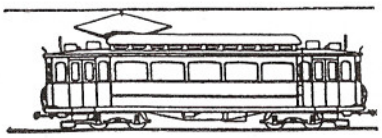
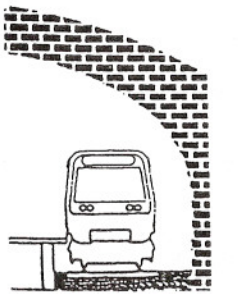
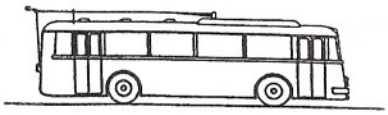
Le MAGAZINE des RESEAUX URBAINS







ACTUALITES | HISTOIRE | FRANCE | ETRANGER



N°8

MAI – JUIN 1996

32 Fr



Au sommaire:

Actualité des réseaux de France
Présentation de réseaux de France:

DOSSIER DE NICE

DUNKERQUE, ROANNE, LANNION.

Actualité du matériel en France: bagarre autour du VAL à Lille.

Actualité des réseaux de Belgique.
Nouvelles brèves du Monde.

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

SOMMAIRE

N°8 - MAI-JUIN 1996

Editorial.....p 3
FRANCE:
Actualité des réseaux.....p 4
Présentation de réseaux:
- Dossier: NICE.....p 24
- Dunkerque.....p 35
- Roanne.....p 37
- Lannion.....p 39

Actualité du matériel.....p 41
Nouvelles des associations.....p 44
BELGIQUE:
Actualité des réseaux.....p 46
Actualité des réseaux du monde.....p 50
Courrier des lecteurs.....p 52

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

LEGENDE DES PHOTOS DE COUVERTURE:

Photo du haut:
Cliché de Frédéric GIANA (droits réservés) pris en août 1994: PR 100.2 n°34 en service sur la ligne 17 traverse la place Masséna à NICE - réseau Sunbus -.

Photo du bas:
Cliché de M. PENNORS:
Prototype VAL 208 Matra-Vevey-Parizzi en compagnie des VAL 106 à l'atelier des 4 Cantons à Villeneuve d'Ascq.

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

NUMEROS ANCIENS:

Nous vous informons que les numéros 1 à 4 sont épuisés. Il reste quelques exemplaires en quantité très limitée du n°5; le numéro 6 est disponible, le numéro 7 est épuisé. 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 8 juillet 1996.

EDITORIAL

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

par Patrick KIRSTETTER

Chers amis,.....bonjour !

Bien que la formule de présentation soit identique, ce n'est pas, cette fois ci, l'ami Jack Pierron qui ouvre le bal.

Mais surtout, chers lecteurs, pas d'inquiétude. Jack se porte à merveille et son moral est au beau fixe.

Il est vrai qu'à la lecture de son dernier édito il y avait de quoi se faire du soucis et nous le comprenions bien - vous avez d'ailleurs été nombreux à lui prodiguer vos encouragements -.

Nous sommes dispersés aux quatre coins de France sans oubliernos amis de cinq pays voisins; le noyau parisien est lui-même dispersé dans cette région francilienne démesurée où il est de plus en plus difficile de se rencontrer. Résultats: nous avons les pires difficultés pour établir des réunions fréquentes qui seraient nécessaires à l'élaboration de notre revue. Pas de mauvaise volonté, mais beaucoup de difficultés matérielles liées à notre rythme de vie et notre éloignement.

Quoiqu'il en soit notre dernière assemblée générale ne s'est pas laissée démoraliser par ces problèmes ni par le nombre réduit de ses participants. Dans une atmosphère studieuse il a été décidé entre autre de partager le travail de rédaction et de frappe. De plus la pagination est resserrée et nous ne publierons plus (sauf cas exceptionnels) les articles dans leur intégralité.

Vous êtes en effet de plus en plus nombreux à nous envoyer de volumineuses et riches informations Etant donné que notre revue n'est pas extensible, nous sommes obligés de procéder à un petit travail de sélection pour ne garder que ce qui est nécessaire et important pour rendre votre lecture encore plus agréable, ceci étant surtout valable pour les coupures de presse.

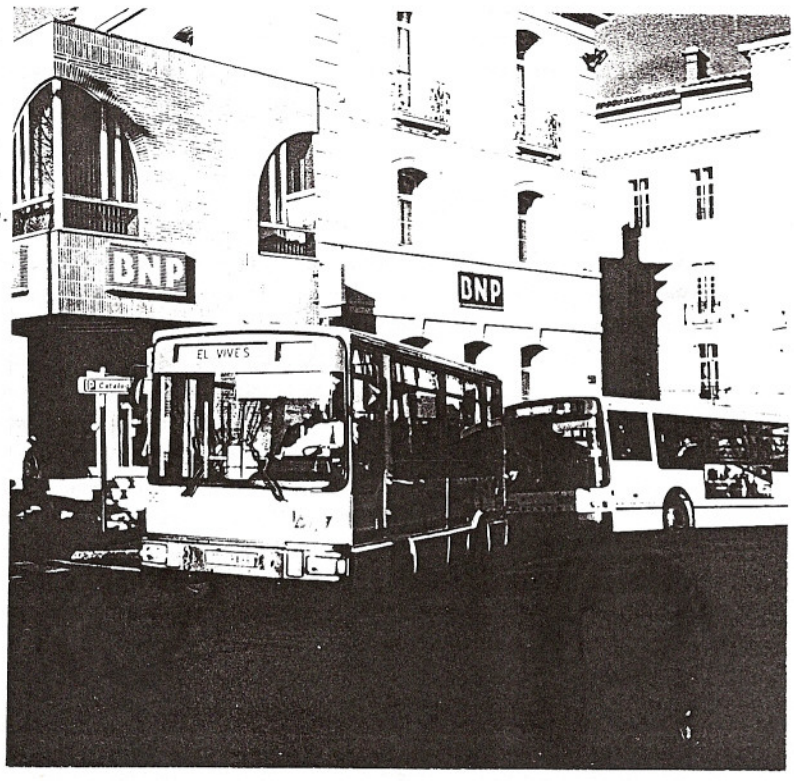
Alors chers amis continuez à nous envoyer vos informations, nous vous en remercions par avance.

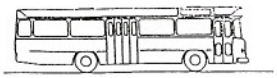
Jack a eu un petit coup de " blues " mais c'était sans compter sur sa garde rapprochée ..... et sur vous tous !!

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

MATERIEL: un autobus français peu connu:

Ci-contre une photo prise récemment par M. Rostagni sur le réseau de Perpignan. Elle représente le minibus Amiot Manta sur chassis Ponticelli, dont seulement 14 exemplaires auraient été vendus, tout au moins en France. Peu apprécié par certains exploitants, comme Toulon qui a revendu rapidement les quatre exemplaires achetés, ils sont cependant toujours en service à Perpignan où ils assurent la ligne 4. Deux exemplaires sont en permanence en ligne; au moins un des deux autres était présent au dépôt. C'est le carrossier Gruau qui a repris ce principe de fabrication avec le MG36 actuellement dénommé MG50.



FRANCE MAGAZINE  des RESEAUX URBAINS

ACTUALITE DES RESEAUX

SAINT-ETIENNE - Réseau de la STAS, Société des Transports de l'Agglomération de Saint-Etienne

- Tension sur la ligne

Le 27 Janvier 1996, en fin de matinée, le cable électrique qui alimente la ligne de tramway est passé en surtension. Le cable s'est alors distendu et est tombé sur la chaussée en touchant les rails entraînant un début d'incendie sur la motrice qui se trouvait là. Les nombreux passagers du tram ont été évacués sans problème grâce au bon fonctionnement du système d'ouverture automatique des portes en cas de coupure. L'alimentation générale du réseau a aussitôt été coupée et des bus remplacent immédiatement tram et trolley. La circulation des trams et trolley (lignes 1, 3, 6, 7 et 8) a été rétablie à 13h30, par emprunt de la troisième ligne électrique par le tram. Les travaux de rétablissement normal ayant lieu la nuit. Les lignes 5 et 10 de trolley ont par contre attendu quelques jours avant de retrouver le courant. Il est à noter qu'il s'agit d'un évènement très rarissime.

- Les intempéries

Dans la nuit du 22 au 23 Février, Météo France annonce une chute de neige sur l'agglomération stéphanoise. Cette nuit là et la journée du lendemain, la neige va tomber sans discontinuité pour atteindre une couche de 30 cm environ. Le dispositif d'alerte de la STAS s'est de suite mis en place en alternant salage et déneigement. On notera sur la ligne de tram, l'utilisation d'une étrave installée sur une motrice PCC. 95% du réseau n'a souffert d'aucunes perturbations et seules quelques lignes de collines ont connu quelques difficultés ponctuelles.

- Bellevue : place à l'avenir

L'ancien dépôt de la STAS fait encore parler de lui avec la réunion des associations du secteur qui ont fait leurs propositions pour le réaménagement du site :

- grand parc de verdure de 1 hectare
- parking souterrain
- création d'un crêche et d'un complexe sportif
- conservation du bâtiment de la pendule (ex bureau STAS)
- refus de la construction de grands ensembles

- Visite d'une délégation de Londres

Le réseau de la STAS a récemment reçu une délégation de Londres Transport qui avait choisi de visiter 4 villes françaises (Lyon, Saint-Etienne, Grenoble et Marseille). Après une présentation du fonctionnement du réseau, les membres de la délégation ont pu découvrir le projet d'entreprise de la STAS pour les années à venir :

- 20 nouveaux tramways à planchers surbaissés et avec vraisemblablement la climatisation,
- poursuite de la mise en site propre au centre ville
- aménagement d'un centre de vie et d'échanges, place Bellevue,
- création d'une seconde ligne de tramway,
- mise en place d'un nouveau système d'aide à l'exploitation,
- développement en collaboration avec la SNCF de la liaison Firminy - Bellevue.

La visite s'est ensuite poursuivie au Transpôle avec visite de la commande centralisée de régulation du réseau, démonstration d'OSCAR (remplissage automatique des bus en carburant) et visite en tram de l'Hôpital-Nord à l'Hôtel de Ville et en trolleybus jusqu'à Michon.

- Les projets de la STAS

Dans un entretien accordé récemment par Michel Thiollière, maire de Saint-Etienne, sur la politique pour la ville, celui ci a déclaré, concernant les Transports Urbains :"Que ce soit pour la deuxième ligne de tramway, qui sera transversale à celle existante, conformément aux plans de l'architecte Bofill, ou pour la desserte ferroviaire Firminy - Bellevue, nous avons droit aux aides financières de l'Etat. Les études sont en cours, mais les travaux commenceront en 98. nous attendrons que la Coupe du Monde soit passée pour ouvrir les chantiers."

Quelques jours après ont été présentés les premières réalisations à venir dans l'immédiat. Dès cet été, le site propre va être entièrement remodelé sur 800 mètres entre les places Jules Ferry et Bellevue. La zone de circulation du tram sera engazonnée, un rideau d'arbres sera mis en place le long de la voie. Les voitures bénéficieront d'une voie réservée dans les 2 sens et une piste cyclable indépendante sera aménagée. Début des travaux le 15 Avril avec interruption des tramwayx entre le 14 Juillet et la fin Août. Dès le début de l'année prochaine le troncon entre les places Carnot et Jean Jaurès (600 mètres) sera traité de la même façon. De plus, le renouvellement du tramway est annoncé avec la livraison de 20 rames doubles pour remplacer les simples. Les premières livraisons interviendront dans les prochains mois pour se terminer fin 98.

NICE - réseau ST2N -:

La municipalité niçoise vient de voter son choix pour le futur tramway: cela sera un tramway sur pneu - le TVR dont Caen va bientôt être équipé -. Une première ligne devrait être mise en service vers 2000 - 2001 entre Riquier et Saint-Laurent-du-Var, avec prolongement envisagé sur Cagnes-sur-Mer et Villeneuve-Loubet. Une deuxième ligne devrait relier Les Planqs à Masséna, et une troisième, coupant la première, mettrait en relation l'Aéroport avec Lingostière où une gare intermodale serait aménagée avec correspondance vers la zone industrielle de Carros et Digne par les Chemins de fer de la Provence.

L'absence de bruit, la possibilité de déviation occasionnelle, le prix de construction inférieur de 30% au tramway sur rail, la possibilité de rejoindre le dépôt des bus du Drap par leurs propres moyens, même par l'autoroute A8, semblent avoir été les critères de choix. Contrairement aux lignes de bus qui sont déviées de leur itinéraire direct par la promenade des Anglais, les TVR emprunteraient la partie piétonne de la rue de France et la rue Masséna.

Quant on connait le montant de l'ardoise laissée à la ville par une précédente municipalité, il faut rester prudent quant aux délais d'exécution. NDLR: cet article sur Nice nous étant parvenu en dernière minute, nous vous conseillons de le lire en conclusion de la présentation du réseau de cette ville paru dans ce numéro.

MENTON - réseau TUM -:

Nous avons publié l'historique de ce petit réseau dans le numéro 1 de notre revue. Une partie du matériel devrait être renouvelé prochainement. C'est ainsi qu'un autobus nouveau vient d'être essayé sur le réseau. Il s'agit du tout nouveau Access'bus GX 317 de Heuliez sur chassis Volvo B102 à deux portes. Mais il semble qu'aucune commande ferme n'ait été passée pour l'instant.

TOULOUSE - réseau de la Semvat -:

C'est le lundi 18 mars que les usagers des transports de Toulouse vont découvrir les remplaçants des bons vieux SC 10. C'est sur la ligne 10 Fondeyre - Lespinet que vont circuler les 20 premiers Heuliez GX 317; à Toulouse ils seront 84 en service pour la fin de l'année. Ils seront équipés d'annonce vocale et visuelle des arrêts. Enfin le look extérieur change aussi; finies les bandes rouges des SC 10 et place aux couleurs rouge, jaune et bleu avec une dominante blanche. Un vent de renouveau et de rajeunissement souffle sur la Semvat !....

LYON - réseau des TCL -:

C'est le 13 janvier que fut mis en service le premier parc relais de Lyon. Le parc Laurent Bonnevay est situé au niveau de la gare routière et a une capacité de 700 places. Il est bien entendu réservé aux clients des TCL. Une billetterie spéciale combinée parc/réseau TCL est mise en vente à l'agence TCL Laurent Bonnevay et en distributeur automatique.

MULHOUSE - réseau Tram -:

Le réseau de Mulhouse vient d'obtenir une récompense de la part de l'Association française d'assurance qualité pour la maintenance des autobus de son parc. Tram est le premier réseau européen à obtenir cette reconnaissance.

RENNES:

Le district de Rennes a été primé pour sa politique de développement de l'offre de transport de l'ensemble de la zone urbaine et suburbaine.

NIMES - Réseau des TCN, Transports en Commun Nimois.

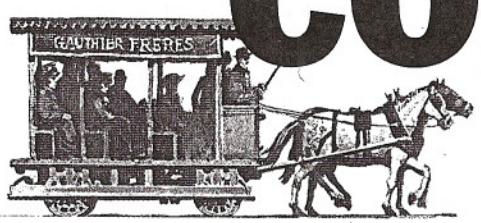
Le réseau des TCN de la ville de Nimes a mis le paquet pour le 150ème anniversaire des transports en commun de la ville. A en juger :
- le samedi 30 mars: journée du bus avec gratuité toute la journée dans les bus du réseau; ce même jour possibilité de monter gratuitement également dans un omnibus à chevaux ou un autobus des années 30 et 60.
- ce même jour grande tombola avec 150 lots à gagner en remplissant un ticket-bulletin de participation distribué dans les bus le 30 mars. Enfin en ville défilé de bus ancien de 11h à 18h.
- du 30 mars au 21 avril, grande exposition des 150 ans de transports en commun à la galerie des Arènes.

1846-1996

150 ANS DU TRANSPORT EN COMMUN NÎMOIS

150 ans d'histoire en commun

C'est en 1846, qu'un décret autorise 6 voitures à chevaux à transporter des passagers dans la ville de Nîmes. Depuis, les transports en commun ont parcouru bien du chemin. Le bus est devenu un véritable espace de vie et de développement de la cité, son réseau continue la desserte entamée il y a 150 ans. Aujourd'hui, vous êtes plus de 20 000 à emprunter chaque jour nos lignes, c'est aussi votre anniversaire. Fêtons-le ensemble !



TCN
LE SENS DE MA VILLE

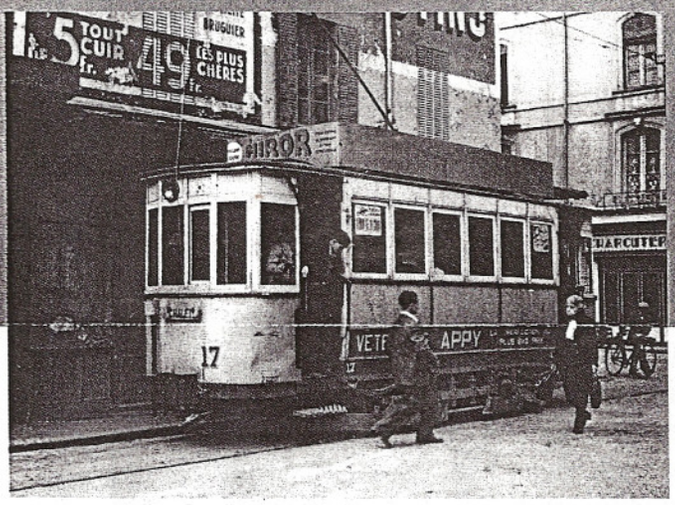
Grande exposition

150 ans d'histoire en commun

à la Galerie des Arènes

Entrée libre
de 11h à 18 h
Fermé le lundi





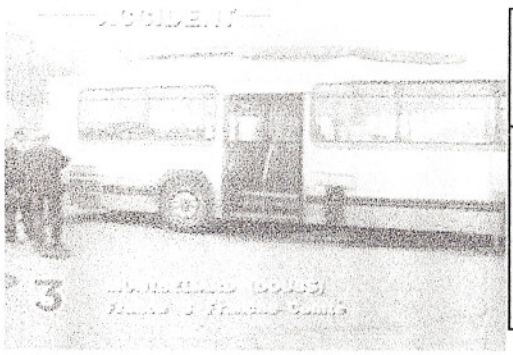
Voyagez dans le temps pour redécouvrir à travers une rétrospective, les omnibus à chevaux, les calèches et ces fameux tramways nîmois. Cédez aux caprices de votre curiosité en découvrant **150 ans d'Histoire Nîmoise** au travers d'affiches, de cartes postales et d'objets d'époque.





LES BUS QUI PASSENT A LA TELEVISION !

Montbéliard - Le Bus qui voulait lire, ... 18 mars 1996.



Les trois clichés sont tirés du journal national de France 3 (19/20) - Notez la position spéciale du PR 100.2 de la CTPM



Le Lundi 18 mars 1996, un PR 100.2 de la Ligne 9 (Bavans Bel Air - Montbéliard Grands Jardin) quitte sont itinéraire pour défoncer la vitrine d'un marchand de journaux. Sur le chemin de l'école, les passagers furent ainsi assez choqués. 7 furent conduits à l'hôpital pour des examens. Le conducteur, sans doute sous le choc, quitte le navire avec sa caisse... Qu'elles sont les raisons de son accident... à suivre.



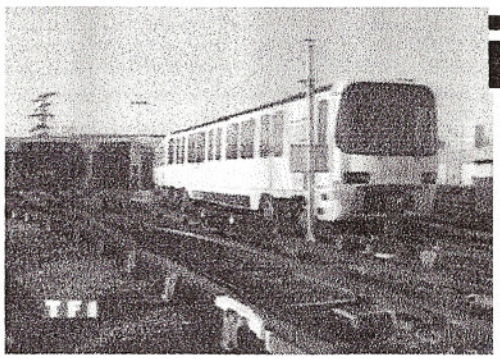


Un PR180.2 protégé par les forces de l'Ordre (Journal du Soir - France 3).

Reims : Encore la Violence.

Après l'agression d'un conducteur et de la destruction de son bus, le réseau de Reims est sous haute surveillance le Dimanche 17 mars pour le retour des étudiants. En effet, un conducteur de bus est atteint par un projectil et son bus incendié. Ce sont des passants qui réussirent à sortir rapidement le conducteur du bus en feu ! Pour assurer le retour dans la sécurité des étudiants qui rentre sur Reims après le Week-End, un dispositif spécial est mis en place afin de protéger les conducteurs et les clients des bus.

Marseille - Le retour de la Grève à la RTM (Semaine du 18-22 mars 1996)



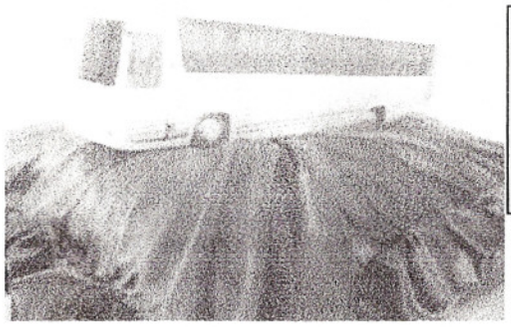
Le problème est lié à la rémunération qui ne correspond pas au temps réellement effectué.



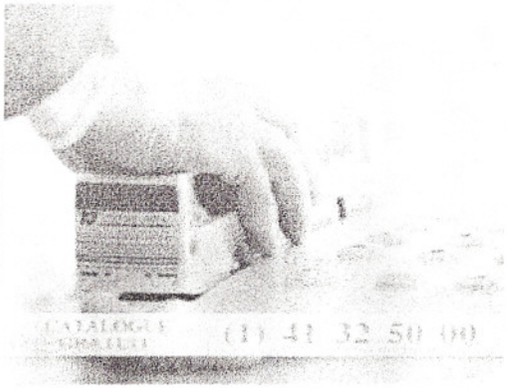
Yves LE CHANU - mars 1996

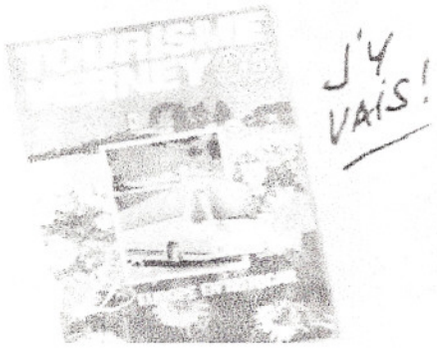
LES BUS QUI PASSENT A LA TELEVISION !

Groupe VERNEY - Une publicité à la Télévision !



3 images qui résument (mal) la publicité que vous avez sûrement vu à la télévision !





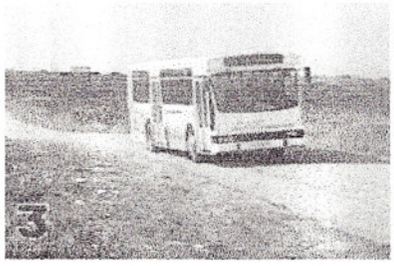
TOURISME VERNEY est présent sur toute la France avec des Agences de Voyages héritières de CITER et de NORD SUD VOYAGES. Le Groupe VERNEY propose des produits élaborés qui sont le fruit du travail des spécialistes du groupe. C'est aussi les possibilités classiques des autocaristes avec une présence sous une même marque dans beaucoup de régions françaises au sein des Compagnies locales (STAO, CFIT, CAT, TIV, ...) qui offrent des possibilités de logistique importantes. Avec cette publicité, c'est l'ensemble de la "chaîne" Verney qui est à l'honneur.

VERNEY ET L'ASSEMBLEE NATIONALE

Au mois de mars 1996, lors de la reception des parlementaires par Monsieur Jacques CHIRAC, Président de la République, à l'Elysée ; vous avez pu voir des Superbes FR1 du Groupe VERNEY !



VERNEY, TOUJOURS ! LA NAVETTE DE LA POINTE DU RAZ





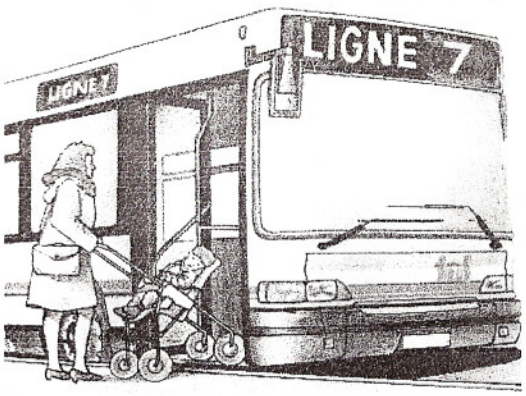
En Bretagne, à l'extrémité du Finistère, la Pointe du Raz était en danger. Depuis quelques années, les automobilistes et l'évolution anarchique des commerces, rendaient nécessaire le déplacement de ces maux plus en avant, afin de preserver ce site internationalement connu et très visité. Le Journal régional de France 3 (Bretagne Pays de Loire) nous annonce la réouverture du site le 1er avril 1996. Pour réhabiliter le site, un Parking et un "village commercial" ont été créés tandis que les anciennes boutiques ont été détruites. Pour se rendre du "village commercial" au site naturel, une navette a été mise en place. On apperçoit un PR100MI avec la Découpe de la CAT (filiale interurbaine du Groupe VERNEY dans le

Yves LE CHANU - mars 1996

BUS : LES BONNES IDEES DES RESEAUX

LAVAL : FACILITER LES CORRESPONDANCES

tul
Une affaire de bon sens !



Les TUL lancent 3 bus à plancher surbaissé, c'est un exemple du Savoir faire et du faire savoir des TUL.

Un tableau simple dans le Guide Bus, mais riche en organisation interne indique des heures et les lignes qui sont en correspondance à ces heures soit à la GARE TUL, soit place du 11 novembre. C'est l'assurance pour l'usager de changer de ligne sans voir le bus, qu'il désirait prendre, partir sous ses yeux.

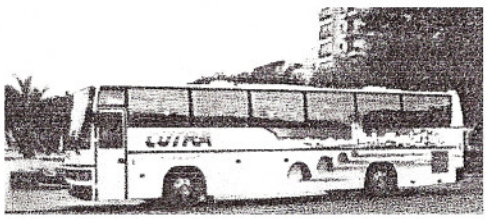
Il existe aussi, outre ces plateaux de correspondance, des "Arrêts de Référence" qui facilitent géographiquement les échanges entre différentes lignes. Sans avoir à changer de bus au centre ville, mais surtout pour permettre les échanges entre des quartiers.

Depuis le mois d'avril 1995, les Dimanches et jours fériés, deux lignes circulent entre 13h30 et 19h13 avec correspondance entre les deux lignes. Ce service se nomme DIM'TUL.

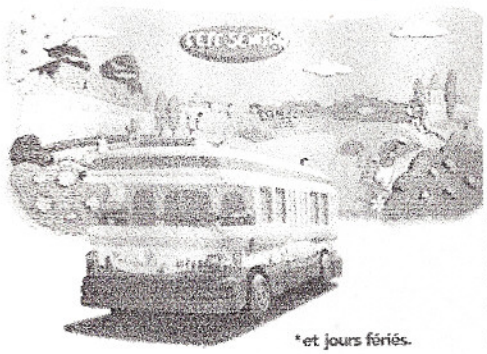
ANGERS : LA LIGNE 5 : DESSERTE INTER-QUARTIERS

COTRA
Ma ville en direct

Depuis le 28 août 1995, la ligne 5 du réseau d'Angers s'est transformée en ligne circulaire qui permet de relier plusieurs quartiers entre eux. Cela permet aussi de relier directement beaucoup de centre commerciaux (8), d'établissements scolaires (14), de Zones d'Activités (4), et ... ... de maisons de retraite (6). Par ailleurs, comme dans la plupart des réseaux, il est possible de louer des bus. Ci-contre le car Van Hool T815N qu'il est aussi possible de louer !

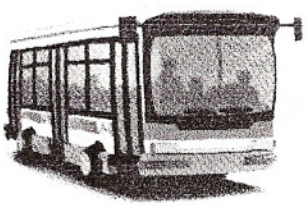


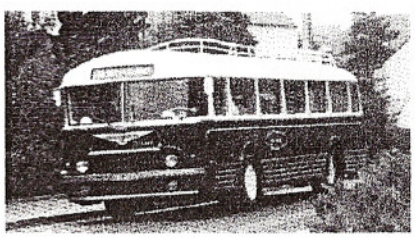
ORLEANS : L'INVITATION AU VOYAGE


*et jours fériés.

De Juillet à Décembre 1995, les usagers des bus d'Orléans avaient à leur disposition 2 lignes "chlorophyle". Ces deux lignes sont desservies en alternance un week-end sur deux. L'itinéraire n°1 dessert les bords de Loire, la fonderie de cloches "Bollée", le Vieux Bourg, Combleux et le parc du Château de Charbonnière. L'itinéraire n° 2 dessert le Jardin des Plantes et le Parc Floral de la Source. La fréquence est de 4 AR en été (3 AR en Hiver). Dans le partage des Dimanches et jours fériés un hasard de calendrier fait que l'itinéraire n°1 est systèmatiquement celui des Jours fériés hors dimanche (14/7-15/8-1/11-11/11-25/12) ! C'est une superbe façon de faire découvrir les richesses patrimoniales de la région d'Orléans. Cela peut rappeler qu'il n'y a pas si longtemps, quand la voiture n'était pas très développée, les bus promenaient les gens le Dimanche aux alentours des villes.

La SEMTAO vient de créer ABRAYSIE BUS qui est un service de desserte d'une zone à faible densité de population à St Jean de Braye. Le système est constitué d'un minibus qui peut être appelé (entre 7h30 et 19h00 du Lundi au Vendredi) par téléphone et qui rabat, depuis leur domicile, les usagers sur le Point Bus Léon Blum où ils sont en correspondance avec 5 lignes classiques.





Enfin, pour conclure, à l'heure du Tramway (à suivre), la SEMTAO propose la location d'un bus Chausson 44 places de 1950. Une bonne idée pour qu'un mariage, un séminaire, un congrès, des noces d'or ou autres, soit inoubliable. Un petit plus qui peut faire regretter de ne pas habiter sur la région orléanaise !

TARIFS : 2 300 Frs la 1/2 journée - 4 heures (50 km maxi.)
3 300 Frs la journée - 8 heures (100 km maxi.)
ajouter 200 frs/heure supplémentaire et par heure après 22h.
(Seul le repas du personnel de conduite n'est pas inclus).

Yves LE CHANU - mars 1996

BUS : LES BONNES IDEES DES RESEAUX

COLMAR : TRACE Lance le TRACE-MOBIL, un service PMR.



Depuis le mois d'avril 1995, le réseau de Colmar exploite un service destiné aux Personnes à Mobilité Réduite. Pour cela un minibus d'une capacité de deux fauteuils roulants et de deux places assises fonctionne du lundi au vendredi de 8h à 12h et de 14h à 18h. Le déplacement doit être commandé au plus tard la veille avant 16 heures.

Le tarif est de 9,80 Frs pour un déplacement (AR = 19,60 Frs).

Le rayon d'action du service comprend les communes de Colmar, Horbourg-Wihr, Wintzenheim-Logelbach.

LE TRACE-MOBIL, LA VILLE POUR TOUS

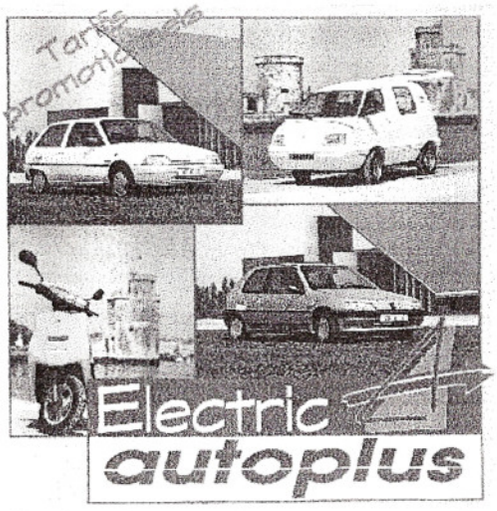
Les Bus de l'Etang de Berre, accessibles et "fair-play".

Ce réseau, à juste titre, est souvent montré en exemple. Voici 3 points spécifiques :

- Tout d'abord, le point de notoriété, c'est l'accessibilité quasi-totale du réseau, avec l'acquisition en 1993 de 32 bus neufs (21 GX77H et 11 O405N) étudiés pour les handicapés. Depuis, un programme d'aménagement des arrêts est lancé pour tendre vers l'accessibilité totale.
- Ensuite, au mois de novembre, pour lutter contre la fraude, le réseau lance une opération FAIR-PLAY avec un jeu qui permettait de gagner 100 places de Cinéma, 6 places pour un concert et 1 semaine au ski. Le but était de sensibiliser les jeunes. Des contrôles ont étés effectués et les personnes qui étaient dépourvus de titres se voyaient attribuer un avertissement : un carton Jaune ! Ce carton jaune rappelait les tarifs des tickets et abonnements, le montants des contraventions et le prolongement du tarifs "écobus jeunes" (199 Frs pour 2 mois) aux jeunes jusqu'à 25 ans (au lieu de 18 ans auparavant).
- Enfin, 5 bornes "appel-bus" permettent de dévier le bus de son itinéraire habituel afin de desservir ces bornes en cas d'appel. Pour cela il faut utiliser la borne dans les tranches horaires indiquées. De cette façon ne perd pas de temps si il n'y a pas passagers à prendre en charge.



autoplus



Yves LE CHANU - mars 1996

Une gamme de produits inégalée

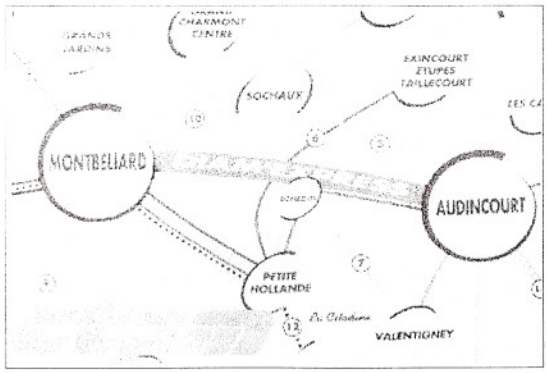
La Rochelle propose de nombreux services qui permettent de répondre à beaucoup de besoins de déplacements !
En effet, à côté d'un réseau de bus classique, 68 bornes d'appel permettent de relier à l'aide de taxis les zones à faible densité de population au centre de La Rochelle. Outre un service de location de vélos (jaunes), Autoplus propose un petit parc de véhicules electriques à la location. De plus, il existe une ligne BUS DE MER qui permet de relier d'avril à Septembre et les Week End (et vacances scolaires) le quartier des minimes, sans bouchons !

Tarifs Véhicules Electriques

	1/2 Journée	1 journée
Scooter Barigo	40 Frs	70 Frs
106 Peugeot ou AX Citroën	60 Frs	100 Frs
Volta (utilitaire 2 places)	60 Frs	100 Frs

BUS : LES BONNES IDEES DES RESEAUX

QUAND DIAM'EXPRESS RIME AVEC UNE BONNE INFORMATION



DIAM'EXPRESS est une ligne **DI**recte entre **A**udincourt et **M**ontbéliard (DI.A.M.), mise en place en avril 1993, est exploitée à l'aide de 8 bus articulés (GX187 Heuliez). Les avantages de cette ligne, sont un temps de parcours de 12 mn, 3 arrêts entre les 2 terminus, fréquence de 5 mn, des points de correpondances pratiques avec les lignes du réseau, et enfin des bus spacieux et modernes. Enfin, pour une bonne information (pratique), en septembre 1995, les horaires des lignes 3-4 du Guide Bus 95/96 indiquent les heures de correspondance avec la ligne DIAM.

A CAEN : Avec la CTAC, le FR1 c'est balade !!!



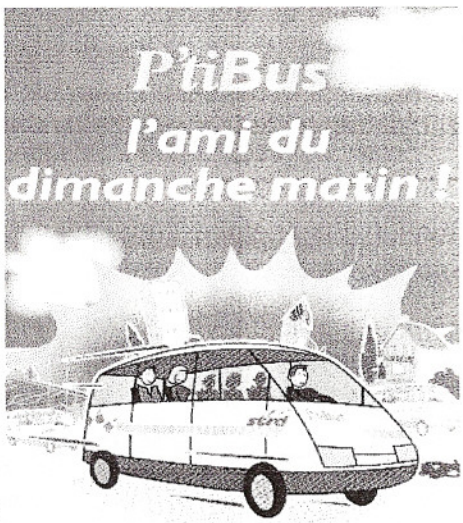
Le réseau de Caen sera le premier à mettre en service un TVR, produit par BN et ANF, dès 1998.

Par ailleurs, la CTAC propose aussi un service de location de véhicule avec conducteur. Pour preuve cette publicité tirée du Guide Bus 95/96 avec ce superbe Renault VI FR1. Et oui, à Caen, AVEC LE BUS, C'EST NATUREL.

DIJON : TRES PROCHE DE SON MARCHE !

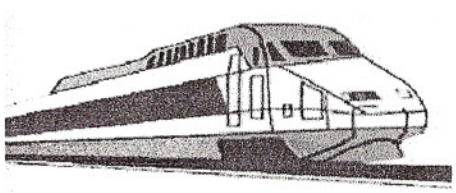
Dijon, présente de nombreux services "plus" qui permettent d'offrir aux clients une desserte très attractive.

Tout d'abord, depuis le 26 février 1995, **P'tiBus** permet de proposer un service sur 4 lignes (D1 à D4) les Dimanches et Fêtes, le matin (de 9h30 à 13h), le réseau "classique" prenant le relais vers 13h10. La particularité, c'est l'exploitation de ce service par des Minibus. Des taxis sont appelés en renfort dans les 10mn en cas d'affluence a un arrêt.



Ensuite, le renforcement du service de soirée créé en 1992, avec la mise en place de 2 lignes supplémentaires en juin 1995, ce qui porte à 6 les lignes "lumières de la ville".

De plus, comme dans beaucoup de réseaux, il est possible de "commander" un bus ! (Ex : Trajet Gare SNCF - Palais des Congrés pour un groupe de 120 personnes =640 Frs). A chacun de l'utiliser quand c'est possible : Congrés, Ecoles, ...



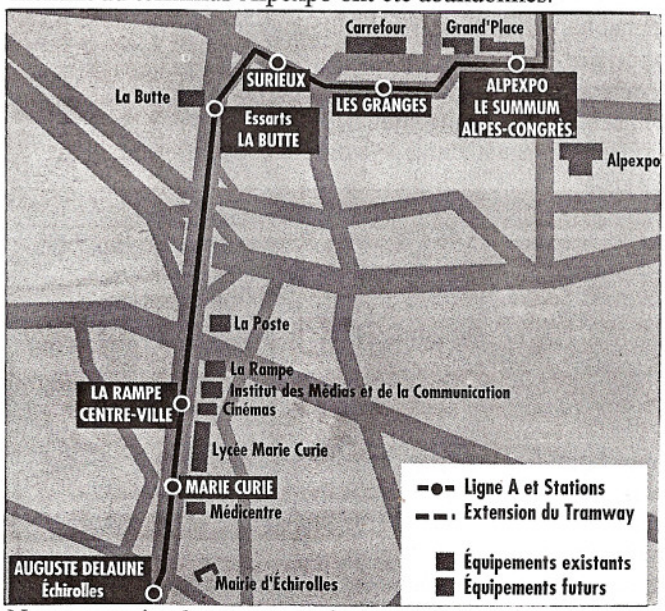
Enfin, depuis la rentrée 1995, "le premier départ de la plupart des lignes a été avancé afin que les voyageurs, désireux d'emprunter le TGV de 6h33 à destination de Paris, puissent se rendre en bus à la Gare SNCF." Ces quelques lignes du Guide Bus 95/96 sont pour moi d'un intérêt très fort puisque cela représente l'intermodalité. Beaucoup de réseaux devraient réfléchir aux possibilités de dessertes des Gares SNCF tôt le matin. C'est souvent un point faible.

Yves LE CHANU - mars 1996

ACTUALITES DES RESEAUX

GRENOBLE : *3km à pied ...!*

Suite à une grève du personnel de la SEMITAG, c'est à pied que les élus ont inauguré le samedi 9 mars le prolongement de la ligne de tramway A de Grand'Place à Echirolles (Auguste Delaune), long de 3,4 km il dessert 7 nouvelles stations. A cette occasion les 150 m de voies menant au terminus Alpexpo ont été abandonnés.



Nous ne reviendrons pas sur les nouvelles motrices livrées pour l'occasion (séries 2039 à 2053) par GEC Alsthom et équipées de la nouvelle chaîne de traction "ONIX" (voir n°6 page 9). Parallèlement 6 lignes du réseau ont été restructurées, la ligne de trolleybus n°1 est supprimée et la ligne bus 8 qui la double en grande partie bénéficiera en 97/98 de véhicules articulés surbaissés. En attendant la SEMITAG a reçu 6 surbaissés Heuliez GX 317 et on nous signale l'arrivée de bus à gabarit réduit Breda M230 CU qui viendront rejoindre le parc de Gruau MG 36 (101 à 112).

ROUEN : *tout baigne !*

Si le parc des tramways rouannais semble pléthorique (28 motrices alors que 17 suffisent à l'heure de pointe), c'est que la dotation actuelle prend compte du futur prolongement à Saint-Etienne-du-Rouvray. Ce sur-équipement a permis aux techniciens des **TCAR** et de GEC Alsthom de pratiquer les incontournables mises au point (problèmes de crissement au niveau des rotules à l'intercirculation, quelques hâcheurs remplacés, problèmes de chaîne de traction et quelques fuites dans les circuits de freinage). Rien de bien grave et côté commercial, un succès éclatant.

SAINT BRIEUC.

Arrivée sur le réseau des **TUB** de 4 nouveaux Van Hool A500 numérotés 240 à 243.

EVREUX

Le réseau **TRANSURBAIN** a réceptionné en janvier un surbaissé Heuliez GX 317 à 2 portes

RAMBOUILLET

Une convention a été passé entre la municipalité et le réseau exploité par la **CGEA** pour mettre au point un "ticket jeune". Pour 2f,50 les jeunes rambolitains disposeront d'un ticket valable un heure (8f,60; prix normal).

BORDEAUX : *exit le VAL.*

Les responsables des déplacements urbains réunis le 26 janvier sous la présidence du nouveau Maire (Mr JUPPE) ont décidé d'abandonner le projet VAL pour un transport en site propre "majoritairement en surface". Une pudeur de langage pour ne pas trop blesser l'ancien Maire (Mr CHABAN-DELMAS) qui déclarait "c'est moi qui ait supprimé le tramway à Bordeaux, ce n'est pas moi qui le remettrait !".

Deux corridors ont d'ores et déjà été considérés comme prioritaires. Un Sud Ouest/Nord Ouest reliant le campus, le centre ville, la Bastide, et le Hauts de Garonne. L'autre Sud/Nord reliant la gare Saint Jean vers le Lac avec une branche Ouest vers le centre hospitalier, Mérignac et l'aéroport.

Signalons que le dernier Tram roula sur la ligne 7-8 le 8 décembre 1958

NANCY : *Réseau trolleybus*

Le précédent numéro le relatait déjà, depuis le 1er janvier la ligne de trolleybus n°4 a été fusionnée avec la ligne n° 19 pour former un tronc commun entre le CHU à Vandoeuvre et le centre ville se divisant l'une vers Beauregard, l'autre vers Champs Boeuf.

La ligne 3, d'orientation Est/Ouest est toujours exploitée par trolleybus fonctionnant en mode thermique sur chacune des antennes de la partie Est (Seichamps et Pulnoy). Mis en service en 1980 le réseau des trolleybus est constitué de 48 trolleybus bi-mode PER 180 (24 avec équipement électrique TCO et 24 avec équipements Alsthom). Se pose aujourd'hui la question de leur renouvellement, étant entendu que ce matériel ou son équivalent n'est plus fabriqué en France.

Alors, nouveaux trolleybus, TVR, Tramways ? affaire à suivre.

Nouveaux matériels : Un Van Hool A300 (n°165) a été mis en service le 2 janvier sur la ligne 39 et 8 articulés PR118 (n° 438 à 445). Deux PR180 (411et 413) partent sur le réseau suburbain et sont renumérotés 390 et 391; il rejoignent un véhicule du même type (n° 358).

Adieu "Boufflers": On nous signale l'abandon prochain du dépôt de l'avenue de Boufflers et le regroupement des lignes urbaines sur le dépôt "Marcel Blot". Les 28 bus suburbains sont quant à eux regroupés dans un nouveau dépôt près du marché de gros du fait des hauts-le-pied importants en milieu de service pour rejoindre Vandoeuvre. Une dizaine de bus sont obligés de stationner Place Carnot au grand dam des riverains.

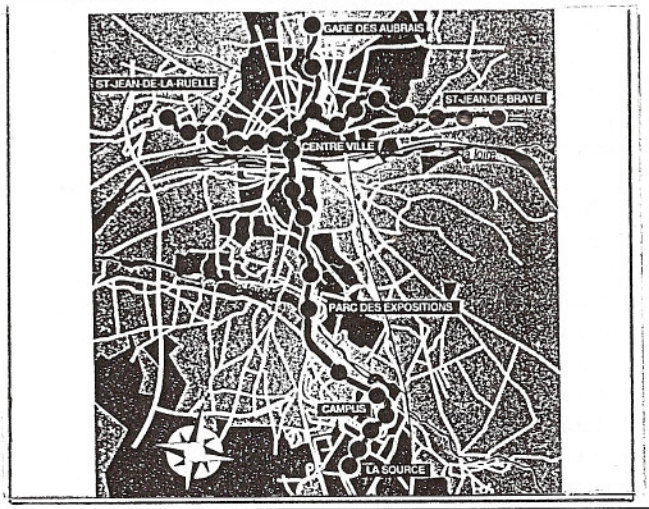
Nouveau ticket combiné : Début février, la communauté urbaine a lancé un nouveau titre de transport "PASS". Il s'agit d'un combiné train+bus (réseau CGTFE) sur la liaison de Nancy à Ludres distante de 10 km . Ce nouveau titre de transport permettra au nancéens de gagner du temps sur cette liaison (12 mn au lieu de 40 mn) et de faire des économies (7f au lieu de 19f). Dès le 18 mars, l'opération s'est étendue à la gare de Houdemont et l'an prochain se sera le tour de celle de Jarville.

ORLEANS

Le 17 novembre 95, le **SIVOM** de l'agglomération a voté le principe d'un réseau de tramway. La première ligne longue de 17 km rejoindra la gare SNCF des Aubrais au campus universitaire de la Source au sud en desservant au passage la gare SNCF d'Orléans, le centre ville et le Parc des expositions. Les 20 stations seront desservies par 15 rames. Une deuxième Ouest Est de 10 km est prévue reliant Saint-Jean-de-la Ruelle à Saint-Jean-de-Braye avec un tronc commun de 300 m avec la ligne 1 en centre ville. Cette deuxième ligne pourrait utiliser les emprises ferroviaires de la ligne SNCF Orléans Gien.
La concertation locale a démarré et l'avant projet sera défini d'avril à la fin de l'été 1996 pour lancer l'enquête d'utilité publique . La DUP devrait intervenir au printemps 97 pour un démarrage des travaux dans la même année. La mise en service pourrait s'effectuer pour 2000.

Le bus prend le train.

A l'instar de Nancy (voir plus haut) la liaison SNCF, les Aubrais-Orléans la Source sera accessible avec les titres de transports de la SEMTAO. Avec un changement à Saint-Cyr-en-Val , les Orléanais peuvent désormais aller en 20 à 30 mn des Aubrais à la Source alors que le trajet bus passant par le centre ville demande au moins 50 minutes.



LOUVIERS VAL DE REUIL

Suite à la présentation détaillée du réseau TRANSBORD dans le numéro 5, Bruno Canivet nous informe de la réception de deux nouveaux véhicules achetés d'occasion. Le premier un Van Hool A508 a été réceptionné en décembre 95 en provenance de Cariane-Val-d'Oise (90303)). le second un PR100 2 est arrivé le 1ier février de chez "Athis Cars", il servira aux services scolaires. En échange 2 SC10 ont été réformés.
Du côté des affrétés, le Van Hool A600 en démonstration aux "Cars Beneult" est définitivement acquis par cette société.La commune de Pont-de-l'Arche après celle de Tournedos et Heudebouville demande son adhésion au syndicat intercommunal.(SITULV). Les communes de Léry et les Damps vont bientôt délibérer sur cette opportunité, les Dampsest vivement attendue par Pont de l'Arche, car cette dernière a besoin d'une continuité territoriale avec le périmètre des transports pour pouvoir rejoindre les neufs autres communes constituant le **SITULV**

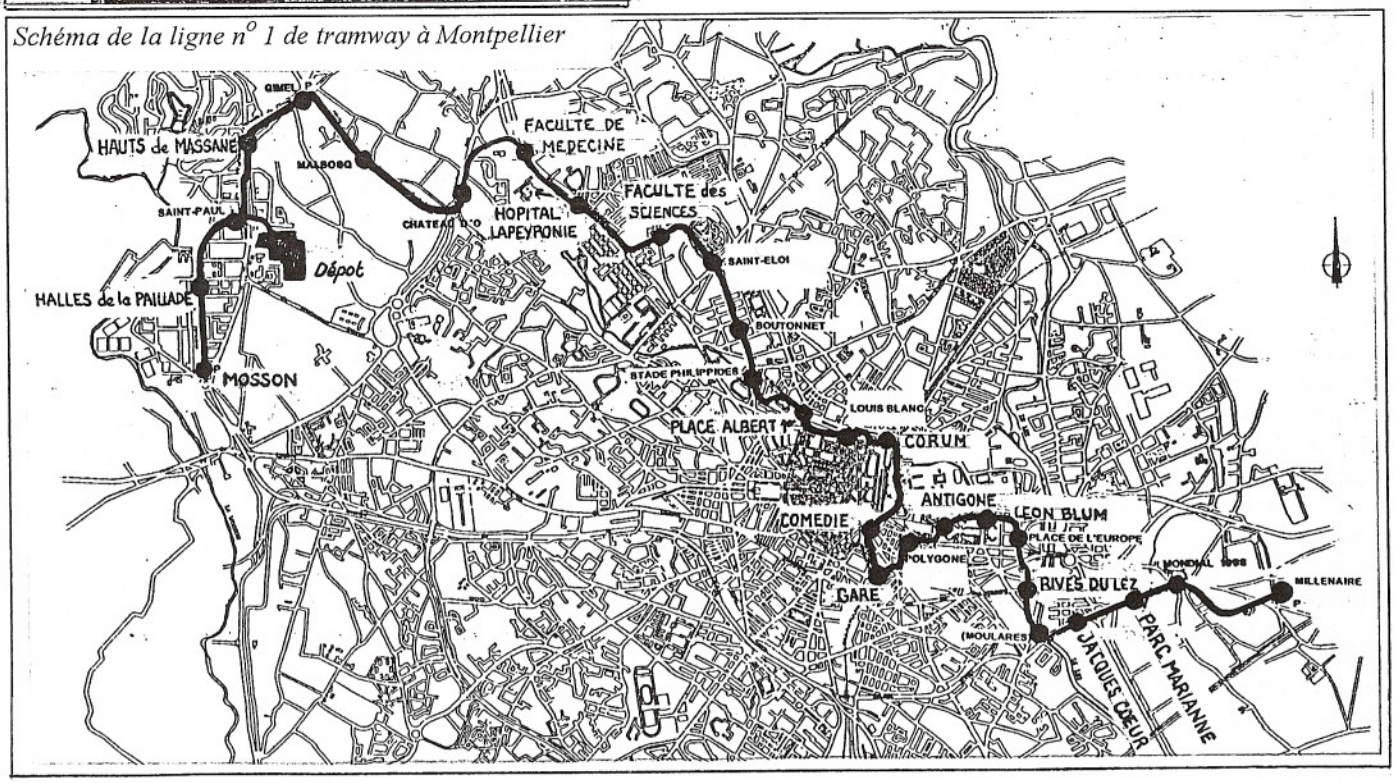
LILLE

Depuis septembre 1995, 3 autobus surbaissés Heuliez GX 317 circulent sur la ligne 44(Fort de Mons-Villeneuve d'Asq/Pont de bois) Des bruits courent que l'exploitant "TRANSPOLE" s'équiperait bientôt de bus surbaissés Mercédès. A suivre...

MONTPELLIER : *le tram se dévoile.*

Nous vous présentons le tracé définitif qui a été retenu pour la première ligne de tramway de Montpellier. D'ores et déjà deux autres lignes sont en gestation. Une qui relierait Baillargue à Saint-Jean de Védas, l'autre reliant Juvignac, la Paillade,, Celleneuve, Lattes et Pérols. L'insertion de la ligne numéro 1 sera grandement facilitée par l'existence de sites propres bus le long de son parcours qui lui ont en quelque sorte préparé le terrain..23 rames seront nécessaires pour desservir les 28 stations que comptera cette ligne de 14 km.

Schéma de la ligne n° 1 de tramway à Montpellier



LYON

Après Strasbourg et ses parcs-relais aux principales stations de tram, la compagnie exploitante lyonnaise, la SLTC, gère à son tour un parc de ce genre réservé aux clients de son réseau. Il est installé au niveau de la gare routière Laurent Bonnevay à Villeurbanne, (terminus de la ligne A du métro) Gardienné, et d'une capacité de 700 véhicules, il offre des stationnements à la journée.

Trolleybus

Le 11 décembre 95 a vu la remise en service des trolleybus de la ligne 4 Parc de la Tête d'Or-Gerland. Le même jour cette ligne a été prolongée du Parc de la tête d'Or à la Cité Internationale sur une voie en site propre.Les trolleys disposent d'un système de priorité aux feux déclenché par leurs perches

Etat du parc

Nous vous présentons le détail du matériel lyonnais et sa répartition au 5 janvier 95

DEPOTS	MARQUE ET TYPE	N° DU PARC (05-01-96)	LIGNES
ALSACE 21 rue d'Alsace Villeurbanne	Saviem SC10 U Renault SC10 UO Renault PR100 MIP Renault PR100 MIP R Renault PR100-2 Renault PR180-2 Renault R312	3527 à 3530 1345 à 1357 3734,3735,3752 et 3816 à 3820. 3829 et 3840 à 3842 3229 à 3257 2101 à 2109 et 2150 à 2156 3430 à 3440.	Scolaires Scolaires. 27 58E-59-59E-70 70-59-59E 41-59-59E-58 58-70-78 26
AUDIBERT 61/63 rue Audibert Lyon 8e	Saviem S53 M Renault SC10 UO Renault SC10 R Renault R312 Renault PR100 MIP Renault PR 180-2 Renault PR 118.	4727 3649 à 3669 15528 à 1551, 1611 à 1613, 1627 à 1634, 1640 à 1654. 3326 à 3335, 3001 à 3020 et 3070 à 3084 3719, 3721, 3751, 3753 à 3756. 2110 à 2136 2301 à 2311.	Bus école Scolaires-Métro D80-96 35-93-96-87-54-94-32. 96-36-12 60 Scolaires-12E-53 48
CUIRE 95 rue Coste Caluire	Vétra-Berliet VBH Berlet TCO ER 100 Renault R312 Gruau MG 36 Renault SC10 UO Renault SC10 R Renault PR 100 MIPR	1701 à 1707 2620 à 30, 1911,12, 2906, 3903, 5, 13 30, 37, 42, 50 ,51, 61, 63, 64. 3021 à 3039. 1101 à 1103 3622 à 3626 1524 3843 à 3845.	6 18-13 33-77 61-6 Scolaires -Métro D7-52-57-56-81 77 Scolaires
LA SOIE 88 Chemin de la Poudrette Villeurbanne	Berliet TCO ER 100 Renault TCO ER 100H Renault SC10 UO Renault SC 10R Renault R312	2901 à 2903, 3909, 3914,3956, 58 et 67, 2801 à 2805,2807 à 2809. 1801 à 1826 1301 à 1303, 1306 à 1340. 1416 à 19, 1421 à 28, 1444 à 59, 1509 à 17, 1523, 1635 à 39. 3167 à 80, 3316 à 25, 3349 à 64, 3408 à 21	1 et 11 1 Scolaires Métro D-7-52-57-56-81 25-69-9-38 28-24-99-62 39 39-24
LES PINS 98 av Lacassagne Lyon 3e	Saviem SC10 U Saviem SC10 PF Berliet TCO ER 100 Renault SC10 UO Renault SC10 R Renault R 312 Heuliez GX187 Renault PR180-2	4500 4501 2923, 2924, 2926, 2928, 2929, 3949. 3603 à 8, 13 à 15,17, 32,34,37 à 42, 46, 48, 1304, 05 58 à 75. 1429 à 33, 1518 à 22, 1552 à 60, 1610, 1614 à 26. 3181, 3301 à 15, 3336 à 39, 3066 à 69, 3422 à 29. 20001 à 15. 2157, 2158, 2201 à 2209.	Bus Info Finaud Bus Attente amortisssement Scolaires Métro, D9-25-34-68-69. 25-69-9-38 28-24-99-62. 39 39-24
OULLINS 21 Bd Emile Zola Oullins	Saviem SC 10 U Renault SC10 UO Renault SC10 R Renault R 312 Renault PR 118	3522 à 35, 3531 1376 à 85 1401 à 15, 1435 à 43, 1601 à 1609 3376 à 90 et 3401 à 3407 2312 à 314	Scolaire-15 63 - 8 8-15-17 88-10-14 10
PARMENTIER 58 rue Jaboulay Lyon 7e	Berliet TCO ER 100 Renault SC10 UO Renault SC10 R Renault R 312 Gruau MG 36	2601 à 19, 2806, 2816 à 25 3619 à 3621 1434, 1501 à 1508, 1525 à 1527 3441 à 3445 1104 à 1115	23-18-4 Métro D 47 26 Navette Presqu'île
PERRACHE 9 Quai Rimbaud Lyon 2e	Renault PR 100 MIP Renault PR100 MIPR Renault PR100 2 Renault R312	3720, 3723 à 25, 3728 à 30, 3732, 3733, 3736, 3737. 3821 à 28 3220 à 28 3101 à 36, 3085 à 98, 3446 51.	Scolaires Métro D-42 29 42 30-73-74-49-46
VAISE 16/26 rue St Simon Lyon 9e	Berliet TCO ER 100 Renault PR 100 MIP Renault PR100 MIPR Renault PR 100 2 Renault R 312 Renault PR 180 2 Heuliez GX 317	2930 à 42 3706, 3715, 3738 à 49, 3758, 3801 à 15 3830 à 39, 3846 à 53. 3201 à 18, 1201 3100, 3137 à 66, 3340 à 48, 3365 à 75, 3040 à 65 2137 à 49, 2210 à 14 2501 à 2505	44 Scolaires-31 31-2-40-43- scolaires 42-5 5-3-19-40-43-98-72-21-66-20-22. 40-43-90-19D-66 55

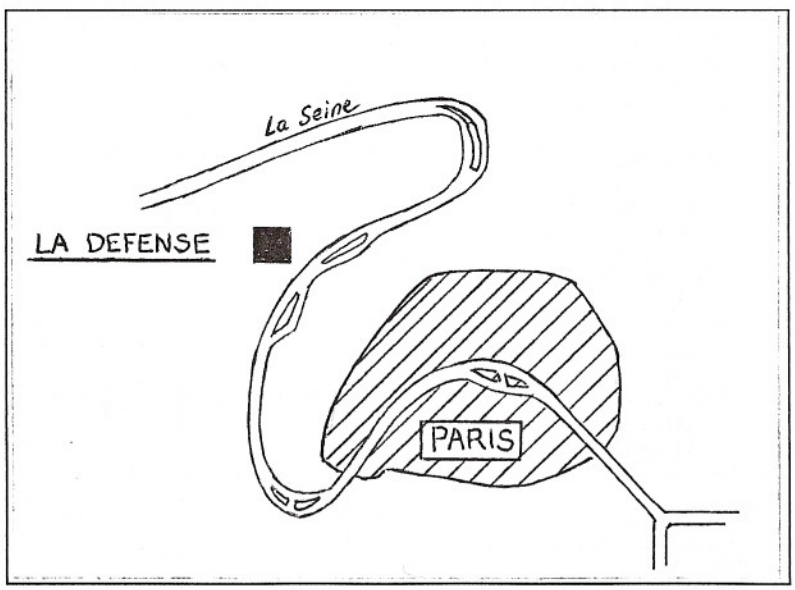
Véhicule garés ER 100 2915,2917, 2919, 2922, 2927.

Véhicule en cours de rénovation ER 100 3908, 3915 à 3917, 3922 à 3925, 3927, 3935, 3936, 3938 à 3941.

Ont collaboré à cette rubrique : JM Boutillez, B Canivet, P Kirstetter, M Martin, A Meyrueis.

EDITO : Lors d'un entretien avec un journaliste de l'hebdomadaire " l'Express ", le PDG de la Régie s'inquiètait des prises de positions de certains élus de la région après les grandes grèves de fin 95. Ces derniers lui auraient tenu ce singulier discours " Pensez vous que l'on va vous donner toujours plus d'argent pour développer toujours plus vos réseaux et pour augmenter davantage votre capacité de blocage ? "
Dans un premier temps nous sommes touchés de tant de sollicitude vis à vis des pauvres usagers " otages " des méchants grévistes. Avec un peu de recul nous sommes tentés de demander malicieusement à ces élus, pourquoi continuent-ils à développer toujours plus les infrastructures routières pour une automobile qui, elle, a montré, et ceci d'une façon quotidienne son pouvoir de blocage ?. Les usagers des bus ne sont-ils pas non plus chaque jour victimes des comportements désinvoltes d'automobilistes sans que cela choque outre mesure les autorités, élus et médias ?
Nous nous permettrons donc l'outrecuidance d'avancer une hypothèse : la plupart des décideurs et leurs relais sont principalement des automobilistes; les transports en commun ne sont tolérés par eux que sous forme de métro (ces derniers ne venant pas troubler le flux de la circulation). Ils les considèrent surtout comme des générateurs de déficits. Mais les problèmes de pollution aidant et sous la pression de l'opinion publique, ils sont obligés tout de même de faire quelques concessions, sans pour cela toucher à l'hégémonie de l'automobile, et, pour paraître en défenseurs des usagers, ils proposent donc maintenant une méthode radicale pour supprimer les gênes dûes aux mouvements sociaux : l'organisation de la concurrence. La multiplication des opérateurs outre le fait qu'elle est un moyen de substitution très pratique pour les usagers en cas de défaillance d'un exploitant, permet de choisir des sociétés de petites tailles et très compétitives du fait d'un personnel docile (ou contraint de l'être), aux rénumérations et conditions de travail les moins avantageuses.
L'usager qui est lui même un salarié comprendra très vite qu'il peut être pris dans cette spirale dans sa propre entreprise.
Il est impératif que direction et salariés trouvent un terrain d'entente pour limiter au maximun les conflits et éviter que les voyageurs soient pris au piège. Cette solution serait baucoup plus satifaisante que la mise en place d'une concurrence dont le triste exemple britannique est là pour nous éclairer sur ses graves méfaits. Mis à part des économies sur la formation et les rénumération, le service est surabondant dans les secteurs rentables, alors que des secteurs entiers sont délaissés pour cause de non-rentabilité.
Alors, gestion saine et continuité du service, mais à quel prix ? Au fait est-il indiscret de demander à ces mêmes élus, les coûts des blocages quotidiens dus aux embouteillages, le coût des accidents, de la pollution, des problèmes de santé, le coût des itinéraires de bus déviés, des kilomètres voitures non effectués, des lignes désorganisées, de la non accessibilité des voyageurs aux bus pour cause de stationnement génants ?
Suite aux graves pics de pollution que la capitale a connu, un plan ambitieux a été présenté au ministère de l'environnement. La réaction des lobbies de l'automobile et des compagnies pétrolières ne s'est pas fait attendre : le plan a été nettement revu à la baisse, vidé des mesures les plus intéressantes et ressemble en final à une coquille vide. Dans le même registre, le plan bus annoncé à grand fracas ne se résume qu'à quelques aimables mesurettes.
Nous aurions aimé vis à vis de la congestion automobile autant de hargne de la part des élus que celle exprimée en réaction des grèves. Une question nous brûle les lèvres : usagers, de qui êtes vous les plus "otages"?

POLES MULTIMODAUX :
Défense : une importante opération de rénovation va concerner le plus important complexe de transport de l'Ile de France.

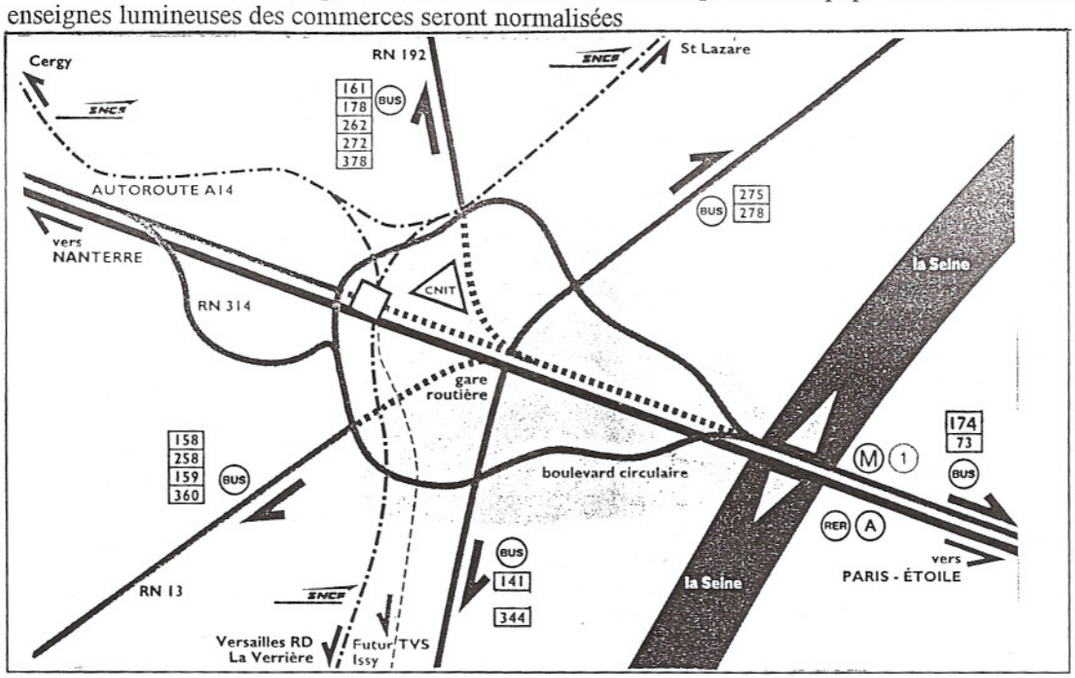


Situé dans le centre d'affaire de la Défense dans la proche banlieue Nord ouest de la capitale(voir schèma), cet ensemble est irrigué par la SNCF (banlieue Saint-Lazare), le RER A, le métro ligne 1, 15 lignes d'autobus et bientôt par la ligne de tramway TVS (T2). Plus de 300 000 passages s'effectuent chaque jour soit 100 000 pour le RER, 43 000 pour le métro, 40 000 pour les bus et 40 000 pour la SNCF sans oublier 75 000 piétons.
Appelé **COEUR - DEFENSE** (Coeur = Complexe d'Echange Urbain) cette opération vise notamment à rénover la grande Halle et surtout restructure totalement la gare routière.

La gare routière : elle a été très mal conçue dès le départ et la Régie avoue d'ailleurs de ne pas avoir eu de réussite en matière de gare souterraine. Elle a énormément vieillie et est dissociée en trois gares distinctes : la gare du Nord avec deux postes de régulation (PCL), la gare du Sud et la gare Perronnet avec un troisième PCL. De l'ensemble de ces gares s'effectuent 1600 départs chaque jour. Malgré de très fortes contraintes dûes à la structure des lieux , le projet a réussi à concevoir une gare départ continue qui sera en forme de L (voir dessin). Un poste unique de régulation bus sera implanté avenue Perronnet au plus près du futur centre de surveillance multimodal. Les espaces de circulation générale deviendront des sites propre bus et surtout un trou va être percé dans le parvis pour aménager un accès direct depuis celui-ci vers la gare routière qui constituera un véritable puit de lumière pour cette dernière.

La Grande Halle : cette cathédrale de 200 mètres de long, 45 mètre de large et 10 mètre de haut sera restructurée pour une meilleure orientation des voyageurs. Deux portes cardinales marqueront fortement l'Ouest(Grande Arche) et l'Est (gare

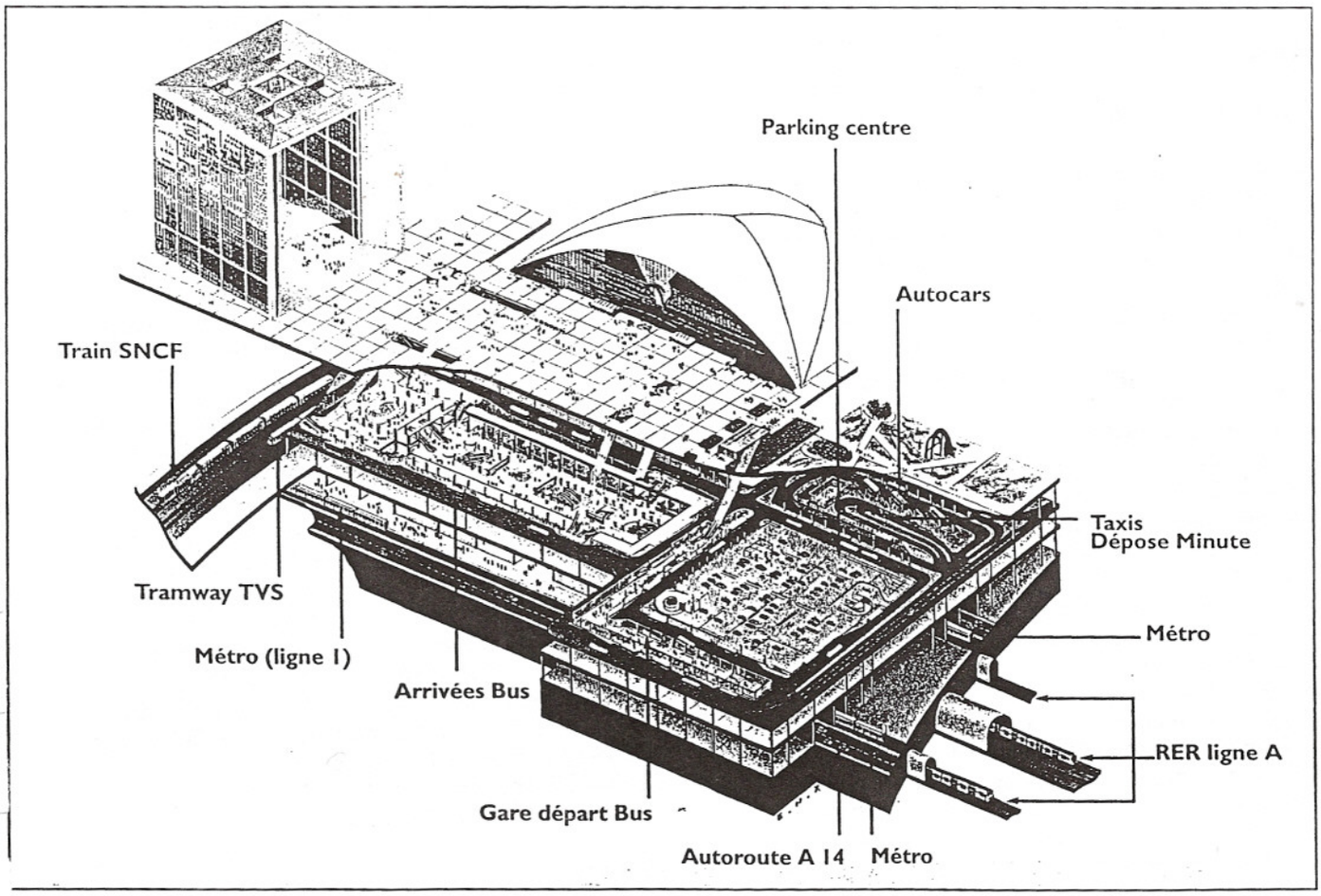
routière). Les commerces disparaîtront du centre de la Halle au profit des équipements de service SNCF et RATP. Les enseignes lumineuses des commerces seront normalisées



Vue d'ensemble

Calendrier :
le démarrage des travaux est prévu pour le printemps 1996 où l'EPAD (Etablissement Public d'aménagement de la Défense) procédera au modification des carrefours.
La fin de chantier est prévue vers mi 99.

schéma 2
Situation



Gare du Nord :
depuis le 12 février, un point info commun à la SNCF et à la RATP a été installé dans la gare routière (face à la voie 19)
Ouvert de 6h00 à 22h00, des agents des deux sociétés donnent toutes les informations sur les dessertest en Ile de France.
Grâce à une imprimante, le voyageur pourra même emporter avec lui le tracé de son meilleur itinéraire.



TRAMWAY

Ligne T2 : la polémique est enfin terminée entre le maire de Puteaux et la SNCF et le chantier a repris depuis fin novembre. Ce monsieur a réussi à bloquer tout de même les travaux pendant un an ce qui retarde d'autant la mise en service (vous avez dit capacité de blocage ?).
Pendant ce temps la mise sous tension de la section comprise entre le dépôt d'Issy-les-Moulineaux et Pont de Sèvres a été réalisée, la première motrice réceptionnée le 25 janvier et la seconde le 8 février.
TVR : en apparté du tramway, une piste d'essai pour le TVR de Caen sera certainement installé sur une partie du site propre de la RN 305 (ligne 183).



AUTOBUS

EXPLOITATION

AB-TVS : on commence à avoir quelques renseignements sur l'opération"Autrement Bus" lié à l'ouverture du TVS. Elle se fera en deux temps, une partie étant réalisée avant la mise en service.

Première phase :

- création de la ligne **236** qui reliera divers quartiers de Meudon (Haut et Bas) à Issy-les-Moulineaux et Boulogne avec desserte des terrains des anciennes usines Renault. Une correspondance avec le Tram se fera à la station "Bas Meudon".
- Le **467** sera définitivement limité à Pont de Sèvres (abandon de l'itinéraire d'heures de pointe jusqu'à Boulogne - Jules Guesde). rappelons que cette ligne est affrétée par la société CGEA (centre de nanterre).

Deuxième phase :

- La déviation du 126 (Porte d'Orléans - Porte de saint Cloud) dans Boulogne pour effectuer des correspondances avec le Tram à "Pont de Saint-Cloud" et "Issy-Plaine"
- Les prolongement des **189** et **323** sur "Issy-Plaine"
- Les déviations du **157** pour desservir la gare de Puteaux (SNCF et Tram).
- La réactivation de la gare routière "Pont de saint-Cloud" en site multimodal Tram/Bus. Le terminus actuel du 52 et du 72 recevra une troisième ligne et 4 autres lignes passeront par ce point. Les équipements de la gare seront en harmonie avec l'architecture de la station de Tramway.

Desserte de Roissy
Suite à la mise en place des premières lignes du pool RATP/CIF (lignes 331 et 349) relatée dans notre précédent magazine, des adaptations ont été opérées sur les **350** et **351**. Le 350 dessert notamment le parc des expositions de Villepinte aux heures de pointe mais les deux lignes sont frappées d'interdiction de trafic local sur les plate forme aéropôrtuaires, ce trafic étant réservé aux lignes du pool. De plus le dernier départ de gare de l'Est est fixé à 21h30 au lieu de 23h00 précédemment.
Ces adaptations risquent de porté préjudice à la fréquentation de la ligne 350.

ALTAIR :
L'option d'industrialisation du boitier de localisation a été choisi. Ce choix permettra de diminuer les coûts de maintenance, une meilleure intégration dans le matériel roulant et une adaptation aux caractéristiques du réseau interne RATP (3 RD). L'opération d'extension doit commencer début février 96 pour des essais et marche à blanc sur le 62 au dernier trimestre 96. Les mises en service sur le **62 et 95** sont prévues début 97. Certains problèmes de blocage aux bornes informations voyageurs ont été résolus par la mise en service d'un nouveau logiciel-borne. Le système est globalement bien perçu par les voyageurs et les résultats semblent confirmer l'effet très positif sur la régularité de la ligne 47 en général.

MATERIEL.

Mise en service :
GX77 : le centre de Malakoff vient de mettre en service sur la ligne communale d'Issy-les-Moulineaux (TUVIM) indice **589** 3 GX 77 (662 à 664) en remplacement des CBM 220 qui ont été réformés . Les nouveaux bus sont aménagés pour le transport des handicapés.
Il est à noter que les 13 voitures neuves reçues sur le **125** seront complétées par 2 R312 2p mutés : la 6002 d'Aubervillliers et la 6231 des Lilas. L'équipement du 125 remplace celui du 178 prévu initialement.

Mouvements

R 312 2P suite des affectations	
6498 à 6518 :	28
6519 à 6547 :	38
6548 :	125
6549 à 6552 :	38
6553 à 6571 :	308
6572 à 6592 :	286
6593 à 6604 :	125

L'ampleur des transferts ces derniers mois ne donne pas la possibilité de vous les fournir dans le détail. Cela obligerait d'établir un long tableau sans grand interêt pour le lecteur et occuperait inutilement de la place dans notre revue.

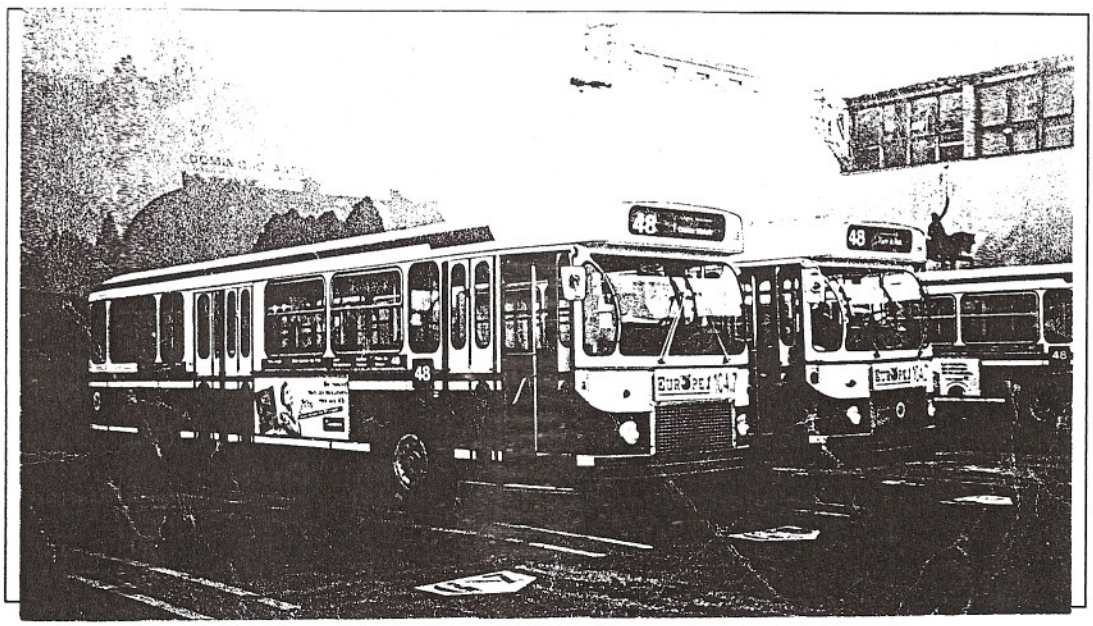
R312 2P : les matériels libérés par les nouveaux arrivants ont permis l'équipement en R312 3P de plusieurs lignes.
A Saint-Maur : le **101/108** 5075 à 5081
le **110** 5041, 5074, 5084 à 5090
le **201** les 5082 et 5083 rejoignant les 5378 et 5675 à 5677 déjà mutées
A Montrouge : le **188** 5011,5013 à 5025
le **197** 5026 à 5040, 5042
A Charlebourg : le **358** 51264,5165,5227 à 5229,5320, 5321, 5379 et 5679.
Les SC10 R sont venus équiper le **113**, **120** et **211/321** de la Maltournée, le **176** de Charlebourg) et le **192**(Thiais) et d'une façon partielle le **111** de Saint Maur.
A Créteil : le **181** : 5073, 5148 à 5153.
: le **281/372** : 5154 à 5163.

Réformes :
3 CBM : 614 à 616
29 SC10 UMCR : 8531,8551, 8736, 8847, 8854, 8800à 8803, 8936, 8940, 8941, 8944, 8946 à 8957, 8977, 8978, 8982 et 9001.
87 SC10 UO : 9035 à 9037, 9062 à 9073, 9075, 9077 à 9094, 9111 à 9124,9133, 9170 à 9184, 9220,9223, 9270 à 9272, 9284, 9313 à 9318. , 9194 , 9210 & 9218 .

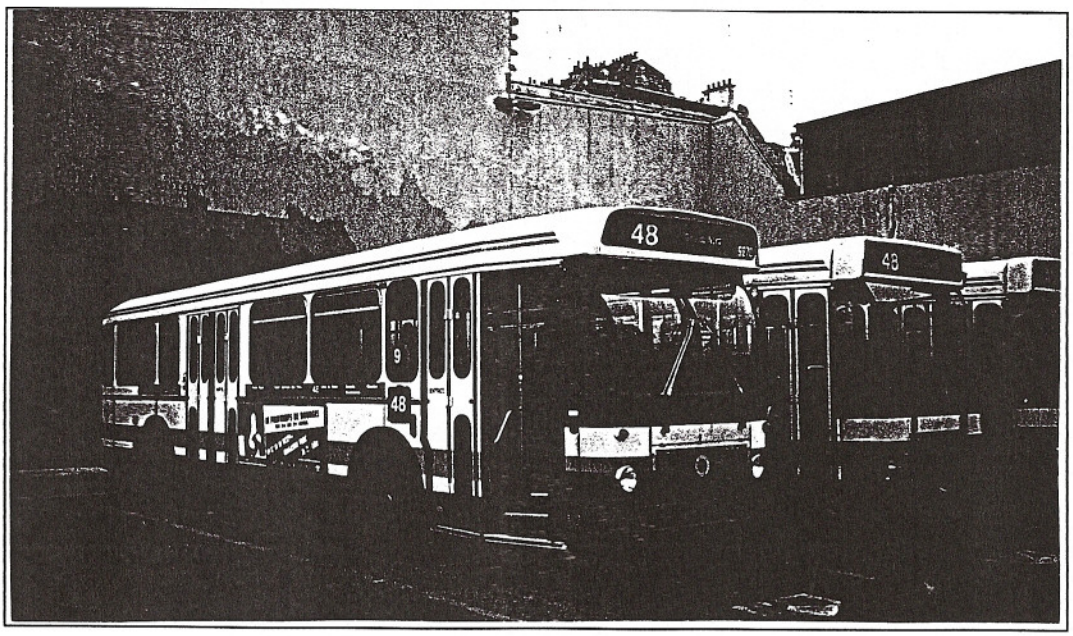
Musée :
2 SC10 UMCR(7679 et 7687) depuis longtemps disparues des lignes régulières ont eux aussi été amorties. Le 7687 va être stocké sous la dalle de Gonesse à la demande du département patrimoine pour faire éventuellement partie de la collection du matériel roulant ancien constitué par la Régie

Secours Métro
Le SC10 R 9833 (ex Montrouge) a été envoyé à l'atelier central de Championnet pour y être transformé en véhicule atelier de premier secours pour le métro.
Il remplacera un des deux véhicules ateliers remisés au dépôt d'Ivry.

Feux les SC10 UMCR :
Toutes ces réformes ont eu raison cette fois ci des derniers MCR. Si 16 exemplaires sont toujours à l'effectif ils ont totalement disparu des lignes. Nous présentons deux clichés pris au dépôt de Belliard à quelques mois d'intervalles, de voitures de la ligne 48 qui a la particularité d'être équipée de matériel en instance de réforme.



Les SC10 UMCR 8959, 8664, photos prises le 23 octobre 1995



Un SC10 UO repeint en restylé coquille 9270 ayant pris la relève des MCR pour peu de temps, ce véhicule étant aujourd'hui déjà réformé
Photo prise le 4 mars 1996

Nouvelles livrées
Au 7 mars, 1467 autobus étaient à la nouvelle identité visuelle. Notons que le SETRA S300 NC (Coq 506) en service sur la ligne 20 est lui aussi paré de la nouvelle livrée.

Matériels surbaissés
Nous levons un voile sur le détail du 7 e marché d'autobus standards constitué de surbaissés Heuliez GX 317 à deux portes. Ce marché comprend la livraison de 62 de ces véhicules dont le premier exemplaire (coq 1022) a été receptionné le 5 février. Comme prévu (voir revue n° 7) une partie sera équipée de la climatisation à partir de la coquille 1061.

Répartition:
Dans le magazine n° 6 nous présentions les diagrammes d'aménagements intérieurs de ces voitures. Nous faisions constater que les mouvements des voyageurs seraient quelque peu difficiles du fait de l'impossibilité actuelle de reculer d'un pas la porte centrale comme sur l'actuel R 312.

Ce désagrément oblige la Régie à mettre en service ces véhicules sur des lignes à charge moyenne et principalement en banlieue (excepté le 58) Voici le programme d'équipement arrêté à ce jour. Il est entendu que ce dernier est susceptible d'évoluer.
Pour 1996
Dépôt de Fontenay : les 169,189, 236, 390.
Dépôt de Malakoff : les 58 et 388 (avec climatisation)
Dépot de Thiais : les 285,292 et 385.
Dépôt de Flandre : les 331 et 349 (Pool CIF).
Dépot de Saint Maur : les 111 et 306 et 106 et 112 en 1997 *
Dépôt de Nanterre : les 157 et 160 en 1996, les 241 et 244 en 1997

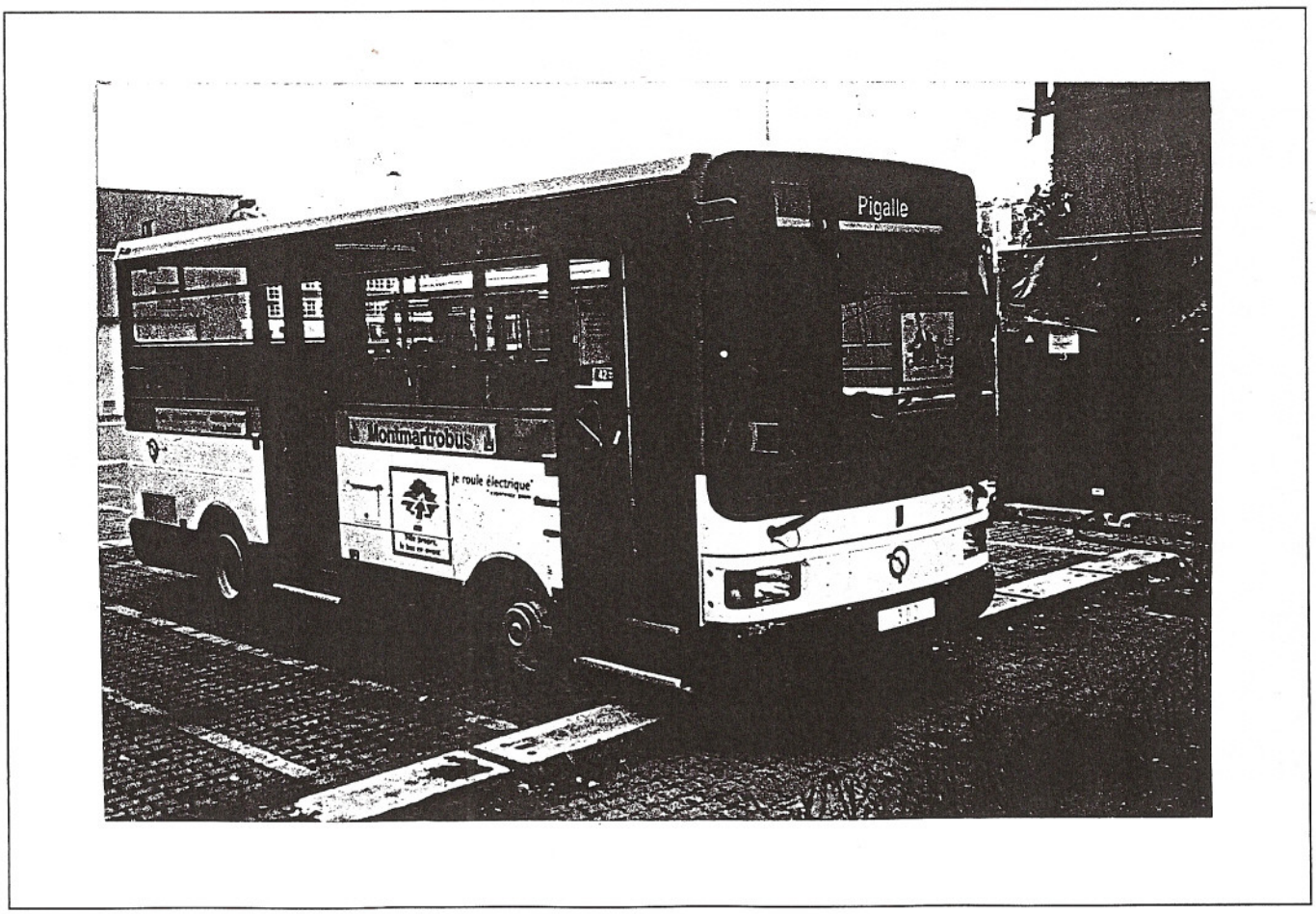
Articulés surbaissés
Les nouveaux "Agora" articulés devront équiper les 91, 95 PC et TVM entre 1997 et 1999.

95	27 voitures début 1997
91	20 voitures mi 97 (équipées pour handicapés)
95/48	10 voitures fin 97(lors restructuration)
PC	70 à 85 voitures mi 98
TVM	21 voitures en 1999.

BUS électriques
Midi bus électrique Ponticelli FE 150 U sur châssis Gruau en service sur la ligne 18 "Montmartrobus"

* en 1996

Photo du 302 prise au dépôt de Belliard le 16 février



AUTOBUS RATP

Mars 1996

REPARTITION DU MATERIEL

DEPOTS	Parc	STANDARDS								SURB		ARTI	GABARITS REDUITS				MINIBUS	
		SC 10					R312		PR	GX	S300	PR	CBM	VH	GX	MG	Mas	MG
		M.MR	MCR	O	R	RA	3P	2P	100	317	NC	180	220	A508	77	36	ter	19
ASNIERES	91				63		23									3		2
AUBERVILLIERS	165			6	79		67	13										
BELLIARD	208			9	32		50					109		8				
CHARLEBOURG	185			7	64		76	32									3	3
CRETEIL	159			10	57		61					29			2			
CX NIVERT	145				37		83	25										
FLANDRE	185				19		38	95	33									
FONTENAY	218			6	103		109											
GONESSE	210				50		52	108										
IVRY	212			30	42		53	24				63						
LAGNY	123				1	34	70	18										
LEBRUN	86				64					21	1							
LILAS	225			49	137			25	12									2
MALAKOFF	189			29	131			26							3			
MALTOURNEE	226		10	47	156				13									
MONTROUGE	174			18	57		51	21	27									
NANTERRE	219				61		74	48				28						8
PAVILLONS	198				84			75				37				1		1
PLEYEL	175				71		104											
PT DU JOUR	158			24	115								3		7			9
ST MAUR	85		14	4	67													
THIAIS	230			30	84			57				59						
TOTAL SUR LIGNE	3866		24	269	1574	34	911	567	85	21	1	325	3	8	12	4	3	25
Spéciaux	16	2	4	5					4			1						
Disponibles																		
Attente mise sce	62							59							2			1
TOTAL EXPLOITATION	3944	2	28	274	1574	34	911	626	89	21	1	326	3	8	14	4	3	26
Etudes, essais	5						3									2*		
Voitures école	29			10	19													
en transformation	26				1		25											
Attente réforme	22		14		1			2				2	3					
VOO + divers	24	4	11	3													6	
TOTAL PARC FICHIER	4050	6	53	287	1595	34	939	628	89	21	1	328	6	8	14	6	9	26

Tableau établi par Patrick KIRSTETTER

*Portiche électrique (sur base MG 36)

(Source MRB/RATP)

VIEUX CARTONS



Pour marquer la suppression du libre service sur R 312 sur les deux lignes 28 et 38, nouvellement équipées en R 312 2P nous vous présentons une photo prise dans les années cinquante montrant un renault TN 4H suivi d'un APU 53 de la ligne 28, avenue du Général Leclerc non loin de la Porte d'Orléans. Au fond on distingue l'église du carrefour d'Alésia.



METRO

LIGNE 1

Si le prolongement du Tram T2 à partir de la Défense vers Bezons est évoqué de plus en plus nettement, un autre prolongement plus lointain celui là, est évoqué dans le cadre du complexe Défense : celui de ligne 1 jusqu'à Nanterre La Folie où elle desservirait la future gare TGV.

LIGNE 13

Cette ligne sera fermée sur son tronçon Carrefour Pleyel à



Saint Denis Basilique pendant le mois de Juillet et Août 96 Cette fermeture est rendue nécessaire pour procéder aux travaux d'aménagement de la station Porte de Paris en vue de l'ouverture du "Stade de France" ainsi que pour préparer l'extension de la ligne à Saint Denis "Université" A Porte de Paris la surface des quais sera augmentée, la salle des billets agrandie, 2 ascenceurs mis en place et un accès direct vers le stade crée par la construction d'un couloir sous la RN 1. Ces adaptations permettront de recevoir un supplément de 10 000 à 12 000 voyageurs.

ATELIERS DE CHATILLON

Nous pouvons d'ore et déjà vous annoncer que la Régie compte établir un atelier d'entretien pour les trains de la ligne 13 au terminus de "Châtillon Montrouge" et ceci pour soulager celui de Pleyel. (voir Schéma N°3)
Nous vous communiquons en exclusivité le schèma d'implantation de l'atelier et des voies de garages

RER

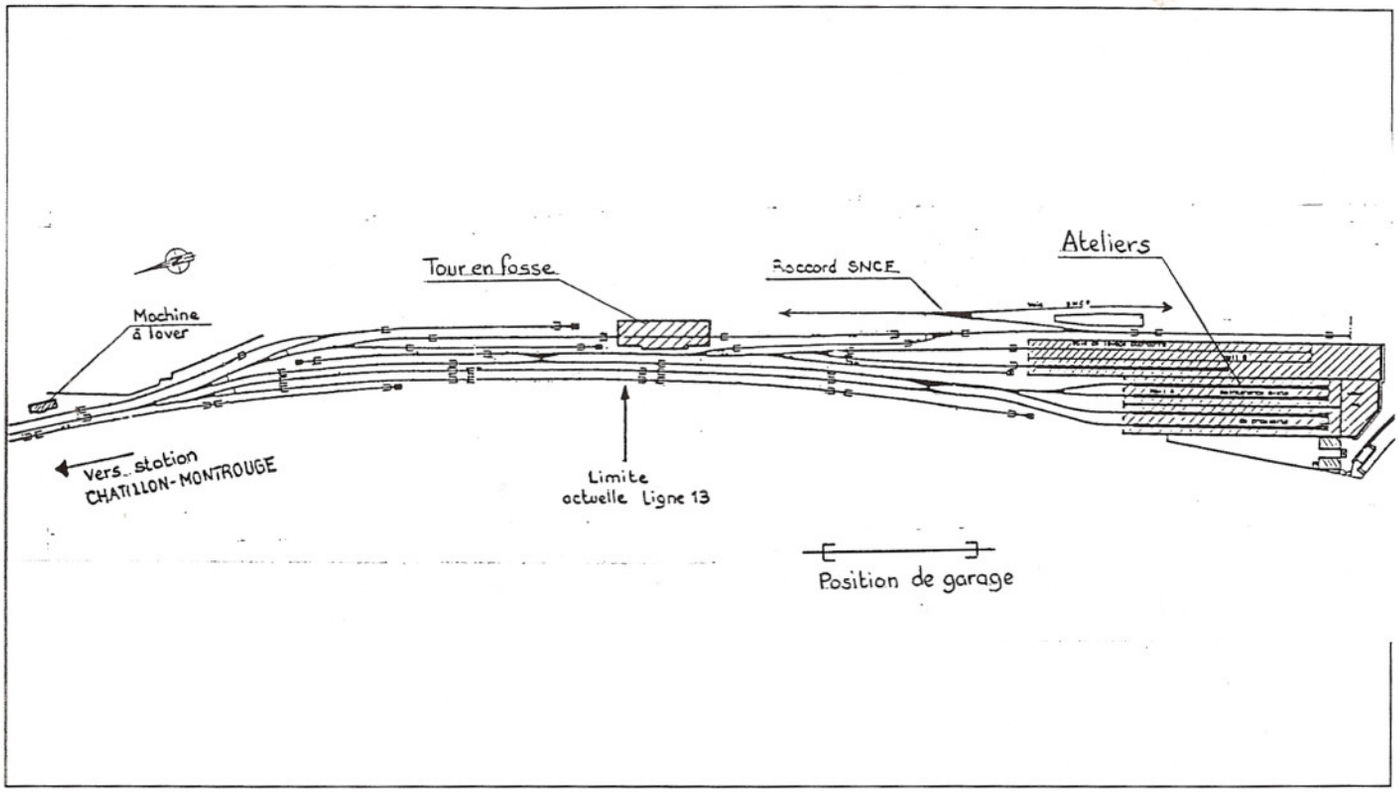


CHATELET

Les travaux de percements du couloir de liaison entre les salles d'échanges et la future station Météor ont débuté en décembre. De plus les quais de la ligne A sont en cours d'allongement pour recevoir les nouveaux trains à étage MI 2N.

LIGNE A

L'élément de présérie MI 2N est arrivé aux ateliers de Boissy dans la nuit du 23 février et a effectué des essais sur la ligne dans la nuit du 7 au 8 mars. La formation de la première partie de conducteurs a eu lieu du 28 février au 1er mars.



Projet d'implantation d'un atelier d'entretien ligne 13 au terminus de Châtillon Montrouge

DIVERS

C'est le 30 janvier 1996 que fut inauguré le nouveau siège de la Régie baptisé"Maison de la RATP".Mis à part qu'elle est l'oeuvre de l'architecte Pierre Sirvim et qu'elle rassemble pour la première fois toutes les directions d'exploitation, la "Maison" accueille dans ses sous-sols le nouveau PC sécurité de la police et de la Régie. Sur 8000 m^2 ce PC assurera 24h sur 24 la sécurité des réseaux avec des moyens renforcés et centralisés en radio localisation et télé surveillance.
Autre curiosité, dans la rue intérieure sont exposées dans les vitrines de superbes maquettes des divers matériels roulants à travers les époques. L'amateur se régalera aussi en contemplant quelques modèles d'autobus et métros magnifiquements restaurés.

- Une motrice et son wagon du premier métro de 1901 (B 161 et MM1)
- Une motrice Sprague (M 857) de la ligne 7.
- Un autobus Schneider H (Coq 534 avec plaques du BJ, Porte de Clignancourt - Place Saint-Michel)
- Un autobus Renault TN4 H (coq 3338 avec plaques du 63)
- Un autobus Somua OP5/2 (coq 799 avec plaque du 129) dont nous avos relaté la restauration dans la revue n°4
- Un autobus Chausson APVU.

Cette rue étant semi publique, elle est donc ouverte à tous pendant les heures ouvrables. Alors amis amateurs, rendez vous au 54 Quai de la Rapée Paris 12e (RER, Métro, Bus : Gare de Lyon).

TICKET DU JOUR.

Une nouvelle émission d'information et de service "Le ticket du jour" est diffusée sur FR3 IDF du lundi au vendredi à 19h55. Au menu plusieurs rubriques, la première informe les franciliens sur les conditions de déplacements du lendemain, la seconde suggère une sortie et la manière d'y accéder et la troisième met en valeur un aspect historique et architectural d'un quartier à proximité d'une station ou d'un arrêt de bus.

Ont collaboré à cette rubrique :
D . CROSNIER
F . CARTERON

PRESENTATION DE RESEAUX

NICE (Alpes Maritimes)

par Robert ROSTAGNI

Le réseau principal de cette ville a déja fait l'objet d'une étude historique approfondie réalisée par Jean Robert dans son ouvrage "Les tramways de Nice et de la Côte d'Azur" pour les années antérieures à 1987. Cependant, le tableau descriptif du matériel roulant autobus s'arrêtant en 1953, nous reprenons cet historique à cette époque. Dans le cadre limité de cet article, nous ne développerons que les étapes essentielles de la vie du réseau principal de cette grande ville. Quant aux dessertes annexes, assurées par d'autres entreprises, nous essayerons d'être le plus complet possible.

Après le temps des tramways

La dernière ligne de tramway n° 7 Passage à niveau – Riquier, a été supprimée le 10 Janvier 1953. A cette date, le réseau comprenait 13 lignes d'autobus dont certains services partiels, et cinq lignes de trolleybus dont un service partiel. Le parc était ainsi constitué (Tableau n°1) :

17	BERLIET PCK-B	21 à 37	1939/41 et 43 rachetés en 1950
5	BERLIET PCK-D	38 à 42	1947
20	CHAUSSON APH	101 à 120	1947 109 et 110 avec porte-bagages sur le toit pour la desserte de la ligne départementale n° 37 de Contes
4	APU	131 à 133	rachetés à Cannes
8	Vetra Renault CS 60	1 à 8	1942/43 n° 9 et 10 ont rejoint Le Mans en 1948
6	Vetra Berliet	51 à 56	1943/46 destinés à Casablanca, mais bloqués par la guerre Couleur: gris et rouge
16	Vetra Berliet	61 à 76	1945/48 n° 76 à 3 portes
4	Remorques		utilisées sur la ligne 1. Elles semblent avoir disparues en 1947

A partir de 1953, Berliet va fournir plusieurs séries d'autobus PLR et trolleybus ELR à carrosserie identique, ces derniers destinés à renforcer et renouveler les CS 60 revendus au Havre. Les trolleybus n° 81 à 96 ont été livrés en 1954/56 et les n° 11 à 15 et 21 à 28 en 1957/61. Quant aux autobus, nous en ferons l'inventaire, groupés par période. Constatons que Nice reste fidèle à Berliet jusqu'à l'apparition des standards, puisque d'importantes livraisons de PLH et surtout PH ont pris la relève des PLR. En 1958, une desserte directe de l'aéroport est mise en service à l'aide des Berliet PLH 8 n° 156 et 157.

Comme toutes les villes, l'urbanisation gagne vers la périphérie, ce qui nécessite l'extension des lignes, y compris de trolleybus vers l'aéroport et Saint Laurent du Var. Mais les jours de ces derniers sont comptés, victimes essentiellement des contraintes d'exploitation liées à leurs itinéraires fixes, et malgré le potentiel kilométrique encore important du matériel. Les lignes vont disparaître progressivement entre 1963 et 1970. Les VBB sont éliminés les premiers et finiront pour certains, en bureaux de chantiers. Le 19 Juillet, le dernier ELR rentre au dépôt pour une retraite provisoire, avant de reprendre du service à Saint-Etienne pour 26 d'entre eux, les autres servant de réserve de pièces. Précisons pour la petite histoire, que contrairement aux tramways, le problème de passage des chars de carnaval à été résolu en rendant les installations des lignes relevables. Des boucles et triangles de retournement furent installés pour scinder les lignes en deux tronçons les jours de corso. Rappelons que Saint-Etienne a offert aux Tramophiles de la Côte d'Azur après réforme, un ELR qui a repris ses couleurs et son numéro 25 d'origine, pour son musée de Breil sur Roya.

1966 voit l'arrivée des premiers standards. Nous assistons au début à des commandes à peu près équivalentes de Berliet PCM-U et Saviem SC 10. A la même époque, quelques Saviem plus courts sont reçus, SC 6 pour le réseau urbain et SC 5 P pour remplacer les PLH de l'aéroport.

Les année 1970

Un fait important marque le début des années 1970, le passage du service à un agent. Désormais, le matériel livré tiendra compte de cet équipement. Un PCM –, le 121, est transformé dans les ateliers TNL, mais l'essai demeure sans suite. Comme dans toutes les villes, c'est le SC 10 qui donne le plus de satisfaction, et plusieurs séries entrent progressivement en service, à l'exception de petites séries comme les Brossel BL 55 de 1968 et 1970. C'est à cette époque que la numérotation du parc est reprise à 1. Il nous est donc possible de faire un récapitulatif du matériel autobus de 1953 à 1970 (Tableau n° 2) :

10	BERLIET PLR-10	121 à 130	01/53	
10	BERLIET PLR-10	141 à 150	01/54	
3	BERLIET PLR-10	151 à 153	10/56	
22	BERLIET PLR 8 MU	161 à 182	1958/59	
12	BERLIET PLR 10 MU	186 à 197	11/60	
2	C.I.V.	134, 135	06/55	Carros. Industr. Versailles
2	BERLIET PLH 7 U	136, 137	04/58	
2	BERLIET PLH 8 Aéro.	156, 157	1958	
2	BERLIET PLH 8	138, 139	12/59	
1	BERLIET PH 80	131	02/62	passe 140
32	BERLIET PH 100	201 à 232	1963	
12	BERLIET PH 100	241 à 252	1964	
1	SAVIEM SC 6	133	1964	passe 141
3	SAVIEM SC 6	142 à 144	1966	
5	SAVIEM SC 10 442 D	101 à 105	01/66	
5	BERLIET PCM U 442 D	106 à 110	06/66	
2	SAVIEM SC 5 P Aéro.	158, 159	08/66	
10	SAVIEM SC 10 U 444 D	111 à 120	06/67	
12	BERLIET PCMU 444 D	121 à 132	09/67	
6	BROSSEL BL 55	161 à 166	12/69	
1	BERLIET PCM-U 444	133	1969	passera 1133
4	SAVIEM SC 10 044	150 à 153	1969/70	
4	BROSSEL BL 55	167 à 170	1970	
10	SAVIEM SC 10 U 444	171 à 180	04/70	
6	BERLIET PCM-U	134 à 139	1971	passeront 1134/39
3	VERNEY	147 à 149	1971	Ex RATP

L'année 1972 voit apparaître les premiers PR 100 PA, véhicules conçus d'origine pour le service à un agent. Quelques gabarits réduits Leyland LV 45, remplacent les SC 6 de Verney ex R.A.T.P. La desserte du nouveau quartier de Lariane est reprise à la société CADOPI et est indicée n° 16. Deux Saviem SC 10 de son parc sont repris et numérotés 60 et 73. Autres innovations importantes, la création de lignes desservant des quartiers à faible potentiel de clientèle à l'aide de minibus Peugeot. D'une manière générale, au cours de cette décennie, les besoins de transport augmentent. De nouvelles lignes sont créées comme la 22, ligne dite universitaire à fortes rampes sur laquelle rouleront des PR 100 PA, mieux adaptés que les SC 10. Le renforcement du parc ou son renouvellement se poursuivra essentiellement avec des SC 10 U et quelques UPF. Six Saviem SC 50, plus un ultérieurement, ouvriront la ligne de rocade n° 20 Port – Saint Sylvestre par Cimiez, en 1975.

Sur le plan administratif, depuis le 1er Janvier 1974, la Société des Transports Urbains de Nice a remplacé les T.N.L. en fin de concession. En fait, seul le "L" de Littoral a été supprimé. Depuis le 29 Août 1974, le dépôt a été progressivement transféré à Drap dans la vallée du Peillon. Le stationnement au centre ville de quelque véhicules en coupure de faible durée est changé plusieurs fois de place et toujours de plus en plus loin! En 1980 est créée la ligne n° 21 vers le nouvel hôpital de Larchet, desservi à l'aide se quatre SC 50 rachetés à Toulouse.

Les Années 1980

1981 voit apparaître les dix premiers autobus articulés PR 180, suivis de 10 autres en 1983. Ils équiperont progressivement les lignes à fort trafic n° 5, 9, 10 et partiellement la 16. Toujours en 1981, six SC 10 UO remplacent les SC 50 sur la ligne n° 20. En 1982 et 1983, sont livrés les derniers SC 10 du récent modèle restylé, dont 17 sont à ce jour en cours de complète révision avec changement de moteur. Après la livraison de quelques Peugeot J9 et Van Hool AU 138, la numérotation progressive du parc s'arrête à 300 avec le seul articulé GX 187. Avant de repartir au numéro 1, reprenons ce parc de 1 à 300 (Tableau n° 3) :

14	SAVIEM SC 10 L 044	1 à 14	10/72	
6	BERLIET PR 100 PA	15 à 20	12/72	
17	BERLIET PR 100 PA	21 à 38	08 et 12/73	
6	LEYLAND LV 45	39 à 44	11/73	
12	BERLIET PR 100 PA	45 à 56	03/74	
3	BERLIET PR 100 PA	57 à 59	02/75	
1	SAVIEM SC 10 L 044	60	12/74	Ex Cadopi
12	SAVIEM SC 10 L 044	61 à 72	01/75	
1	SAVIEM SC 10 L 044	73	02/75	Ex Cadopi
15	SAVIEM SC 10 L 044	74 à 88	05 et 07/75	
6	SAVIEM SC 50	89 à 94	08 et 10/75	
5	RENAULT PR 100 PA	95 à 99	08/75	
3	PEUGEOT J7 PY 40	100 à 102	11/75	
18	SAVIEM SC 10 U 044	103 à 120	06/76	
7	SAVIEM SC 10 O 044	121 à 127	12/76	
15	RENAULT PR 100 PA	128 à 142	10/76	
6	SAVIEM SC 10 U 044	143 à 148	03/77	
1	SAVIEM SC 50	149	08/78	Occasion
4	SAVIEM SC 10 044	150 à 153	1969/70	Voir Tableau 2
6	PEUGEOT J7 PY 40	154 à 159	1977/78	
4	SAVIEM SC 50	160 à 163	1980	Ex Toulouse
4	BROSSEL BL 55	167 à 170	1970	} ——→ Voir Tableau 2
10	SAVIEM SC 10 U 444	171 à 180	04/70	
3	PEUGEOT J7 PY 40	181 à 183	07/78	
2	SAVIEM SC 10 PF	184, 185	11/78	
15	SAVIEM SC 10 U 444 D	186 à 200	11/78 et 11/79	
2	PEUGEOT J7 PY 40	201, 202	03/79	
3	SAVIEM SC 10 UPF	203 à 205	05/79	
14	SAVIEM SC 10 U 444 D	206 à 219	05/79	
10	SAVIEM SC 10 U 444 D	220 à 229	02/80	
6	SAVIEM SC 10 UO 444 D	230 à 235	03/81	
10	RENAULT PR 180 MIPS	236 à 245	12/81	
27	RENAULT SC 10 R 444	246 à 272	07/83	
10	RENAULT PR 180 MIPS	273 à 282	07/83	
10	RENAULT SC 10 R 444	283 à 292	03/83	
3	PEUGEOT J9 TU 1	293 à 295	04/83	
4	VAN HOOL AU 138	296 à 299	06.10.84	
1	GX 187	300	06/84	

De 1984 à 1986, extension du parc des véhicules articulés avec 15 PR 180 dont certains restylés. Quelques uns roulent sur la ligne 18 très chargée. En matériel standard, hésitation entre deux modèles où seule la carrosserie diffère, le PR 100/2 et le Heuliez GX 107. Quatre modèles de chaque sont livrés en 1986. C'est finalement une série de 10 PR 100/2 qui est réceptionnée en 1987 avant que le Renault R 312 prenne la suite. Cette même année, les livraisons de PR 180/2 permettent de terminer l'équipement de la ligne 5 en articulés.

Pendant ce temps, sur le terrain, les couloirs bus s'étendent, les titres de transport et tarifs se diversifient, les moyens électroniques d'aide à l'exploitation, à la circulation et à l'information des usagers se mettent en place. Dans ce domaine, l'équipement de Nice se situe dans la bonne moyenne nationale. De nouvelles lignes ont été mises en service, surtout pour la desserte du nouveau centre administratif implanté à l'Ouest, en bordure du Var. De trois au début, n° 23, 24 et 26, l'expérience a démontré que le trafic de la 24 pouvait être assuré par les lignes existantes.

Sur le plan administratif, depuis le 1er Janvier 1992, la Société d'Economie Mixte Intercommunale pour l'Amélioration de la Circulation et du Stationnement (S.E.M.I.A.C.S.) est concessionnaire de l'ensemble des transports urbains. L'exploitant du réseau principal est la Société Nouvelle des Transports de l'Agglomération Nicoise (ST2N) et le réseau s'appelle désormais SUNBUS. Cette société appartient pour moitié au groupe C.G.E.A. et moitié au groupe G.T.I.

Coté organisation de la desserte, importantes modifications à compter du 5 Juillet 1993 : mise bout à bout des lignes 6 et 8 formant une seule ligne n° 6, suppression de la 18 remplacée par un prolongement de la 5 et prolongement de la 15 au Passage à niveau, tandis que les parcours de l'ex 6 et de la 16 sont permutés au niveau de Saint Roch et Pasteur. Côté matériel, les dernières séries de R 312 ont été livrées climatisées, tandis que les plus anciennes recevaient cet équipement. Seule la dernière série reçue est équipée aux normes européennes anti-pollution. A titre d'essai, un véhicule surbaissé Sétra S 300 NC est livré. Mais pour l'instant, une nouvelle commande de 8 R 312 est en cours, pour entrer en service à la rentrée 1996.

A ce jour, le matériel réceptionné depuis la deuxième reprise au numéro 1 est le suivant (Tableau n°4) :

2	RENAULT PR 180 MIPS	1 à 3	06/84	
4	RENAULT PR 180 R	4 à 7	06.10.84	
8	RENAULT PR 180/2	8 à 15	02/86	
4	RENAULT PR 100/2	16 à 19	03/86	
4	HEULIEZ GX 107	20 à 23	02/86	
3	PEUGEOT J9 TU 1	24 à 26	03/86	
1	PEUGEOT J9 TU 2	26		Ex R.C.A. remplace le 26 réformé
7	RENAULT PR 180/2	27 à 33	02/87	
10	RENAULT PR 100/2	34 à 43	03/87	
1	RENAULT R 312	44	11/87	
3	VAN HOOL AU 138	45 à 47	06/88	
2	PEUGEOT J9 TU 2	48, 49	10/88	
5	RENAULT PR 180/2	50 à 54	09/88	
10	RENAULT R 312	55 à 64	10/88	
5	RENAULT R 312	65 à 69	04/89	
1	PEUGEOT J9 TU 2	70	1989	
10	RENAULT R 312	71 à 80	11/89	
2	GRUAU MG 36	81, 82	12/90	
9	RENAULT R 312	83 à 91	03/91	
7	RENAULT R 312	92 à 99	06/93	
1	SETRA S 300 NC	100	01/95	
9	RENAULT R 312	101 à 109	12/94	

LES RESEAUX ET SERVICES COMPLEMENTAIRES.

Le réseau des collines

Le 1er Octobre 1921, le département concède deux lignes de banlieue à la Société Anonyme Niçoise de Transports Automobiles (Santa). Une de ces deux lignes préfigurait déja le réseau actuel des collines. D'une ligne de rocade, on est passé progressivement à plusieurs services directs.

Au début des années 50, la Santa utilisait comme matériel des petits Saurer à capot moteur, bientôt remplacés par des Berliet sans doute PLA. Puis, cette entreprise désirant concentrer ses moyens sur le tourisme, a revendu ses droits aux Rapides de la Côte d'Azur spécialisés dans les lignes régionales, qui ont incorporé ces véhicules dans leur parc sous n° 200 à 205. Ce matériel a ultérieurement été remplacé par des SC 5 n° 2001 à 2005. Les lignes exploitées ont été assez longtemps indicées "L" pour les lignes au départ de la gare routière, et "N" pour les navettes de rocade en correspondance du réseau principal, l'ensemble, dans des chiffres de 1 à 15. Actuellement les lettres sont supprimées et elles portent les n° 61 à 65 et 70 à 75, avec départs de la gare routière pour les premières et de la gare S.N.C.F., ou en rocade, ou en antenne pour les autres.

Particularité, la ligne 25 est exploitée avec un gabarit réduit du réseau principal et un autre des R.C.A. Ce dernier, actuellement sous carrosserie Trouillet à deux portes, est peint aux couleurs du réseau principal, le vert. Quant aux véhicules ayant succédés aux SC 5, ils sont de la même découpe mais en bleu. Leur parc a été, ou est le suivant :

- plusieurs générations de Peugeot J7 PY 60 ou J9 TU 1 n° 1001 à 1033, dont seuls quelques exemplaires roulent encore,
- CBM TDU 850 S n° 1501 à 1505 assurant encore quelques services scolaires,
- Van Hool AU 138 n° 1506 et 1507 en service,
- Van Hool A 508 n° 1508 à 1515 climatisés sauf le premier, en service,
- Heuliez GX 77 H n° 2400, plus cinq en commande fin 1995,
- Gruau MG 36 n° 1400,
- Renault Master C 35 n° 1200 à 1203
- Unic L 170 n° 2440 revendu

Sauf sur deux trajets communs, les tickets du réseau des collines ne sont pas valables sur le réseau urbain. Cette restriction ne concerne ni les abonnements mensuels, ni les cartes de gratuité. Pour les lignes partant de la gare routière, certains services de pointe se font en correspondance du réseau principal. Enfin, depuis peu, les R.C.A. assurent des navettes Aéroport gare S.N.C.F. directes à l'aide de deux Master C 35 de leur parc.

Ligne 11 et Aéroport

La Société Auto-Nice Transports (A.N.T.), membre depuis peu du groupe C.G.E.A., asssure la ligne 11, Nice - Saint Isidore qui est un quartier de Nice, et la ligne directe Nice Aéroport. Cette dernière a été reprise au réseau principal, et les deux SC 5 n° 158 et 159 repeints à ses couleurs à dominance jaune. Ces deux lignes ont longtemps été assurées avec du matériel autocar d'une quarantaine de places de divers types, ainsi que deux R 212. Depuis peu, elles sont exploitées par des Heuliez GX 107 climatisés n° 37 à 39 et 41, 42. Le n° 40 est un PR 100/2. De plus, cette compagnie assure les navettes gratuites entre les deux aérogares. Après avoir utilisé des SC 10 repris au réseau principal, dont les trois derniers (1 à 3) ont été repeints en jaune. Ce sont trois R 212 climatisés n° 4 à 6 qui assurent actuellement ce service intensif. Pour certains services annexes, et renforts internes de l'aéroport, sept SC 10 R ex Toulouse ont été rachetés. Avant eux, le réseau principal assurait ces renforts avec des SC 10 R ou R 212 de son parc.

Ligne 11A et B

Cette ligne dessert une Cité d'urgence, Nice Village en bordure du Var. Elle a longtemps été exploité par les T.N. sous indice 11A. Elle a changé plusieurs fois d'origine (Saint Laurent du Var, antenne principal ou centre ville). Elles est actuellement assurée par les lignes départementales vers Carros le Neuf et Plan du Var, respectivement par les Sociétés T.A.C.A.V.L. et T.A.N.P. sous indice 11B.

Ligne 16 A

Cette ligne Nice - Cimetière de l'Est, à faible fréquence, est assurée par la Société S.A.M. avec du matériel autocar de son parc, et accepte la clientèle de la ligne urbaine n° 16. A noter que cette entreprise assure un service suburbain vers Saint André avec du matériel urbain (Setra 215 SL, AU 138, PR 100 et SC 10 ex TN).

Ligne 14 A et 32

La ligne départementale Nice - Menton, exploitée en alternance par les R.C.A. et la Société Broch, dessert la ligne 14A, antenne de la ligne 14, se terminant en limite de la ville, ainsi que la ligne 32, en alternance avec les T.N.

Ligne 6A

Les lignes de Contes et l'Escarène assurées par les sociétés T.R.A.M. et Peirani, acceptent les voyageurs de la ligne 6 entre La Trinité Victor et la gare routière. A noter que cette commune est la seule qui soit intégrée administrativement au périmètre urbain de Nice.

LE RESEAU PRINCIPAL A FIN 1995 :

Il se compose des lignes suivantes : 1 et 2 en Y avec base le port, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 et 10 en Y avec base le port, 12, 14, 15, 16, 17, 20 (rocade nord), 22 (rocade moyenne), 23/24 en Y, 25 (en pool avec R.C.A.), 26. De plus, les lignes 31, 32, 34 à 38 assurent à l'aide de minibus ou gabarits réduits essentiellement, la desserte des intervalles, entre le réseau principal et celui des collines, ou entre les grands axes.

Il convient d'ajouter à ce service de base, les lignes express scolaires A, B, C, L, M, S et V, et les services circulaires Noctambus N 1 à N 4 cadencés à la demi-heure jusqu'à 1 h 10 et même 2 h 40 pour la N 4. De plus, quatre services directs avec plusieurs départs en matinée et retour en soirée, desservent le Centre Administratif en bordure du Var, avec pénétration intérieure. Un de ces services, ligne 90, au départ de La Trinité Victor, est assuré par l'A.N.T., en Renault FR 1, par l'autoroute, mais la concession arrivant à

échéance, il est en appel d'offre.

Précisons encore que la S.E.M.I.A.C.S. est propriétaire du matériel et qu'elle a conservé les SC 10 ex TN n° 188 à 190 et 193 pour certains services spéciaux. Quant au service interne de l'aéroport, il est totalement indépendant puisque géré par la Chambre de Commerce. Le parc de matériel a été :

- Berliet/Heuiliez PBK (?) n° 5 et 6
- PH 10/100 n° 7
- PR 100/PA n° 8 à 12
- N° 13 inconnu
- SC 10 U 444 D n° 14
- SC 10 R 444 D n° 15 à 18
- R 312 n° 19 à 21

Rappelons que l'aéroport Nice Côte d'Azur est le deuxième de France et que des services réguliers existent vers les principales villes : Cannes, Monaco, Menton, Grasse, Vence et les stations de sports d'hiver pour les Alpes Maritimes, Fréjus et Draguignan pour le Var et San Rémo pour l'Italie.

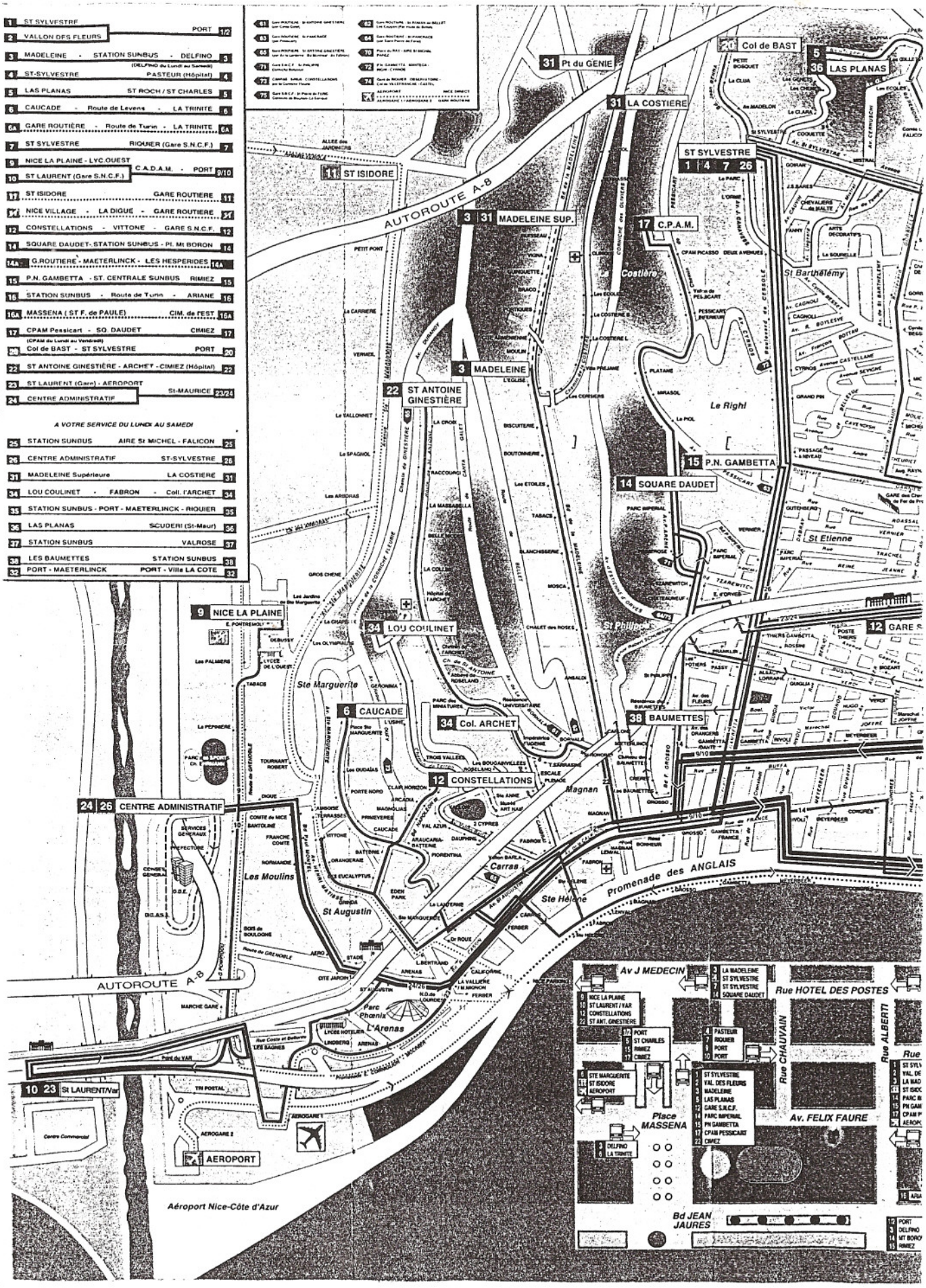
Quant aux installations fixes, en plus du dépôt de Drap, les R.C.A. ont leur dépôt rue F. Guizol près du port, l'A.N.T. gare sur les terrains de l'aéroport mais l'atelier est aussi au dépôt R.C.A. La gare routière du réseau principal est près de la place Massena mais ne concerne que peu de lignes. Les lignes R.C.A. et A.N.T. sont basées à la gare routière du réseau départemental, à proximité. Les TN disposent de deux bureaux commerciaux, à leur gare centrale et sous la place Massena. A signaler aussi l'existence sur le seul territoire de la ville de Nice, de treize gares ou haltes desservies soit par la S.N.C.F., soit par les Chemins de Fer de la Provence, assurant entre elles des possibilités de liaisons urbaines, mais dont l'utilisation est relativement modeste.

Pour l'avenir, on parle sérieusement de tramway. Des études sont en cours, mais aucune décision n'est prise à ce jour.

L'auteur remercie les personnes suivantes qui lui ont été d'une aide précieuse pour sa réalisation : M. PANIZZI Richard, contrôleur en chef des TN, M.LEBECQUE André, Président des Tramophiles de la Côte d'Azur, M.GIANA Frédéric, Président du club des Amis des TN.

LE PARC DES TN par Frédéric GIANA

Type de véhicule	Numéro de parc
27 SC 10 U 444 D	194, 198 à 200, 206 à 212, 214 à 229
2 SC 10 U PF 244 D	203 & 204
5 SC 10 UO 444 D	230 à 232, 234 & 235
10 PR 180 MIPS	236 à 245 refaits à la SAFRA
47 SC 10 R 444 D	246 à 272, 283 à 292
13 PR 180 MIPS	273 à 282, 01 à 03
1 J9 TU 1	294 ex R.C.A.
1 J9 TU 2	295 ex R.C.A.
8 AU 138	296 à 299, 45 à 47
1 GX 187	300
4 PR 180-R	04 à 07
20 PR 180.2	08 à 15, 27 à 33, 50 à 54
14 PR 100.2	16 à 19, 34 à 43
4 GX 107	20 à 23
5 J9 TU 2	24 & 26 (ex R.C.A.), 48, 49 & 70
1 J9 TU 1	25
52 R 312 3 portes	44, 55 à 69, 71 à 80, 83 à 99, 101 à 109
2 MG 36	81 & 82
1 S 300 NC	100


1 ST SYLVESTRE
2 VALLON DES FLEURS PORT 1/2
3 MADELEINE - STATION SUNBUS - DELFINO 3
(DELFINO du Lundi au Samedi)
4 ST-SYLVESTRE PASTEUR (Hôpital) 4
5 LAS PLANAS ST ROCH / ST CHARLES 5
6 CAUCADE - Route de Levens - LA TRINITE 6
6A GARE ROUTIÈRE - Route de Turin - LA TRINITE 6A
7 ST SYLVESTRE RIQUIER (Gare S.N.C.F.) 7
9 NICE LA PLAINE - LYC.OUEST
10 ST LAURENT (Gare S.N.C.F.) C.A.D.A.M. - PORT 9/10
11 ST ISIDORE GARE ROUTIERE 11
11 NICE VILLAGE - LA DIGUE - GARE ROUTIERE 11
12 CONSTELLATIONS - VITTONE - GARE S.N.C.F. 12
14 SQUARE DAUDET - STATION SUNBUS - Pl. Mt BORON 14
14A G.ROUTIERE - MAETERLINCK - LES HESPERIDES 14A
15 P.N. GAMBETTA - ST. CENTRALE SUNBUS RIMIEZ 15
16 STATION SUNBUS - Route de Turin - ARIANE 16
16A MASSENA (ST F. de PAULE) CIM. de l'EST 16A
17 CPAM Pessicart - SQ. DAUDET CIMIEZ 17
(CPAM du Lundi au Vendredi)
20 Col de BAST - ST SYLVESTRE PORT 20
22 ST ANTOINE GINESTIÈRE - ARCHET - CIMIEZ (Hôpital) 22
23 ST LAURENT (Gare) - AEROPORT
24 CENTRE ADMINISTRATIF St-MAURICE 23/24
A VOTRE SERVICE DU LUNDI AU SAMEDI
25 STATION SUNBUS AIRE St MICHEL - FALICON 25
26 CENTRE ADMINISTRATIF ST-SYLVESTRE 26
31 MADELEINE Supérieure LA COSTIERE 31
34 LOU COULINET - FABRON - Coll. l'ARCHET 34
35 STATION SUNBUS - PORT - MAETERLINCK - RIQUIER 35
36 LAS PLANAS SCUDERI (St-Maur) 36
37 STATION SUNBUS VALROSE 37
38 LES BAUMETTES STATION SUNBUS 38
32 PORT - MAETERLINCK PORT - Villa LA COTE 32
61 62 63 64 65 70 71 72 73 74
AEROPORT NICE DIRECT
AEROGARE 1 / AEROGARE 2 GARE ROUTIERE
Col de BAST
31 Pt du GENIE
31 LA COSTIERE
5 36 LAS PLANAS
ST SYLVESTRE
1 4 7 26
11 ST ISIDORE
AUTOROUTE A-8
3 31 MADELEINE SUP.
17 C.P.A.M.
3 MADELEINE
22 ST ANTOINE GINESTIÈRE
15 P.N. GAMBETTA
14 SQUARE DAUDET
9 NICE LA PLAINE
34 LOU COULINET
6 CAUCADE
34 Col. ARCHET
38 BAUMETTES
12 CONSTELLATIONS
24 26 CENTRE ADMINISTRATIF
10 23 St LAURENT/Var
AEROPORT
Aéroport Nice-Côte d'Azur
Promenade des ANGLAIS
Av J MEDECIN
Rue HOTEL DES POSTES
Rue CHAUVAIN
Rue ALBERTI
Av. FELIX FAURE
Place MASSENA
Bd JEAN JAURES

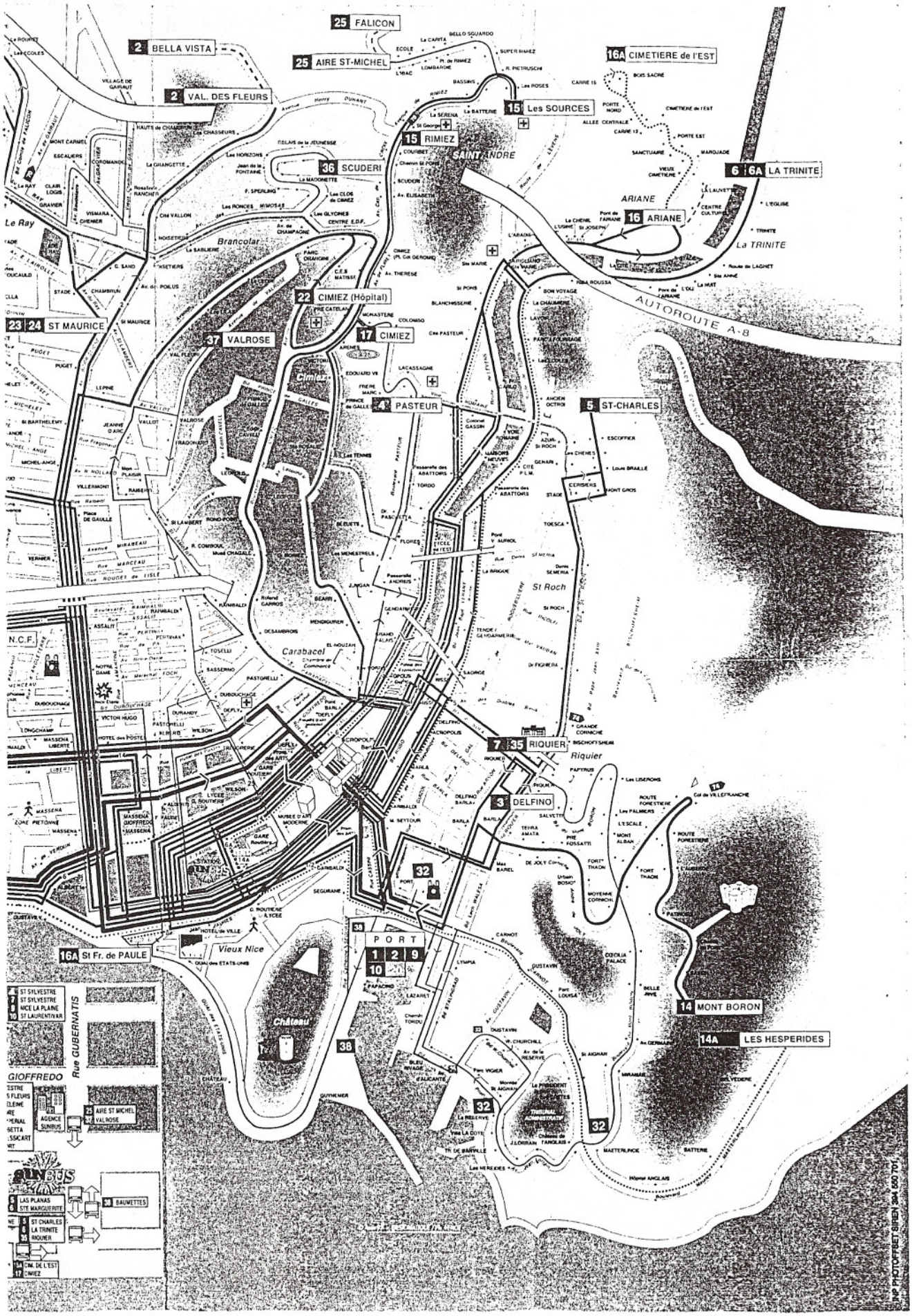

25 FALICON
2 BELLA VISTA
25 AIRE ST-MICHEL
16A CIMETIERE de l'EST
2 VAL. DES FLEURS
15 Les SOURCES
15 RIMIEZ
SAINT ANDRE
36 SCUDERI
6 6A LA TRINITE
ARIANE
16 ARIANE
Le Ray
Brancolar
La TRINITE
22 CIMIEZ (Hôpital)
AUTOROUTE A-8
23 24 ST MAURICE
37 VALROSE
17 CIMIEZ
Cimiez
4 PASTEUR
5 ST-CHARLES
St Roch
N.C.F.
Carabacel
7 35 RIQUIER
Riquier
3 DELFINO
32
PORT
1 2 9
10
16A St Fr. de PAULE
Vieux Nice
Château
38
14 MONT BORON
14A LES HESPERIDES
Rue GUBERNATIS
GIOFFREDO
AIRE ST MICHEL
VALROSE
AGENCE SUNBUS
SUNBUS
LAS PLANAS
STE MARGUERITE
BAUMETTES
ST CHARLES
LA TRINITE
RIQUIER
CIM. DE L'EST
CIMIEZ
IMP PHOTOFFSET SIREN 384 660 707



Photo F. GIANA (Droits réservés) prise le 30/O4/95: R 312 - 3 portes et climatisé n°101 en service sur la ligne 4 circule ici sur la place Masséna.

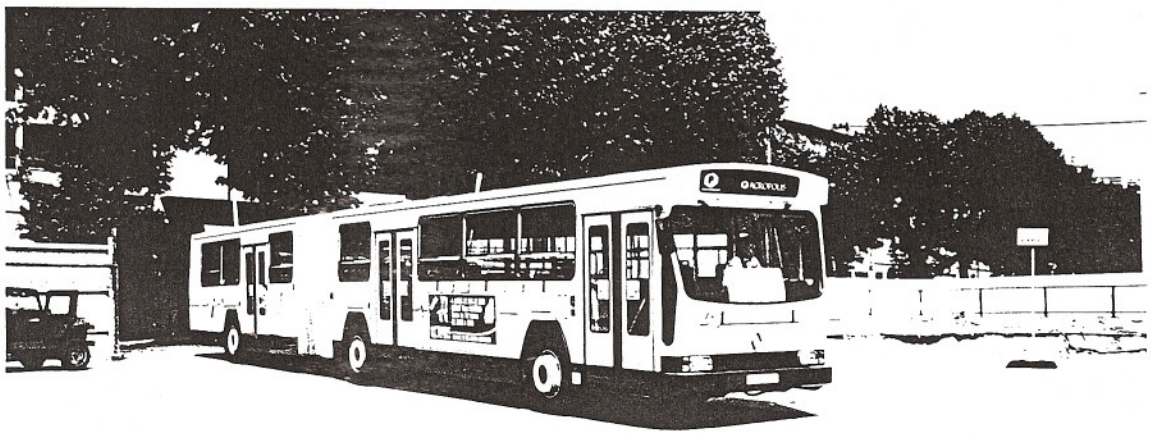


Photo de F. GIANA (Droits réservés) prise le 1O/06/95: autobus articulé RVI PR 180 MIPS n°238 entièrement refait par la SAFRA - à remarquer les portes blanches du plus bel effet - affecté ici à des navettes lors du congrès du Rotary au parc Auvare de Nice.

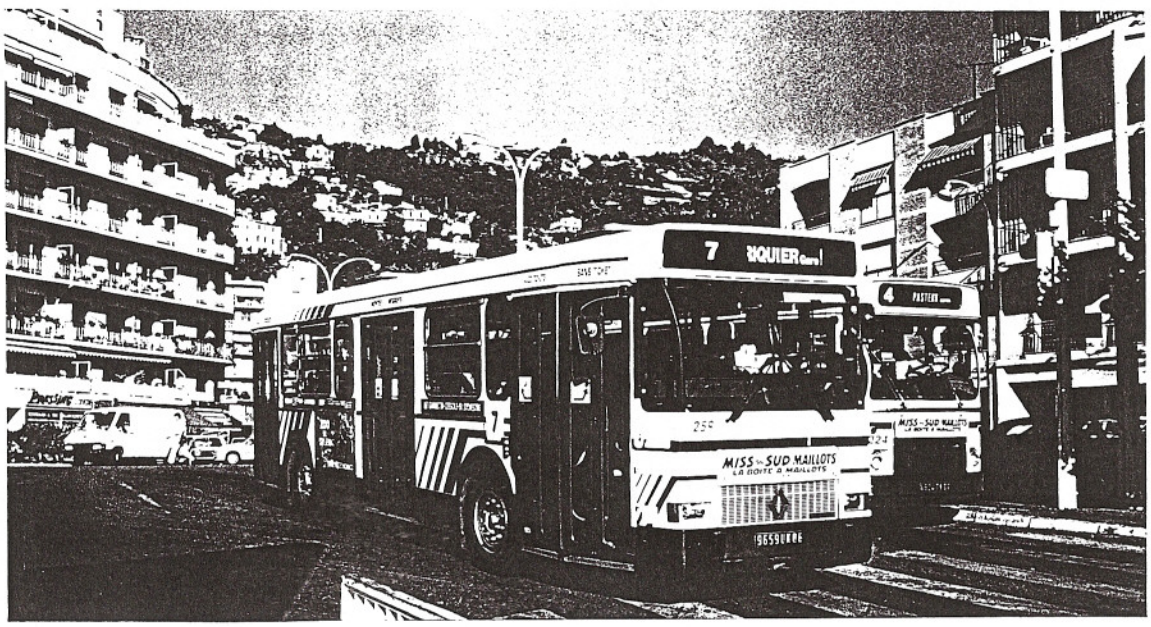
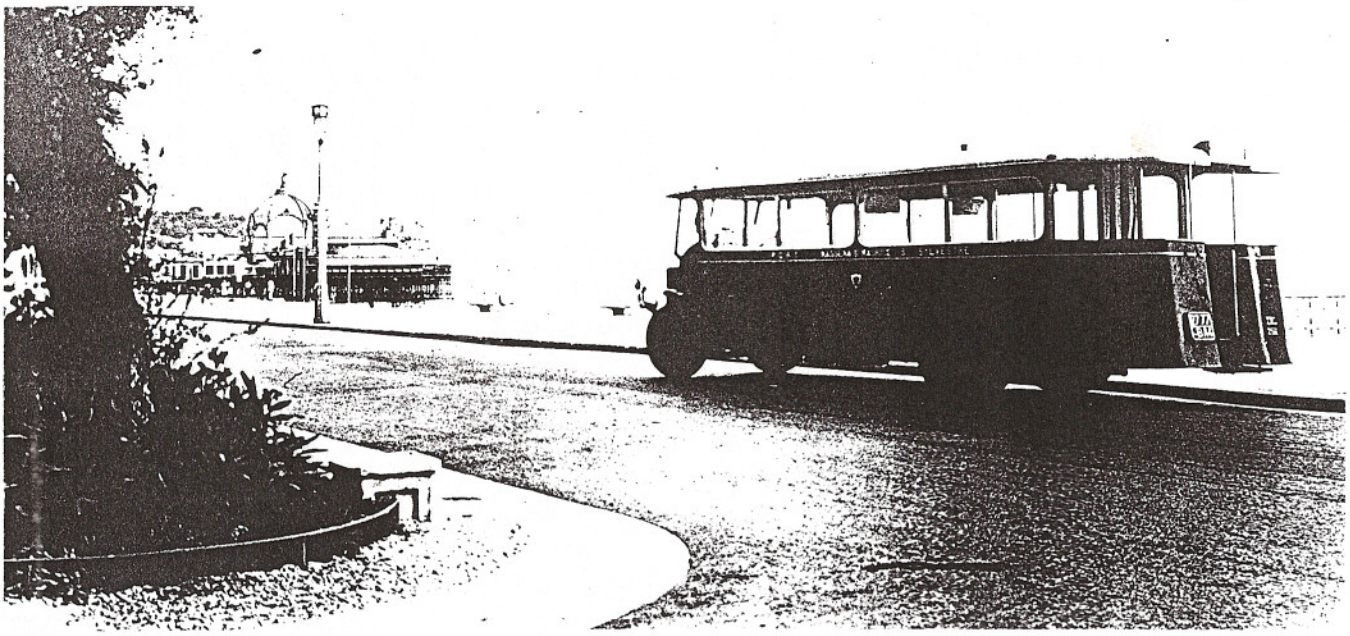


Photo de F. GIANA (Droits réservés) prise en août 1994: SC 10 R - 444D - n°259 en service sur la ligne 7 à Saint-Sylvestre. A ses cotés le SC 10 U - 444D - n°224 en service sur la ligne 4.



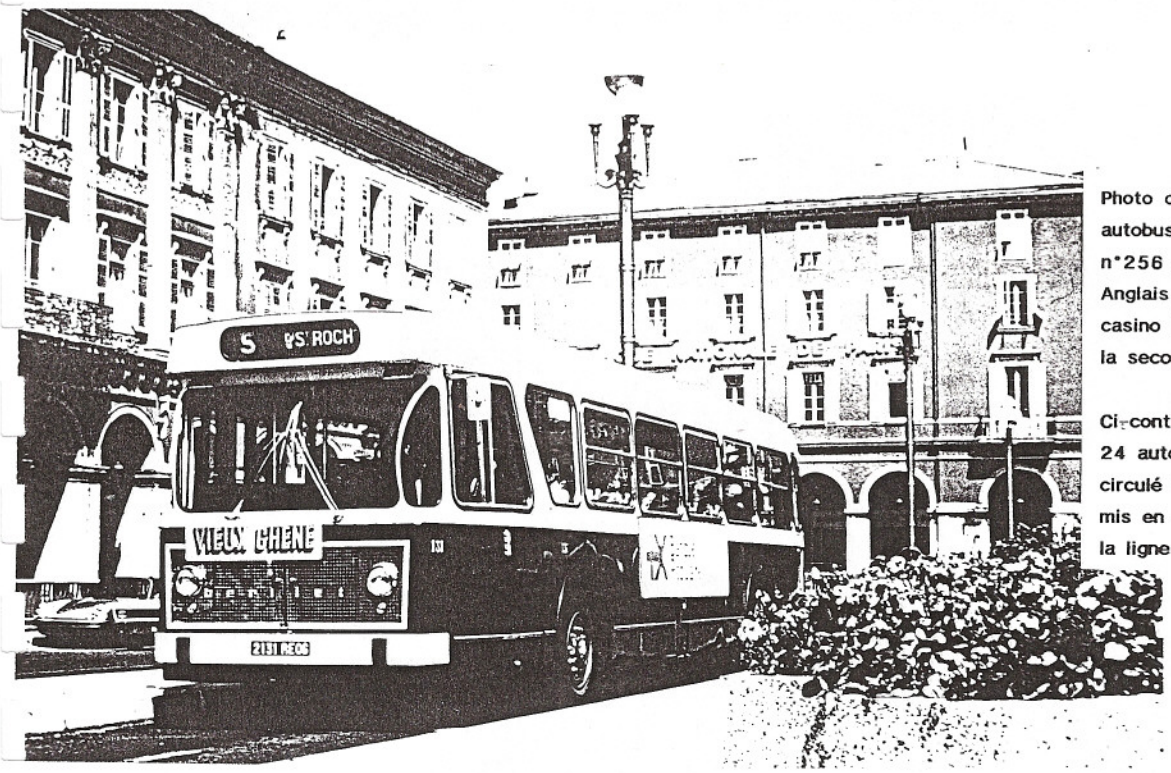
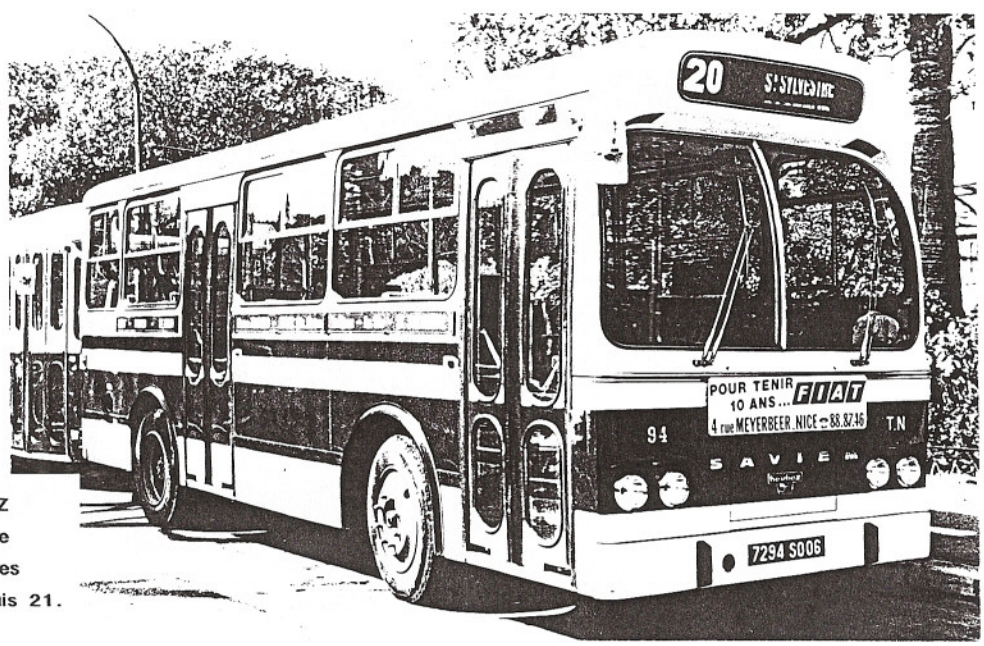


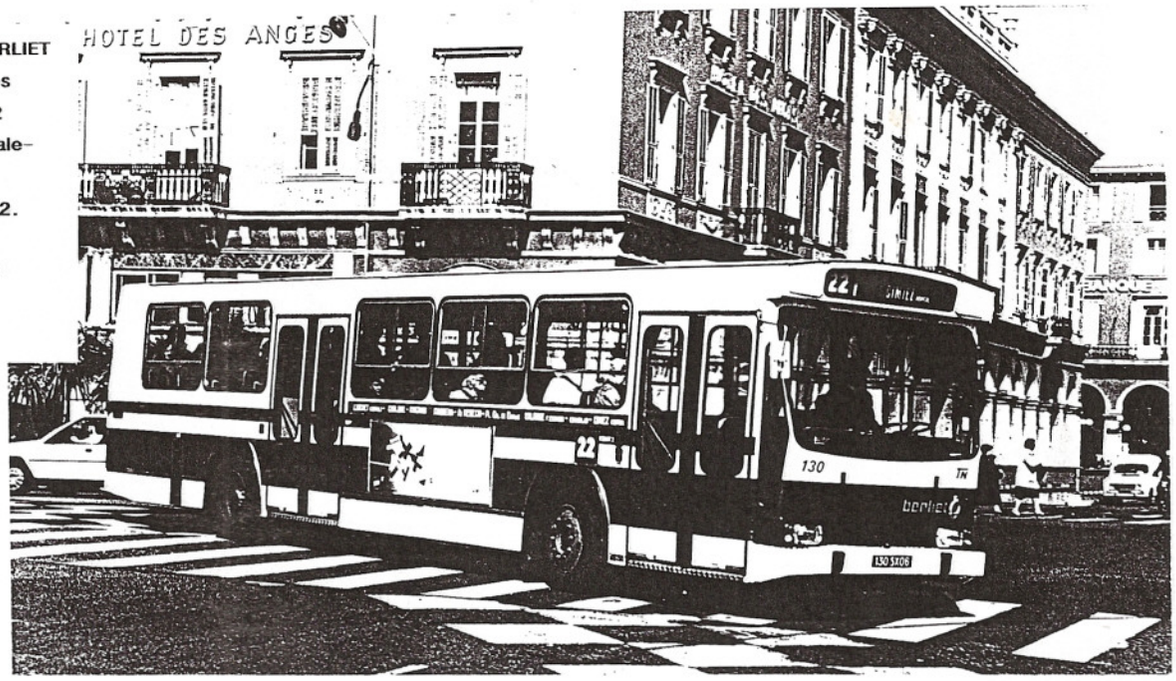
Photo ci-dessus: collection F. GIANA autobus Renault TN 4C de 1934 n°256 garé sur la Promenade des Anglais, avec en second plan, le casino jetée Promenade détruit pendant la seconde guerre mondiale.

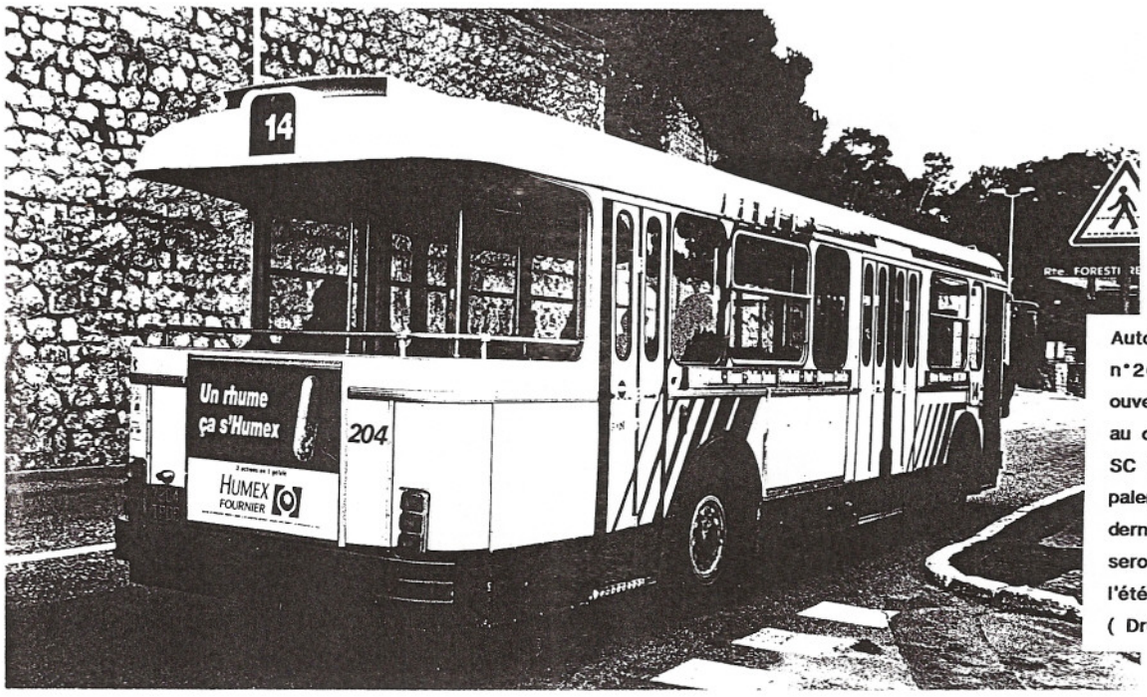
Ci-contre: photo collection F. GIANA 24 autobus Berliet PCM-UL auront circulé sur le réseau TNL. Ici le n°131 mis en service en février 1967 sur la ligne 5 place Masséna.



Autobus à gabarit réduit SAVIEM/HEULIEZ SC 50 n°94 exploitant la ligne 20. Onze véhicules de ce type seront acquis par les TN en vue d'en équiper les lignes 20 puis 21. Photo collection F. GIANA.

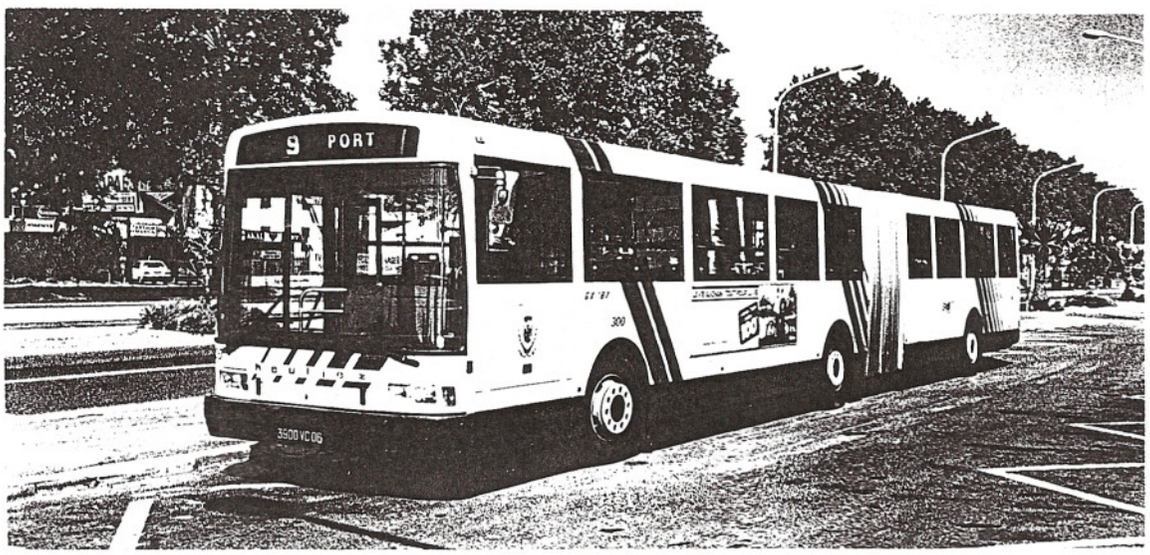
Pas moins de 59 autobus BERLIET PR 100 PA seront commandés par le réseau niçois de 1972 à 1976. Ils rouleront principalement sur les lignes pentues comme la 15, la 17 ou la 22. Ici le n°130 en service le 2 avril 1987 sur la ligne 22 place Masséna.
Photo collection F. GIANA.

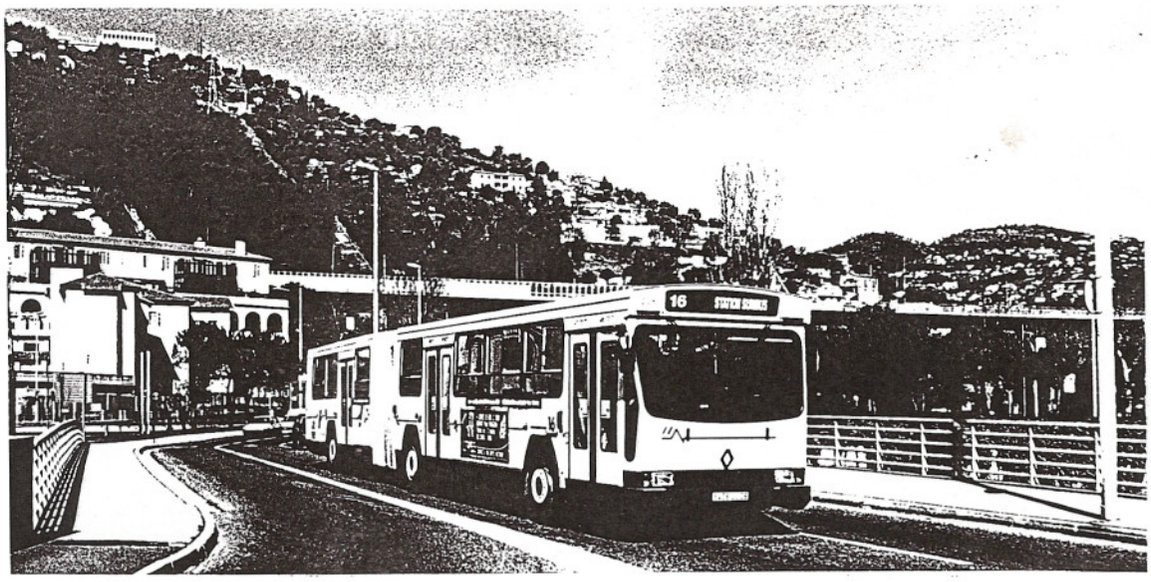




Autobus SAVIEM SC 10 U 244D n°204 à plate-forme arrière ouverte de la ligne 14 le 20/1/96 au col de Villefranche. Cinq SC 19 U-PF équiperont principalement la ligne 14. Les deux dernières unités en exploitation seront réformées au début de l'été 96. Photo F. GIANA
(Droits réservés)

48 autobus articulés viendront équiper les lignes les plus chargées à partir de fin 1981: 47 RVI PR 180 MIPS, restylés ou "2" et un seul et un seul HEULIEZ GX 187 arrivé en juin 1984. Le "300" ici en service le 4/9/93 sur la ligne 9 au terminus de Nice la Plaine. Photo F. GIANA
(Droits réservés).

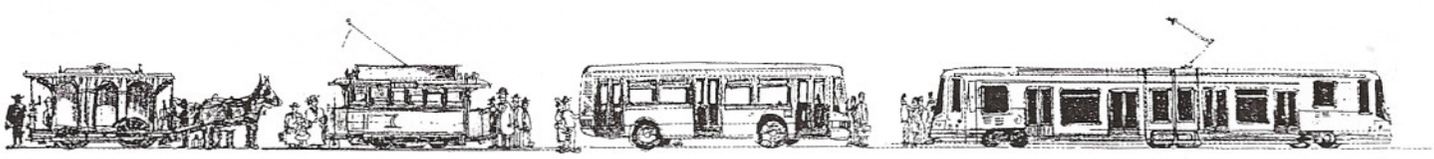




PR 180 MIPS n°236 de retour de la SAFRA en service sur la ligne 16 sur le pont Garigliano. Photo prise le 5/3/95 par F. GIANA (Droits réservés).

Ville de Nice

Le développement des transports urbains à Nice



ORGANISATION DU TRANSPORT URBAIN À NICE

RÉSEAU

Autorité Organisatrice

Ville de Nice - 5 rue de l'Hôtel de Ville - 06000 Nice

Tél. : 93 13 20 00

CONCESSIONNAIRE

Société d'Économie Mixte Intercommunale pour l'Amélioration de la Circulation et du Stationnement

S.E.M.I.A.C.S. - 38 bd Raimbaldi - 06000 Nice

Tél. : 93 17 52 53

OPÉRATEURS

Réseau Urbain

Société Nouvelle des Transports de l'Agglomération Niçoise - ST2N - 16 av. Thiers - 06000 Nice - Tél. : 93 16 52 00

Réseau des Collines

Société des Rapides Côte d'Azur - RCA - Le Quadra, 455 pr des Anglais - 06205 Nice CEDEX 3 - Tél. : 93 55 24 00

Transporteurs affrétés

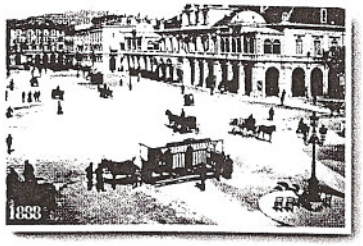
TRAM - PERRANI - ANT - BROCH - SAM

SUNBUS
SERVICE URBAIN DE NICE

SEMIACS
l'accès

Ville de Nice

HIER



1835 Première diligence entre le centre ville et le pont du Var

1854 Mise en service de la première ligne d'omnibus à chevaux entre la place Garibaldi et Saint Maurice

1895 Le tramway électrique se met en place et dessert Cimiez et le jardin zoologique de Cap de Croix.

1927 Le réseau est à son apogée et comporte 19 lignes urbaines.

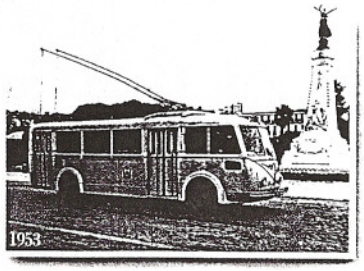
1928 Substitution sur un certain nombre de lignes des autobus au tramway.

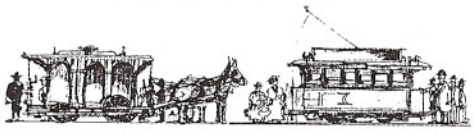
1953 Circulation du dernier tramway électrique sur la ligne du passage à niveau. Le réseau comprend alors 16 lignes dont 5 importantes sont assurées par le TrolleyBus.

1971 Suppression des derniers TrolleyBus.

1975 Le dépôt de Saint Agathe est abandonné et un nouveau dépôt est construit à Drap.







AUJOURD'HUI

Depuis le 1er janvier 1992, le concessionnaire des Transports Urbains Niçois est la SEMIACS.
Deux opérateurs principaux officient sur le réseau : ST2N pour le réseau urbain et RCA pour le réseau des collines

EFFECTIF GLOBAL : 730 personnes

NOMBRE DE LIGNES : 43
soit 400 kms et 1500 points d'arrêt

PARC DE MATÉRIEL : 340 véhicules
dont 11 climatisés

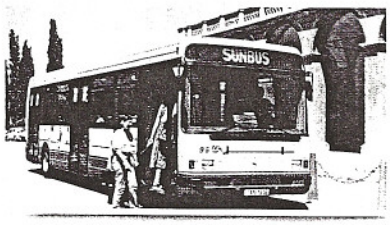


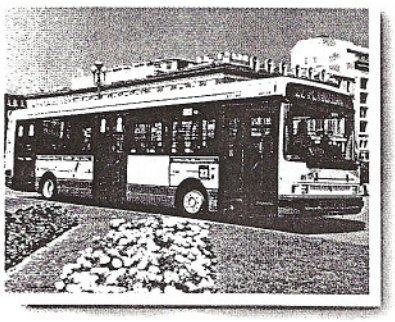


FINANCEMENT *(en francs)*

CHARGES D'EXPLOITATION : 370 millions

Soit
- Recettes : 1_ millions
- Subvention Ville de Nice : 40 millions





NOMBRE DE PERSONNES TRANSPORTÉES :
37 millions par an

NOMBRE DE KILOMÈTRES UTILES PARCOURUS :
8000000 par an

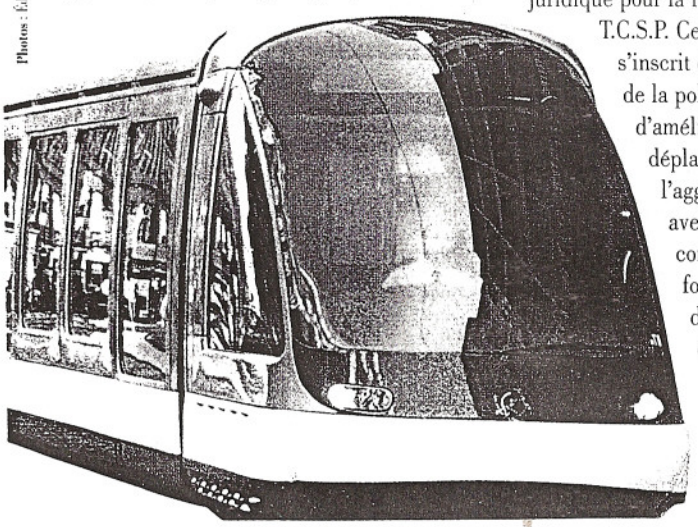


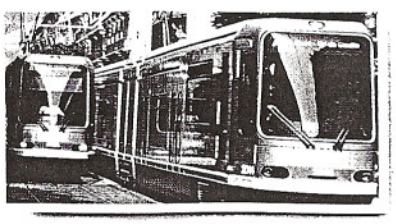
DEMAIN

Les réflexions à moyen terme en matière de Transports en Commun sont notamment poursuivies depuis 1987 par le Syndicat Mixte pour l'étude du Transport en Commun en Site Propre (T.C.S.P.) de l'agglomération Niçoise qui regroupe le département des Alpes-Maritimes, ainsi que les communes de Nice, Saint-Laurent du Var et Villeneuve-Loubet.

Le Syndicat a engagé depuis plusieurs mois une étude technique, financière et juridique pour la réalisation d'un T.C.S.P. Cette étude s'inscrit dans le cadre de la politique d'amélioration des déplacements sur l'agglomération avec une complémentarité forte entre les différents modes de transport (voitures particulières, Transports en Commun, rail, 2 roues et piétons).
Plus récemment, parmi les 3 scénarios proposés (bus guidé, tramway, VAL), le Syndicat s'est déterminé en faveur d'un transport au sol du type tramway, pour des raisons économiques et urbanistiques.

Les résultats de cette étude seront connus début 1996.







Photos : Édition GILETTA - Extrait doc. ROBERT AUSTHOMME/Zylberman - Bombardier/EURORAIL

MARSEILLE: les lignes privées 142 à 144:

par Robert ROSTAGNI

Le 24 septembre 1956, la ligne 1 Marseille - la Bourdonnière du réseau de tramways de Marseille est supprimée et remplacée par des autobus exploités par la Société Provençale d'Autocars (S.P.A.). Le 1er avril 1957 c'est le tour de la ligne 2 Marseille - Allauch confiée à la Société des Transports Allauch Marseille (S.E.T.A.M.). Ces décisions surprenantes sont consécutives au mécontentement des usagers à la suite des longues grèves de juillet 1956. Ces deux compagnies ont depuis, suivi un chemin parallèle. Le point de départ dans Marseille était le cours Joseph Thierry comme à l'époque des tramways et le parcours en Y, commun sur environ trois quarts du trajet. Le matériel était reconnaissable à ses couleurs, le bas de caisse rouge pour la SPA et bleu pour la SETAM. Celui-ci fut presque toujours identique: des Chausson des modèles en fabrication à l'époque des commandes, suivis de S45 ou 53; exceptions: un Berliet PCM-U d'occasion pour la SPA et un S 105 M à trois portes pour la SETAM. Le matériel de base pour l'exploitation actuelle est le Mercedes O 305; 14 pour la SPA numérotés 32 à 39, 43? 45 à 49, et 7 pour le SETAM n°20 à 25 & 29. Les deux ont exploité pour peu de temps un S 105 X n°40 pour la SPA et n°26 (long) pour la SETAM. Cette dernière vient d'innover avec un Mercedes O 405 N d'occasion n°30. Enfin pour les besoins scolaires, des PR 100 PA ex R.T.M. ont été mis en service, les n°41, 42 & 44 pour la SPA et les 27 & 28 pour la SETAM.

Depuis l'ouverture de la première ligne de métro, les deux lignes ont été rabattues sur la Rose, tête de ligne et les fréquences considérablement augmentées. Une nouvelle ligne, la 142 la Rose - la Montade a été confiée à la SPA dont la ligne de la Bourdonnière et la Fève a pris le n°143 et celle d'Allauch de la SETAM le n°144.

Le dépôt de la SPA est situé à la Bourdonnière, celui de la SETAM près de la Rose, les deux en bordure de l'artère principale desservant la vallée. Leurs dimensions réduites ont nécessité l'aménagement d'un enclos grillagé situé à l'entrée du dépôt R.T.M. de la Rose, où gare le matériel ne nécessitant pas une opération d'entretien. Enfin depuis quelques années, le matériel des deux entreprises a été repeint selon la livrée de la Régie des Transports de Marseille - R.T.M. - mais avec couleurs inversées, à savoir vert et liserés bleus.

Signalons aussi pour terminer les particularités du réseau marseillais, dont notre numéro 2 a traité la ligne départementale n°40 Marseille - Aubagne, que jusque vers le milieu des années 60, une entreprise privée desservait quelques quartiers Sud, dont les Baumettes, à l'aide de Berliet PH 10/100.

DUNKERQUE par Frédéric BOLLE

RESEAU: Société des Transports de Dunkerque et Extensions - S.T.D.E. -

I/ PRESENTATION DU RESEAU:

La C.D.U. - Communauté Urbaine de Dunkerque - a la compétence des transports urbains sur tout son territoire et en étudie le plan de circulation. Elle a créé avec le département du Nord le syndicat mixte des transports publics qui est l'autorité organisatrice du réseau de transport.

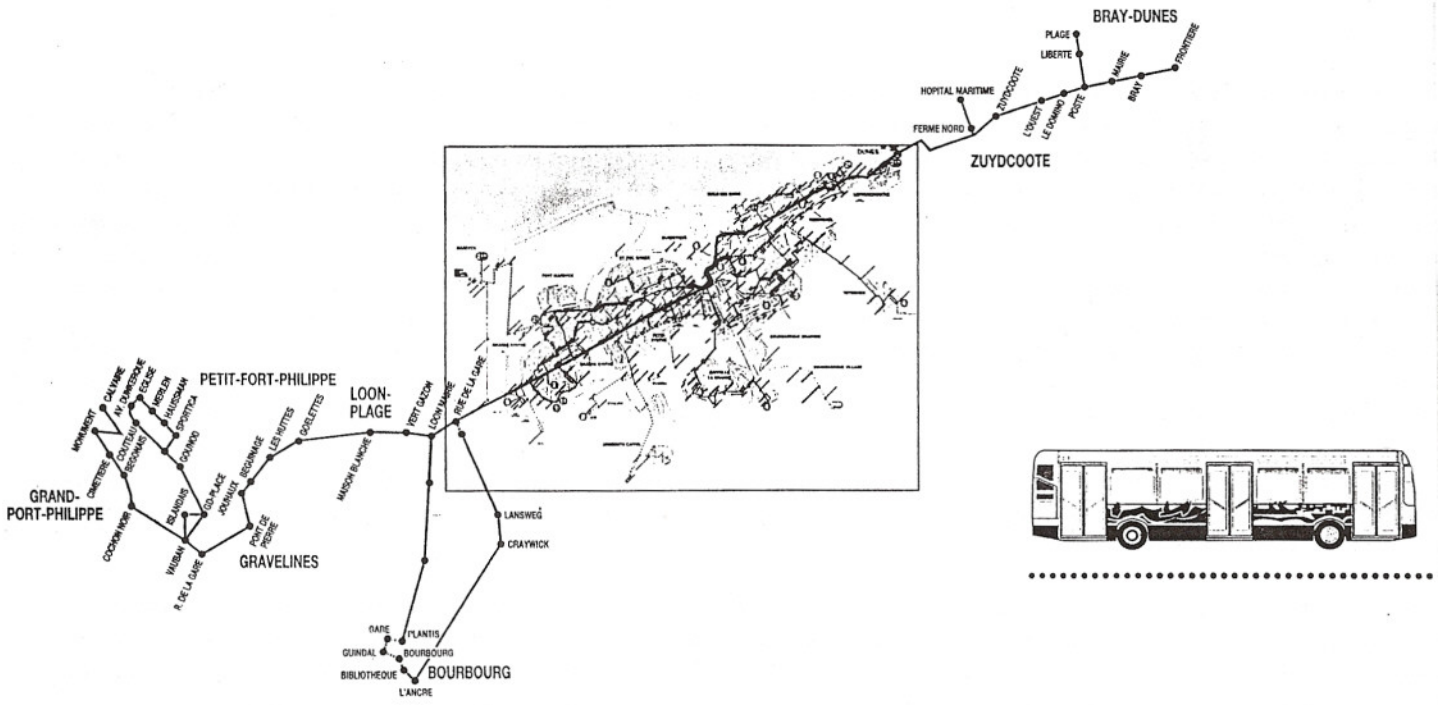
La S.T.D.E. - Société des Transports de Dunkerque et Extensions - qui est le réseau urbain et suburbain de Dunkerque, assure l'exploitation des services de transports publics. La STDE est une équipe de 210 personnes - 20 agents sont adminitratifs et 190 autres sont des roulants et du personnel d'entretien. Le parc est composé de 87 véhicules dont 24 bus articulés, 62 standards et 4 minibus. Les bus parcourent 12 000 km/jour et transportent 52 000 voyageurs/jour.

Le réseau urbain se compose de 14 lignes ce qui représente un parcours annuel de 4 millions de Km par an. Détail des lignes:

- ligne 1: Rosendaël - Grande-Synthe
- ligne 2 & 2A: Fort-Mardyck - Leffrinckoucke - Grande-Synthe
- ligne 3: Malo-les-Bains - Coudekerque
- ligne 4: Cappelle-la-Grande - Téteghem
- ligne 5: Saint-Pol-sur-Mer - Coudekerque
- ligne 6: Citadelle - Centre ville
- ligne 7: Port-Ouest - Dunkerque
- ligne 8: Zone Industrielle - Dunkerque
- ligne 9: Malo-les-Bains - Grande-Synthe
- ligne 10: Gare - plage (en service seulement en été)
- ligne 2 AM: Leffrinckoucke - zone portuaire
- ligne 3 ACV: Coudekerque-village - Dunkerque (en service seulement le mercredi et le samedi
- ligne A: Gravelines - Dunkerque - Bray-Dunes
- ligne CU: circuits urbains: est-ouest-sud en service avant 6H et après 21H 00

Le réseau suburbain: les bus parcourent 700 000 km/an.

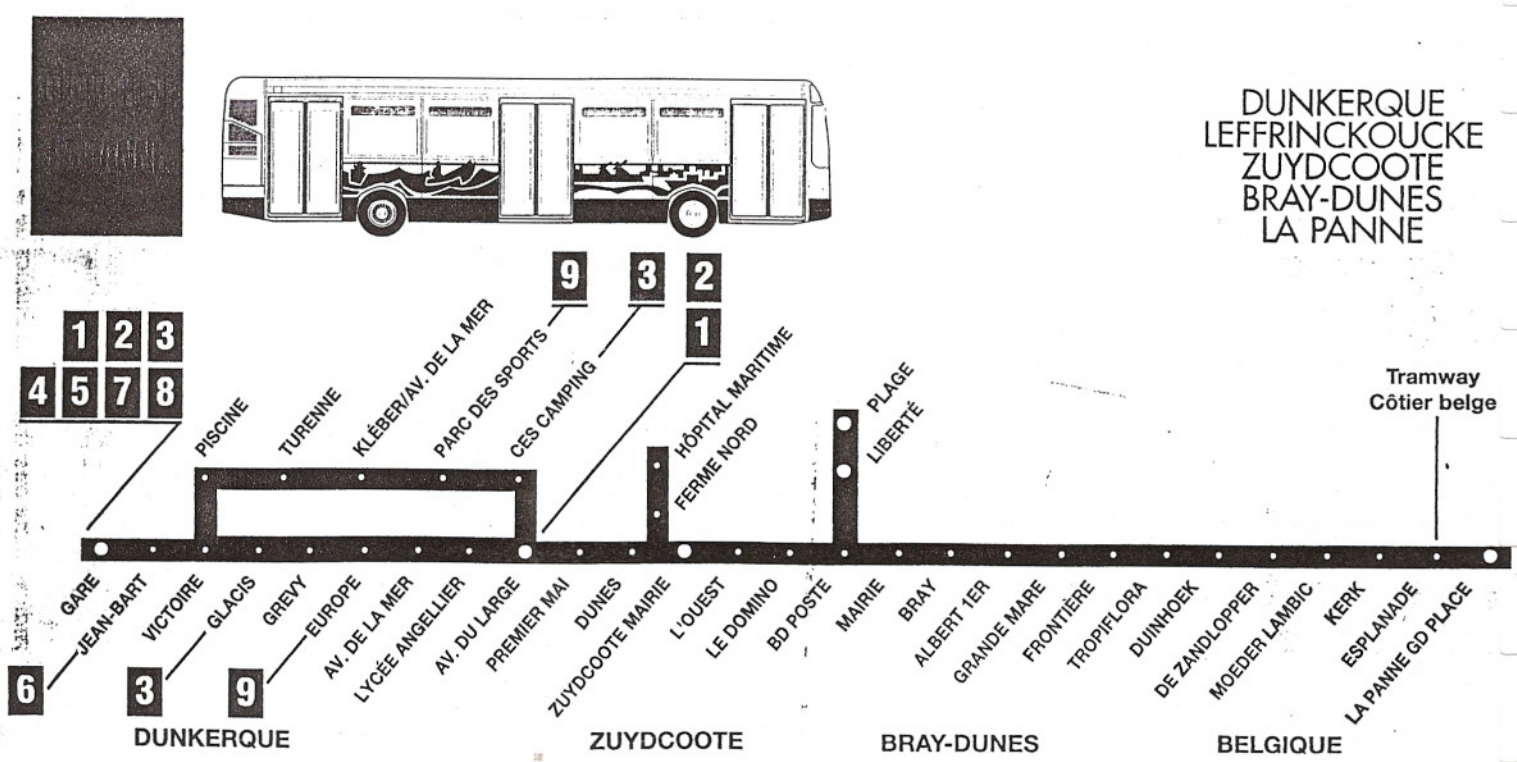
Aperçu du plan des réseaux urbians et suburbains et de l'identité visuelle de la STDE: bas de caisse en bleu marine et bleu clair représentant la surface de la mer avec bateaux et la zone portuaire de Dunkerque.



II/ LA LIGNE DUNKERQUE - LA PANNE:

C'est le 1er juillet 1995 que fut mise en service par le réseau STDE de Dunkerque la ligne reliant Dunkerque-gare à la Panne-grand place. Deux bus français du réseau de Dunkerque pénètrent ainsi en Belgique pour assurer cette ligne. Cette dernière a été réalisée dans le cadre du programme européen de coopération transfrontalière. Elle a fonctionné tous les jours jusqu'au 3 septembre 95. Les voyageurs avaient la possibilité à la station " Esplanade " d'avoir la correspondance avec le tramway de la Côte en direction d'Ostende. Il en coutait depuis la gare de Dunkerque pour un aller simple un ticket double section ou 2 simple section plus un ticket forfaitaire à 5Fr " de Lijn ". De plus il existe un forfait journalier - vendu 50Fr - et permettant de voyager à volonté dans la journée entre Dunkerque et Ostende. Ce forfait est également vendu sur le réseau De Lijn au prix de 300 Fr belges. Vu le succès 95 - 14 000 voyageurs ont parcouru la totalité de la ligne Dunkerque - la Panne et 1314 forfaits journaliers vendus - l'exploitation est reconduite en 1996 avec un service journalier en juillet et aout et un service les week-end et jours fériés en mai, juin et septembre.

Ci-dessous le profil de la ligne de la STDE entre Dunkerque-gare et la Panne-grand place.



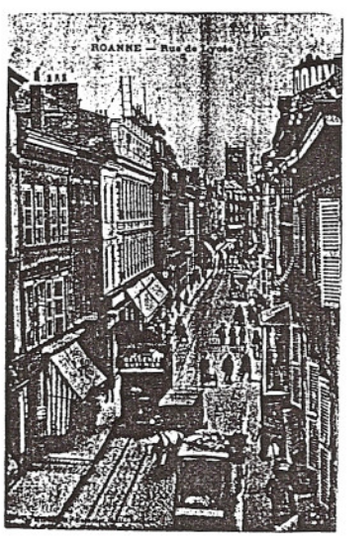
ROANNE (Loire)

A la fin du XIX ème siècle, Roanne atteint 38 000 habitants. Avec le développement de l'industrie textile, la ville s'étend le long des axes routiers, de la route qui rejoint Clermont, de celle qui mène à Vichy par les Monts de la Madeleine, de la route de Paris traversant un quartier encore peu peuplé mais qui sert de lien entre le centre et le cimetière. Au delà du pont sur la Loire, le Coteau n'est encore qu'une grosse bourgade serrée le long de la grand rue: l'occupation humaine commence vers la gare. C'est alors que se pose la gestion de l'organisation de transports en commun pour relier entre eux des quartiers éloignés du centre mais aussi éloignés des uns des autres.

La Société des Tramways Electriques de Roanne est créée le 25 Novembre 1897.

A la création du réseau, il existe 2 lignes :
- Canaux - Gare du Coteau
- Saint-Clair - Cimetière

et 3 embranchements dont un de Carrefour à Gare de Roanne pour permettre aux utilisateurs du train de rejoindre le centre ville.



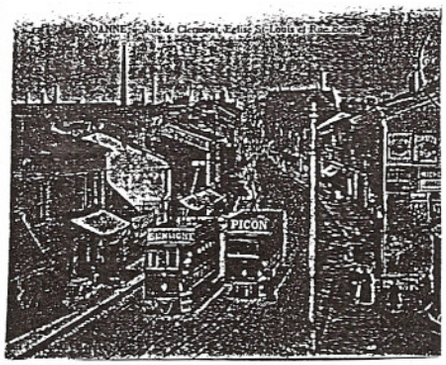
La Ligne Canaux - Gare du Coteau

Elle a une longueur de 3 392 mètres et possède 20 arrêts et 11 évitements. En 1913, la ligne fonctionne de 5h20 à 21h15 (6h30 à 21h45 les Dimanches). Le trajet dure une vingtaine de minutes.

La ligne Cimetière - Saint-Clair

D'une longueur de 3 335 mètres, elle possède 21 stations et 10 évitements et est en correspondance avec la ligne 1 à Carrefour. En 1913, elles est exploitée de 5h10 à 21h15 (6h30 à 21h35 les Dimanches)

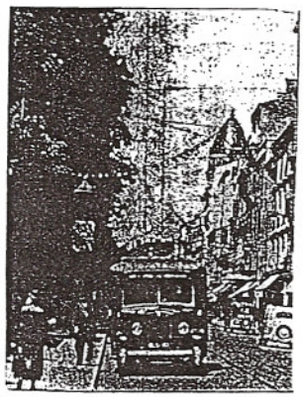
L'arrêt Carrefour Helvétique est caractéristique du réseau roannais. Il est en effet très étroit et difficile. Ainsi jusqu'en 1912, on y trouve un personnage célèbre pour les Roannais : le Père Flandre. Il gère à l'aide d'un drapeau rouge, le passage des tramways sur les 2 lignes. Ce personnage disparaîtra lors de la destruction de l'Hôtel des Postes.



Le tramway de l'arsenal

En 1914, alors qu'il recherche un terrain, le Ministre de la guerre découvre à Roanne un lieu idéal pour l'implantation d'un arsenal. Les travaux commencent en 1916. L'administration militaire décide de créer une ligne de tramway qui permettra au personnel de rallier rapidement l'Arsenal, jour et nuit, en correspondance avec le tram urbain. Construite pendant la guerre , la ligne dessert dans un premier temps les ateliers et rejoint le réseau urbain au cimetière. La ligne est ensuite prolongée jusqu'à la Gare de Roanne avec trajets différents à l'aller et au retour . Au total, elle est longue de 8 106 mètres. La mise en service intervient en 1917.

Le réseau va ainsi exister jusqu'en 1932 sauf sur la ligne de l' Arsenal qui sera petit à petit réduite et qui utilisera la voie du tramway urbain..



1932 : le début d'un long déclin

Le 4 Février 1932, la ville de Roanne rachète la Compagnie des Tramways électriques de Roanne. Et la municipalité crée la régie. En Novembre 1932 débute la construction du pont des Promenades qui nécessite l'arrêt du tramway. Ce service ne reprendra jamais.
En 1933, le réseau se compose ainsi :
- Saint Clair - Cimetière,
- Gare du Coteau - Gare de Roanne
- Gare de Roanne - Arsenal qui appartient à l'autorité militaire.

Le 1er Janvier 1936, les autobus remplacent les tramways sur la ligne Gare de Roanne - Gare du Coteau. Cependant , après la guerre, les tramways reprennent du service sur cette ligne.

La suppression du réseau intervient ensuite par étapes :
- 01.01.48 : Carrefour - Coteau
- 19.01.48 : Saint Clair - Cimetière
- 28.11.49 : fin de la ligne de l'Arsenal

L'autobus prend alors possession de toute la ville. Il existe 3 lignes :

- A : Canaux - Le Coteau de 3 760 mètres,
- B : Saint Clair - Cimetière de 3 400 mètres,
- C : Mâtel - Gare de 3 400 mètres.

Les 2 premières lignes ont un bus toutes les 15 minutes et toutes les 30 minutes sur la troisième.

En 1949 est créée la ligne D du Square Stalingrad au Boulevard d'Ypres avec un autobus toutes les 40 minutes. Le 1er Janvier 1950, la ligne D est associée à la ligne E (création) et devient Mâtel - Arsenal et est desservie toutes les 30 minutes.

Le 20 Juillet 1960, la ville de Roanne accorde la concession à la Compagnie des Transports pour une durée de 20 ans. Jusqu'en 1964, le réseau fonctionne bien. Ensuite, on assiste à une baisse régulière de la fréquentation. En 1975 nait l'idée d'un syndicat intercommunal mais les négociations sont longues. En 1981, la concession de la CFT n'est pas renouvelée.

1981 : un nouvel élan

Le 1er Janvier 1981 est créée la STARD, filiale du groupe Transexel. Et en 1982, nait le Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de l'agglomération de Roanne qui regroupe 5 communes : Roanne, Riorges, Mably, Le Coteau et Villerest. C'est alors le début d'une grande mutation avec la dessert de toutes les communes du syndicat.

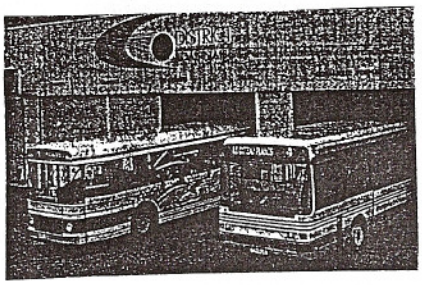
En Février 1984, débute une restructuration avec la desserte de nouveaux quartiers (Le Halage, Sampaix à Roanne et Tuileries à Mably).

Il y aura ensuite de nombreuses améliorations ponctuelles jusqu'à aujourd'hui. Il serait fastidieux de les citer. Ensuite, le point important est la substitution en 1987 du district au syndicat intercommunal. La commune de Commelle Vernay fait son entrée alors que Villerest en sort, mais reste desservie (Villerest a récemment réintégrée le district).

Aujourd'hui, toutes les communes du district ont leur ligne et de nombreux quartiers ont leur desserte (Le Marclet, Villette...). Ainsi, aujourd'hui, la dessert de l'agglomération est assurée par 13 lignes dont 4 affrétées :

- 1 : Mayollet - Parc des Sports
- 2 : Riorges - Arsenal/Bonvers
- 3 : Mably - Hôtel de Ville
- 4 : Le Coteau - Malleval/Fuyant
- 5 : Villette - Hôtel de Ville
- 6 : Mably - Villerest Bourg
- 7 : Demi Lieue - Hôtel de Ville
- 8 : Sampaix - Hôtel de Ville
- 9 : Marclet - Hôtel de Ville
- 10 : Gare - Villerest Bourg
- 11 : Le Coteau - Commelle
- M : Triodin - Gare routière
- P : Carrières - Gare routière

Il y a 250 arrêts dont 91 abribus et 35 dépositaires à la disposition des clients.



La STAR possède un centre d'exploitation situé rue de Mâtel. Ce centre a une surface de 15 000 m2 dont 1 200 m2 d'ateliers et 500 m2 de bureaux. Celui ci est équipé de bornes de préchauffage, de logiciels pour la gestion du personnel et la gestion automatique des pompes de gazole. La STAR possède 44 véhicules et emploie une centaine de personnes. Elle transporte environ 4 millions de passagers par ans, soit quelques 12 000 par jour.

Il peut être intéressant de regarder l'évolution de la desserte de certains quartiers entre 1984 et 1996 d'après les guides horaires de ces 2 années. Pour les différents quartiers étudiés, le premier chiffre est pour 1984 et le deuxième pour 1996.

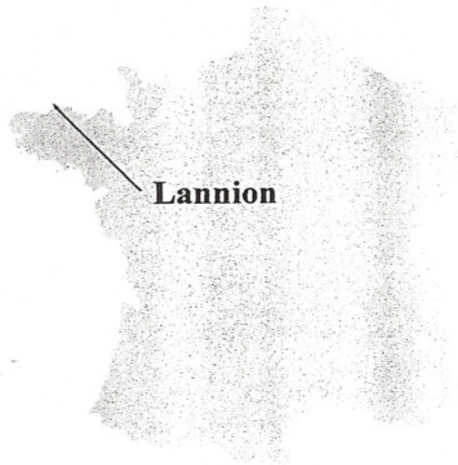
Villerest :	4	12
Mably Bourg :	8	28
Mably Tuileries :	12	27
Le Coteau :	41	58
Riorges Plateau :	11	26
Mayollet :	63	70
Bonvers :	8	12
Le Pontet :	9	24

On remarque ainsi que tous les quartiers ici étudiés ont connu une très forte augmentation de leur desserte.

Le réseau roannais atteint aujourd'hui son rythme de croisière en desservant la totalité du district de l'agglomération de Roanne soit une population d'environ 80 000 habitants. Dans les environs immédiats de la ville seule la commune de Vougy n'est pas desservie et le sera peut être un jour. A mon avis, la STAR devrait maintenant partir à la conquête pour la desserte de la deuxième couronne de la ville vers des communes comme Ambierle ou Renaison.

LE RESEAU DES BUS DE LANNION (22)

Lannion, commune de 18000 habitants, se situe dans le département des Côtes d'Armor en Bretagne Nord. Lannion est technopôle d'enseignement, d'entreprises liées au secteur des télécommunications et de recherches avec 3000 chercheurs et ingénieurs ainsi que 2500 étudiants. C'est ce pôle qui a donné naissance au Minitel et à la fibre optique. Lannion c'est aussi un centre industriel, commercial, et biensûr touristique important.

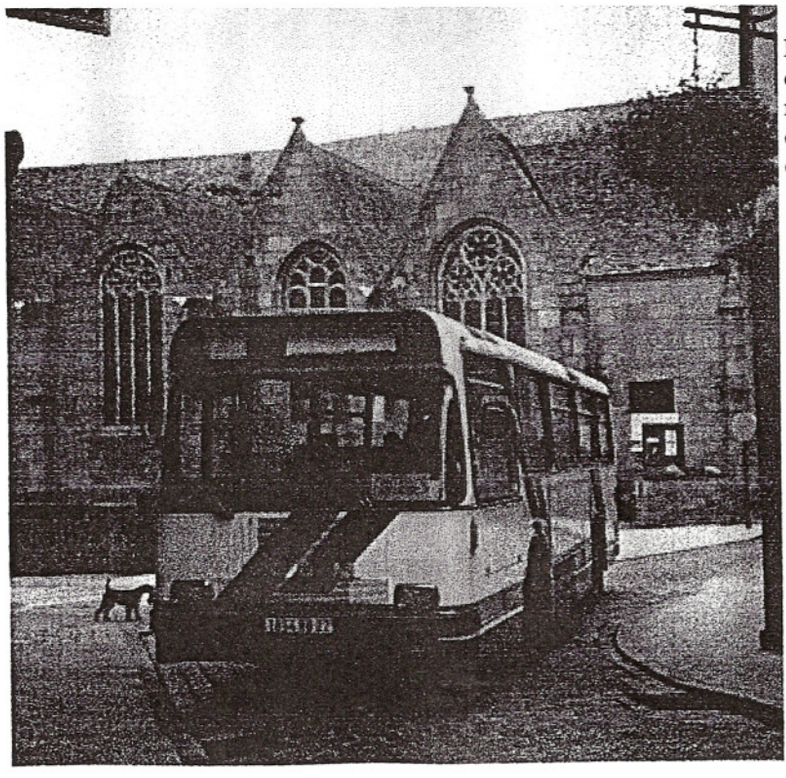


L'utilité d'un réseau de bus résulte pour la commune de Lannion de son éclatement. En effet, les quartiers peuplés de Saint-Yves d'une part et des Fontaines d'autres parts sont assez éloignés du centre ville. De plus, on peut noter l'existence de plusieurs quartiers et centres d'intérêts qui sont éparpillés sur la commune (Hôpital, Quartier de Bel Air, ZI, Plage, ...).

Pour cela Lannion c'est doté d'un réseau urbain modernisé en 1982. Ce réseau se compose actuellement de trois lignes structurantes : La Ligne 1 : Beg Leguer - Servel - St Yves - Poste - Les Fontaine ; La Ligne 2 : Bel Air - Poste - Le Rusquet - Poste ; et enfin la ligne 3 souvent couplée aux lignes 1 et 2 : Poste - Gare SNCF - Hôpital. La Gare d'échange des TUL se trouve près de la Poste, elle est équipée d'abribus Sirocco. Pour compléter l'offre de Transports, un service de desserte de la Zone Industrielle et des zones Rurales (pour le marché du Jeudi Matin) sont mis en place. L'été, les TUL mettent en place un service de desserte de la plage de Beg Leguer (3 rotations dans l'après-midi). Le réseau des TUL est exploité par la commune deLannion en Régie. Deux bus circulent en permanence sur le réseau pour couvrir l'offre régulière. De plus, les TUL réalisent des transports spéciaux sur la commune, souvent pour le compte des écoles afin de conduire les enfants à la piscine, au cinéma, ...

Les TUL possèdent 6 bus souvent achetés d'occasion. En effet, le kilomètrage effectué n'exige pas l'achat de bus neufs.

Les bus sont affectés comme suit : un TDU 850 sur la ligne 1 et le MG19 sur la 2e ligne. Les autres véhicules étant utilisés pour les services spéciaux. En été, la plage de Beg Leguer est exploité avec un standard (SC10 ou PR100).



Enfin, en ce qui concerne les statistiques, on peut noter l'évolution positive des ratios (sauf en ce qui concerne le ratio de couverture des dépenses par les recettes commerciales R/D).

Yves LE CHANU

PARC DES TUL	92	95
Saviem SC 10	1	-
RVI PR 100 MI	-	1
CBM TDU 850	2	2
Heuliez FC 50	2	1
Mercedes F711	1	1
Gruau MG 19	-	1
TOTAUX	6	6

CBM TDU 850, sur la ligne 1 vers Fontaines devant l'église St Jean du Baly, le 26/10/1993. (Cliché Hervé LE CHANU - 10/93).



SC 10 assurant le service vers la plage de Beg Leguer à Ste Anne en Juillet 1994 (Cliché YLC).



PR100MI, ex RATP aux ateliers Municipaux à Nod Huel en Juillet 1994. Remarquez le pare choc de PR100.2 (Cliché YLC).

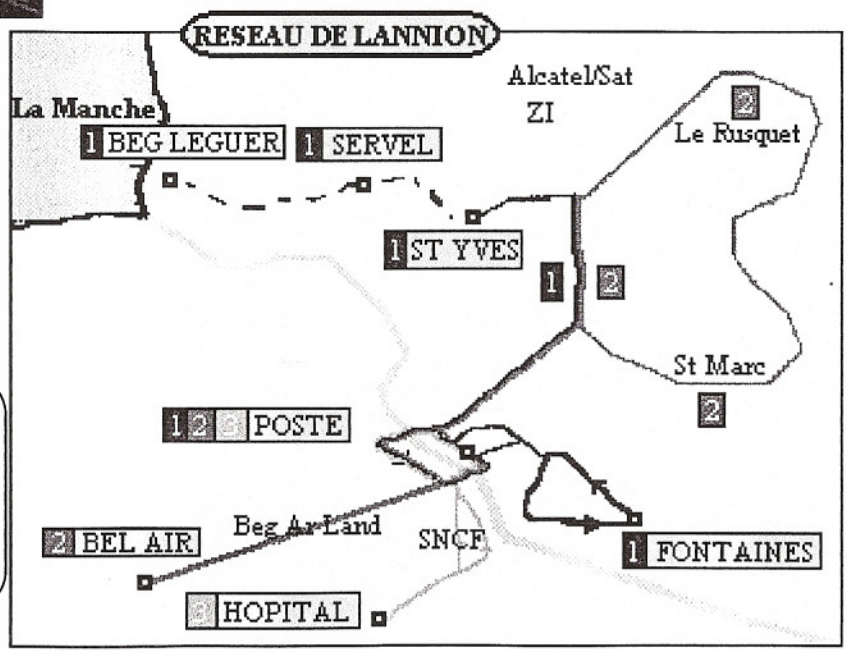


Le MG19 à l'arrêt Poste, sur la ligne 2 en octobre 1993 (cliché Hervé LE CHANU)

STATISTIQUES

Années	1987	1992
Voyages	93000	190760
Kilomètres	105004	105000
Ratio R/D en %	39,7	35,95
Dépense au Km	11,91	13,70
Gasoil en m^3		29

Réseau de 35 Kms
Amplitude : 7h05 à 18h20.
Population : 18000 habitants
Effectifs : 5,5 conducteurs
0,5 Pour l'administration
0,5 pour l'entretien.



VIEUX CARTONS

Vous êtes nombreux à avoir apprécier la photo ancienne montrant la gare routière de Laval - page 14 de notre précédent numéro -. Un de nos lecteurs B. Giboin nous écrit pour nous donner quelques renseignements. Les minibus au premier plan sont bien des Renault-Gruau. Par contre au second plan à gauche, ce n'est pas un Chausson mais un Renault de type 4191-4200 équipé d'une longue plate-forme à l'arrière avec porte à quatre vantaux, trois au milieu et deux à l'avant. Ils étaient utilisés essentiellement sur les spéciaux et les scolaires. A noter que six de ces Renault 4191-4200 avaient été rachetés au réseau urbain de Reims et qi'ils avaient - bizarrement - gardés leurs immatriculations d'origine.

RENAULT-GRUAU		RENAULT 4191-4200	
n°10	525 AS 53	n°20	705 N 53
n°11	526 AS 53	n°21	429 Q 53
n°13	327 AV 53	n°44	952 EB 51
n°14	936 GD 53	n°46	954 EB 51
n°15	941 GD 53	n°47	957 EB 51
n°16	938 GD 53	n°52	960 EB 51
n°17	97 AS 53	n°54	501 EP 51
n°18	937 GD 53	n°55	502 EP 51
n°19	942 GD 53		
n°22	933 GD 53		

ACTUALITE DU MATERIEL

DU RIFIFI CHEZ LES CONSTRUCTEURS FERROVIAIRES

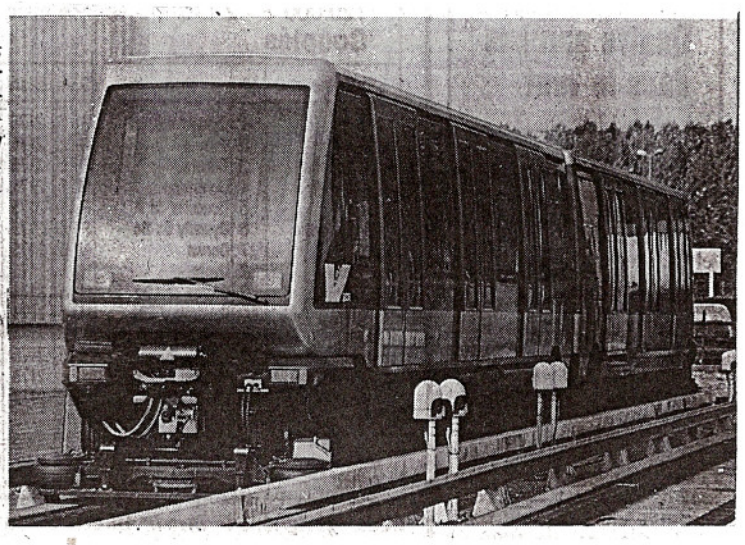
Une bataille a fait rage ces derniers mois entre deux constructeurs ferroviaires du Nord de la France pour le contrat de construction des rames de VAL devant équiper la nouvelle ligne n°2 lilloise. Construction européenne oblige, la concurrence fait rage entre les constructeurs et l'épisode lillois risque d'être suivis par d'autres encore lors de l'attribution des marchés de métro mais aussi de tramways.

Le marché lillois: la communauté urbaine de Lille fait actuellement construire la ligne 2 de métro automatique qui partant du terminus Saint-Philibert à Lomme et rejoignant la station Fort de Mons à Mons en Baroeul va traverser toute la communauté urbaine jusqu'à la frontière belge (hopital Dron) et deviendra la ligne de métro la plus longue du monde. La technologie sera du type VAL développée par Matra-Transport.

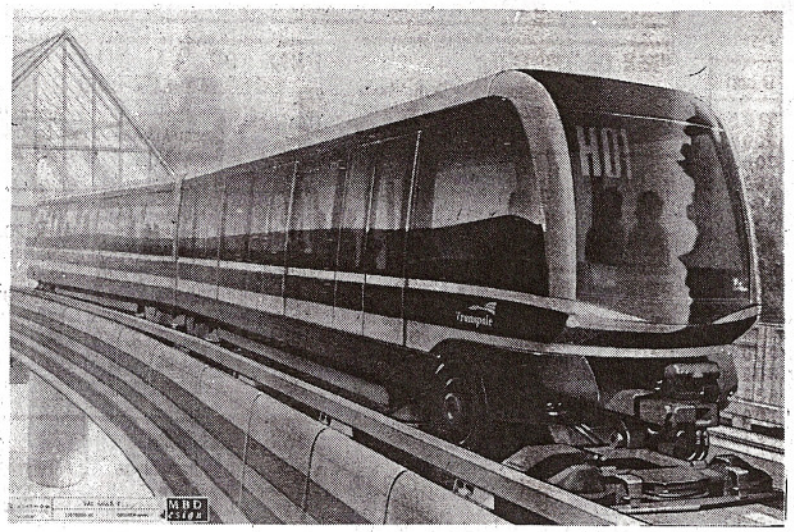
Cette firme n'étant pas un constructeur sous-traite la fabrication des rames à un spécialiste qui était jusqu'à présent GEC-Alsthom avec son modèle VAL 106. 274 voitures de ce type (dont 83 pour Lille) sont sorties de son usine de Petite Forêt à Valenciennes.

Puis les choses se sont gatées entre les deux firmes. Matra profitant du programme européen " Euréka " décide de construire un matériel moins cher et innovant. Il contacte GEC-Alsthom, le suisse Vevey et le motoriste Parizzi. Voulant rester maitre de la production, GEC-Alsthom aurait refusé la coopération. Matra-Vevey-Parizzi développe donc un nouveau matériel, le VAL 208 dont un prototype roule actuellement sur le réseau lillois depuis près d'un an. L'innovation réside principalement par un nouveau concept de caisse en alliage léger et une motorisation électronique qui se fait sur chaque roue et non plus par essieu.

GEC-Alsthom développe le VAL 206 NG. Outre un ensemble de dispositions permettant de diminuer la durée des opérations d'entretien, ce matériel se distingue de son homologue par la motorisation de chaque voiture par deux moteurs asynchrones sans collecteur. Cette absence de révolution technologique a été voulue pour utiliser une technique éprouvée et par là-même réduire les coûts d'entretien.



Le VAL 208, prototype mis au point par Matra avec Vevey et Parrizi. Il roule depuis plusieurs mois sur le réseau de la CUDL (Photo F. DUVERNAY)



Le nouveau modèle, VAL 206 proposé par GEC-Alsthom.

Pour exploiter la nouvelle ligne 2, 60 rames seront nécessaires pour compléter le parc existant. Pour construire ces rames (représentant un contrat de 600 millions de Fr.), Matra a lancé un appel d'offre international et deux constructeurs restent en lice. Vevey-Parizzi et leur Val 208 dont la fabrication sera assurée par l'usine lilloise de Fives-Cail-Babcock - FCB - et GEC-Alsthom dont le Val 206 NG sera fabriqué par son usine de Valenciennes.

Très vite le ton tourne à l'aigre entre GEC-Alsthom et FCB faisant monter aux créneaux direction et syndicats des deux firmes. Les responsables politiques se lancent à leur tour dans l'arène et l'on assiste alors à une bataille rangée entre industries de la métropole lilloise et de son homologue valenciennoise.

Bien que les deux constructeurs se soient engagés à ce que 60% des heures de travail nécessaires à la construction des rames soient réalisées dans la région Nord - Pas de Calais, les salariés sont angoissés pour le devenir de leur entreprise respective.

Le président de la communauté urbaine exige alors que la construction soit répartie par moitié entre les deux fabriquants.

Bien que les dirigeants de FCB ne veuillent pas entendre parler de partage alors que dès le 2 janvier ils étaient assurés d'avoir remporté le contrat, ils devront dorénavant se faire une raison. En effet le 7 mars, le président de la Communauté Urbaine de Lille, M. Pierre Mauroy annonçait que le contrat de fabrication du matériel de la ligne 2 serait réparti à raison de 31 rames pour FCB et 26 pour GEC-Alsthom.

Avec l'épilogue lillois, le feuilleton est loin d'être terminé. En effet, il n'est pas exclu que Toulouse et Rennes montent un pool pour l'achat groupé de matériel. Il semblerait que pour honorer les 60 rames commandées à l'origine à FCB, Matra offrirait à ce dernier de construire les 26 rames pour Rennes et Toulouse. Cette initiative semblerait occasionner une nouvelle poussée d'urticaire chez GEC Alsthom. Dans une volonté d'économie, le syndicat des transports toulousains (SMTC) a, pour équiper sa deuxième ligne de métro, remis entre autre en cause le choix du Val de Matra. Si le principe d'un métro léger automatique est définitivement arrêté, le choix de la technologie est à refaire. Bombardier - Eurorail est sur les rangs; mais GEC-Alsthom échaudé par la récente alliance de Matra avec Siemens qui va permettre à ce dernier de proposer ses matériels de tramways aux futurs réseaux français, et désirant relever l'affront de sa mise en concurrence avec Vevey-FCB pour le Val de Lille, aurait déjà effectué une offre 20% inférieure au coût du Val.

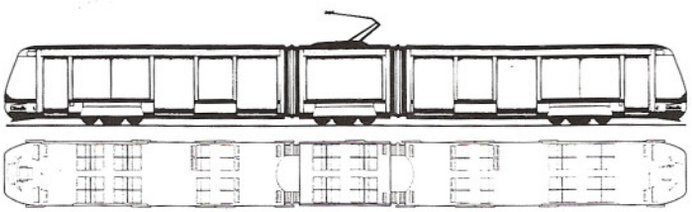
Les municipalités se frottent les mains. Un responsable de la communauté urbaine de Lille confiait que cette dernière avait fait 100 millions de francs d'économie sur le forfait global signé avec Matra grâce à la bataille Alsthom - Fives.

LES FUTURS MARCHES DE TRAMWAYS

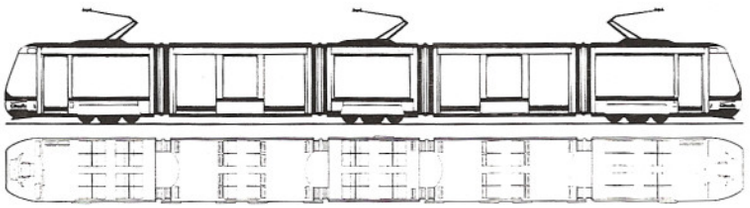
Comme nous vous l'expliquions un peu plus haut, les futurs marchés de tramways vont eux aussi faire l'objet de sérieuses empoignades entre constructeurs car se sera pratiquement leurs survies qui seront en jeu. En effet, un pool tramway pourrait se constituer entre les futurs réseaux (Montpellier, Orléans, Valenciennes et Clermont-Ferrand) pour obtenir de meilleures conditions de vente. Quant au réseau de Saint-Etienne il aurait choisi les constructeurs associés GEC-Alsthom - Vevey pour lui fournir un complément de 20 motrices quasi-identiques aux précédentes. Elles remplaceront les PCC simples encore en service. Pour ce marché le City Runner de Bombardier était en bonne position.

GEC-Alsthom a pour cela mis au point une nouvelle gamme de matériels surbaissés et modulaires " CITADIS " pour rattraper son retard et remporter ces très importants marchés qui le sauveront d'un avenir sombre. La partie n'est pas jouée car il devra compter avec Siemens qui allié à Matra va pouvoir proposer ses matériels, mais aussi et surtout, avec Bombardier-Eurorail qui lui aussi développe un matériel surbaissé modulaire: le " CITY RUNNER ".

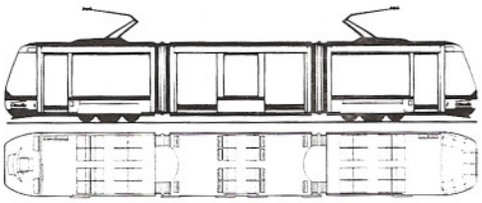
Citadis



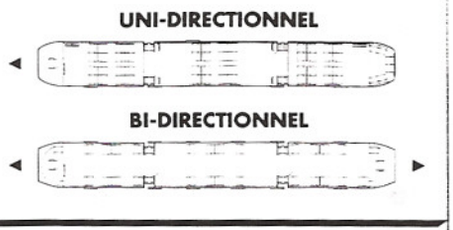
TGA 301 - Plancher mixte



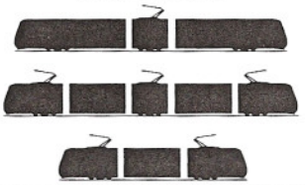
TGA 302 - Plancher bas intégral



TGA 202 - Plancher bas intégral







DIESTER et ETHANOL

Le premier ministre a annoncé lors de la conférence annuelle agricole le 8 février dernier, que le gouvernement rendra obligatoire d'ici l'an 2000 l'additif dans le gasoil, de produits d'origine végétale comme l'éthanol à base de betterave ou de diester à base de colza et de tournesol. En contrepartie des mesures fiscales seront prises, telle l'exonération de la taxe intérieure sur les produits pétroliers.

Si le gouvernement répond aux attentes des céréaliers qui réclament de meilleurs débouchés pour leurs productions, il est beaucoup moins évident que ce soit la meilleure solution pour lutter contre la pollution ni même la solution technique la plus adaptée.

L'Ethanol est efficace en matière de pollution mais la consommation est double et coûte deux fois plus cher. Deux inconvénients auxquels vient se greffer le fait que le produit est assez agressif et a tendance à ronger tout ce qui est canalisation.

Nota: le réseau " Fil bleu " de Tours a abandonné l'expérience des bus à l'éthanol. Pour que ce dernier puisse avoir des propriétés équivalentes au gazole il faut lui ajouter un additif. Celui employé, l'avocet, n'étant plus fabriqué, le produit de remplacement était d'une mise en oeuvre plus difficile et d'un coût deux fois supérieur.

Le Diester a un gros défaut: il a tendance à diluer les huiles et par voie de conséquence diminue la durée de vie des moteurs. Ajoutons le fait que les composants axygénés (produits d'origine végétale) s'ils diminuent certains polluants (oxydes de soufre et hydrocarbures) en augmentent d'autres (oxydes d'azote). Malgré que les techniciens du réseau CGFTE de Nançy observent des rejets moindres en dérivés azotés, cette conclusion n'a pas l'air de faire l'unanimité.

En conclusion: a part un effet d'annonce certain, la problématique sur la pollution des moteurs diesels reste entière. Nous sommes tentés de demander: le développement des trolleybus ne serait-il pas la meilleure solution en attendant le moyen révolutionnaire de propulsion propre

2ème GENERATION DE SURBAISSES RVI

Le 5 février 1996 a été présenté aux usines RVI de Vénissieux le prototype de la 2ème génération d'autobus surbaissé. Ce véhicule de 12m a un plancher bas intégral et d'une propulsion bi-mode: un moteur thermique et une transmission électrique moteur-roues. En clair le moteur diesel entraine une génératrice qui produit de l'électricité pour le fonctionnement des moteurs-roues.

NOUVELLES DES ASSOCIATIONS

AMITRAM de LILLE

" Teu prépares min café ! "

Les Restos du Coeur de la région lilloise ont l'habitude d'offrir le café aux gens qui viennent, histoire de s'installer et de rester un peu pour parler ou pour se reposer. L'idée est conviviale et digne des gens du Nord. Malheureusement il commençait à manquer de café.

Nos amis de l'AMITRAM participent souvent, eux et leurs trams, à des manifestations à but caritatif. Cette fois ci encore, ils ont répondu présents. Les samedi 3 et dimanche 4 février ils sont venus donner un coup de main aux Restos du Coeur en faisant circuler leurs trams. Les visiteurs payaient simplement leur aller-retour en tram avec ..... deux paquets de café !

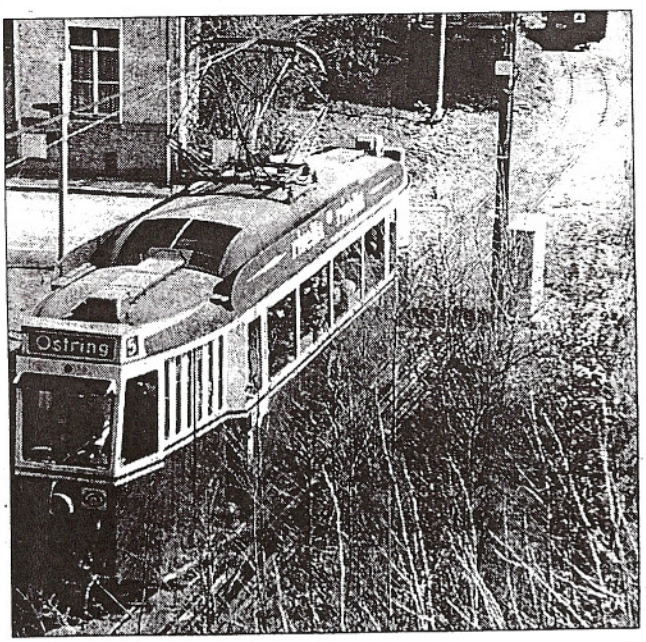
A noter que tout le samedi matin 3 février, les bénévoles de l'association aidés par les pensionnaires du centre de réadaptation de Wambrechies s'étaient activés pour nettoyer les voies pour que les trams puissent rouler.

Chapeau l'AMITRAM

Tandis que nos grand-mères camanettaient la cafetière sur le bord de leur poêle à charbon, leurs hommes ne dénigraient pas cette boisson si appréciée par tous nos concitoyens tel ce célèbre "Gaston", wattman des tramways de Lille, en service sur le "Car P" de la ligne circulaire des boulevards, ralentissant sa machine boulevard Montebello, à l'approche de l'estaminet face à l'hôpital de La Charité et carillonnant bruyamment jusqu'à ce que la patronne paraisse sur le seuil, lui criant : « Louise, teu prépares min café »... Alors, c'est dans le tramway de Gaston, une course éperdue autour des boulevards lillois, laissant à peine le temps aux voyageurs de monter ou de descendre, brûlant les arrêts pour revenir enfin une demi-heure plus tard stopper "sin car" devant l'estaminet, sauter sur le pavé où l'attendait Louise, café et bistouille à la main. Et, chaque jour, la même cérémonie se déroulait sans qu'un voyageur ne proteste. Gaston dégustait son café au milieu du boulevard, avant de reprendre les manettes du car à grands coups de cloche et d'un sonore "A d'main Louiss".

Un ticket contre un paquet de café

Belle balade en tram...



"Nord Eclair" 5 Mars 96

Amitram

DES TRAMWAYS A LA RETAPE !

C'est le bonheur de rouler dans les vieux trams de l'Amitram, entre Wambrechies et Marquette. Mais derrière le plaisir, il y a le travail des bénévoles. L'atelier de rénovation est toujours en marche.

DANS le dépôt de la rue Lavoisier, les vieux trams, les vieux bus attendent de revoir la lumière, après avoir subi une rénovation de fond en comble. En ce moment, ils sont quatre à être bichonnés : une motrice de Roubaix-Tourcoing de 1906, une du Mongy de 1949, ainsi que deux bus. Marc Breuze, le président de l'association Amitram, raconte ce travail de l'ombre. Avec dans un coin de la tête, toujours le même rêve, réussir enfin à créer ce musée des transports qui leur tient tant à cœur. Il y a du boulot devant eux, une bonne quarantaine de véhicules à retaper. Quand on sait qu'un seul leur prend entre deux et trois ans... "Mais on ne réfléchit pas à ça, sinon, on n'aurait plus qu'à se jeter dans la Deûle !", s'exclame Marc Breuze. Voilà des passionnés, des vrais de vrai.

La retape d'un véhicule commence par le diagnostic. **"C'est un peu comme un médecin. On voit ce qui ne va pas."**. Ce qui signifie dépiauter tout, enlever les tôles, parce qu'elles cachent souvent des pièces pas très jolies à voir. Du bus ou du tram, il ne reste que la carcasse. Jusqu'à être méconnaissable. **"Il faut démonter tout ce qui est détérioré, c'est presque toujours le bois, ou la partie électrique. Mais il ne s'agit pas de démonter simplement. Il faut garder les pièces pour les refaire."**. Jugeotte, minutie, et amour de l'art, ce sont les qualités des bénévoles de l'Amitram.

Parce que tout doit être refait comme dans le temps, avec les mêmes matériaux, les mêmes techniques. Alors, les vieux métiers ressuscitent, comme la charronerie. Les charrons ne sont plus guère nombreux, puisque la réglementation européenne interdit les véhicules en bois. Mais Marc Breuze précise : **"il y a tout de même un gisement d'emplois, parce qu'il y aura toujours des collectivités ou des particuliers qui demanderont pour rénover un vieux véhicule."**. A l'Amitram, en tout cas, il y a une mine de savoir-faire à transmettre aux jeunes générations !

Recherche historique

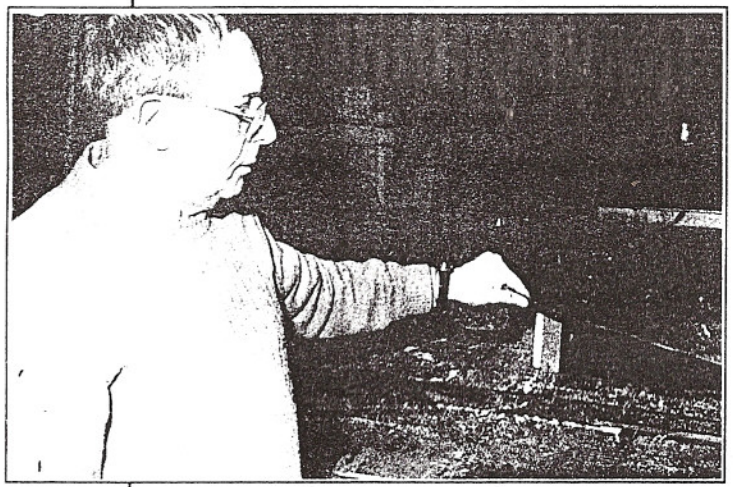
A écouter Marc Breuze, un tram, il n'y a rien de plus simple. Sur le train de roues, une cabine en bois était montée, les pièces s'emboîtaient, avec mortaises et tenons. Puis on clouait des plaques de tôle dessus, et roulez la mécanique ! Mais les rénover aujourd'hui, c'est une autre paire de manches. Les bénévoles doivent se plonger dans une recherche historique. La couleur, tiens, par exemple. On le sait, qu'un tram est peint en jaune et en marron. Mais quel jaune et quel marron, c'est là toute la question. **"On n'a pas les références des teintes. Par exemple pour le tram de 1906, il a disparu en 1927, alors... On se livre à un petit travail d'historien. A l'époque, quels étaient les goûts ? On sait que le rouge basque et le marron tête de nègre, c'était ce que les gens aimaient bien."**.

Dix du même réseau

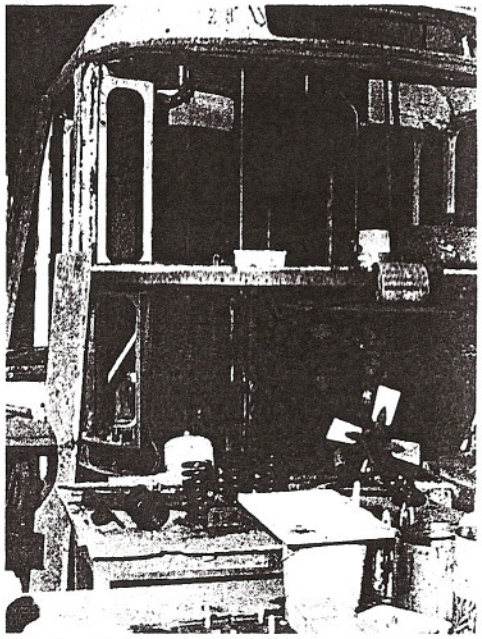
Marc Breuze est fier de le dire, son association est la seule à avoir une dizaine de trams d'un même réseau, celui de Lille-Roubaix-Tourcoing. Ce qui fait qu'elle couvre les cent ans d'histoire de la ligne, avec un tramway en témoignage tous les dix ans. Il aimerait bien que le cinéma repense un peu à eux. **"Nous avons une ligne indépendante, nous ne gênerions personne."**. Alors, avis aux metteurs en scène !

Que tous ceux qui piaffent d'impatience se calment, la ligne touristique entre Wambrechies et Marquette rouvre le 7 avril, et ne fermera que le 29 septembre. On ne circulera pas encore sur un nouveau tram, celui de 1906 a encore une bonne année de réparation devant lui. Retenez les dates des 18 et 19 mai, il y aura une fête du tram, avec la participation des Vieux Clous de Lambersart.

S.M.

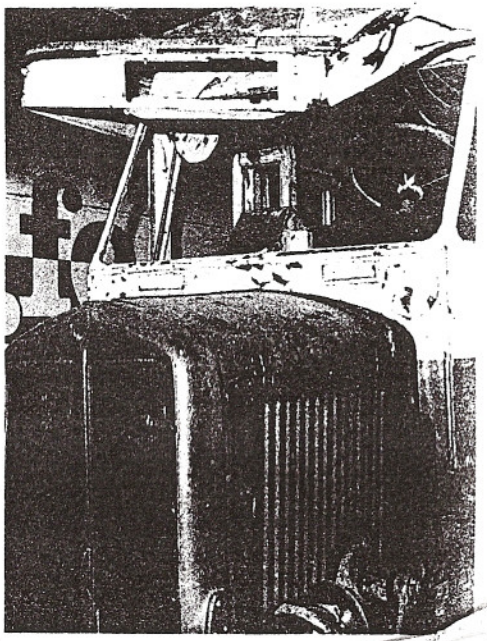


Marc Breuze montre le toit d'un tram, qu'on recouvre de toile goudronnée, pour lui rendre son étanchéité. Et il regrette de manquer de bras pour ces travaux de rénovation.



Quand un véhicule est déshabillé pour un diagnostic, il ne lui reste plus grand chose sur la carcasse !

Ci-dessous, voilà un rescapé ! Un bus parisien qui a bien failli finir à la casse.



BELGIQUE MAGAZINE des RESEAUX URBAINS

NOUVELLES DES RESEAUX AUTOBUS

par HUBERT Laurent

BRUXELLES: réseau de la STIB

Les A 300 n°8620 à 8651 sont tous en service au dépôt de Haren.
Les Volvo Jonckheere n°8061 à 8063, 8072, 8093, 8113, 8115, 8126, 8137, 8142, 8145, 8147, 8156, 8186, 8204, 8232, 8234, 8246, 8264 à 8266 ont été déclassés, le 8093 suite à un accident. Les 8264 & 8266 servent à l'écolage.
Les Van Hool Man A120 n°8262, 8263 & 8269 vont être affectés aux services spéciaux et ne rouleront donc plus en ligne.
Le Renault R312 n°8500 a roulé à Bruxelles jusqu'au 10 janvier 96. D'ici à quelques semaines, un Mercedes O 405N devrait rouler en essai sur le réseau de la STIB.
Le Van Hool A300 n°8798 est parti pour sa tournée d'essai dans les différentes TEC. Il est arrivé le 16 novembre à l'atelier d'Andenne pour mise " au type " et a ensuite roulé à Namur. Le bus passera ensuite au TEC Hainaut, TEC liège-Verviers et le TEC Charleroi avant de repasser par Andenne pour remise en ordre pour ensuite regagner Bruxelles. La fin des essais est prévue pour le 15 mars mais un retard n'est pas impossible car le busdevait rouler au TEC Hainaut du 20/12 au 16/1 à Tournai. Au 18/1 il nétait toujours pas arrivé au TEC Hainaut.
Les Van Hool A500 n°8448 à 8454 ont été mutés du garage de Haren à celui de Delta. Dans les mois qui suivront les A300 n°8645 à 8679 seront mis en service à Haren, les Van Hool Man A120 " de ligne " seront déclassés, les Van Hool A500 n°8455 à 8480 seront mutés de Haren à Delta ce qui permettra le déclassement d'un nombre égal de Jonckheere Volvo de 1975-76.
Les nouveaux minibus Mercedes n°8939 à 8941 ont été livrés en décembre dernier. Ils sont en cours d'équipement à l'atelier de Haren.

MUSEE MTUB à Bruxelles

Le Brossel Ragheno n°8024 est sorti de peinture voilà quelques semaines.
Le Jonckheere Brossel n°8349 a été transféré vers l'atelier Delyn de Hasselt où il sera remis en état mécanique le 24/11/95.
Le MTUB fêtera cette année les 40 ans d'autobus à Bruxelles.

TEC BRABANT WALLON

Les Renault R312 de la 2ème série n°620 à 630 ont été mis en service en décembre 95. Le trou laissé entre les deux séries (600, 610 et 620 à 630) sert à différencier les deux séries.
Les Van Hool Daf n°440, 445 et 450 ont été déclassés et revendus; quant aux A120 n°228, 308 & 328 ils sont aussi déclassés.
Les Van Hool Daf A120 n°195 à 199, 205, 225, 230, 280, 313, 329, 331, 333 & 340 sont déclassés et revendus.
Les Van Hool A120 n°200 à 204, 207, 214, 221 à 223, 281, 303, 312, 314, 316, 325, 330 & 334 sont en réserve et ne roulent que rarement en ligne.

TEC CHARLEROI

Le dépôt de Genson a reçu le VW LAG Atlantic provenant du TEC Hainaut - n°3903 -. Il sert de réserve pour le City bus de Charleroi.
Le TEC Charleroi a déclassé les Van Hool A120 n°7142, 7146, 7147 & 7149.

TEC LIEGE-VERVIERS

Les R312 n°624 à 634 ont été mis en service. Cette livraison permettra le déclassement des Van Hool A120 n°151 à 209 du dépôt de Jemeppe et des A120 n°102, 104 à 114, 116 à 120, 122 et 124 à 128 du dépôt de Stembert.
Le Van Hool A120 n°929, servant pour l'écolage à Stembert, a été revendu à l'administration communale d'Eupen. Il a été remplacé par le 933 suite à une collision.
Le TEC liège-Verviers fêtera en 1996 les 125 ans de l'apparition des transports en commun dans la province de Liège. L'inauguration de la première ligne de transport a en effet été inaugurée en 1871. A cette occasion, le TEC va éditer une cassette vidéo et un livre retraçant l'histoire des transports en Wallonie. Un bus sera décoré de mars à la fin de l'année 96. Une journée " Portes ouvertes " au dépôt de Robermont sera organisée le 19 mai 96. Infos: TEC LIEGE-VERVIERS rue du bassin 119 à B - 4030 LIEGE.

MUSEE NATALIS à Liège

Le Jonckheere Volvo n°865, ex SNCV 4998, a été repeint en orange pour être exposé au musée de Natalis.
Le Daf Leyland SB200 n°62 a été transféré dans le tunel Saint Léonard et est à vendre. Un même véhicule, le 72, est lui restauré et

est exposé au musée.

DE LIJN

Les Van Hool Daf A119 n°4578, 4646, 4653, 4669, 4790, 4791, 4795, 4796, 4804, 4807, 4809, 4810, 4812 & 4814 ont été déclassés.
Les Van Hool A120 n°5132, 5148, 5178, 5187, 5232, 5235, 5237, 5238. 5240 à 43, 5458, 5537 et 5918 sont déclassés.
Plusieurs autobus ont été déclassés et servent actuellement d'autobus de service: le Van Hool A120 n°5236 sert de bureau roulant et porte le n° 7749. Le Van Hool A120 n°5270 sert aux placements des poteaux d'arrêts et a le n°7709. Le LAG Atlantic n°2218 porte le 7748. Le 7696, ex 4078, a été déclassé en novembre 95. De Lijn a mis en service les Mercedes Denolf & Depla n°3244 - chassis n°WDB 6680621N037775, plaque 1505P, le 27/11/95 et le n°3245 - chassis n°WDB 6680621N037883, plaque 1748P, le 13/11/95.
De Lijn a commandé 4 microbus à Denolf & Depla avec chassis et moteur Peugeot. Ils seront numérotés 3368 à 3371 et ont été commandés le 4/9/95. Un appel d'offre a été lancé pour la livraison de matériel Van Hool comprenant:

35 A300 (n°3372 à 3406)
15 AG300 (n°3407 à 3421)
10 A500 (n°3422 à 3431)
8 A600 (n°3432 à 3439)

EXPLOITANTS PRIVES

Au cours de l'année 1994, les autobus suivant ont été mis en service chez divers exploitants privés. Ces derniers roulent pour le compte de De Lijn ou de la TEC:
Berkhof Volvo B10R: 1 Berkhof Scania: 1 Van Hool A600 Man: 13 Van Hool A600 Daf: 5 Van Hool A600 Scania: 5
Van Hool A600 Volvo: 6 Mercedes O405: 11 dont 3 occasions Mercedes 0305: 2 Mercedes 0614D: 1 Den Oudsten Daf: 1
Jonckheere City: 11 Jonckheere 056 Volvo: 1

NOUVELLES AUTOBUS - BELGIQUE

S.T.I.B

Les Van Hool A300 n° 8649 à 8657 sont en service au dépot de Haren. Suite à ces mises en service, les autobus 8262, 8180, 8131,8227, 8095 et 8149 ont été déclassés. Signalons également que le déclassement des Volvo du dépot de Delta et la mise en service des A300 au dépot de Haren permet aux A500 de Haren d'être mutés vers Delta. A l'heure actuelle, il ne reste à Haren que les A500 n° 8471 à 8480. Pour info, les Van Hool A500 8301 à 8447 sont au dépot de Molenbeek, les 8448 à 8470 sont à Delta.

Le fait est assez rare pour qu'on ne le passe sous silence, le Jonckeere Volvo n° 8127 a passé en date du 13 février dernier le cap du million de kilomètres.

Les nouveaux minibus Mercedes 312 Sprinter livrés en décembre 95 (!) ne sont toujours pas en service. Il semble qu'il y ai des problèmes techniques et administratifs.

TEC

1. TEC LIEGE-VERVIERS

Le TEC Liege-Verviers va recevoir de nouveaux Mercedes Sprinter 312D/Denolf & Depla afin d'assurer le transport de personnes à mobilité réduite (P.M.R). Ils porteront les matricules 496 à 498 et serront affectés au dépot de Robermont (2 véhicules) et de Stembert (1 véhicule).

Le dépot de Stembert (ville de Verviers) a reçu des nouveaux autobus Renault R312. Les quatre premiers sont livrés. (n° 673, 675, 677 et 678)

Pour l'anectote, signalons que le Jonckheere Volvo n° 630, utilisé pour l'écolage des nouveaux conducteurs, à été renuméroté, l'espace d'une semaine, 672, suite à la livraison du R312 portant le même numéro. D'une courte durée disais-je, car le 672 n'a porter ce numéro que du 2 au 11 janvier 96. Comment voulez-vous que les amateurs s'y retrouve ??

2.TEC NAMUR-LUXEMBOURG

Le TEC a reçu ses nouveaux Renault R312. Ils sont affectés au dépot de Salzinnes (près de Namur) et sont numérotés 900 à 930 et 931. Les premiers ont été commandés en 12.93 et le 931 en 1995, en complément.

Le premier Mercedes 312 Denolf & Depla a été livré au dépot-atelier d' Andenne. Rappelons qu'ils serviront au transport de personnes à mobilité réduites (PMR).

3.M.T.U.B (Bruxelles)

Le Bussing n° 8010 est toujours à l'atelier de Haren où la restauration avance petit à petit. A l'atelier De Lijn de Hasselt, le Jonckheere Brossel n° 8349 attend que l'atelier de Haren expédie son moteur révisé et en ordre de marche. Le Jonckheere Brossel n°8164 a été poncé, repeint (à la main) par les bénévoles du Groupe de Travail Technique Bus (G.T.T.B). Il devra regagner le musée de Woluwé où il serra exposé dans le cadre des manifestations des 40 ans d'autobus à Bruxelles. Etant donné qu'il s'agit, à quelques détails près, du même modèle que les 8080, 8246 et 8303, sa restauration mécanique à été reportée à plus tard.

Le musée de Woluwé ouvrira ses portes le samedi 6 avril 1996 pour les refermer le dimanche 6 octobre 1996. Le musée est accessible les samedis, dimanches et jours ferriés de 13h30 à 19h00. Les lundi de Pentecôte, journée du Patrimoine et journée Train-Tram-Bus, le musée sera ouvert à partir de 10h00.

4.NATALIS (Liege)

Le musée de Natalis a réouvert ses portes le 1er mars 96. Le musée est ouvert en semaine de 10 à 12h00 et de 14 à 17h00 ainsi que le samedi, dimanche et jours ferriés de 14 à 18h00. Au niveau des nouvelles pièces, signalons l'entrée à Nalatis d'une motrice électrique TALBOT de 1957 du réseau ASEAG d'Aix la Chapelle (Allemagne). Coté autobus, le Jonckheere Volvo ex SNCV a trouvé place dans les murs du musée après repeinture dans l'atelier de Robermont.

Durant cette année, une exposition retraçant les 125 ans de transports en commun en province de Liège se tiendra à Natalis. Outre une exposition de documents, uniformes, objets, modèles réduits, le TEC Liege-Verviers a édité une cassette vidéo présentant les différents aspects de la société (en vente au musée de Natalis). Citons également la publication d'un ouvrage intitulé "125 ans de transports en commun en Wallonie - sociétés, réseaux, matériel roulant". Ce livre, édité par le TEC Liege-Verviers contient l'évolution des transports en commun en Wallonie et un catalogue illustré des véhicules historiques exposés à travers la Wallonie. Ce livre est en vente au musée de Natalis pour 800BEF.

5.TRAM 2000 MAGAZINE

LE magazine belge TRAM 2000 va sortir en avril de cette année un numéro hors série baptisé "FLASH 1996". Ce numéro, repprendra, en date du 1er janvier 1996, tout ce que vous voudrez savoir en matière de trams, bus, trolleybus ou métro belges. Le matériel, les dépots, l'affectation des autobus, les lignes, le matériel musée autobus, tram, les lignes touristiques, bref, tout y est. Ce numéro est tiré en quantitée limitée et peut dès à présent être commandé de la manière suivante :Pour la France : envoyer un chèque de 65 FF à Roland De Coster, 26 avenue de l'Opale à 1030 Bruxelles. Votre Flash vous parviendra par retour du courrier. Un ouvrage à posséder absolument...

NOUVELLES DES RESEAUX TRAMWAYS

par KIRSTETTER Patrick

BRUXELLES - la STIB -

La STIB a publié ses dernières statistiques de fréquentation pour 1995. En 10 ans la progression est de 10% soit plus 20 millions de voyageurs. Par rapport à l'année précédente l'augmentation est de 1,5% (213,46 millions de voyageurs transportés). Le détail par mode: métro: + 0,8% tramway: + 1,9% bus: + 2,2%.

ANVERS - De Lijn -

L'ouverture du nouveau tronçon de pré-métro " Astrid - Handel - Sportpaleis " a eu lieu le 1er avril 95. La ligne de tram n°3 empruntant maintenant le tunnel, les voies seront abandonnées dans la Pothoekstraat et la Kerkstraat.

- Début mars un chantier pour l'aménagement d'un site propre surélevé a démarrer entre le Stenenburg et l'Astridplein. De même un site propre mixte tram-bus sera aménagé dans la Turnhoutsebaan à Borgerhout intéressant les lignes de trams 10 & 24.
- En séance du 21/11/95, le conseil d'Administration de De Lijn a approuvé les investissements nécessaires pour permettre l'ouverture en mars 1997 du nouveau dépôt " Punt aan de Lijn " dans la Noorderlaan.
- En séance du 21/2/96, ce même conseil a modifié le cahier des charges des futurs tramways d'Anvers et de Gand. Ils seront d'un même modèle (longueur maxi: 31m) et seront unidirectionnels pour Anvers et bidirectionnels pour Gand.

GAND - De Lijn -

Les motrices articulées Duwag rachetées au réseau Bogestra de Bochum ont eu bien du mal à circuler normalement sur le réseau Gantois. Une petite guérilla a en effet opposé les représentants du personnel et les responsables du réseau. Ces derniers n'ayant pas provoqué de véritable concertation sur les modifications à apporter, ni envisagé de solution globale, les motrices sortant sur ligne après modification de leurs équipements réintégraient presque immédiatement l'atelier, les représentants du personnel formulant de nouveaux griefs.

Depuis la situation est redevenue sereine et les motrices 60, 61 et 68 ont repris du service. Les techniciens du dépôt de Gentbrugge s'activent des 62 & 67 pour les mettre aux normes gantoises. Ces motrices sont vitales pour l'exploitation future du réseau car le prolongement de la ligne 1 vers Zwijnaarde doit être mis en service début 97 et il n'est pas question pour De Lijn de recevoir les premières rames neuves surbaissées avant septembre 1998 (la commande ne peut s'effectuer qu'après la libération des crédits accordés par la région Flamande, et il faut rajouter 18 mois de délai de livraison).

Le conflit entre la ville de Gand et De Lijn d'une part et la SNCB d'autre part au sujet du réaménagement de la place de la gare est terminé. Les travaux de restructuration des terminus de trams ont repris le 12 février.

TRAM DE LA COTE - De Lijn -

Après avoir équipé 10 motrices de ce réseau de caisse intermédiaire surbaissée, De Lijn vient d'acquérir une nouvelle série de 6 de ces caisses. La première a été réceptionnée le 8 décembre 95 et la dernière le 31/1/96. Une d'elles équipera une formation assez particulière; en effet le 31/7/94 suite à un tamponnement entre deux trams, deux demi-motrices - 6020 & 6031 - étaient réformées. Les deux autres parties, intactes, sont réaccouplées ensemble pour former un nouvel élément équipé d'une caisse centrale. Ce nouvel ensemble est numéroté 6024. Le groupe de motrices ainsi équipées sont de la série 6023 à 6028.

CHARLEROI - TEC -

Mieux vaut tard que jamais: la motrice 6128 garée hors service au dépôt Jumet depuis mai 89 et rentrée en atelier pour remise en état een décembre 94, circule de nouveau sur le réseau depuis le 1er décembre 95.

CURIOSITE

Nos amis de " TRAM 2000 " signalent le fait que le gérant gelge de l'hotel-restaurant " Mercator " implanté le long de la RN 10 à Vendôme a acquis une motrice de la STIB - n°7081 - afin de l'utiliser comme salon de dégustation de bières belges. La motrice devrait quitter Bruxelles le 4 mars

LE MONDE MAGAZINE des RESEAUX URBAINS

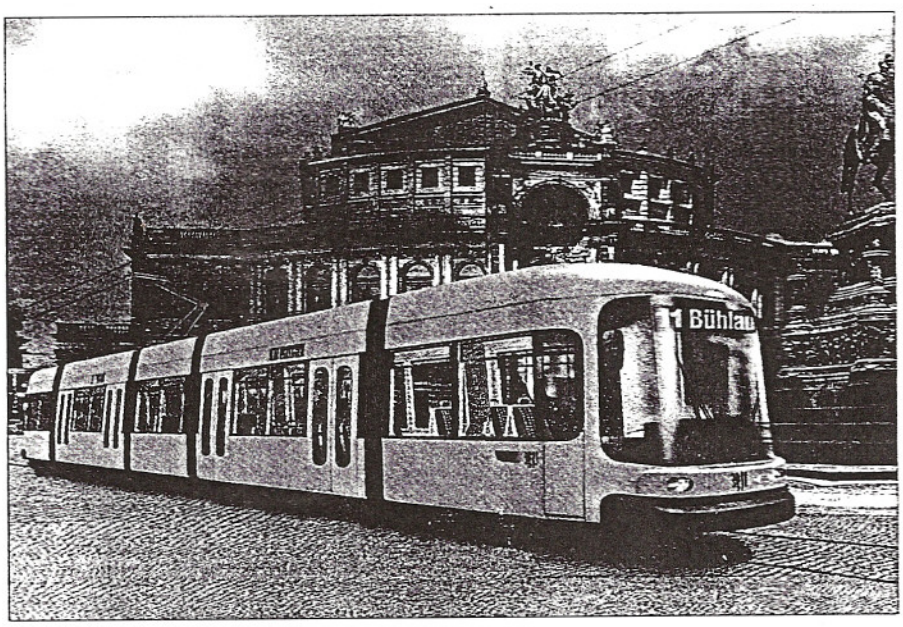
ALLEMAGNE

DRESDE

Comme les autres réseaux de l'ex-RDA, Dresde s'est lancé dans un vaste programme de modernisation accompagnant des mesures pour décourager les déplacements en véhicules particuliers.

La capitale du Land de Saxe située non loin de la frontière tchèque a environ 500 000 habitants et est desservie par un réseau de transports en commun constitué principalement par 15 lignes de tramways et 17 lignes d'autobus. L'exploitant " Dresner Verkehrsbetriebe AG a pris lors de la réunification du pays le relai de la " Volkseigener Betriebe ". Le réseau autobus constitué de 252 km de lignes est exploité par une flotte de 170 véhicules. Les Ikarus sont patit à petit remplacés par des Surbaissés Man et Mercedes.

Le réseau tramways long de 135 km (dont 11 km à voie unique et 26% équipé en site propre) est exploité par près de 600 motrices Tatra fonctionnant soit en solo, soit en unités multiples de 2 ou 3. Un nouveau matériel surbaissé a été livré par le consortium " Sachsen-tram " réunissant Siemens, Düwag, ABB et DWA-Bautzen. 5 nouvelles rames - voir photo ci-dessous - sont en service sur la ligne pilote n°2; cette dernière relie le centre de Dresde à deux importantes banlieues et est équipée des technologies les plus modernes tant au niveau des voies que pour les équipements embarqués.



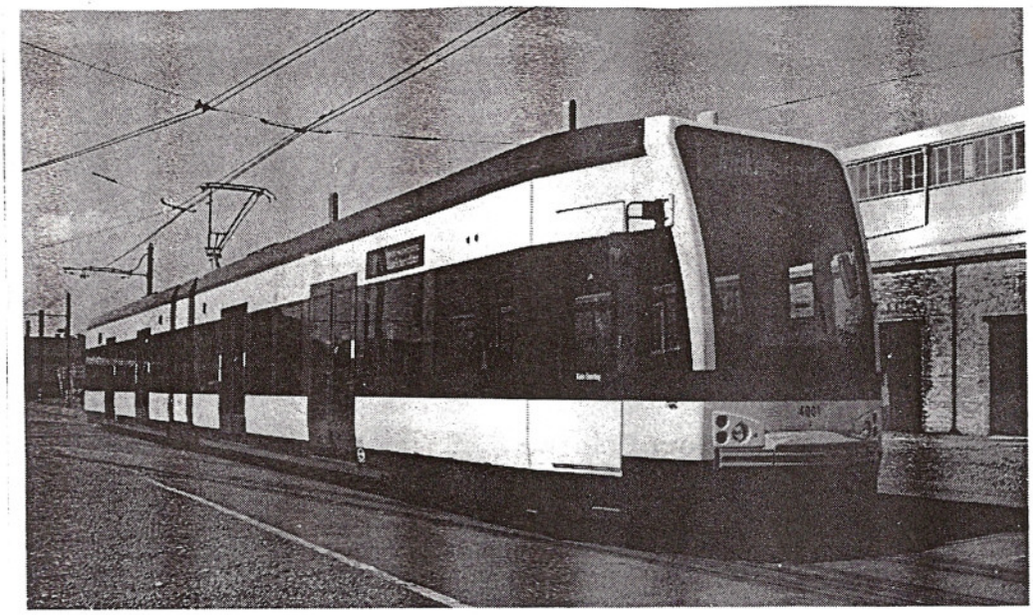
D'autre part les motrices sont remisées dans un nombre important de patits dépôts construits dans les années 30. Un programme de remplacement par des établissements de grande capacité se traduit par la construction à Gorbitz d'un dépôt pouvant accueillir l'équivalent de 240 motrices Tatra; 2 autres centres sont en projet. Ces 3 dépôts plus vastes et rationnels seront mieux adaptés pour recevoir et entretenir les nouveaux matériels. Après une chute de la fréquentation en 1990, suite au boom de la voiture particulière, la politique en faveur des transports en commun a permis une remontée du nombre des voyageurs (+ 6% entre 1992 et 1993)

(Source " Public Transport Resort ")

COLOGNE

C'est le 23 septembre que la KVB - Kölner Verkehrsbetriebe - a receptionné les deux premières motrices K 4000 de Bombardier Eurorail.

- Photo ci-dessous: motrice K 4001 de la KVB à l'usine BN de Bruges.



Depuis cette date, huit nouvelles rames sont en service régulier sur le réseau et basées au dépôt de Merheim. Elles font partie d'une première commande de 40 véhicules qui pourrait être suivie de 80 autres éléments actuellement en option. Ces motrices surbaissées, bidirectionnelles, construites selon un système modulaire, sont assemblées dans deux entreprises du groupe Bombardier-Eurorail: à Vienne en Autriche et à Bruges et Manage en Belgique. D'une longueur de 28,4 m, elles présentent une capacité totale de 244 ou 186 places - selon les normes appliquées - dont 70 places assises. La totalité des 40 rames sera mise en exploitation par KVB d'ici mars 1996.

(Source: Tram 2000)

SUISSE

Une nouvelle coopérative d' " auto-partage " est née en Suisse. Abomobil est le résultat d'un partenariat entre les TPG - Transports Publics Genevois - ceux de Vevey - VMCV - et le constructeur Nissan. Cette coopérative propose une nouvelle conception des déplacements basée sur la complémentarité entre transports publics et voiture. Ainsi, l'adhérent, détenteur d'un abonnement annuel de transports publics, peut choisir entre eux et la voiture en fonction des déplacements à réaliser. Il peut réserver la voiture de son choix, à l'emplacement souhaité, sur simple appel téléphonique. Cette coopérative est la troisième du genre crée en Suisse après Zurich et Lucerne. (Source: " Transports Publics ").

ZURICH

Six rames de tramways articulés surbaissés seront livrées en 1997 au réseau VBZ. Ils font partie d'une commande de 85 éléments livrables à partir de 2001 jusqu'à 2012. (Source " LRTM ").

AUTRICHE: LINZ

Le réseau recevra 20 tramways articulés surbaissés à partir de 1998. La livraison sera étalée jusqu'à 2002. (Source: " LRMT ")

SUEDE: STOCKHOLM

72 autobus dont 26 articulés vont être bientot livrés par Scania au réseau de Stockholm - SL -. Ces véhicules fonstionnant à l'éthanol répondent aux normes anti-pollution Euro-2. Ainsi, les oxydes d'azote seraient réduits de moitié par rapport aux normes autorisées et les rejets de particules pratiquement réduits à zéro. Cette nouvelle commande portera à 130 les véhicules fonctionnant à l'éthanol sur le réseau. (Source: " Transport Public ")

NORVEGE: OSLO

Le 20 août 95 a eut lieu l'inauguration d'une nouvelle ligne de tramway dans la capitale norvégienne. Ce nouvel axe relie l'Hôtel de Ville au port. Par ailleurs 17 rames surbaissées ont été commandées au groupe italien Ansaldo-Firema. (Source " LRMT ")

COURRIER DES LECTEURS

Dans le numéro 6, M. Le Gendre appelait les lecteurs à donner leur avis sur une définition concernant les termes de métros et tramways. Dans le numéro 7 trois de nos lecteurs nous avaient donné leur avis; voici celui d'un quatrième habitant la région parisienne.

Métros et tramways: c'est essentiellement par leur type d'infrastructure que ces deux modes se différencient.
1/ Le métro est un chemin de fer urbain totalement en site propre, avec une sécurité des circulations assurée par une signalisation de type ferroviaire. Il peut être automatisé. (Maggaly à Lyon, les VAL de Toulouse et de Lille sont des métros). Le coût de son investissement est tel que ce moyen de transport est généralement réservé aux axes à fort trafic, avec de grandes fréquences et un matériel spécifique de grande capacité. Mais ce n'est pas là une condition obligatoire: on peut trouver du matériel tramway circulant sur une voie de métro; ex.: à Manille ou à Vienne en Autriche. A cet égard, le futur Trans Val de Seine n'est pas un tramway. On peut aussi trouver des trains de faible capacité; le Foldalatti de Budapest ou le Lausanne-Ouchy entrent dans la catégorie des métros.

Son mode de traction est généralement assuré par l'électricité, mais ce n'est pas là non plus une condition essentielle: le 1er métro du monde, celui de Londres - inauguré en 1863 - roulait à la vapeur.

2/ Le tramway se distingue essentiellement par l'utilisation de la chaussée ou de son accotement comme siège de son infrastructure; c'était d'ailleurs sa définition dans la loi de 1880 qui le distinguait des CF secondaires, en majorité en site propre. A l'époque il pouvait être aussi bien rural que urbain. Ce n'est qu'en 1917 que le mot " tramway " s'appliqua uniquement, d'un point de vue juridique, aux exploitations urbaines. Mais là aussi il s'agit d'un véhicule roulant sur un site banalisé, avec pilotage à vue. Son mode de traction importe peu: il peut être mu par le cheval, la vapeur, l'air comprimé, l'électricité - à caniveau ou à fil aérien -; Epernay-Ay, Avranches, Saint Romain de Colbosc par ex. étaient bien des tramways. Il est parfois très difficile de différencier le tram et le secondaire, si ce n'est par leur fréquence de circulation: Aix-Marseille, Lyon la Balme, les suburbains de Strasbourg, les vicinaux belges, certains secondaires suisses sont-ils ou étaient-ils des tramways ou des secondaires. Par contre le métrobus de Rouen, le Mongy de Lille ou la ligne 68 de Marseille sont à classer dans la catégorie tramway car ils utilisent la chaussée ou son accotement sur la très grande majorité de leur parcours.

Le tramway est un véhicule ferroviaire et si on rencontre des métros sur pneus, le tram sur pneus lui, n'existe pas et le TVR, par sa plus grande flexibilité s'apparente davantage au trolleybus.

3/ Actuellement on assiste à un développement des formules mixtes, dites légères, qui associent les caractéristiques du métro et du tramway: c'est le cas des Stadtbahn allemands (Cologne, Karsruhe....) du T.SOL lausannois. A mon avis on est en présence d'un mode " sui generis " qui ne peut être classé ni dans l'une ou l'autre catégorie. D'ailleurs pour le qualifier, les allemands emploient le mot de " Stadtbahn " et non ceux de Strassenbahn ou d'U-bahn.

En résumé, ce n'est ni le type de matériel, ni le mode de traction, ni l'existence de quais hauts ou bas - Calgary a des quais hauts et c'est pourtant un tram - mais bien le type d'infrastructure, l'existence ou l'inexistence d'un site propre intégral qui doit être retenu comme critère fondamental de la différence entre tramway et métro.

N.D.L.R.: merci cher lecteur de votre intéressant courrier; vous pouvez encore nous adresser votre avis sur les définitions à donner du tramway et du métro avec pour ce dernier votre avis sur les termes de pré-métro ou de métro léger.

PETITES ANNONCES

Recherche l'adresse de " **EDITION NATURE ET BRETAGNE** " qui a édité le **VAL** à Rennes de Michel PHILIPONNEAU. Ecrire à **M. PENNORS** Hans **146** rue de Douai - 1er étage - **59000 LILLE.**

Recherche documentations, horaires, plans, guides même photocopies ainsi que photos et listes de parc (même incomplète) des réseaux **C.G.E.A. des Yvelines** (Rambouillet, St-Germain en Laye, Conflans Ste Honorine) ainsi que de la STRV ou Route et Voyages désormais Cariane Nord. Ecrire à: M. Jean-Michel BOUTILLEZ 4-15 square Curie 78120 RAMBOUILLET.

RECTIFICATIONS à apporter au numéro 7

Page 62 dans le paragraphe - Matériel affrêté, il faut lire: .....en pool avec le réseau principal; il y a aussi la Régie Départementale des Transports de Savoie qui utilise un PR 100MI ex n°12 de la S.T.A.C. et possède en propre.....

Page 60: le parc de la STAS comme indiqué est de O. Delestrade et ceux de Chambéry et Arles de F. Giana. Aussi entre la STAS et Arles-Chambéry il faut lire: les numéros de parc des bus des 2 réseaux ci-dessous nous ont été fournis par F. Giana.
Des précisions nous sont apportées par M. Giana dans le paragraphe " Autobus " du parc de la STAS page 60: les Renault PR 100 sont des PR 100 MIPS, les n°372 à 381 et 386 à 389 sont réformés depuis 92/93, les n°333& 334 sont des PR 100R; les PR 180 n°703 à 708 ont été refaits avec la face avant Safra et que 2 GX 77H sont arrivés en septembre 1994.