL.
- Le matériel utilisé est celui de Louviers et quelques bus d'occasion rapidement remplacés par 7 bus neufs (Heuliez GX 107 et GX 77) à l'automne.
- Les bus sont toujours blancs mais avec un filet bleu et un filet vert ainsi que les sigles TRANSBORD en référence à la forêt qui borde l'agglomération.
- Le personnel ancien est intégré au nouveau réseau. Les lignes sont désormais désignées par des lettres (A à G) et les services sont payants avec deux sections (ligne A), ce qui n'est pas sans créer des réactions parmi les usagers après 13 ans de gratuité.
- 1994 voit l'intégration au réseau de la ligne SCETA avec tarification Transbord Vironvay qui est desservie à l'automne. Les services CNA- (ligne 37) sont à nouveau intégrés au réseau à l'intérieur du périmètre des transports urbains.
- 1995 : trentième anniversaire des transports urbains à Louviers et desserte à l'automne de Pinterville et de Poses. Un dépôt tout neuf est créé à Incarville.
- Maintenant l'histoire de ce nouveau réseau intercommunal est en marche.
- Rendez-vous... dans dix ans!

NOUVELLES BREVES DES RESEAUX

- Saint-Etienne

La ligne 27 à l'ordre du jour : les habitants du quartier de Méons ne sont pas satisfaits de la desserte actuelle. Celle ci est assurée par la ligne 27 en provenance de Sorbiers. Quand ils arrivent dans le quartier, les bus sont déja pleins et le temps de parcours vers le centre-ville varie de 17 à 30 minutes selon les heures. Les habitants réclament donc la création d'une ligne nouvelle pour la desserte spécifique de leur quartier.

Encore une visite : Le 15 Novembre 1995, la STAS a reçu une délégation de la ville de Campinas située à 80 kilomètres de Sao Paulo et qui compte 1 Million d'habitants. La société exploite 800 Autobus. Les brésiliens se sont montrés très curieux sur tous les aspects du réseau.

Les Vitrines de Saint-Etienne : Du 20 au 24 décembre, l'association des Vitrines de Saint-Etienne (350 commercants) à décider de financer la mise en place de navettes gratuites au départ de 3 parkings surveillés. Toutes les 10 minutes, et de 10h à 19h30, partaient un bus du parking du stade, de la plaine Achille et de Bellevue en direction de Dorian.

Résultats de l'Audit : Celui ci n'a révélé aucune situation irrégulière dans la gestion de la STAS.

"Y a pas que le foot à St-Etienne" : C'est sous ce nom que la STAS a lancé une opération vers les jeunes. Du 1er décembre 1995 au 31 janvier 1996, pour l'achat d'un Pass Scooter, un Pass Sport Découverte était offert. Celui ci permettait à son détenteur d'essayer 12 sports connus ou méconnus. Et pour 5 activités essayées, 50% de réduction sur la licence UFOLEP et la licence gratuite pour les 12 activités essayées.

"Etre urbain, c'est aussi plaire aux femmes" Du 1er octobre 1995 au 31 décembre, avec 1 Pass Mois ou Actif, des cadeaux dans toute la ville. Sur présentation de ce Pass, et grâce à une vignette fournie avec le Pass, certains commercants offraient un cadeau allant d'une place offerte pour une achetée dans les musées à des réductions sur les achats pour d'autres.

La gratuité pour les plus démunis : Une étude devrait être lancée sur ce problème. Les résultats sont attendus pour la fin mars.

TOULON: Réception de deux articulés PR 118 en remplacement de deux PR 180. Ils sont affectés à la ligne 8 Toulon - la Seyne.

CANNES - RANGUIN: A l'issue des récentes grèves SNCF, l'autorail urbain Cannes - Ranguin a été supprimé. (Voir page 11) Son déficit de fonctionnement était de l'ordre de 10 000f par jour.

Cette relation est actuellement desservie par deux lignes:

- la 9 concédée à une entreprise privée, la S.T.A.V.S., à l'aide d'un Heuliez HLZ, un Mercedes 405, un Heuliez GX 187 et deux Setra SG 219 SL.
- la 14, ligne express rallongée et renforcée à 13 aller-retour à l'occasion, exploitée par le réseau principal Bus Azur, mais avec un Mercedes 405 de la STAVS. Cette ligne évite la cité cannoise annexe de la Bocca par une rocade extérieure.

GARDANNE: Cette cité minière de la banlieue de Marseille a vu naître un petit réseau urbain il y a quelques années seulement, avec deux lignes exploitées par la société Blanc. La récente création d'un syndicat intercommunal a permis d'en rajouter deux autres vers Fuveau et Mimet. A cette occasion, une gare routière a été aménagée devant la gare SNCF. Le réseau s'appelle Gardanne Bus et la décoration du matériel est le jaune souligné de bleu sur fond blanc. Celui-ci comprend un PR 100MI n°119, trois Heuliez GX 107 n°120, 121 et 138 et un Setra 215 SL n°140. Les jours scolaires, du matériel interurbain assure les renforts, surtout sur Fuveau et Mimet.

MARSEILLE: M. Landas de Marseille nous demande de rectifier une erreur parue dans notre magazine - le n°2 page 10 - concernant le réseau de Marseille: les Mercédès O 405N portent les n° de parc 701 à 710 et 711 à 716 au lieu des 400 mentionnés. De plus M. Landas nous précise l'affectation des ces Mercedes O 405 N:

701 à 710: dépôt d'Arenc
711 à 720: dépôt de la Capelette
721 à 737: dépôt de la Rose

De plus à signaler que de nouveaux GX 113 Nouvelle caisse ont été mis en service en 1995 à Marseille sur les lignes 72, 53 & 27; n° de parc: 595 à 599, 601 à 605: dépôt de la Capelette, ligne 72.
606 à 612: dépôt de la Rose: lignes 53 ou 27.
Ces GX 113 arborent l'insigne du Conseil Général; ce fait est à signaler quant on sait que la responsabilité de ces organismes se limite aux transports départementaux et scolaires, hors périmètres urbains.



Photo ci-contre de M. Rostagni: Mercedes O 405 N n°733 à la station de métro la Rose; ces Mercedes à partir du n°711 présente une nouvelle série plus moderne avec vitres latérales agrandies sur la moitié avant de la longueur.
Au fond et à droite un Mercedes O 305 des compagnies privées assure les lignes 142 à 144.

Les Mercedes O 405N ont remplacé quinze Heuliez GHLZ réformés marquant ainsi la fin des véhicules articulés sur le réseau RTM.

ILE DE FRANCE: Dans la banlieue Ouest, les Transports Urbains de la Boucle - T.U.B. - du groupe CGEA changent de nom et se nomment " Bus en Seine ". Les responsables en ont profité pour modifier la livrée des véhicules - larges triangles jaunes et bleus sur fond blanc. Rappellons que ce réseau dessert un SINOM de 6 communes: Carrières-sur-Seine, le Pecq, Chatou, Croissy-sur-Seine, le Vésinet et Montesson.

REIMS: Pour la première fois, un réseau de transport urbain pénètre dans l'enceinte d'un espace privé. En effet depuis février, les bus des Transports Urbains Rémois - T.U.R. - pénètrent dans le domaine du Centre Hospitalier Universitaire. Cette nouvelle desserte s'effectue en site propre sur une bonne partie du tracé et comporte 7 arrêts. Cette première rémoise pourrait être rapidement suivie par une autre du même ordre à savoir la desserte en site propre dans l'enceinte du Campus Universitaire.

A **EPERNAY** le réseau Sparnabus s'est équipé d'un billetterie magnétique et ce depuis le 13/11/95. A **DREUX** le réseau a embauché cinq agents pour lutter contre la fraude et l'insécurité dans les bus. A **LILLE-ROUBAIX-TOURCOING** le personnel du réseau Transpole porte depuis le 20 novembre dernier un nouvel uniforme signé Pierre Balmain.

RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens) par Patrick KIRSTETTER

Après avoir été durement frappé par les attentats, les multiples alertes aux colis suspects et pour finir l'année le grand mouvement social qui a paralysé de nombreux réseaux urbains dont le nôtre, il est à souhaiter que le réseau parisien se remette rapidement de toutes ses émotions.



TRAMWAY

Peu de nouvelles cette fois ci du côté du réseau de Trams. Si du côté de Bobigny les deux nouvelles rames sont à pied d'oeuvre, la situation semblerait se débloquer du côté de Puteaux; il reste toutefois à confirmer ce très prudent conditionnel. Pour prouver l'engouement suscité par le tramway, nous ne relaterons que le récent désir exprimé par les élus de Sarcelles de voir la future ligne Porte de la Villette - Saint-Denis prolongée à la gare de Sarcelles Garges... et ceci au détriment d'un prolongement vers l'université de Villetaneuse et la gare d'Epinay sur Seine!
Voici nos élus prêts à en découdre pour être desservis en priorité par le Tram! Belle revanche pour ce dernier et de quoi espérer !



BUS EXPLOITATION

Changement des indices de ligne :
Pas de panique ! N'allez pas croire amis lecteurs que la Régie a décidé de modifier les indices des quelques 256 lignes que compte son réseau. Non simplement une renumérotation un peu plus rationnelle où les lignes communales à garantie de recettes vont être regroupées dans les indices 500.
Cette petite opération permettra de réserver les indices 100,200 et 300 aux lignes régulières de banlieue. Une petite curiosité cependant : le "64" (Montmartrobus) devient le 18 ce qui ne va pas être facile au début ! De même Orybus lâche son 215 pour un nouveau 283 correspondant mieux à la numérotation des lignes de son secteur.

nouveaux indices	lignes concernées par les changements d'indices	anciens indices	nouveaux indices	lignes concernées par les changements d'indices	anciens indices
17	Balabus	71	550	Service urbain de Garges lés Gonesse	333
18	Montmartrobus	64	556	Service urbain de Deuil la Barre	356
100	PC (petite ceinture)		559	Service urbain de Nanterre.	359
237	Porte de Clignancourt - Ile Saint-Denis (collège Sisley)	137 N	567	service urbain les Hautes Pâtures	267
283	Orly-bus	215	569	Service urbain Meudon	336
334	Circulaire Pavillons-sous-Bois - Bondy	234 N	570	Service urbain du Pré Saint Gervais	361
340	Gabriel Péri - Hôpital Beaujon	HB	571	Service urbain Boulogne Billancourt	14
515	Service urbain des Lilas	365	574	Service urbain de Clichy la Garenne	374
526	Service urbain de Boulogne Billancourt	15	576	Service urbain Neuilly sur Seine	376
535	Service urbain d'Asnières	335	582	Service urbain de Choisy le Roi	383
537	Service urbain de Saint- Ouen	337	583	Service urbain Orly	283
538	Service urbain Port de Gennevilliers	375	589	Service urbain Issy les Moulineaux	369
541	Service urbain de Puteaux	341	595	Robinson RER - ZI la Boursidière	398
544	Service urbain de Suresnes	357			

Seuls les 137 N et 234 N subiront un changement visible de leurs indices de ligne ainsi que le HB (voir paragraphe suivant); les autres resteront connues par la clientèle par leur surnoms commerciaux (Montmartrobus, Tuvim, et autres Tillbus).

Feu la navette HB :
Nantie de son nouvel indice 340 elle est prolongée depuis l'hôpital Beaujon à la gare du RER de Saint-Ouen

Pool RATP / CIF.
Petit à petit nous commençons à entrevoir ce que sera le réseau exploité conjointement par la Régie et les "courriers de l'Ile de France", ce réseau concernant le secteur de l'aéroport de Roissy Charles De Gaulle et la commune de Garges lès Gonesse et situé dans la grande banlieue nord.
Deux lignes viennent d'être mises en service :
le **331** :circulaire (intérieure et extérieure) internes à la commune
Il est exploité avec 8 voitures, 3 de la Régie et 5 du centre d'exploitation CIF Goussainville.
le **349** : desserte à partir du "Parc des expositions de Villepinte RER" et la plate-forme aéroportuaire de Roissy.
EIle est exploitée avec 6 voitures, 4 de la Régie et 2 du centre d'exploitation CIF de Tremblay en France.
Une troisième ligne directe entre Roissy Pôle et la gare de Louvres doit être mise en service bientôt.
Concernant la Régie, les moyens mis en place sont de 7 voitures 7 R 312/2P (Coquilles 6301 à 6307) du centre de Flandre que nous avions mentionné dans la liste parue dans le numéro 5 (page 26). Les autobus du pool que se soit de la Régie ou ceux des CIF arboreront une livrée spéciale, compromis entre les deux opérateurs.

Quartier des Blagis :
Dans le cadre du contrat de ville conclu entre l'état et 4 communes dont celle de Bagneux, la Régie propose de créer, pour désenclaver une cité, une nouvelle ligne 391 et de modifier le parcours de l'actuelle 388.

Nouveauté dominicale :
Depuis le 7 janvier 1996, le 94 Gare Montparnasse - Levallois Gustave Eiffel roule les dimanches et jours fériés entre la gare Saint Lazare et Levallois Eiffel.

***

MATERIEL

Gazole propre :
Suite à l'expérimentation d'un gazole à basse teneur en soufre sur les autobus du centre de Lagny (Paris 20e) le bilan étant très positif, la Régie généralise l'utilisation de ce carburant sur l'ensemble du parc. Ce dernier plus cher que le gazole utilisé actuellement sera subventionné par l'octroi d'un crédit de 1,8 million de francs décidé par le conseil général d'Ile de France.

Climatisation
Nous vous informions précédemment de l'équipement en climatisation de 40 futurs surbaissés sur une ligne de Paris et une de banlieue. La revue interne " Repères-Bus " confirme cette information en précisant d'une part que les surbaissés seront des Heuliez GX 317 et d'autre part les deux lignes concernées seront le 58 et le 388 toutes les deux du centre de Malakoff. (livraisons prévues en juin 1996)

Mouvement de matériel
Les nouveaux équipements ont comme il se doit dégagé du matériel. Les SC 10 UO du 133 sont répartis comme suit :
12 exemplaires sur le 48 Belliard (9270 à 9281).
A l'automne, un bilan sera établi et en fonction des conclusions, l'option climatisation d'une tranche de 350 autobus du marché 96/97 sera confirmée ou non.

Bus électriques
Une rapide présentation de nouveaux midibus électriques Gruau Ponticelli a été récemment faite (magazine n°4) La mise en service étant prévue initialement courant novembre 95, les deux véhicules dérivés du MG 36 (Ponticelli FE150U) ont été obligés de patienter à l'atelier central pour cause de grèves. Une nouvelle date est avancée le 31 janvier 1996. Entre temps il a été décidé de ne pas établir tout de suite une station de charge rapide au terminus de la Mairie du 18e. Les services seront calculés afin qu'une voiture tourne le matin en toute autonomie et soit relayée l'après midi par la deuxième.

Articulés PR 180 :
Je crus à une erreur lorsque je découvris dans le précédent numéro (page 8) que le PR 180 4646 avait été revendu au réseau de Pau (STAP), ce modèle faisait partie d'une série assez récente et dont plusieurs exemplaires sont en totale rénovation.
Renseignements pris, l'information est bien exacte, la Régie ne rénovant que les véhicules des séries 4600 et 4700 en parfait état mécanique. Ceux nécessitant trop de réparations sont donc réformés et vendus.
Rappelons que 2 articulés Heuliez GX 187 ont été en service sur les lignes du centre d'Ivry. Un a été revendu il y a déjà quelques années au réseau des Courriers de Seine et Oise (CSO) dans les Yvelines.

Etat actuel du matériel PR180

PR 180 4501à 4555	**entièrement réformés**
PR 180-2 1ere série4556 à 4611	**reste 17 exemplaires (tous en service sur le 105 centre de Pavillons**
PR180 2 2e série 4612 à 4937	**17 ont été réformées (4642,4646,4654,,4658,4661, 4665, 4666, 4671, 4676, 4679, 4684, 4688, 4703, 4707et 4709 à 4711)**

Remplacements :
Suite à l'incendie au centre de Flandre qui avait totalement détruit 4 R 312, ces derniers ont été remplacés de la manière suivante :
3 R 312/2P prévus à l'origine pour équiper le 28 partiront dans le dépot nordiste, la 6495 sur le 133 et les 6496 et 6497 sur le 150.
Le R312/3P détruit affecté au 75 sera remplacé par la 5872 initialement sur cette ligne mais actuellement mutée au centre de Montrouge sur la ligne 399.

Equipement en R312/2P (suite).

6463 à 6476	16 voitures	133	FLANDRE
6478 à 6479			
6480 à 6494	15voitures	167/367	NANTERRE
6495	1 voiture	133	FLANDRE
6496 à 6497	2 voitures	150	FLANDRE

2 exemplaires à Charlebourg sur le 163 (9282 et 9283).
1 au Lilas sur le 318 (9350) le dernier restant à Flandre sur le 249 (9284).

Par ailleurs 28 SC10 UMCR sont réformés : 8558 à 8561, 8563, 8564, 8601 à 8603, 8634, 8635, 8655, 8658, 8659,8662, 8664, 8888 à 8897, 8903 et 8961. Il ne reste maintenant que 35 MCR (111, 113, 211/321)

Adieu Paname.... Bonjour La Havane !

Le 30 décembre dernier, 27 SC10 UMCR réformés étaient embarqués au port du Havre sur le cargo " Kappara " en direction de Cuba.C'est sur l'initiative de l'association " Cuba Coopération " que ces autobus ainsi que plusieurs tonnes de matériel scolaires et humanitaires ont été offerts à Cuba. Deux de ces autobus les 8607 et 8650 ont été rachetées par un particulier. Les 25 autres autobus iront épauler autant faire ce peut, leur collègues d'un réseau de la Havane à bout de souffle et dans un état lamentable du fait du manque de pièces détachées.

Deux techniciens de la Régie ont été envoyés sur place pour organiser la maintenance des véhicules.

Le convoi exceptionnel entre Paris et le Havre fut assuré par des agents RATP notamment des centres d'Ivry et de Créteil.

Les voitures embarquées :
8353, 8354, 8657, 8710, 8711, 8719, 8732, 8734, 8808, 8814, 8819, 8834, 8836, 8838, 8839, 8840, 8843, 8845, 8846, 9249, 9257, 9287, 9329, 933 et les 8607 et 8650 pour un particulier.

***



METRO

Ligne 7

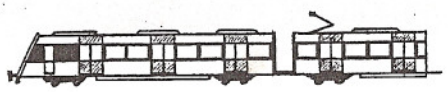
Du 19 décembre 1995 au 28 janvier 1996, le service a été interrompu entre le terminus Mairie d'Ivry et la porte de Vitry.

Revenons en 1986 où des fissures sont constatées dans la voûte de la station "Mairie d'Ivry", suite à des incidents géologiques (présence de nombreuses carrières souterraines); 40 tirants avaient donc été installés pour consolider l'ouvrage.

Le 19 décembre dernier des agents avient constaté qu'unde ces tirants était cassé. Par mesure de sécurité évidente et pour une expertise de l'ouvrage, le tronçon de cette antenne de la ligne 7 avait été fermée à l'exploitation

Une noria d'autobus ont assuré le service de remplacement à raison d'un départ toute les cinq minutes.

***



RER

Les 2 premières rames de présérie, MI 2N, spécialement étudiées pour le RER arrivent, la première a été livrée à la SNCF le 19 janvier, la seconde sera livrée à la RATP le 16 février. La SNCF équipera de ce matériel sa future ligne EOLE (RER E) et la RATP la ligne A.(voir fiche technique page suivante)

Hâtons nous lentement !

C'est avec un peu de précipitation que nous vous avons annoncé (page 17 du précédent numéro) la mise en service de la 11e ligne de "Noctambus", le K.

Ce dernier est toujours envisagé... mais rien de plus.

Et de deux !

Toujours dans le registre "on se plante", de malheureuses coquilles sont venues semer le trouble page 19 de notre précédente revue.

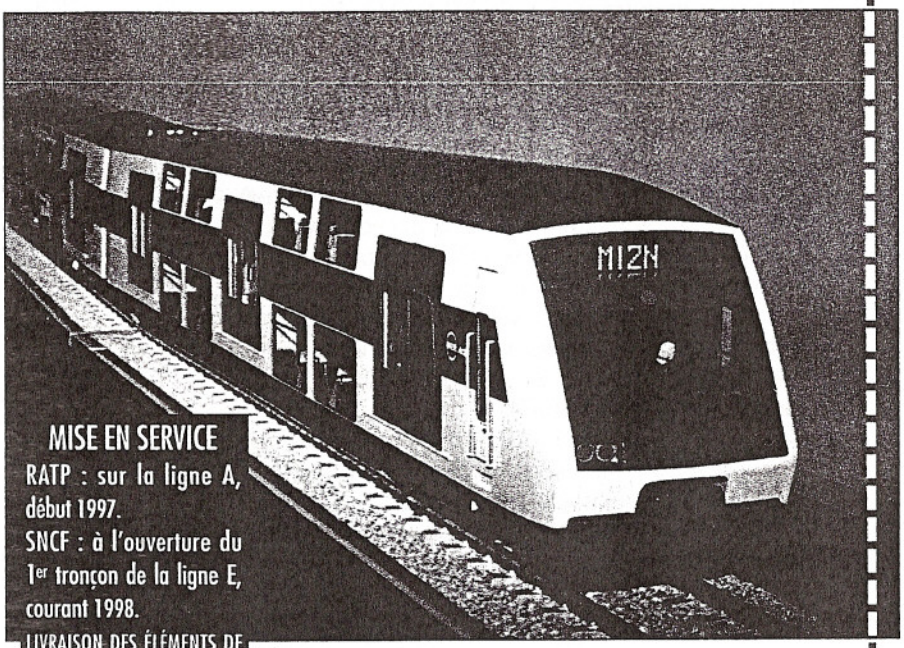
- La ligne 91 équipées d'articulés aurait bien du mal à desservir la butte Montmartre alors que lesVan Hool A508 sont déjà bien souvent bloqués. Nous liront donc : ligne 91 Bastille - Gare Montparnasse TGV 2.
- Dans le redéploiement de R312/3P, il est prévu d'équiper le groupe de lignes de Saint-Maur 101, 108, 110 et 201. Le 208 dont il est fait mention est lui du centre de Créteil et qui plus est équipé en articulés ! ... Mea Culpa.



MATERIEL ROULANT

Le MI2N

Le MI2N est un matériel interconnexion à 2 niveaux, destiné à accroître la capacité de la ligne A et, à moyen terme, à renouveler le matériel MS 61.
Il équipera également la future ligne E (SNCF) du RER.



MISE EN SERVICE
RATP : sur la ligne A, début 1997.
SNCF : à l'ouverture du 1er tronçon de la ligne E, courant 1998.
LIVRAISON DES ÉLÉMENTS DE PRÉSÉRIE : en janvier 1996 pour l'élément SNCF et en février 1996 pour l'élément RATP.

CONSTRUCTEURS

- GEC-Alsthom : maître d'œuvre ; conception et réalisation des caisses des voitures extrêmes, du roulement et des équipements électriques.
- ANF Industrie : conception et réalisation des caisses intermédiaires.

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

- Élément de 5 voitures : 112 m, composé de 3 motrices et de 2 remorques.
- Chaque voiture possède 3 portes par face qui donnent accès à 3 plates-formes desservant les niveaux inférieurs et supérieurs.
- Capacité d'un élément (4 voyageurs au m²) : 1 291 voyageurs dont 528 assis.
- Sièges individuels à garnissage antivandalisme (Nappe 2000).
- Distribution d'air par ventilation forcée (régime été et hiver).

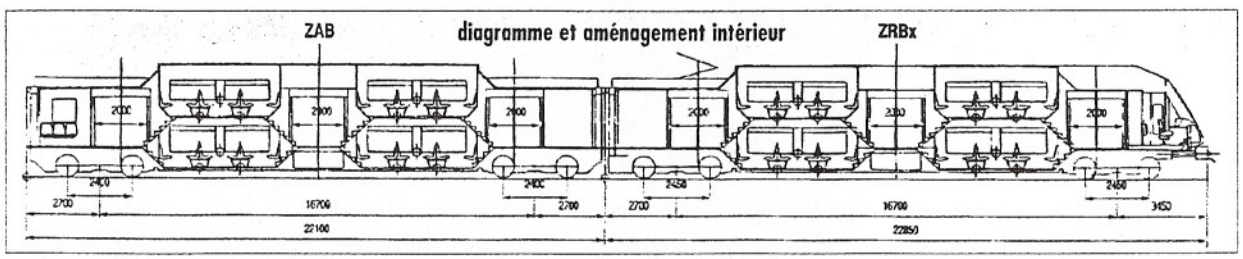
PERFORMANCES

- Vitesse maximale : 140 km/h
- Accélération au démarrage : 1,1 m/s²
- Freinage maximum normal : 1,1 m/s²
- Masse à vide en ordre de marche : 288 t

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

- Matériel bicourant : 1500 V continu - 25 kV/50 Hz alternatif.
- Puissance d'un élément : 3 900 kW.
- Motrice équipée de 2 bogies bimoteurs (moteurs asynchrones de 437 kW).
- Système de traction freinage par hacheur commutateur de courant par bogie.
- Suspensions secondaires pneumatiques et suspensions primaires à ressorts.
- Chaque élément équipé de SACEM (Système d'Aide à la Conduite Et à la Maintenance).
- Cabine de conduite, spacieuse, climatisée, disposant de 3 moniteurs pour la visualisation du quai.
- Liaison phonique entre le conducteur et les voyageurs et avec le PCC.

MARCHÉ
Marché de 143 éléments dont 70 fermes.
- RATP : 17 éléments plus 23 en option.
- SNCF : 53 éléments plus 50 en option.



PRESENTATION DE RESEAUX

par Olivier DELESTRADE

SAINT-ETIENNE, une ville un réseau

Située à l'est du Massif Central, l'agglomération stéphanoise s'est développée à l'intérieur d'une dépression orientée du sud-ouest au nord-est. Longue d'environ 35 kilomètres de Firminy à Rive-de-Gier, elle est large d'une dizaine de kilomètres au niveau de Saint-Etienne. Le pays stéphanois doit son développement essentiellement à l'extraction du charbon, à la fabrication des armes et à la passementerie. Ces trois branches vont connaître un développement spectaculaire au cours de le première moitié du XIXème siècle, la métallurgie lourde et la sidérurgie venant s'ajouter à la fabrication des armes. Ce développement industriel se traduit par une croissance rapide de la population qui triple en 50 ans.

En 1855, Saint-Etienne annexe les quatres communes voisines de Outre-Furan, Montaud, Beaubrun et Valbenoîte. Saint-Etienne compte alors 94 432 habitants et devient une des premières villes de France. Finalement, le 1er Janvier 1856, la ville est élevée au rang de Préfecture de la Loire à la place de Montbrison.

Historique du réseau

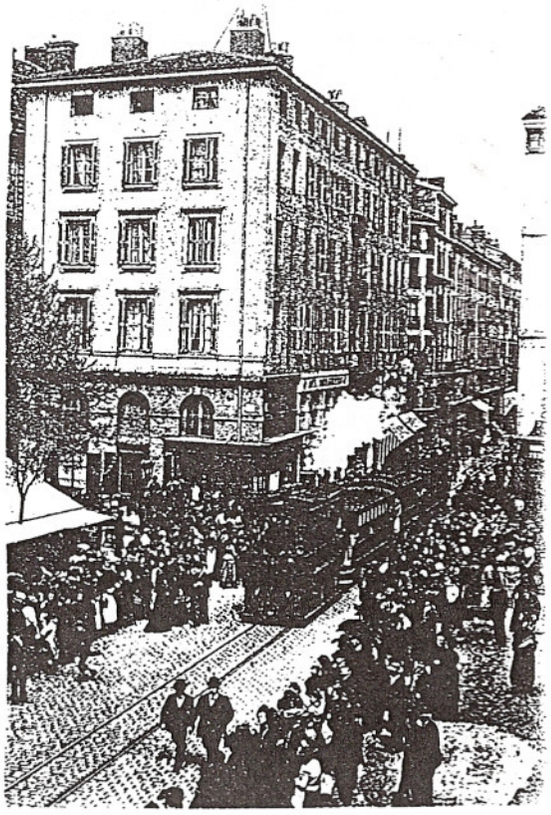
1881 : Le 4 Avril est constituée la C.F.V.E. (Chemins de fer à voie étroite) avec pour but, l'exploitation d'un réseau de tramways.
Les travaux vont aller très vite, et le 4 décembre est ouverte la ligne Bellevue - La Terrasse.

1882 :
- 23.02 : Ouverture de la ligne Bellevue - Firminy
- 23.03 : Ouverture de la ligne Bellevue - Digonnière
- 01.07 : Ouverture de la ligne Saint-Etienne Saint-Chamond
- 16.11 : Prolongement de Saint-Chamond à Rive-de-Gier

Le tramway connait tout de suite un vif succès et le service est étoffé dès 1882 et on trouve par sens :

- 1 train par heure sur Saint-Etienne - Rive-de-Gier
- 2 trains par heure sur Bellevue - Firminy
- 2 trains par heure sur Bellevue - Digonnière
- 6 trains par heure sur Bellevue - Terrasse

Et en 1882, ce sont 5 837 000 voyageurs qui sont transportés. En 1884, la ligne de Rive-de-Gier est achevée avec l'ouverture du tronçon Egarande - Saint-Jean. Ensuite, ce réseau de 38 Kilomètres ne connaîtra pas de modifications.



Convoi à vapeur en 1882, rue Gambetta sur la ligne Bellevue - Terrasse

1896-1897 En 1896 se constitue la compagnie de Messieurs GRAMMOND et FAYE qui ouvre ses premières lignes en 1897 :
- 20.04 : Dorian - Rond-Point et Châteaucreux - Bellevue
- 25.07 : Dorian - Rivière

A la fin de l'année, la S.A. des Tramways Eléctriques (T.E.) se substitue à Messieurs GRAMMOND et FAYE.

- A : Peuple - Patroa par Richelandière
- B : Peuple - Patroa par Beaulieu
- C : Peuple - Grangeneuve

L'essai s'arrête le 31 Décembre 1925, mais la Municipalité confie en 1926 l'exploitation de ces lignes aux Autocars Garampazzi.

Cette concurrence sera fatale aux T.E. qui font faillite. Le réseau est confié à la C.F.V.E. le 1er Janvier 1930. Et cette année là, les 2 réseaux transportent 37 580 000 voyageurs sur près de 90 kilomètres.

1931 - 1941 : les années difficiles

A partir d'Août 1931, des transporteurs mettent en place des lignes routières doublant les lignes de tramways suburbaines, ce qui entraîne une chute de 50% de la fréquentation sur certaines lignes.

Le 13 Juillet 1933, la C.F.V.E. ouvre ses 2 premières lignes de cars reliant l'Hôtel des Postes à Bel-Air et au Cros.

Et petit à petit, le réseau de tramways va voir ses lignes se fermer :

- 01.05.35 : Dorian - Le-Marais
- 01.09.35 : Soleil - Raspail
- 15.05.37 : Terrenoire - Egarande
- 10.11.37 : Terrasse - La-Fouillouse
- 07.01.39 : Terrasse - Madeleine
  Michon - Saint-Genest - Roche

La seconde guerre mondiale va permettre un certain renouveau du réseau puisque les tramways réapparaissent entre Bellevue et Firminy, Soleil et Dorian et Dorian - Le-Marais.

Ainsi, le trafic passe de 25,6 Millions en 1938 à 42,6 Millions en 1941.

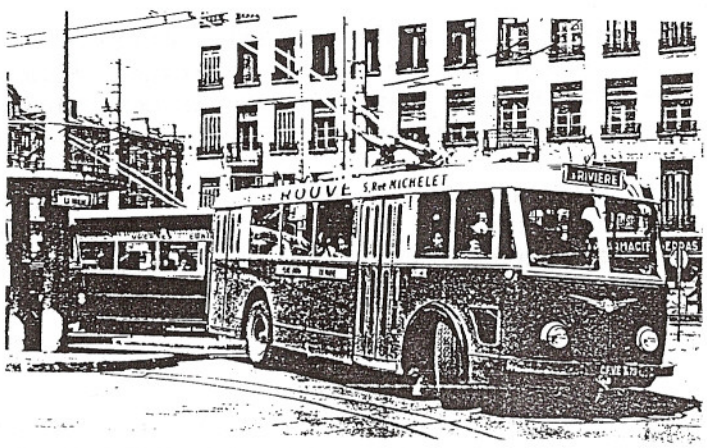
1942-1952 : l'apparition des trolleybus

Le 1er Janvier 1942 est inaugurée la première ligne de trolleybus stéphanoise entre Raspail et Hôtel-de-Ville, et le 1er Mai 1944, la ligne Soleil - Raspail est exploitée dans son intégralité.

Ensuite, l'exploitation par trolleybus va débuter sur les autres lignes :

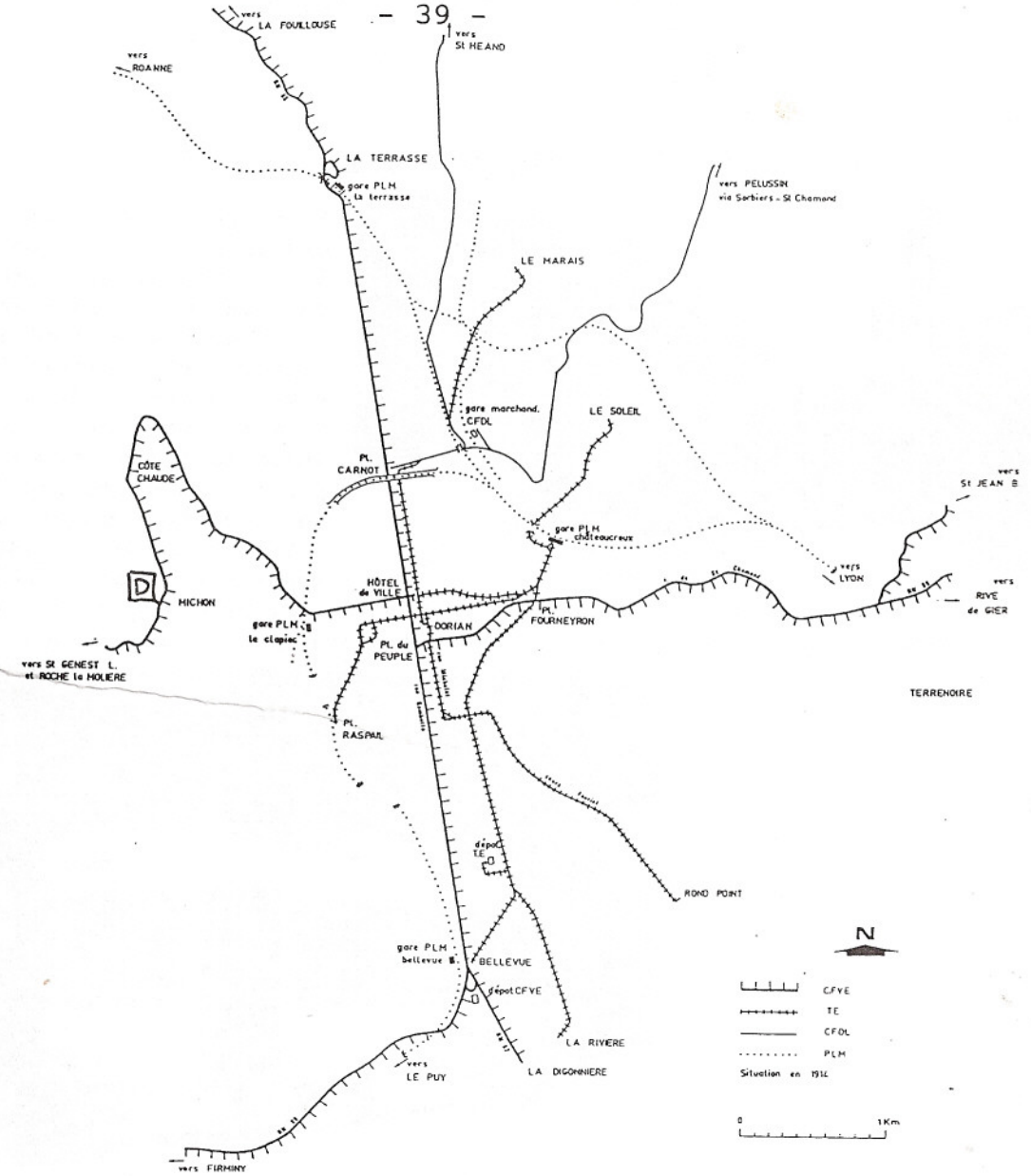
- 06.06.48 : Bellevue - Firminy
- 09.12.49 : Bellevue - Châteaucreux
- 21.12.50 : Hôtel-de-Ville - Michon
- 21.12.51 : Dorian - Terrenoire
- 29.02.52 : Dorian - Rond-Point
- 20.06.52 : Dorian - Rivière

Désormais, à part Bellevue - Terrasse, toutes les lignes de tramways ont disparu et ont été remplacées par des trolleybus. La ligne Dorian - Le-Marais est exploitée par autobus et est devenue Jean-Jaurès Le-Cros.

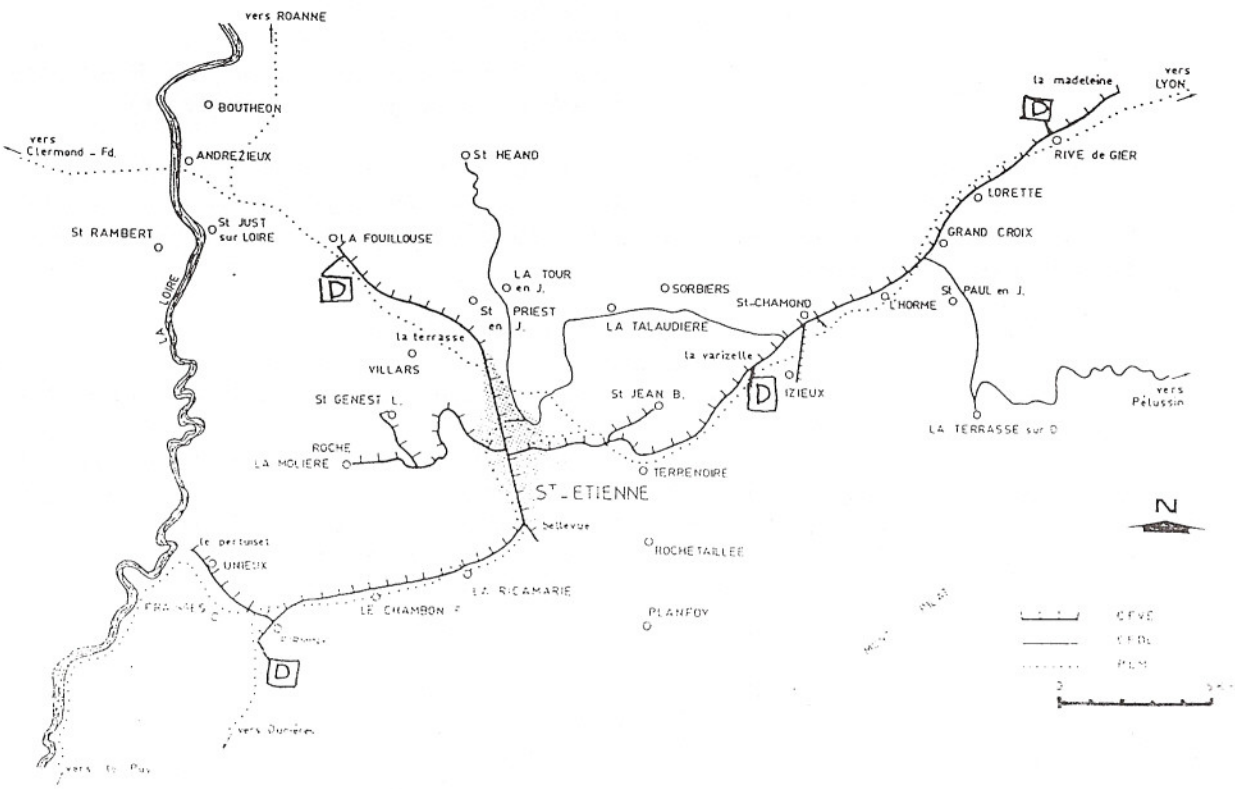


Trolleybus Vétra VCR, place Dorian en 1955

PLAN DU RESEAU STEPHANOIS EN 1914



PLAN DE LA REGION STEPHANOISE EN 1920

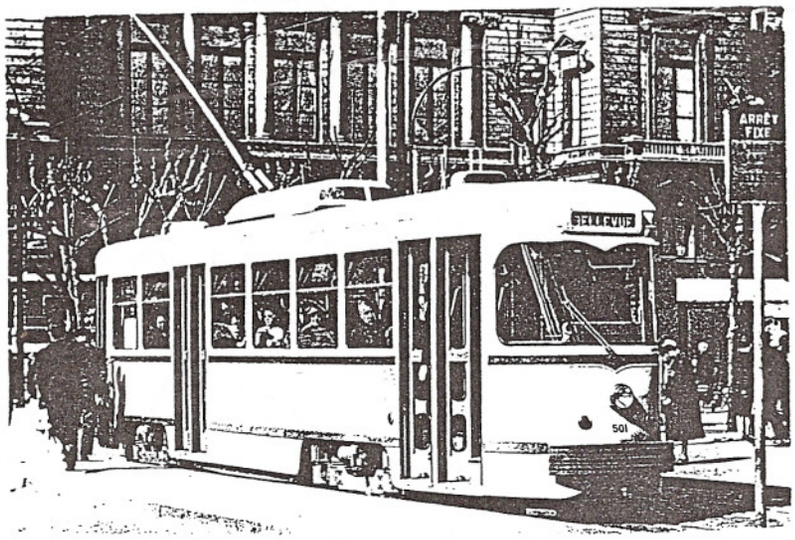


1952 - 1980 : l'évolution du réseau



Motrice R 7, rue Bergson à l'arrêt Chaléassière

Il ne reste alors qu'une seule ligne exploitée par tramway. Et pourtant, les critiques sont nombreuses contre ces "antiques guimbardes" qui gênent la circulation, roulent en sens interdit et s'arrêtent en pleine voie. Pourtant, la C.F.V.E. va tenir tête à toutes ces critiques en installant des refuges sur certaines places. Malheureusement, le matériel est vétuste puisque certaines motrices datent de 1907. La C.F.V.E. recherche alors un nouveau matériel. Celui-ci, moderne, silencieux, rapide et de grande capacité (104 places), fabriqué par La-Brugeoise est mis en service le 11 Décembre 1958.



Motrice P.C.C., place Jean-Jaurès en 1960

En 1952, la situation est la suivante :

- 1 ligne de tramways
- 7 lignes de trolleybus
- 4 lignes de bus : Jean-Jaurès - Le-Cros
  Firminy - Le-Pertuiset
  Hôtel-des-Postes - Patroa par Beaulieu
  Bel-Air - Grangeneuve par Carnot

Le réseau atteint 54 kilomètres et dessert 275 000 habitants.

Et à partir de cette date, la ville se développe beaucoup en surface et la C.F.V.E. va tenter de suivre en créant de nouvelles lignes, toutes desservies par autobus.

- 01.12.62 : ligne 11, Dorian - Montplaisir
  ligne 13, Dorian - Beaulieu

Ces 2 lignes sont en fait le dédoublement de l'ancienne ligne Hôtel-des-Postes - Patroa

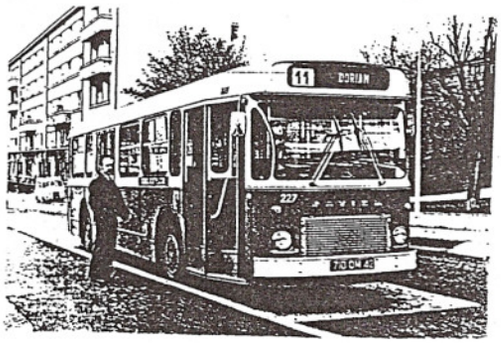
- 14.02.55 : ligne 20, Bellevue - Gaffard - Unieux avec desserte de La-Romière à partir du 1er Janvier 1963.
- 01.07.63 : ligne 21, Firminy - Fraisses - Unieux
  ligne 22, Firminy - Chazeau
- 01.01.64 : ligne 23, Firminy - Firminy-vert

- 17.05.65 : ligne 12, Bel-Air - Carnot
  ligne 14, Grangeneuve - Carnot

Ces 2 lignes sont le dédoublement de la ligne 12 Bel-Air - Grangeneuve

- 14.11.66 : ligne 15, Peuple - Le-Bardot
- 02.01.68 : ligne 17, Bellevue - La-Chauvetière
- 15.09.69 : ligne 18, Bellevue - Montplaisir
- 01.06.70 : Centre-Ville - Villeboeuf-le-Haut
- 13.09.74 : Bizillon - La-Cotonne
- 28.09.77 : Terrasse - Montreynaud
- 13.09.79 : Janon - Perrotière - Maugara
- 13.09.79 : Dorian - Crêt-de-Roch - Jacquard - Vivaraize

Le réseau C.F.V.E. atteint alors 132 kilomètres.
La ligne de tramway assure 37% des déplacements, les lignes de trolleybus, 41% et les lignes de bus, 22%.



Autobus SC 10 au terminus de Montplaisir

1981 - 1995 : la fin de la C.F.V.E., vers un nouvel élan

La concession de la C.F.V.E. s'arrête le 31 Décembre 1980 et, dès le 1er Janvier 1981, la S.T.A.S., filiale de TRANSEXEL prend le relais. Et pour bien marquer le coup, dans la nuit, toutes les inscriptions C.F.V.E. sont remplacées par S.T.A.S.

1981 :



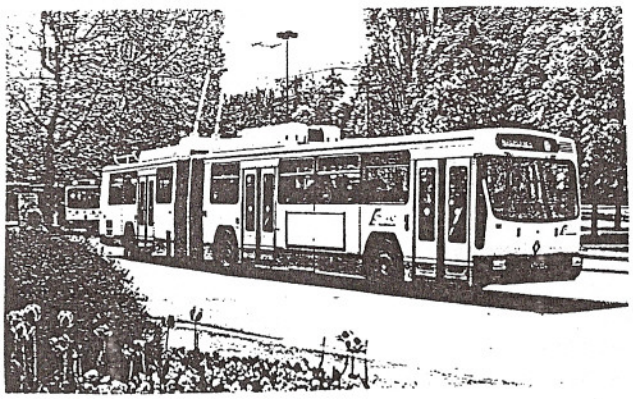
Affiche réalisée pour la campagne d'information du SIOTAS et de la STAS en septembre 1981

La S.T.A.S. va, par contre, attendre la rentrée de Septembre pour appliquer un nouveau plan des transports qui entre en service le 14 de ce mois :

- les lignes 9 et 13 forment la ligne 9 Métare - Montreynaud qui est assurée par 12 autobus articulés.
- la ligne 12 devient Bel-Air - Vivaraize
- la ligne 16 devient Villeboeuf-le-Haut - Grand-Clos
- la ligne 37 est réduite à Dorian - Crêt-de-Roch et 3 autres lignes de minibus sont créées :
  - la ligne 38 : Dorian - Crêt-de-Montaud
  - la ligne 39 : Dorian - Séverine
  - la ligne 40 : Dorian - Place-des-Pères
- la ligne 41 devient Montreynaud - Lycée-Nord

La S.T.A.S. se lance également dans le prolongement sud de la ligne de tramway et va chercher à développer le réseau vers les communes voisines de la ville.

1982 : - 21.01 : Desserte de Villars par la ligne 17 Villars - Terrasse, et de Saint-Priest-en-Jarez par la ligne 25 Terrasse - Saint-Priest.
- 01.02 : Desserte de Saint-Jean-Bonnefonds par la ligne 26 Poste - Saint-Jean.
- 30.08 : Création de la ligne 35 Bellevue - Le-Bernay
- 02.11 : Mise en place de distributeurs de tickets sur la ligne de tramway.



Trolleybus Renault PER 180 H au Rond-Point

1983-84 : - 17.02.83 : Inauguration du prolongement sud du tramway entre Bellevue et Solaure
- 21.02.83 : Desserte de La-Talaudière par la ligne 27 Jean-Jaurès - La-Talaudière
- 01.03.84 : Création de la ligne 51 Jean-Jaurès - La-Talaudière qui suit un itinéraire différent de la ligne 27, et qui est assurée par la S.R.T. devenant ainsi la première ligne affrètée.

1985 : - 01.03 : desserte de 2 nouvelles communes (Roche-la-Molière et Saint-Genest-Lerpt) avec la création de 3 lignes :
- ligne 61 : Saint-Etienne - Roche-centre - Firminy
- ligne 62 : Saint-Etienne - Saint-Genest-Lerpt
- ligne 63 : Roche-centre - Saint-Victor - Condamine

Ces 3 lignes sont assurées par les Entreprises Trans-Roche et Flouret.
- 01.11 : suppression des zones, il ne reste qu'un seul réseau.

1986 : - 04.03 : prolongement de la ligne 10 de Tardy vers La-Cotonne.
- 01.09 : Desserte de Saint-Paul-en-Cornillon par la ligne 71 Firminy - Saint-Paul (ligne assurée par les transports Flouret)

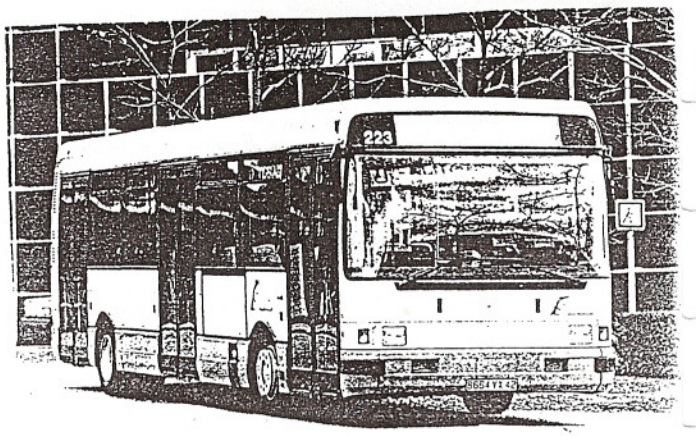
1988 : Changement d'actionnaire. La STAS passe sous le contrôle de la TRANSCET

1989 : - 02.01 : Desserte de L'Etrat par la ligne 52 : Terrasse - Bertrandière (ligne assurée par la S.R.T)

1991 : - 04.02 : Desserte de Sorbiers par le prolongement des lignes 27 et 51 vers Sorbiers-centre et Sorbiers Grand-Quartier
- 10.06 : Création d'une ligne expresse par autoroute entre Bellevue et Firminy. Cette ligne sera ultérieurement numérotée 15.
- 06.12 : Mise en service du prolongement nord du tramway entre Terrasse et Hôpital-Nord et entrée en service des premières rames Alsthom-Vevey.

1992 : - 25.05 : Création de la ligne 14 : Dorian - Malacussy qui deviendra Bellevue - Malacussy
- 01.09 : Création de la ligne 28 Firminy - Verte-Colline

Depuis cette date, le réseau a très peu évolué car la S.T.A.S. a également construit un nouveau dépôt, ce qui nécessite aujourd'hui une pause dans les investissements.



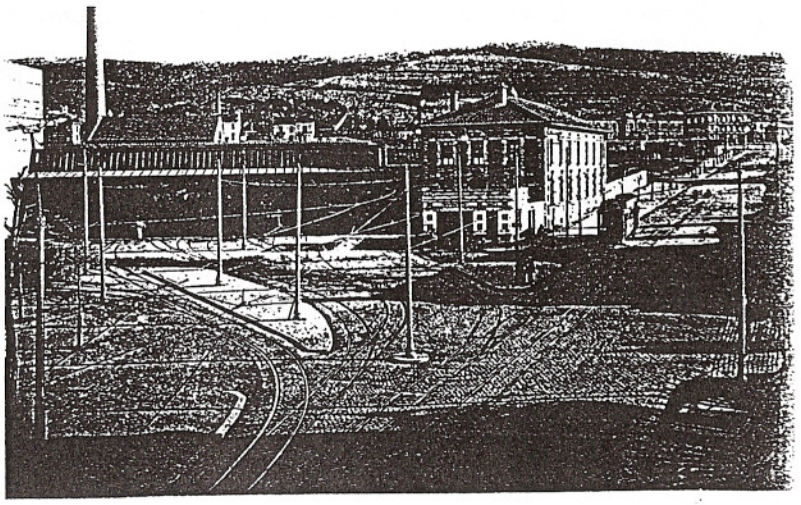
Autobus Renault R 312 devant le musée d'Art Moderne

L'EXPLOITATION

Dans une ville, les principales installations fixes sont les dépôts. Tout au long de son histoire, Saint-Etienne et sa région en ont compté plusieurs :

- le dépôt C.F.V.E. de Bellevue

Il a été construit en 1881 et comprenait un hangar de 4 300 m2 sur un terrain de 7 300 m2. Il peut alors contenir 32 locomotives et 100 voitures. Ce dépôt sera agrandi en 1938, modifié entre 1906 et 1909 et agrandi en 1924. En 1958, il sera de nouveau modifié pour accueillir les PCC. Finalement, en 1988 le dépôt s'étend sur 20 500 m2 dont plus de 9 000 sont couverts. Ne pouvant plus accueillir les nouvelles rames Alsthom Vevey, ce dépôt sera fermé après 112 ans de bons et loyaux services.



Vue générale du dépôt de Bellevue en 1912

- le dépôt CFVE de la Varizelle

Construit en 1882 sur la commune d'Izieux, il sera agrandi en 1893, 1898 et 1926. Il s'étend alors sur 3 900 m2 dont 1 540 couverts. Il permet de garer 60 véhicules. Il sera abandonné à la fermeture de la ligne de Rive-de-Gier.

- le dépôt CFVE de Rive-de-Gier

Construit en 1882, il a une superficie de 1 100 m2 dont 292 couverts et permet le remisage de 8 voitures en intérieur, 8 en plein air et 3 fourgons.

- le dépôt CFVE de la Pérolière

Construit en 1907 sur la commune de La-Fouillouse, sa superficie est de 373 m2 et il accueille 10 voitures et 4 locomotives.

- le dépôt CFVE de Michon

Construit en 1907 sur 400 m2, il permet le remisage 10 véhicules.

- le dépôt de Pont-Chaney

Construit en 1907 sur la commune de Firminy, ses 585 m2 permettent l'accueil de 20 véhicules.

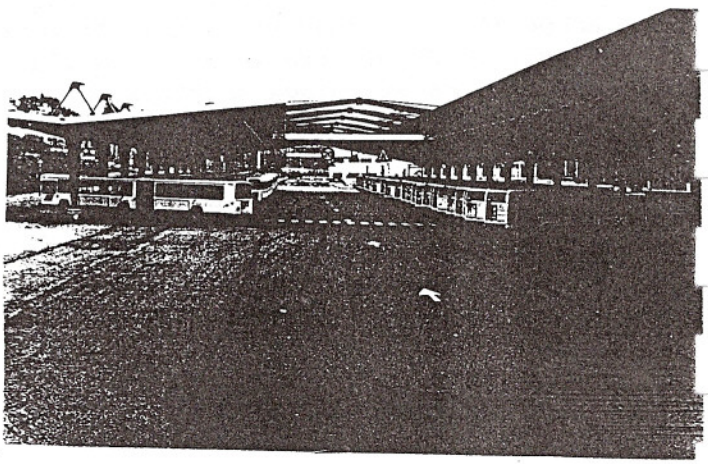
- le dépôt T.E. de Thiollière

Installé dans le quartier de Valbenoîte, le dépôt possède 1 800 m2 couverts (dont 470 pour les ateliers) sur un terrain de 6 000 m2. Le hall de remisage de 15 voies permet le stationnement de tout le parc des T.E. Ce dépôt passera à la CFVE qui le conservera jusqu'à sa destruction en 1976.

Aujourd'hui, la S.T.A.S. possède 3 dépôts : Les Grands-Mâts, Copel et Pont-Chaney

- le dépôt principal des Grands Mâts

Mis en service le 18 Juin 1992, ce dépôt a permis de libérer les installations vétustes et ramassées du dépôt de Bellevue, et a donné à la S.T.A.S. un outil de travail performant.



Ce nouveau centre comprend :

- un bâtiment administratif (3 500m2 sur 3 niveaux). On y trouve la salle d'exploitation munie d'un système d'aide à l'exploitation,
- une station-service (2 500 m2) assurant la chargement automatique en carburant des véhicules sur pneus ou la charge en sable des tramways, le comptage journalier des kilomètres parcourus, le nettoyage intérieur journalier et le lavage extérieur,
- des aires de remisage autobus (12 000 m2) avec système d'aide au démarrage par préchauffage,
- un hall de remisage tramways (4 800 m2) avec itinéraires préétablis et automatisés,
- un atelier de maintenance (20 000 m2) dont 6 100 m2 pour l'atelier tramways avec des passerelles et des fosses permettant aux techniciens de circuler et de travailler en toute sécurité aussi bien pour les tramways de 1958 que ceux de 1991. 7 900 m2 sont occupés par l'atelier autobus - trolleybus, atelier sans poteaux grâce à la charpente suspendue aux 6 mâts. La surface restante regroupe un magasin de pièces détachées , l'atelier de mécanique générale, l'atelier de carroserie-peinture, l'atelier voies et bâtiments, l'atelier ligne aérienne,
- un musée des transports stéphanois (1 200 m2),
- les centres de distribution d'énergie électrique,
- un bâtiment social (800 m2),
- des parkings pour le personnel et les visiteurs.

- le dépôt Copel

Mis en service en 1977, il est situé à 700 mètres de l'ancien dépôt de Bellevue. D'une surface totale de 12 000 m2, ce dépôt accueille aujourd'hui l'intégralité du parc trolleybus simples. En effet, les lignes électriques sont principalement situées au sud de la ville. Ce dépôt permet également les petites réparations. Mais en cas de gros problèmes et de révision, les trolleybus vont au dépôt des Grands-Mâts, tractés par un véhicule spécial.

- le dépôt Pont-Chaney

Ce dépôt considéré plus comme une remise abrite aujourd'hui quelques trolleybus de la ligne 1 ainsi que des autobus pour la desserte de l'étoile de Firminy.

LES INSTALLATIONS ELECTRIQUES

Le réseau stéphanois possédant un nombre important de lignes électriques il me semble intéressant de parler des installations électriques. La sous-station la plus ancienne est celle du réseau T.E. édifiée en 1897 dans l'enceinte du dépôt Thiollière, et qui fonctionnera jusqu'en 1952. La première sous-station CFVE est construite en 1906 à Bellevue. Elle alimentera les lignes au fur et à mesure de leur électrification. Celle-ci fonctionnera jusqu'en 1991. Aujourd'hui, ce sont six sous-stations qui fournissent l'électricité (600 volts) aux lignes de trolleybus (76 kilomètres de lignes doubles) et de tramways (12 kilomètres de lignes simples).

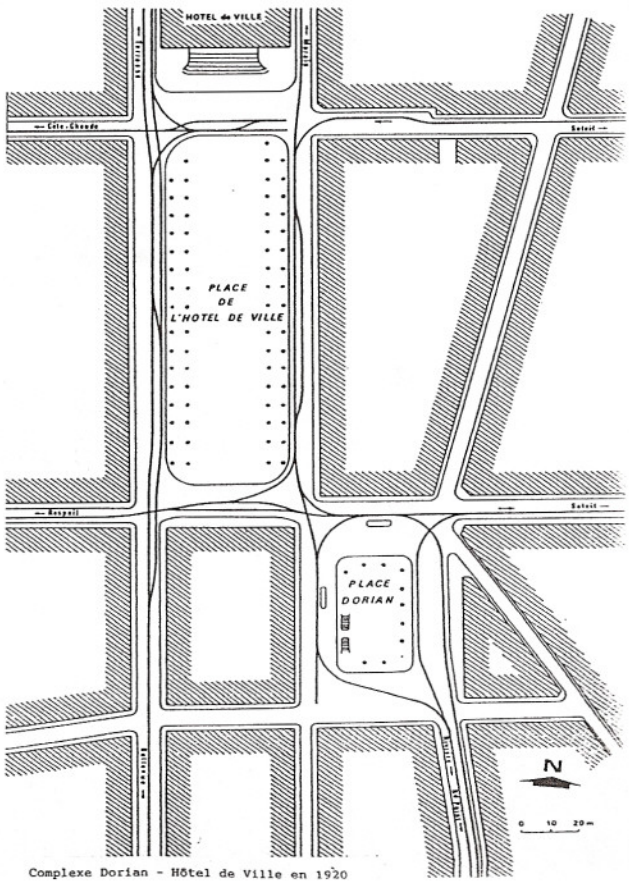
Caractéristiques des sous-stations en 1993

LIEU	Tension EDF	PUISSANCE (kW)	MATERIEL
Bergson	20 000 V	3 x 800	redresseur sec
Centre	20 000 V	3 x 1000	redresseur sec
Gabriel-Péri	20 000 V	2 x 500	redresseur sec
Le Chambon	10 000 V	2 x 500	redresseur vap
Transpôle	20 000 V	1 x 1800	redresseur sec
Métare	400 V	1 x 250	redresseur sec

L'ensemble des lignes aériennes est entretenu par la STAS qui posséda de nombreux véhicules de marques différentes (Citroën, Berliet, Latil). Ces véhicules sont caractéristiques avec leurs tours mobiles.

LEX STATIONS ET LES PRINCIPAUX TERMINUS

Depuis l'origine des transports à Saint-Etienne, on retrouve les mêmes points stratégiques : Bellevue, Terrasse et Dorian. Ce dernier site est certainement le plus important par le nombre de lignes qu'il concentre. Ceci est également du à sa position en centre-ville.
Et, depuis 1897, Dorian est la gare centrale du réseau puisque toutes les lignes des T.E. y transitent. Depuis 1952, Dorian est devenue la gare principale des trolleybus et l'est restée jusqu'à aujourd'hui.



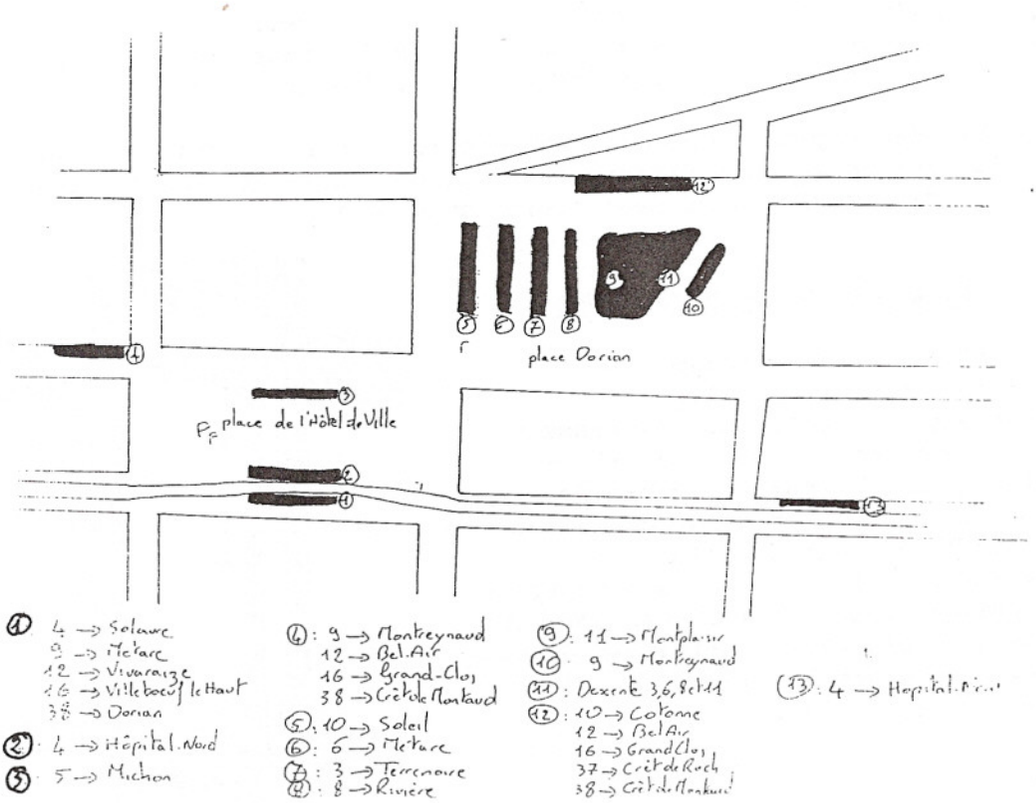
Complexe Dorian - Hôtel de Ville en 1920

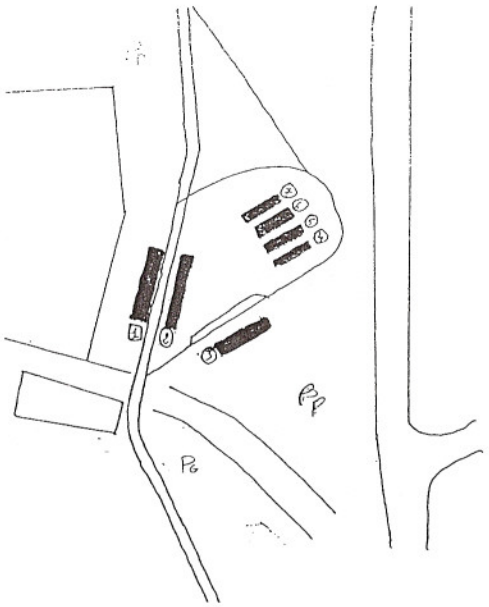
Et aujourd'hui encore, plusieurs points statégiques existent dans l'agglomération stéphanoise. On retrouve encore le complexe Dorian - Hôtel-de-Ville qui est le point de départ de 10 lignes et qui voit transiter 5 lignes dont celle de tramway. A quelques mètres de la place de l'Hôtel-de-Ville, on trouve la place Jean-Jaurès qui est également située sur la ligne de tramway et qui voit transiter 4 autres lignes. C'est également sur cette place qu'est situé le départ des 2 lignes pour Sorbiers.

Aux deux anciens terminus de la ligne de tramway se trouvent également 2 points stratégiques. La place de la Terrasse est le point de départ des lignes vers la banlieue nord (L'Etrat, Saint-Priest et Villars). De ce point partent 4 lignes. Une correspondance est également assurée avec la gare S.N.C.F. vers Roanne, Montbrison et Clermont-Ferrand. A l'opposé, se trouve la place Bellevue qui est la porte de l'Ondaine. 5 lignes partent de la place et 1 transite. Bellevue est également en correspondance avec la gare S.N.C.F. vers Le-Puy. Actuellement, il existe un grand projet de rénovation de cette place en créant une grande gare multi-modale.

Le dernier point stratégique est la place du Breuil à Firminy où les 2 lignes en provenance de Saint-Etienne sont en correspondance avec les lignes de l'étoile de Firminy. On trouvera ci après un plan de ces 5 lieux.

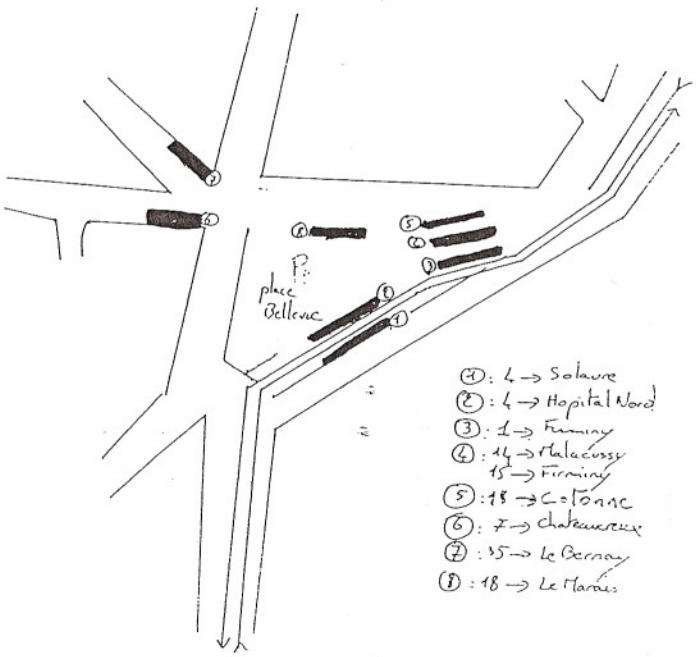
Complexe Dorian - Hôtel de Ville en 1995





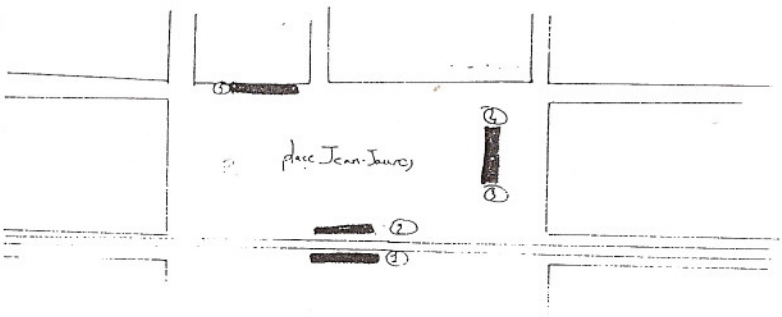
① : 4 → Solaure
② : 4 → Hôpital-Nord
③ : Arrivée terminus provisoire
④ : 41 → Montceynaud
⑤ : 25 → St Priest la Prugette
52 → La Bertrandière
⑥ 17 → Villars Simone Weil
⑦ Satobus → Lyon Satolas

Place de la Terrasse en 1995



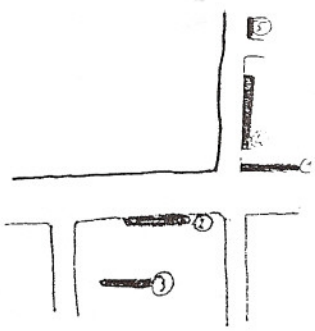
④ : 4 → Solaure
② : 4 → Hopital Nord
③ : 1 → Firminy
④ : 14 → Malacussy
15 → Firminy
⑤ : 18 → Colonne
⑥ : 7 → Chateaucreux
⑦ : 15 → Le Bernay
⑧ : 18 → Le Marais

Place Bellevue en 1995



④ : 4 → Solaure
9 → Metare
12 → Vivarraize
16 → Villebœuf le Haut
38 → Dorian
② : 4 → Hôpital-Nord
③ : 16 → Grand-Clos
38 → Crêt de Monbaud
④ : 27 → Sorbiers Bourg
51 → Sorbiers Grand-Quartier
⑤ : 9 → Montceynaud
12 → Bel-Air

Place Jean-Jaurès en 1995



① : 1 → Firminy Pont-Chaney
15 → Firminy Pont-Chaney
20 → Firminy Pont-Chaney
61 → Firminy Pont-Chaney
② 1 → Bellevue
15 → Bellevue
20 → Le Chambon
61 → Plotton
③ 28 → Verte Colline
④ 2 → Le Pertuiset
21 → Unieux
23 → Chozeau
24 → Sampaix
⑤ 71 → St Paul

Place du Breuil à Firminy en 1995

Ainsi, au 1er Septembre 1995, la S.T.A.S. c'est :

- 15 Communes desservies,
- 313 337 habitants,
- 40 lignes exploitées dont 1 de tramways, 7 de trolleybus et 32 d'autobus (25 par la S.T.A.S. et 7 affrétées),
- 352 Kilomètres de lignes,
- 1 point d'information en centre-ville,
- 130 points services,
- environ 1 000 points d'arrêts,
- 611 personnes dont 400 conducteurs,
- 260 véhicules soit 119 autobus, 66 trolleybus et 40 tramways.

Le réseau comprend alors les lignes :

TR	- 1	: Bellevue - Firminy	6		10		20	
A	- 2	: Firminy - Le-Pertuiset	20		40		60	
TR	- 3	: Dorian - Terrenoire	7		9		23	
T	- 4	: Hôpital-Nord - Solaure	3		3		9	
TR	- 5	: Dorian - Michon	8		10		23	
TR	- 6	: Dorian - Métare	6		7		23	
TR	- 7	: Bellevue - Châteaucreux	8		12		30	
TR	- 8	: Dorian - Rivière	8		12		30	
A	- 9	: Métare - Montreynaud	7		10		20	
TR	- 10	: Soleil - La-Cotonne	7		10		20	
A	- 11	: Dorian - Montplaisir	9		12		23	
A	- 12	: Vivaraize - Bel-Air	15		25		--	
A	- 14	: Bellevue - Malacussy	4	A/R	--		--	
A	- 15	: Bellevue - Firminy (Express)	16	A/R	146	A/R	--	
A	- 16	: Grand-Clos - Villeboeuf-le-Haut	15		25		--	
A	- 17	: Terrasse - Simone-Weil	12		20		60	
A	- 18	: Le-Marais - La-Cotonne	15		30		4	A/R
A	- 19	: Poste - Le-Bardot	8	A/R	2	A/R	--	
A	- 20	: Le-Chambon - Firminy	26	A/R	21	A/R	--	
A	- 21	: Firminy - Bourg-d'Unieux	21	A/R	14	A/R	7	A/R
A	- 23	: Firminy - Chazeau	15	A/R	14	A/R	--	
A	- 24	: Firminy - Sampicot	4	A/R	le jeudi seulement			
A	- 25	: Terrasse - Saint-Priest-la-Bargette	20		20		60	
A	- 26	: Poste - Saint-Jean-Hopital	12		25		45	
A	- 27	: Jean-Jaurès - Sorbiers-Bourg	30		30		--	
A	- 28	: Firminy - Verte-Colline	7	A/R	3	A/R	--	
A	- 35	: Bellevue - Le-Bernay	16	A/R	3	A/R	--	
A	- 36	: Perrotière - Hauts-de-Terrenoire	27	A/R	22	A/R	--	
M	- 37	: Dorian - Crêt-de-Roch	7	A/R	--		--	
M	- 38	: Dorian - Crêt-de-Montaud	16	A/R	3	A/R	--	
M	- 39	: Dorian - Severine	11	A/R	5	A/R	--	
M	- 40	: Dorian - Place-des-Pères	13	A/R	9	A/R	2	A/R
A	- 41	: Terrasse - Montreynaud	12		15		--	
A	- 51	: Jean-Jaurès - Sorbiers-Grand-Quartier	30		30		9	A/R
A	- 52	: Terrasse - Bertrandière	19	A/R	14	A/R	--	
A	- 61	: Plotton - Firminy	20		20		60	
A	- 62	: Plotton - Saint-Genest-le-Chasseur	30		30		60	
A	- 63	: Roche - Condamine - Saint-Victor	12	A/R	6	A/R	--	
A	- 71	: Firminy - Saint-Paul-en-Cornillon	5	A/R	3	A/R	--	

Il existe également quelques services supplémentaires :
- la desserte du Fay sur la commune de Saint-Jean-Bonnefonds.
- une desserte Saint-Jean - C.E.S. de Terrenoire
- des services spéciaux internes à Roche-la-Molière

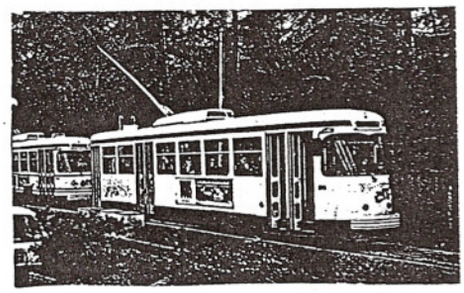
En semaine, le 1er départ est à 4 h 15, et le dernier à 23 h 31. Le samedi, le premier départ est à 4 h 35, et le dernier à 23 h 31. Le dimanche enfin, le premier départ est à 5 h 10 et le dernier à 23 h 10.

PARC DE LA S.T.A.S. AU 1ER SEPTEMBRE 1995

Pour chacune des séries, on trouvera : le nombre de véhicules, le type, l'année de mise en circulation du premier véhicule sur le réseau, et une remarque si nécessaire.

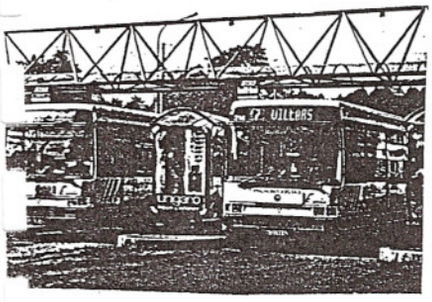
- Tramways :

20	PCC500	1958	(10 retirées du service)
5	PCC550	1968	(renumérotés 951 à 955)
15	AL.V.900	1991	



Tramway P.C.C. au terminus Solaure en 1992

- Autobus :



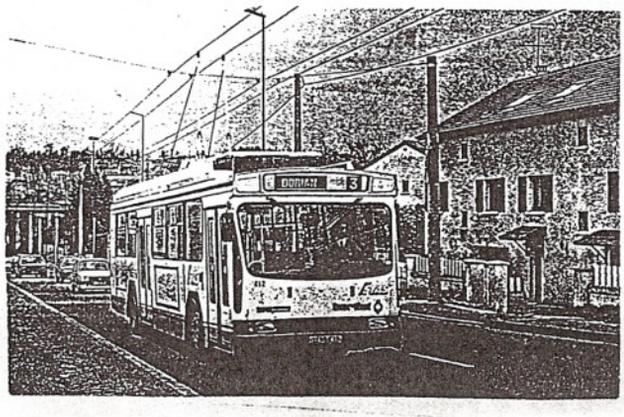
Terminus de La Terrasse en 1994

2	Minibus DURISOTTI	1981	(aménagés transports handicapés)
8	RENAULT PR180	1981	(articulés)
2	RENAULT PR180-2	1987	(articulés)
5	HEUILIEZ O305C	1982	(articulés)
3	HEUILIEZ O305G	1983	(articulés)
38	RENAULT PR100	1982	
1	CBM 220	1986	(gabarit réduit)
29	RENAULT PR100-2	1986	
2	RENAULT R212	1988	(gabarit réduit)
40	RENAULT R312	1992	
20	MERCEDES 0405GN	1993	(articulés)

- Trolleybus :

25	BERLIET ER100	1979	
25	RENAULT ER100H	1982	
8	RENAULT PER180H	1983	
6	BERLIET ER100	1987	(ex Grenoble)
2	RENAULT PER180H	1989	(ex Grenoble)

En 1992, ils ont parcouru 2 182 000 kilomètres (29,5% de l'offre) et assurés 30% des voyages effectués.



Trolleybus Berliet

EVOLUTION DU PARC DE TROLLEYBUS DEPUIS L'ORIGINE

On retrouve dans ce tableau : nombre de véhicules, type de véhicule, année de mise en circulation du 1er de la série, année de retrait du dernier véhicule de la série et remarques éventuelles.

4	Vétra CB 40	1942	1946	ex Poitiers, rendus à Poitiers	n°1 à 4
14	Vétra CS 60	1944	1968	1 ex RATP, autres neufs	n°5, 13 à 24 & 81
7	Vétra CB 45	1944	1962	Neufs	n°6 à 12
5	Vétra VDB	1948	1963	Neufs	n°1 à 5
55	Vétra VCR	1947	1975	Neufs (10 en service en 1975)	n°25 à 34 & 36 à 80
40	Vétra ELR	1960	1982	Neufs (16 modernisés en 79 et 80)	n°101 à 140
40	Vétra ELR	1969	1981	ex Nice, Toulon, Marseille	n°2, 4, 6 à 28 & 85 à 99
13	Vétra VA3B2	1973	1981	ex Marseille (modernisés en 79 et 80)	n°141 à 153

Cela signifie donc que le réseau stéphanois (STAS ET CFVE) a géré un total de 244 Trolleybus, pendant toute l'existence de ces véhicules. Et aujourd'hui se pose le problème, à Saint-Etienne comme dans les autres villes françaises du renouvellement de ce type de véhicule.

LES VEHICULES DE SERVICE

La bonne marche d'un réseau nécessite de nombreux véhicules pour l'entretien de celui-ci. L'entreprise stéphanoise possède des véhicules pour l'entretien des voies et des lignes aériennes, pour le dépannage des véhicules et pour le déneigement (très utiles certaines années). On retrouve également des véhicules breaks ou berlines destinés aux agents de régulation et aux divers services techniques et administratifs du réseau.

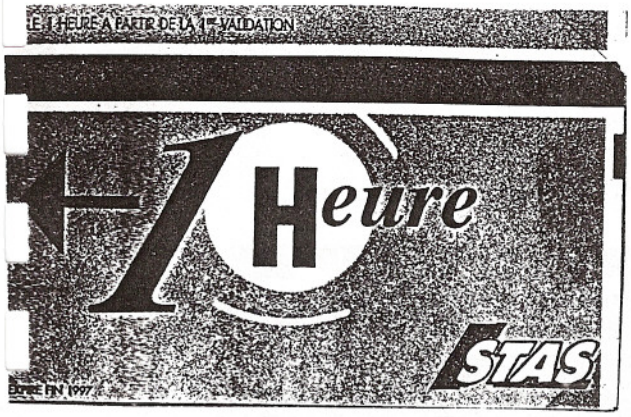
LES VEHICULES DU MUSEE

Actuellement, les véhicules suivants sont exposés au musée situé sur le Transpôle :

- motrice H2 des tramways C.F.V.E (1907)
- motrice J74 des tramways C.F.V.E (1938)
- motrice PCC502 dans sa livrée d'origine (1958)
- trolleybus Vetra VCR 72 C.F.V.E (1952)
- autobus SC10 dans sa livrée d'origine
- voiture échelle Renault 120ch C.F.V.E (1955)

A coté de ces véhicules se trouvent également quelques objets sur l'exploitation du réseau. De plus, les trolleybus Vetra ELR n°126 et Vetra VA3B2 n°151 sont en cours de travaux ou en réserve.

L'idée de ce musée est originale. Je regrette que celui-ci ne soit ouvert au public que sur demande et qu'il soit difficile de le visiter. De plus, il se trouve trop petit puisque construit pour le nombre actuel de véhicules. Or il serait intéressant d'exposer d'autres matériels qui marquent actuellement la vie des stéphanois (Motrice PCC double, motrice Alsthom-Vevey, trolleybus ELR100 et PER180, autobus, véhicule de service...). De plus, on aurait pu prévoir une salle supplémentaire où l'on verrai l'évolution du réseau au travers des différents plans, de la billeterie, des potelets ou des différents instruments de travail.





LA BILLETERIE

Depuis le 11 octobre 1993, la monétique est en place sur le réseau stéphanois. On trouve des composteurs dans chaque véhicule. Ceux-ci sont au nombre de 6 dans un tramway simple, 8 dans un tramway articulé, 4 ou 5 dans un véhicule articulé et 3 dans un véhicule simple.

Quand l'utilisateur entre dans un véhicule, il doit obligatoirement composter son ticket (PASS) et recommencer à chaque correspondance.

Ce système permet de connaître avec beaucoup de précision les trafics quotidiens, et aide ainsi à la gestion des déplacements.

QUELS SONT CES TICKETS ? (tarifs au 1er Août 1995)

- PASS Durée :

- Pass 1Heure : 7 F, Valable 1 heure sur l'ensemble du réseau aves Aller-Retour autorisé.
- Pass 1Jour : 22 F
- Pass 5Jours : 65 F, Valable du Lundi au Vendredi.
- Pass Week-End : 33 F

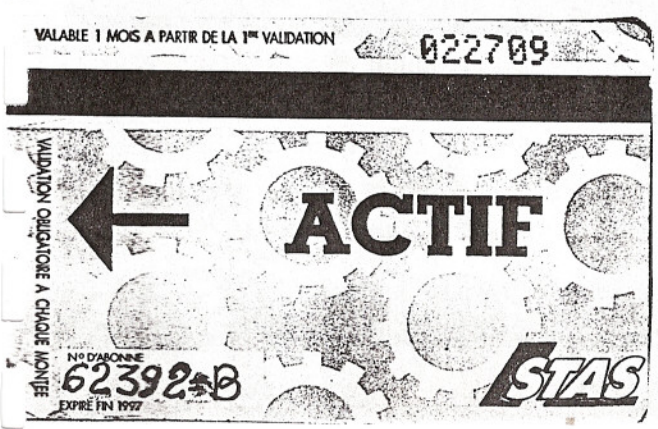
- PASS Unité :

Ces Pass décomptent des unités à chaque utilisation horaire (4 en heure creuse et 5 en heure pleine). Une carte des heures creuses et pleines est fournie. S'il reste moins de 4 unités, la STAS offre un voyage en heures creuses.

- Pass 80 Unités : 95 F
- Pass 160 Unités : 180 F

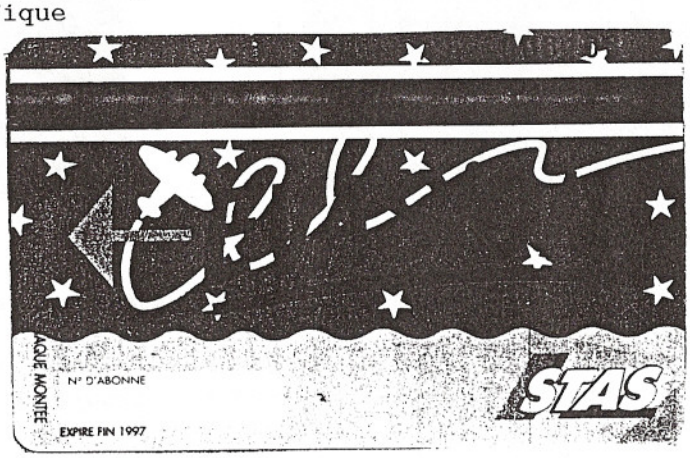
- PASS Voyages :

- Pass 5 Voyages : 30 F, Valable pour 5 voyages d'1 heure sur l'ensemble du réseau.
- Pass 10 Voyages : 58 F,
- Pass 10 Voyages réduits : 38 F
- Pass Groupe 4 heures : Valable 4 heures à compter de la première validation. Il est accordé à un groupe de 10 enfants de moins de 4 ans des écoles stéphanoises (avec badge groupe).





- Pass Joker : Destiné à un groupe de 10 personnes, et valable pour un déplacement spécifique



- PASS Mensuel :

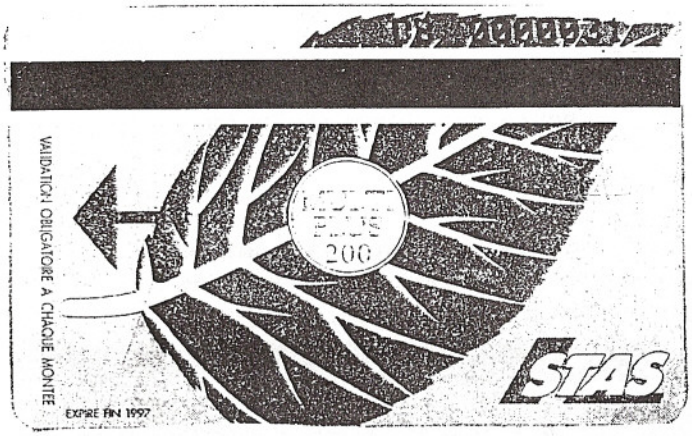
- Pass 1 Mois : 230 F, Valable uniquement avec badge.
- Pass Actif : 200 F, Valable 1 Mois uniquement avec badge Actif.
- Pass Campus : 190 F, Valable 1 Mois uniquement avec badge Campus.
- Pass Scooter : 170 F, Valable 1 Mois uniquement avec badge Scooter.

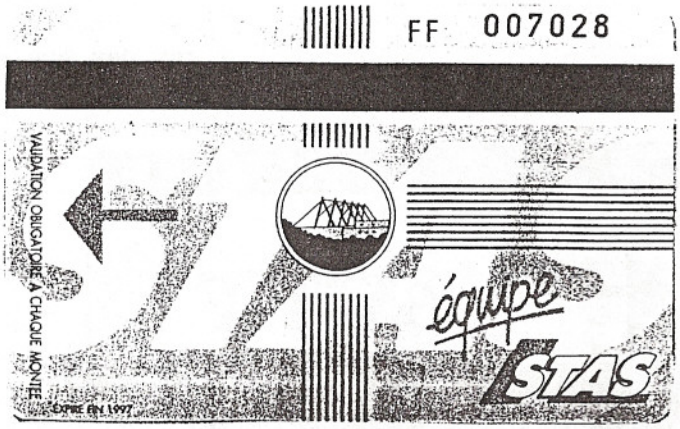
- PASS Evasion :

- Pass Evasion 2 Mois : 295 F, Valable en juillet et août avec badge STAS.
- Pass Evasion jeunes 2 Mois : 225 F
- Pass Evasion 15 Jours : 110 F, Valable en juillet et août, pour une utilisation de 15 jours
- Pass Evasion jeunes 15 jours : 99 F

Les PASS sont tous vendus chez les revendeurs agrés sauf le PASS 1heure vendu dans les véhicules et dans les distributeurs. Les distributeurs permettent également d'obtenir les PASS 1jour, 5voyages et 10voyages.

La STAS étudie actuellement de nouveaux PASS, qui serraient couplés avec les parkings de la ville. On pourrait également envisager, pourquoi pas, la création d'un PASS touristique qu'on débiterait dans les transports où dans les musées, bâtiments ou cinémas.



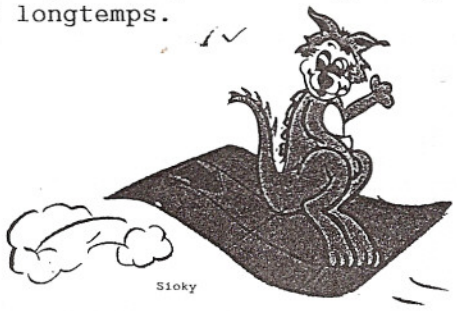


LA LIVREE

Au moment du développement des trolleybus, la CFVE a adopté une livrée pour ses véhicules routiers. Il s'agit du vert olive. Il apparait difficile de s'intéresser aux livrées avant cette époque car elles étaient trop nombreuses. Cette livrée sera conservée jusqu'à la fin de la CFVE, avec cependant l'apparition de liserés gris sur certains véhicules. Cette couleur était agréable dans les années 60 car elle égayait la ville qui était encore très noire. En 1958, par contre, à la livraison des tramways P.C.C., ils adopteront une livrée différente du reste du parc. La livrée adoptée sera le jaune pâle avec liserés vert olive. Mais au début des année 80, la ville avait débutée sa mutation et le vert olive était désormais plutôt sale. La STAS a donc décidé d'une nouvelle livrée en conservant le vert. Mais, ce sera le blanc qui dominera avec des liserés verts émeraudes. Cette livrée sera également appliquée aux P.C.C. simples. Enfin, en 1993 la S.T.A.S adoptera un vert plus clair pour les bas de caisses avec un liseré bleu. Aujourd'hui, tous les véhicules de la S.T.A.S. ont cette livrée. Quant aux véhicules affrêtés, ils adoptent une livrée blanche avec liserés verts, marrons et gris.

LA COMMUNICATION

Depuis 1981, la S.T.A.S. a tenté diverses opérations de communication . En 1981, est apparu un petit magazine de 8 pages appelé STAS Infos qui expliquait au public la marche de leur réseau. Un seul numéro est paru. Ensuite est apparu Dépêche Sioky, un petit magazine de 4 pages qui n'est pas resté très longtemps.



Sioky

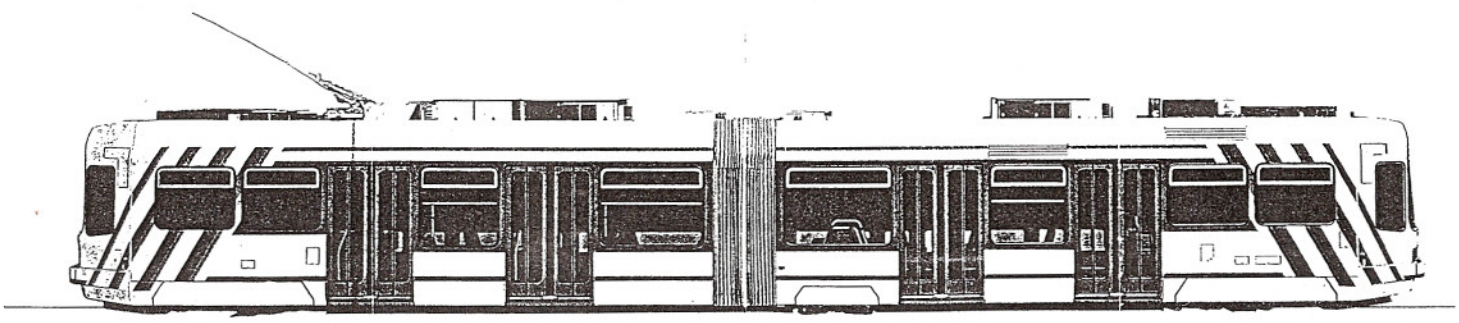
Entre temps, la S.T.A.S. a crée sa mascotte, Sioky. Il s'agissait d'un kangourou vert qui participait à différentes manifestations dans la région. Ce kangourou était également présent sur les véhicules. Il a aujourd'hui disparu (en été 89).

Par contre, pour chaque lancement de nouvelles lignes la S.T.A.S. a toujours envoyé aux habitants concernés, les horaires de leurs nouvelles lignes avec explications du réseau.

Aujourd'hui, la S.T.A.S. édite les documents suivants :

- 1 fiche horaire par ligne
- 1 plan du réseau
- 1 dépliant sur les tarifs
- documentations épisodiques

Par contre, pour 1995-1996, la totalité des fiches horaires n'est plus proposée à la vente.



Rame Alsthom - Vevey

LES POINT D'ARRETS

Il s'agit d'endroits très importants à l'interface entre l'usager et le réseau. Il existe 2 types de points d'arrêts : avec et sans abribus. Chacun de ces arrêts est équipé de potelets. Pour les arrêts sans abribus, les potelets sont verts. Et sur les abribus, ils sont ocres. Et à l'heure actuelle, le marron foncé remplace l'ocre.

A ces point d'arrêts, on retrouve les renseignements suivants :

- sur les potelets :



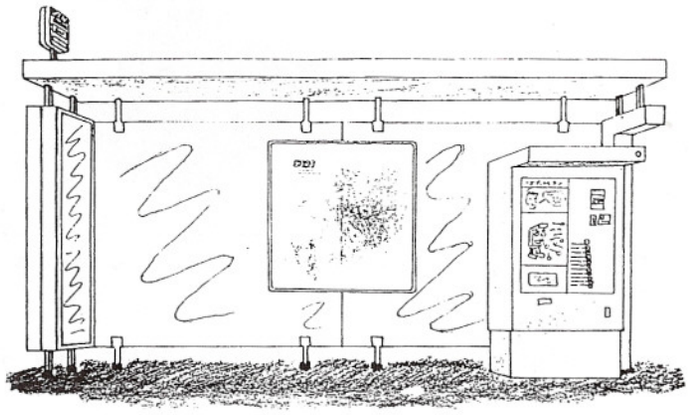
- nom de l'arrêt
- numéro de la(es) ligne(s) qui dessert l'arrêt
- horaires de passage
- dépositaire le plus proche

- sur les abribus

On retrouve les mêmes renseignements que sur les potelets avec en plus, dans certains cas, la présence d'un plan général du réseau.

On signalera que tous les arrêts de la ligne de tramway sont équipés de distributeurs de tickets. On en retrouve également place Dorian, à l'Hôtel des Postes et à la gare de Châteaucreux. Ces distributeurs sont également un support de communication pour la S.T.A.S. Enfin on notera que, à quelques exceptions près, les abribus sont de forme rectangulaire simple, de couleur marron. Par contre certaines communes ont installé des abribus différents. A La-Ricamarie, ceux ci ont un toit de forme arrondie et sont bleus. A Villars, la commune a construit des abribus en béton. A L'Etrat enfin, chaque arrêt est équipé d'une petite poubelle pour les tickets et autres papiers...

Je pense qu'à l'heure actuelle, la signalisation sur les arrêts est de mauvaise qualité, et particulièrement pour les non-habitués. On ne retrouve en effet que très rarement le plan du réseau. De plus, il n'y a aucune indication sur la tarification. Le voyageur occasionnel est alors entièrement livré à lui-même.



LA SIGNALISATION DANS LES VEHICULES

On retrouve à l'avant, le numéro de la ligne et la destination du véhicule. Ces renseignements se retrouvent également à l'avant, à coté de la porte. On retrouve enfin, à l'arrière des véhicules, le numéro de la ligne, à l'intérieur des véhicules, le plan de la ligne avec les arrêts desservis et les correspondances avec les autres lignes, une explication de la tarification et un emplacement pour des informations épisodiques.

Le Roman de l'Histoire

Les premiers jours du tramway stéphanois

Le premier essai de la ligne Bellevue-Firminy a eu lieu en 1881. Le tram croisait alors des chevaux attelés. Histoire d'une naissance sur rail

Un essai de la voie et du matériel a eu lieu mercredi 1881 sur le tracé allant de Bellevue à Firminy. Il est attendu l'essai officiel le 30 novembre prochain et le service public aux alentours du courant du mois de décembre. A une heure près, une machine à vapeur, accompagnée de remorqueurs, a tiré la voiture de la « Compagnie générale des Chemins de Fer à Voies Étroites », M. Lotion, ingénieur en chef, et les représentants de la presse et du Conseil municipal. En tout, quelques personnes, environ : le personnel de la Compagnie était au grand complet.

Sur un long parcours de Bellevue à Firminy, le train a rencontré un nombre considérable de chevaux non étonnés, qui, des chevaux non étonnés, qui, des chevaux non étonnés, qui, des

LE MODERNISME ARRIVE



La Tribune du 13.06.93



La Tribune du 11.10.93



Hebdo du 18.10.93

NOTRE RESEAU LES INTERESSE

STAS

Des Turinois en visite à Transpôle

Ils étaient venus voir les nouveaux aiguillages mis en service au nouveau dépôt

Il ne se passe une semaine sans que Transpôle, le nouveau dépôt de la STAS, soit visité par une ou plusieurs délégations étrangères. Hier se sont des Turinois qui ont été accueillis par Maurice Defour, directeur de la STAS.

Des représentants des transports en commun de la ville de Turin, A. T. M., sont venus voir un équipement bien précis. Il s'agit en effet de deux auguillages coulés dans la masse et qui ont été fabriqués par la société luxembourgeoise Kihn. Des responsables de cette entreprise étaient également du voyage à Saint-Étienne.

L'occasion pour eux de montrer aux italiens ces auguillages hors du commun, au moment ou le réseau des transports turinois souhaite se doter de tels équipements.

Deux ont été installés sur les voies du dépôt. Ces aiguillages, appelés des « peignes » permettent les sorties et les entrées au dépôt. Chacun d'entre eux pèse 27 tonnes pour une longueur de 30 mètres. Neuf déviations partent de chaque « peigne » dont un est motorisé et l'autre manuel.

La société des transports en commun de Turin a lancé un appel d'offre pour se procurer ce type d'appareil. Si l'on en croit les responsables du réseau, leur choix pourrait se faire en faveur du matériel luxembourgeois.

Avec son million d'habitants Turin, est la quatrième ville de l'Italie. Autrement dit son réseau de transports en commun a une dimension bien supérieure à celui de l'agglomération stéphanoise. 280 km de voies de tram intra muros, plus 180 km à l'extérieur de la ville.

1000 bus roulent sur 50 lignes et 400 trams circulent sur 10 lignes, dont quatre sont en site propre et une sous 700 mètres de tunnel. Les transports en commun turinois emploient 4800 personnes. Outre les bus et les trams l'A. T. M. exploite également deux bateaux, qui naviguent sur le Pô, un tram aménagé en restaurant assurant une visite touristique de la ville, et un ascenseur installé sur un monument important de la ville.

En venant à Transpôle, les Turinois ont voulu se rendre compte des nouvelles possibilités existantes dans le domaine des voies, dans l'optique de moderniser les leurs.



TURIN : La Tribune du 13.05.94

TRANSPORTS

Huit trams livrés au réseau d'Anvers

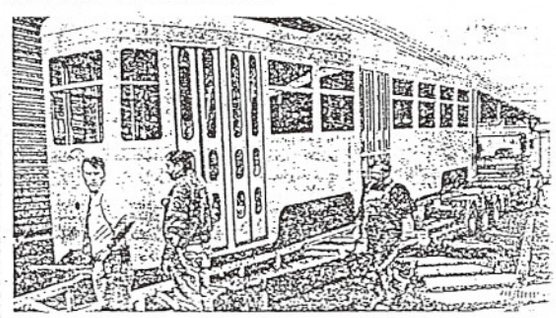
Il s'agit d'anciens tramways dont les premiers ont commencé à circuler voilà trente ans

Si la STAS s'est dotée de nouveau tramways, et va poursuivre la rénovation de son parc de véhicules, la société des transports de l'agglomération stéphanoise n'entend pas garder les anciens véhicules au fond d'un garage.

La preuve, hier après-midi, un tram de l'ancienne génération était chargé sur un camion à destination de la Belgique. En effet, le réseau de tramways de la ville d'Anvers va être modernisé au cours des trois prochaines années. Deux cents trams vont être changés. En attendant de recevoir la totalité de leurs nouveaux trams, les responsables des transports en commun de la ville belge ont décidé de faire appel aux anciens tramways stéphanois. Il s'agit de motrice ayant roulé sur le réseau stéphanois durant trente ans.

Dans les six à sept mois à venir huit trams devraient être livrés à Anvers. Le premier d'entre eux est parti hier. Entièrement révisé mécaniquement et électriquement, la carosserie peinte de couleur neutre le tram est démuni de sa perche électrique.

Transporté dans le cadre d'un convoi exceptionnel, le tram rejoindra son nouveau dépôt, en empruntant les routes nationales et départementales. Ces rames sont vendues au prix de 480 000 francs environ, alors que les nouveaux trams en circulation à Saint-Étienne sont achetés 10 millions de francs.



Le premier tram en direction d'Anvers

ANVERS : La Tribune du 15.09.93

DES PROJETS

L'Etat marque le coût

La priorité donnée par l'Etat aux Transports en commun s'accompagne de nouvelles règles sur le terrain. En particulier pour l'attribution des subventions d'Etat.

« *Jusque là, il n'existait pas de critères définissant la participation de l'Etat aux grandes réalisations en matière de transports en commun. L'attribution des suventions dépendait surtout des bonnes relations avec le Pouvoir en place* » observe Jacques Rivel.

Le président du SIOTAS apprécie doublement le changement de conduite de l'Etat que le Ministre des Transports, Bernard Bosson, vient de lui confirmer.

Membre du GART, Groupement des autorités responsables de transport, dont il préside la commission Communication, Jacques Rivel, à ce titre, a apporté sa pierre à la définition de ces nouveaux critères. Il a aussi pris part aux rencontres au cours desquelles le ministre a précisé sa politique en la matière.

Le SIOTAS par ailleurs vient de se voir attribuer la subvention promise par le ministre lui-même venu inaugurer, le 18 juin dernier, la nouvelle plate-forme de la STAS, à l'entrée nord de Saint-Etienne.

Cette enveloppe de 50 MF, qui est la participation de l'Etat aux importants chantiers de modernisation des transports en commun stéphanois, sera consacrée pour l'essentiel à améliorer la circulation du tram sur toute la longueur de la ville.

Une autre partie des fonds permettra de couvrir à hauteur de 40 % l'opération monétique dont Jacques Rivel souligne les retombées positives en matière d'économie.

« *La monétique donne une photographie du réseau en mouvement, elle permet d'en tirer des enseignements au niveau de l'organisation. C'est un supplément de confort apporté à la clientèle, c'est aussi une meilleure gestion des moyens* ».

L'autre ligne du tram

Enfin, outre l'aménagement de la Grand Rue et de la place Dorian, une autre partie des crédits d'Etat (6 MF) constituera la part des transports en commun à l'élargissement du pont du Soleil.

Mais, au-delà de ces chantiers ponctuels, Jacques Rivel insiste sur une autre retombée, à plus long terme, celle-là, des engagements de l'Etat.

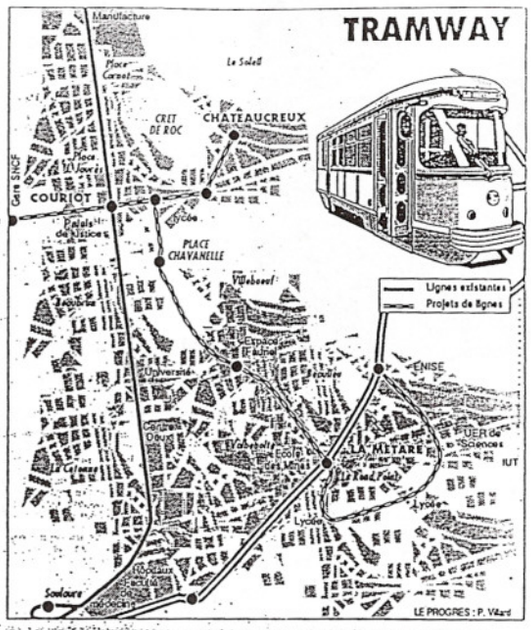
Il sera plus facile aux organismes de transport, connaissant désormais avec précision la contribution de l'Etat, de programmer de grands chantiers.

C'est ainsi que Saint-Etienne est déjà inscrite au 11e plan de développement des Transports en commun pour la réalisation de la deuxième ligne du tram, une ligne prévue est-ouest et, dont le coût représente environ 750 MF.

De la même manière, on envisage la relance de l'ancien site de Bellevue dont le SIOTAS est propriétaire. « *Bellevue doit devenir le type même de la gare d'échanges multimodale. En faire un noeud d'échanges, c'est aussi donner un coup de pouce à l'action intercommunale, en servant au passage les intérêts de l'Ondaine* ».

Le président du SIOTAS, qui souligne « *l'excellent climat de coopération* » au sein du syndicat intercommunal qui regroupe 15 communes de l'agglomération stéphanoise, soit une population de 320 000 habitants, s'étonne au passage de la difficulté que les mêmes personnes éprouvent à mettre en place une structure d'action intercommunale :

« *C'est un triste spectacle de voir se disputer à propos du district des élus qui ont l'habitude de coopérer au coude à coude et avec succès au sein du SIOTAS* », observe Jacques Rivel.



Couriot-Centre-Ville-La Métare : la réalisation de la deuxième ligne du tram est inscrite dans le onzième plan. Longue de 7 km, elle coûtera 750 MF y compris le matériel roulant

Une nouvelle ligne de tramway, La Tribune du 26.01.95

16-18 NOVEMBRE A SAINT-ETIENNE

Le transport public aujourd'hui et demain

Dans un mois Saint-Etienne accueillera les 14e rencontres nationales du transport public. Ce sera l'occasion d'une réflexion pour définir comment les transports publics peuvent favoriser la citoyenneté de demain.

Le GART (Groupement des autorités responsables de transport) fédère 182 adhérents issus des villes, des départements, des régions (dont la Loire, le Rhône, la région Rhône-Alpes). Il regroupe la quasi-totalité des agglomérations de plus de 100 000 habitants, par l'intermédiaires d'élus, toutes tendances politiques confondues.

Ce groupement qui se présente comme une « plate-forme d'échanges et de promotion des transports publics » œuvre dans un certain nombre de domaines : organisation des déplacements urbains, sensibilisation des citoyens aux transports en commun, pollution des villes, solutions de financement, etc. Et naturellement, il essaie de peser de tout son poids sur les autorités de tutelle. Le GART est devenu, en 14 ans d'existence, une « force de proposition ». C'est le maire de La Roche-sur-Yon, Jacques Auxiette qui le préside.

Pas de « politique nationale »

Force est pourtant de constater que le GART n'a pas encore pu faire avancer de manière significative l'idée d'une « *véritable politique nationale en faveur des transports collectifs* ». Jacques Auxiette, présent mardi matin à Saint-Etienne pour présenter le prochain congrès national qui se tiendra à Saint-Etienne, a souligné que « *la France n'avait pas une volonté politique forte en matière de transports publics* ».

Par exemple contrairement à d'autres pays voisins, le transport collectif ne bénéficie pas d'aides pour le matériel roulant.



MM. Auxiette, président du GART, Thiollière, maire de Saint-Etienne, Rivel, président du SIOTAS et Mlle Pecheur, secrétaire du GART

Il faut donc croire que les lobbys de la route et du transport individuel savent se montrer plus persuasifs pour faire avancer leurs thèses. Jacques Auxiette qui a bien l'intention d'interpeller les élus et les candidats aux présidentielles lors du congrès de novembre, fait le constat suivant : « *Tout le monde est d'accord pour développer le transport public, mais il n'y a pas une vraie volonté* ».

« Nouveaux besoins »

Il ne doute que ces grandes questions seront à l'ordre du jour des quatorzièmes rencontres nationales du transport public qui rassembleront 1 200 congressistes à Saint-Etienne les 16,17 et 18 novembre prochain. Des spécialistes et des personnalités feront le déplacement à Saint-Etienne, le ministre des Transports Bernard Bosson, Martine Aubry présidente de la fondation « Agir contre l'exclusion », Charles Millon, Catherine Trautman.

L'année 1995 étant celle des engagements politiques, « *une réflexion s'imposait pour préparer l'avenir du transport* » a-t-on estimé au GART. Nouveaux besoins, nouveaux services, nouvelles attitudes du Français qui dans ses choix « *deviendrait un peu moins tout consommateur, un peu plus citoyen et motivait plus souvent l'aggiation à la qualité de vie individuelle à la dimension de l'intérêt général* ». « *Consommateur-citoyen : le ticket gagnant* », voilà le thème du congrès de Saint-Etienne. On y parlera de l'omniprésence de la voiture pour les déplacements, des nouvelles répartitions de l'habitat, de l'offre et de la fréquentation des transports en commun, de l'adaptation ou non de ces transports aux besoins quotidiens des Français. La réflexion se fera dans le cadre d'une série d'ateliers.

Firminy/St-Etienne expérience pilote

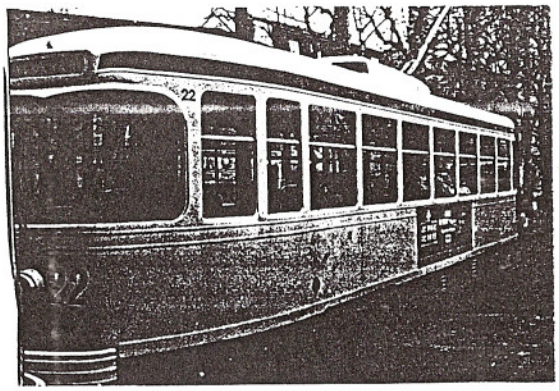
Et puis, l'un des temps forts de ce congrès sera sans conteste la « journée du transport public ». Le jeudi 17 novembre, 60 villes seront mobilisées dans toute la France pour « *parler enfin de vos déplacements* ». Une action de grande envergure destinée à sensibiliser le citoyen aux transports publics sera menée avec le concours de quotidiens régionaux, de France-Inter, dont l'émission « Le téléphone sonne » sera réalisée en direct de Saint-Etienne. Les résultats de l'enquête sur le consommateur-citoyen auprès de 2 700 personnes seront dévoilés à cette occasion.

Enfin, une « expérience pilote » sur l'intermodalité transports publics urbains/SNCF sera en vedette. C'est le projet de desserte rapide entre Saint-Etienne et Firminy, en utilisant la voie ferrée existante. Aujourd'hui, la vallée est desservie par trolleybus, mais le voyage est fatigant et chronophage pour les usagers (ils sont 18 000 chaque jour à faire le trajet). L'idée, c'est de proposer 35 rotations toutes les douze minutes, le trajet (avec un seul arrêt au Chambon-Feugerolles) ne dépassant pas quinze minutes. Jean-Jacques Rivel l'a précisé, toutes les parties sont d'accord, Région, SNCF, STAS, communes. L'idée pourrait devenir réalité soit au début de l'an prochain, soit à la rentrée de septembre.

Cette « première en France » en matière de collaboration transports urbains/SNCF, dans le cadre d'un périmètre de transport urbain, sera présentée avec précision lors d'une table ronde au congrès.

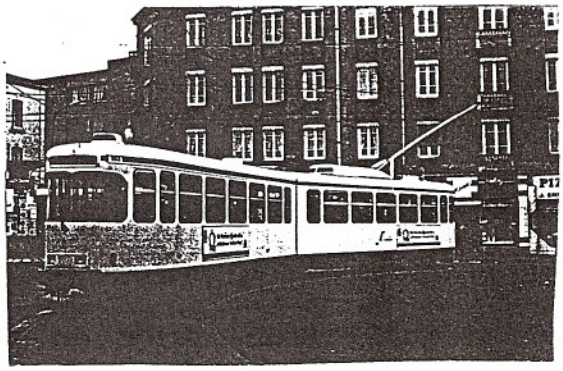
Alain COLOMBET
Photo : Lionel CREPET

Rencontres sur le transport, La Tribune du 19.10.93



A l'heure actuelle, et dans les limites communales existantes, le réseau stéphanois semble assez structuré, mais il manque encore certaines dessertes (quartier de Rochetaillée sur Saint-Etienne, nombreux lieux-dits excentrés sur les autres communes). Ces dessertes mériteraient des minibus ou un système de taxi comme à Saint-Brieuc.

De plus, se pose le problème de la cohabitation du réseau et de l'automobile. Rue du Grand Moulin, ce sont environ 1 350 véhicules de transports en commun qui passent, chaque jour au beau milieu de la circulation. Et, rue du Général Foy, en plein centre ville, ce sont quelques 800 véhicules dont les tramways qui cohabitent avec une circulation de plus en plus intense. Il existe un projet de mise en site propre du tramway entre la place Carnot et la place Jean-Jaurès qui rencontre actuellement quelques difficultés. Il semblerait cependant que ce soit budgétisé pour cette année pour la rue des Docteurs Charcots vers Bellevue et pour la rue Charles de Gaulle entre Carnot et Jean-Jaurès. La suite vers la place du Peuple étant programmée pour la Coupe du Monde 1998 avec une restructuration de la place de l'Hôtel de Ville.



Enfin, il existe un gros projet avec la création d'une deuxième ligne de tramway. Ce projet est actuellement en suspend car il existe une divergence entre l'exploitant et la ville. La S.T.A.S. voudrait desservir les quartiers peuplés de La-Métare alors que la ville opte pour une liaison Est - Ouest entre Le-Clapier et Châteaucreux. Pour ma part, je serais partisan des 2. Ce qui donnerait une ligne Le-Clapier - Châteaucreux qui pourrait être prolongée vers le parc des expositions, le technopôle et le stade. La troisième ligne partirait du centre-ville vers La-Métare. Ceci permettrait à la ville d'avoir un réseau de 20 kilomètres contre 10 aujourd'hui. En espérant que ce dévlloppement se fasse en corrélation avec une restructuration de la circulation dans l'hyper centre et la création de parkings en périphérie. Et pourquoi ne pas envisager ensuite le retour du tramway dans les vallées du Gier et de l'Ondaine avec utilisation ou non des voies S.N.C.F. ce qui pourrait à terme faire un réseau de 50 kilomètres environ.

Ensuite, il sera intéressant de développer le réseau sur les communes limitrophes. Aujourd'hui, la commune de La-Tour-en-Jarez est la seule de la couronne stéphanoise à ne pas être desservie.

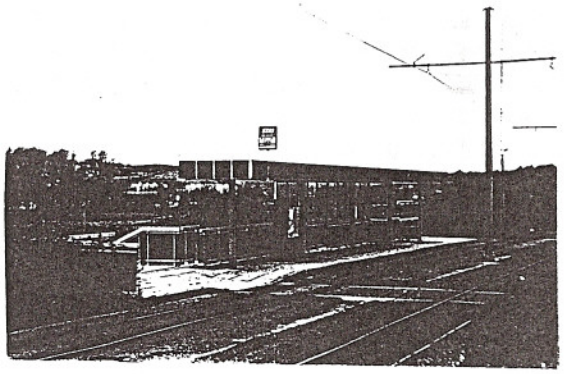


Le sud de la Loire est en pleine effervescence autour du projet de création d'une structure intercommunale qui permette à la région de peser un peu plus au niveau national. Dans un premier temps, la communauté de communes décidée le 14 Décembre 1995 regroupe 370 000 Habitants de 22 communes (Les 15 du S.I.O.T.A.S. actuel plus La-Tour-en-Jarez, Saint-Héand, Saint-

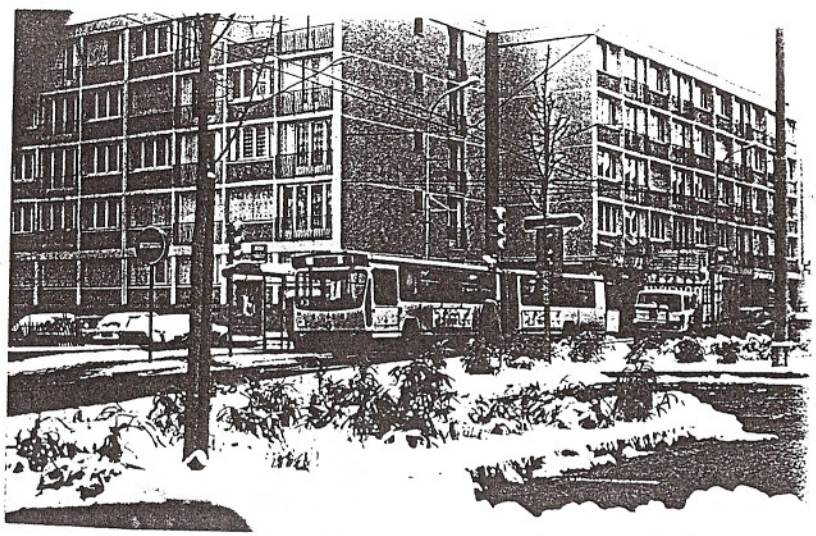
Chamond, Caloire, Saint-Paul-en-Jarez, Sainte-Croix-en-Jarez et Tartaras)

A terme, il serait, à mon avis, nécessaire de regrouper 83 communes comptant quelques 540 000 habitants. Le réseau des transports en commun pourrait alors se structurer (on peut toujours rêver) autour des 4 lignes ferroviaires qui partent de Saint-Etienne et qui irriguent plusieurs communes. Vers Lyon, jusqu'à la gare de Rive-de-Gier, vers Le-Puy jusqu'à la gare d'Aurec-sur-Loire, vers Clermont-Ferrand jusqu'à la gare de Montbrison et vers Roanne jusqu'à la gare de Montrond-les-Bains. La géographie et la logique des déplacements permettraient alors un développement de lignes de bus en étoiles autour des différents points centraux que sont les gares.

Il existe également de nombreuses possibilités de développement du réseau par la mise en place d'autres améliorations. Il serait par exemple intéressant de mettre en place un système d'aide à l'exploitation et d'installer des écrans d'informations sur les horaires de passage des véhicules et ce sur les principaux points d'arrêts. Enfin, pourquoi ne pas envisager de personnaliser certains arrêts sur la ligne de tramway par la création d'une petite vitrine explicative en relation avec le nom du point d'arrêt. On peut considérer que ceci existe déja à l'arrêt Musée d'Art Moderne qui est constitué de carrés noirs identiques à ceux du musée. On pourrait voir une vitrine sur l'ASSE à l'arrêt Stade Geoffroy-Guichard où un portrait de Jean-Jaurès à l'arrêt du même nom...



Le passioné des transports que je suis est cependant satisfait du réseau malgré les quelques imperfections bien caractéristiques de notre pays. Il ne me reste plus qu'à espérer que ce réseau connaisse maintenant un nouvel essor.



LE PARC DE LA STAS

I/ TRAMWAYS:

par Olivier DELESTRADE

- 20 motrices PCC: n°503, 505, 508 à 511, 513 à 518, 521 à 523 et 525 à 530.
- 5 motrices PCC articulées: n° 951 à 955 (ex 551 à 555)
- 15 motrices articulées Alsthom-Vevey n°901 à 915.

II/ TROLLEYBUS:

- 25 Berliet ER 100: n°401 à 425 (sans groupe d'autonomie)
- 25 Renault ER 100H: n°426 à 450
- 8 Renault PER 180H: n°101 à 108
- 6 Berliet ER 100: n°461 à 466
- 2 Renault PER 180H: n°109 & 110

III/ AUTOBUS:

- 2 minibus Durisotti n°087 & 088 (ex 331 & 332 jusqu'en 1991)
- 8 Renault PR 180 articulés n°701 à 708 (ex 601 à 608 jusqu'en 1991)
- 2 Renault PR 180.2 articulés n°709 & 710 (ex 609 & 610 jusqu'en 1991)
- 20 Renault PR 100 n° 372 à 391
- 18 Renault PR 100 n°333 à 350
- 1 CBM 220 n°615 (ex 315 jusqu'en 1991)
- 29 Renault PR 100.2 n°651 à 679
- 2 Renault R 212 n°616 & 617 (ex 316 & 317 jusqu'en 1991)
- 40 Renault R 312 n°201 à 240
- 20 Mercedes 0 405 GN n°741 à 760

Cette page des numéros de parc des bus des 3 réseaux présentés dans ce magazine nous a été fournie par Frédéric Giana. N'hésitez pas à lui écrire pour l'informer de toutes modifications, erreurs retraits de véhicules ou mise en service. Ecrire à: Frédéric GIANA, 7 rue Bertola O6300 NICE.

ARLES

Réseau de la STAR

N° Parc	Types
105	SC10 UO44
106	SC10 R244D
902	SC10 UO244D avec plate-forme AR ex Meaux
903	SC10 U244 avec plate-forme AR ex RATP
201 à 203	CBM 220
302 à 305	Master T 35D
401 & 402	MG 36
501 à 504	A 500
701	PR 100 MI ex CTPM Montbéliard 44
702 & 703	PR 100 MIPS ex RATP avec pare-chocs PR100.2

CHAMBERY

Réseau de la STAC

N°Parc	Types
151,153 & 154	Master T 35D
01 à 03, 06 à 17, 19 & 20	GX 107
04 & 05, 18, 21 à 24, 38 à 41	PR 100.2
25 à 27	PR 112
28 à 34	PR 100MI
35 à 37	PR 100R
51 à 55	R 312 3 portes
81	AU 138
82 & 83	MG 36
101, 109 à 113 & 115	PR 180.2
102 à 106	PR 180 MIPS avec pare-chocs de PR 180.2
107 & 108	PR 180 R
114	GX 187

CHAMBERY

Une ville, un réseau

par Robert ROSTAGNI

La proche banlieue de cette ville a connu une desserte par tramway à vapeur, puis par automotrices à essence à voie de 60, avec pénétration en centre ville de 1892 à 1933. L'extension maximale fut la Motte Servolex, Challes les Eaux, Chignin, Pont Saint Charles et le Bourget du Lac. Mais déjà en 1930, une ligne de trolleybus prend le relais sur la ligne Chambéry - Challes les Eaux - Chignin. Quatre Vetra aménagés sur chassis Renault PY assurent le service. Cette ligne connut cependant deux prototypes, un Somua et un Isobloc, avant d'être remplacée en 1955 par un service d'autobus. Pendant plus de 20 ans, différentes compagnies privées ont assuré quelques dessertes urbaines dans Chambéry et communes limitrophes sans souci de réelle cohérence.

C'est en 1979 que le Syndicat Intercommunal de l'Agglomération Chambérienne élargit les transports urbains dans sa compétence . Un nouveau périmètre urbain est créé incluant 15 communes et le Service des Transports de l'Agglomération Chambérienne - S.T.A.C. - voit le jour avec l'aide de la C.G.F.T.E. actuellement groupe C.G.E.A.. Au fil des ans le réseau augmente régulièrement son offre de transport.

A ce jour c'est le District Urbain de la Cluse Chambérienne - D.U.C.C. - qui a repris l'organisation du réseau, desservant toujours 15 communes et réunissant 110 000 habitants. Celui-ci comprend 18 lignes indicées par des lettres de l'alphabet et un service express. Les lignes Aà H sont les plus importantes, les autres étant essentiellement activées pour les besoins de transports scolaires ou ouvriers. Le point central du réseau est le Boulevard de la colonne et l'arrêt central s'appelle "Eléphants" du nom de la célèbre fontaine représentant quatre de ces pachydermes et située à proximité. Plus de 12 000 personnes y transitent chaque jour et une correspondance générale des lignes y est organisée à 7h 35, 12h 10, 13h 35 & 17h 00. Le réseau comprend 640 points d'arrêt. La gare SNCF n'est qu'à 200 m et trois lignes la desservent ou y ont leur terminus. Les horaires sont coordonnés avec les navettes SNCF. Ils sont de trois niveaux de service: période scolaire, samedi et vacances scolaires et dimanches. Les tickets et cartes d'abonnement sont prévus pour toutes les catégories de déplacement et d'abonnés. Particularité, les cartes périodiques sont dénommées carte éléph', puisque les éléphants sont au coeur du réseau. L'effectif du STAC est de 136 personnes dont 99 conducteurs. En plus du réseau principal douze véhicules sont affrètés. Le rôle du DUCC est d'investir plus dans les aménagements urbains nécessaires au transport comme couloir de bus, aménagement des arrêts ou feux prioritaires aux carrefours.

MATERIEL:

- Période antérieure au S.T.A.C.:

La documentation est absente pour cette période. L'auteur de cet article se souvient avoir aperçu lors d'un bref passage un Chausson APH de couleur marron. Il est probable que certaines lignes interurbaines desservaient aussi la proche banlieue de Chambéry. Certains recoupements permettent de déduire que la livraison des premiers PR 100MI est antérieure à la création du nouveau réseau.

- Réseau principal:

Les PR 100MI ont porté les numéros 1 à 34. Trois ou quatre devaient être encore présents en septembre, dont un "déshabillé" vendu ou en vente.
Trois PR 100R de 1983 n°35 à 37.
Dix sept GX 107 n°1 à 3, 6 à 17, 19 & 20.
Onze PR 100.2 n°4, 5, 18, 21 à 24 & 38 à 41.
Cinq R 312 n°51 à 55 dont le dernier - de livrée entièrement verte - est équipé pour le transport des handicapés.

En matériel articulé, le Man SG 220 n°101 est réformé.
Cinq PR 180 n°102 à 106.
Deux PR 180R n°107 & 108.
Sept PR 180.2 n°101, 109 à 113 & 115.
Un GX 187 n°114 et un PR 118 n°116.

En minibus, notons un AU 138 n°81, un MG 36 n°152 et un Volswagen LT 40/10.

Reprenons l'information récente parue dans notre numéro 5 sur la commande de deux Renault Agora.

- Matériel affrêté:

Leur nombre est de 12 à la rentrée 1995. Citons l'entreprise GONNET qui assure aussi certains services urbains d'Aix les Bains et qui possède actuellement deux PR 100.2 aux couleurs de Chambéry n°9352 & 9380 après avoir réformé au moins un PR 100PA. Elle assure la ligne H vers le Bourget du Lac en pool avec le réseau principal, possède en propre deux PR 100.2 n°666 & 694 plus un acquis récemment auprès de la Transco à Dijon, et vient d'acquérir un PR 112. Cette régie exploitait la ligne de trolleybus précitée et continue d'assurer des services sur Challes les Eaux et Chignin, avec des bus aux couleurs du réseau principal rouge et orange sur fond blanc.

- Le dépôt:

Celui du réseau S.T.A.C. est situé 18, avenue des Chevaliers Tireurs dans la zone industrielle du Grand Verger.

Sur le plan technique, signalons certaines expériences en cours sur le règlage optimal des moteurs, l'utilisation d'huiles plus performantes ayant permis de diviser par deux le nombre de vidanges et une réduction de 42% de la comsommation d'huile et enfin l'utilisation de gazole à l'eau, 15% d'eau dans le gazole permettent de réduire la consommation et les émissions de gaz et de fumées par élimination de la formation de suies.

Quant à l'avenir prévisible, signalons pour 1996/97 l'expérimentation probable de véhicules fonctionnant au gaz et pour 1996 si possible la desserte du centre ville par des minibus électriques d'une vingtaine de places.

Rappelons que cette politique volontariste a été récompensée lors du congrès du GART par le deuxième prix Ademe-Gart derrière Strasbourg pour son nouveau tramway.

ARLES

Une ville, un réseau

par Robert ROSTAGNI

Petite ville de Provence au sud d'Avignon, traversée par le Rhône, Arles a été desservie tardivement par un réseau de transport urbain. Dans les années 70, les Chemins de fer de la Camargue, entreprise exclusivement routière depuis septembre 1958, assuraient une ligne urbaine à l'aide de véhicules d'occasion de l'époque. J'ai noté un Somua OP/5, trois Leyland LV 45, un Brossel BL 55 et trois Saviem SC 10.

Depuis une quinzaine d'années, ce réseau a été repris par la société des Transports d'Arles et Région du groupe GTI. D'une ligne, il est passé à six plus un service gratuit desservant l'hyper-centre. Le service est cadencé à la demi-heure en heure creuse et coordonné par une correspondance générale des lignes à la gare routière, place Clémenceau. Il est renforcé en pointe sur la ligne 1 principalement et des spéciaux organisés pour les scolaires. Le dépôt est situé Z. I. Sud, rue Monge, mais le gros entretien continue de s'effectuer au dépôt de l'ancien concessionnaire rue J.M. Artaud. La livrée des véhicules est le jaune et le bleu, ce dernier stylisant certains monuments de la ville.

Le parc: les trois SC 10 ont été repris sous les n°101, 104 & 105. Leur parc s'est augmenté des n°102, 103, 107 & 108. Deux autres initialement numérotés 901 & 902 ont remplacé le n°101 réformé et le second renuméroté 109. De même, le numéro 104 réformé a été remplacé. Le numéro 106 est porté par le seul SC 10R ex démonstration. Le parc SC 10 a ensuite été complèté par le n°901 décoré en " Touzazibus " et deux véhicules à plate forme arrière n°902 ex Meaux et 903 ex RATP modifié. Seuls restent à ce jour les n°105, 106, 109, 901 à 903.

Le parc des standard a été complèté par trois Van Hool A 500 climatisés n°501 à 503, un PR 100MI n°701 et deux PR 100MIPS n° 702 & 703, ces derniers modifiés par la RATP avec portes et pare-choc de PR 100.2. A noter qu'en standard seuls les A 500 ont été reçus neufs.

En gabarit réduit, notons les CBM 220 n°201 à 203 et les Gruau MG 36 n° 401 & 402. Quant aux minibus, des Master T35D, ils ont porté les n°301 à 305. Le premier a disparu, le troisième a longtemps assuré le service Starlette avant d'être remplacé par le dernier, carrossé par Gruau avec portes arrière pour handicapés. Avant sa livraison, un Peugeot Durisotti ex réseau ST2A n°3 a assuré temporairement le service.

Si vous avez l'occasion de visiter Arles, ne vous découragez pas devant une gare routière vide. Patientez au plus 30 mn pour la voir déborder quelques instants d'ambiance méridionale.

BELGIQUE MAGAZINE des RESEAUX URBAINS

RESEAUX D'AUTOBUS

I/ STIB à Bruxelles:

Les Van Hool A 300 n°8740 à 8799 sont tous en service au dépôt de Haren; le 8798 est parti au TEC en démonstration.
Les Van Hool A 300 n°8620 à 8624 et 8626 à 8628 sont en service au dépôt de Haren; la série va de 8620 à 8679.
Les Van Hool Man A120 n°8224, 8234, 8237 & 8259 sont déclassés en novembre 95. Les 8224, 8257 & 8259 sont désimatriculés et servent pour l'écolage sur la plaine de manoeuvres. Les 8264 à 8266 servent eux aussi pour l'écolage.
Le Volvo Jonckheere n°8065 est lui aussi déclassé.
La STIB a reçu en prêt un Renault R 312. Arrivé à Haren le 7/11/95 et mis en service sur la ligne 29 du 10/11/95 au 21/11/95. Il devra ensuite rouler à Delta, sur la ligne 95/96; n° de chassis: VF6PF 09B100002491, boite 2F5HP500; 22 places assises.
Photo ci-dessous de M. Hubert prise le 12/11/95 du R 312 n°8500 en essai sur la ligne 29.



II/ TEC LIEGE:

A la place des R 312, le TEC va recevoir en juin 96 cinq Renault Agora pour le transport de personnes à mobilité réduite; ils seront numérotés 624 à 628.

III/ TEC Brabant Wallon:

Le Van Hool A120 n°313 est déclassé.

IV/ TEC Namur Luxembourg:

Le TEC a reçu ses nouveaux Jonckheere Tranvit Volvo des séries 887 à 893 avec moteur Volvo de 250cv. Le Jonckheere Volvo n°367 est déclassé. Le TEC a passé commande de nouveaux véhicules; il s'agit de Mercedes avec carrosserie Denolf et Deplas. Les 260 & 261 serviront au transport de handicapés et les 262 à 265 serviront de bus local; livraison en juin 96 (Source: Tram 2000).



Photo ci-dessus prise par M. Hubert le 2/11/95 à Roeselaere au garage Volvo: Jonckheere Transit Volvo n°7050.



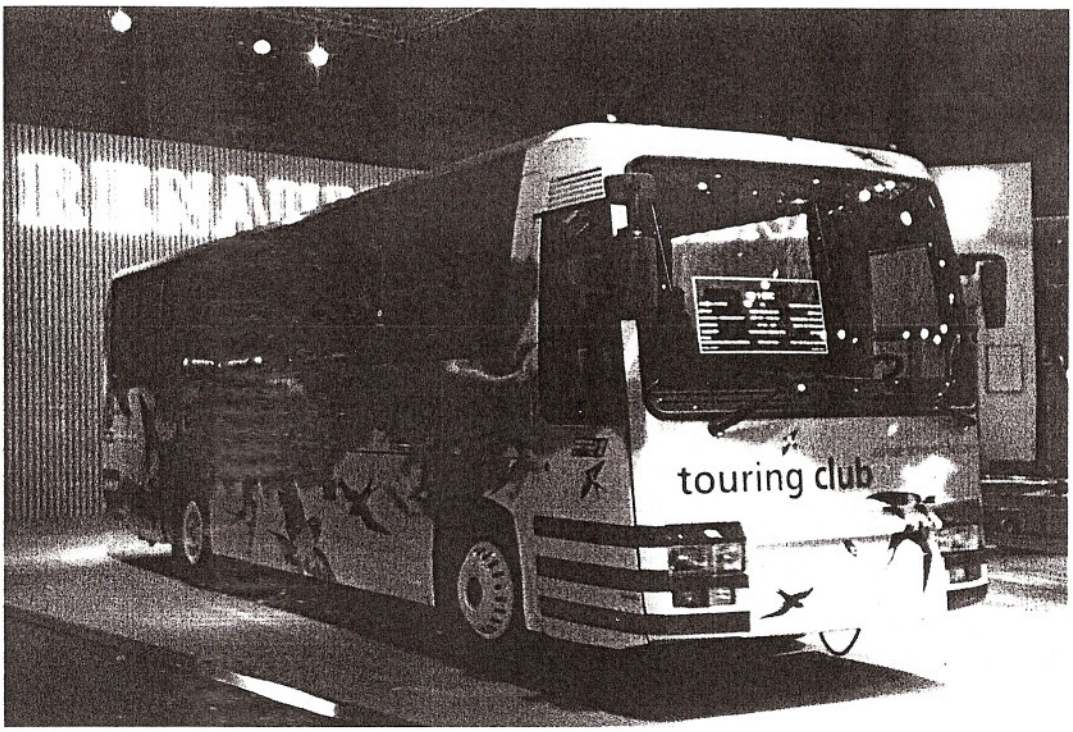
Photo ci-dessus prise par M. Hubert le 30/10/95 au dépôt Andenne du TEC Namur Luxembourg: midibus n°71 (à gauche) Volkswagen VWLAG ATLANTIC qui va devenir un futur Infobus et à droite Mercedes n°293 type MB0614D.

SALON DE COURTRAI

Le prochain salon Bus et Car de Courtrai se déroulera du 17 au 22 octobre 1997.
Du 7 au 9/11/96, les halles de Courtrai retrouveront les bus et minibus pour la première édition de " BUS 101 ".

SUISSE MAGAZINE des RESEAUX URBAINS

Un salon des poids lourds s'est tenu à Genève du 12 au 21 janvier. Les véhicules de transports urbains n'étaient pas nombreux, mais il peut être utile d'en faire une liste, même partielle, sans mentionner les minibus.



Photographie AGTB Reproduction strictement interdite

Renault révélait sur un FR1 la livrée publicitaire du Touring Club suisse qui, pour célébrer son centenaire en 1996, habillera cet autocar, un tramway Be 4/6 des TPG, une locomotive Re 460 des CFF ainsi qu'un dirigeable.

Van Hool était un des rares stands avec un air international, puisque deux véhicules aux couleurs de De Lijn étaient présent : l'A360 de démonstration et un A308 GNC. L'AG300T n°9 des Transports VMCV ravissait par ailleurs les amateurs de trolleybus.

MAN présentait un autobus à gaz, un NG312 ainsi qu'un bus des OAK.

Volvo montrait l'autobus n° 33 de Schaffhouse.

Hess avait placé un autre véhicule de la même compagnie, le n° 24, entre un autobus pour Adliswil et une composition de Zug (95 et 105).

Mercedes présentait le châssis de cet autobus, ainsi qu'un O405N à gaz pour Bâle (808) et surtout un futur O405GTND (51) pour Zurich. La livraison de celui-ci est annoncée pour l'automne, les suivants pour l'an prochain.

.....

A Genève, la complexité du chantier de réfection du quai de la Poste en vue d'y poser les rails de la liaison par tramways entre Moillesulaz et Cornavin repousse la mise en service de la future ligne 16; en attendant, il se pourrait que le nombre de courses de la ligne 21 soit multiplié (Augustins/gare SNCF des Eaux-Vives voire Chêne-Bourg).

COURRIER DES LECTEURS

Dans notre précédent numéro, M. Le Gendre appelait les lecteurs à donner leur avis sur une définition concernant les termes de tramways, métros. Voici l'avis de 3 de nos lecteurs:

1/ METRO: il s'agit d'une infrastructure de transport urbain qui peut être souterraine, aérienne ou au niveau du sol.
La caractéristique principale de cette infrastructure est qu'elle n'est pas franchissable à niveau par des véhicules routiers. En France on trouve donc des métros à Paris, Lyon, Marseille, Lille et Toulouse.

TRAMWAY: il s'agit d'une infrastructure de transport urbain implantée au niveau du sol. Certaines parties peuvent cependant se trouver en aérien ou en souterrain. De plus, l'infrastructure peut être séparée de la chaussée ou implantée dans la chaussée. On trouve en France des tramways à Grenoble, Lille, Marseille, Nantes, Rouen, Saint-Denis, Saint-Etienne et Strasbourg.

Je crois enfin que l'on peut parler de tramway léger dans le cas de desserte suburbaine. En fait il s'agit d'une infrastructure identique aux tramways sur de plus longues distances. En France on pourrait considérer le Mongy comme un tramway léger. Le plus bel exemple de tramway léger en France est constitué par les projets de desserte sur d'anciennes lignes SNCF (Orléans, Valenciennes, Sarreguemines et Saint-Etienne).

II/ En effet, ce qui différencie le tramway du métropolitain, ce n'est pas le véhicule mais l'aménagement urbain qui lui est lié: on **entre** dans un métro depuis le **quai** alors que l'on **monte** dans un tram depuis la **rue** ou le **trottoir**.

III/ Le métro: pour moi, un engin se faisant appeler métro est composé de plusieurs voitures, alimenté par 3ème rail, possédant un roulement pneumatique lourd (pneu latéral de guidage, pneumatique de roulement, roue métallique auxilliaire). Si l'engin ne possède pas ce type de roulement alors il devient un métro léger.
Le métrobus de Rouen est simplement un tramway en parti souterrain, il devrait s'appeler tramway tout simplement. Les tramways de Bobigny et de Grenoble ne sont en aucun cas des métros, ils ne sont même pas souterrains. Le Val est un métro léger (30t par élément de 2 voitures) car il possède un roulement pneumatique sans roue auxilliaire ce qui l'allège considérablement.

TRANS-EUROP

TRAINS & TRAMWAYS
AMÉRICAINS & EUROPÉENS
FABRICATIONS LAITON HO FRANÇAIS

48 RUE DE DOUAI - 75009 PARIS
TÉL. (1) 48.74.71.97

FAX : (1) 49.95.08.09
FERMÉ DIMANCHE & LUNDI

MÉTRO : PLACE BLANCHE
PLACE CLICHY