

LE MAGAZINE DES RÉSEAUX URBAINS

FRANCE
PASSION DES
TRANSPORTS
URBAINS

ACTUALITÉS HISTOIRE FRANCE ÉTRANGER

Magazine de l'association FRANCE PASSION DES TRANSPORTS URBAINS.



N°10
SEPTEMBRE
-
OCTOBRE
1996

SPECIAL
ALSACE

Les réseaux
de STRASBOURG
et de
MULHOUSE

Prix: 32Fr

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

7 A, rue de Rethondes
95100 ARGENTEUIL.

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

Rédacteur en chef et éditeur
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.

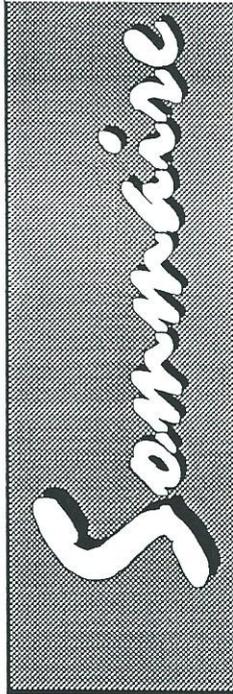
Le Magazine des Réseaux
Urbains est une publication de
*France Passion des
Transports Urbains.*

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 res-
ponsabilité sur les documents
qui lui sont soumis. Les articles
signés n'engagent que la responsa-
bilité de leur auteur.*

NUMEROS ANCIENS:
Nous vous informons que les n°1 à 5
sont totalement épuisés.

Prix de vente:
- frais de port inclus - 40 Fr.
A commander au siège de France Pas-
sion des Transports Urbains.



Editorial.....	p 3
FRANCE:	
Présentation de réseaux:	
MULHOUSE.....	p 4
STRASBOURG.....	p 22
Actualité des réseaux.....	p 28
Naissance d'un réseau.....	p 42
Coté matériel.....	p 52
Vieux cartons.....	p 54
Esitériophilie: VERSAILLES.....	p 57
BELGIQUE:	
Actualité des réseaux.....	p 60
Dernière minute.....	p 67

TARIF

Abonnement annuel 1996 pour la France: 190 Fr.
Abonnement annuel 1996 pour l'étranger: 210 Fr.
Vente au numéro: 32 Fr
Vente au numéro par correspondance: 40 Fr.
En Belgique: vente au numéro: 200Fr.
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'étranger exclusivement par mandat-carte
international libellé au nom de **Jack PIERRON**
7A, rue de Rethondes F - 95100 ARGENTEUIL.

LEGENDE DES PHOTOS DE COUVERTURE:

A gauche, photo du haut de J. Pierron: réseau CTS de Strasbourg; bus articulé Mercedes-Benz 0 305 G n°355 au dépôt de Cronembourg le 18 mars 1995. Mis en service en octobre 1980, il est acheté d'occasion en Allemagne et arrive à Strasbourg en juin 1990.
A gauche, photo du centre de J. Pierron: réseau CTS de Strasbourg: bus SC 10R n°890 marque un arrêt sur la place de la Gare le 18/3/95.
A noter que ces deux véhicules sont encore aux anciennes couleurs du réseau.
A gauche, en bas photo de J. Pierron: réseau des TRAM de Mulhouse: bus Mercedes 0 405 N n°501 en service sur la ligne 12 marque un arrêt à la Porte Jeune. Cliché pris en 7/95.
A droite, en haut: deux rames du tramway du réseau de la CTS de Strasbourg.

+++++

LE PROCHAIN NUMERO SORTIRA LE:

4 NOVEMBRE 1996

Au sommaire:
Présentation des réseaux de Perpignan, Quimper et Clermont-Ferrand

Edito

par
Jack PIERRON

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

Chers amis, bonjour

En vous espérant rentré de vacances en pleine forme, je reprends contact avec vous pour mon plus grand plaisir. Tout d'abord j'ai eu l'agréable surprise de constater que la boîte aux lettres de FPTU a vu passer vos nombreuses lettres en juillet-août. Même en congé vous avez été nombreux à écrire pour adresser des photos, des plans ou des billets; le tout vient grossir les archives du magazine qui servent utilement à illustrer les articles. Merci beaucoup pour vos envois en vous rappelant que le magazine est toujours preneur – pour les réseaux français uniquement – de plans, billets et de photos récentes en moyen et gros plans de véhicules urbains en service ainsi que des photos et plans de dépôts et des photos de poteaux d'arrêts.

Si vous tenez à jour une liste des réseaux de transports en commun en France, il va falloir en rajouter un: celui de Fontenay le Comte en Vendée – le TVF – inauguré le 15 juin. A la demande du magazine, notre lecteur qui nous avait signalé cette création a bien voulu se rendre sur place pour glaner tous les renseignements nécessaires qui nous ont permis d'écrire l'article de la page 42.

La naissance de ce réseau tombe à point pour vous faire part d'un projet qui me tient à coeur à savoir l'édition française des réseaux urbains. Il existe en Europe plusieurs ouvrages décrivant – souvent par spécialité – des réseaux urbains; citons par exemple l'atlas suisse des tramways, son homologue en Allemagne, la nomenclature des métros en Europe et tout récemment sorti Flash 1996, très bel ouvrage édité par nos amis de Tram 2000. C'est ce dernier ouvrage que je juge le mieux réalisé car faisant une description de tous les réseaux tous modes de transport confondu; il me paraît intéressant de passer en revue la totalité des réseaux urbains de France. Mais il ne me paraît pas possible – tout au moins dans sa forme actuelle – de réaliser un ouvrage similaire à Flash 1996 car la France étant plus grande que la Belgique – le nombre des réseaux français dépasse allègrement les 200 – il n'est pas pensable de décrire en détail la totalité des réseaux de France.

Néanmoins après y avoir longtemps réfléchi, je vous livre ma première idée de ce que pourrait être " L'ATLAS FRANCAIS DES RESEAUX URBAINS ": concernant les réseaux de tramways, trolleybus, métros et funiculaires, description détaillée de chacun: bref historique, plan du réseau, les lignes, état du parc, adresses utiles du siège du réseau, du dépôt et des points infos publics. Pour les autobus, de loin les plus nombreux à circuler sur nos réseaux, le réseau sera décrit succinctement: nom du réseau, de l'exploitant, du groupe auquel il adhère, nombre de lignes, de véhicules en précisant les types – standard, articulé et mini –, de personnels avec les roulants, adresses du siège, du dépôt et du point infos public.

Voilà chers amis lecteurs, l'idée est lancée. Notre magazine a atteint sa vitesse de croisière, le rodage est pour lui terminé. Il est de notre devoir de ne pas s'endormir sur nos lauriers mais de nous fixer un second objectif. Croyez moi que ce type d'ouvrage sur les réseaux urbains de transports en commun de France est vivement attendu par de nombreux passionnés belges, anglais, allemands, suisses et d'ailleurs. Nous sommes bien arrivés à mener à terme notre revue, nous pouvons réussir à éditer un tel ouvrage. Mon ambition est que notre association " FRANCE PASSION DES TRANSPORTS URBAINS " soit l'organisme de références qui publie divers ouvrages sur notre passion commune. Alors en avant !

Sur le plan pratique, vous trouverez dans notre prochain numéro une liste simple des villes françaises possédant un réseau de transports en commun; à vous de la compléter selon vos connaissances. Autrement j'attends vos remarques, idées sur la réalisation d'un tel ouvrage.

Pour conclure et revenir à notre magazine, je tiens à remercier nos lecteurs qui de plus en plus nombreux nous adressent des présentations détaillées de réseaux et les autres qui ont la gentillesse de nous prévenir qu'ils sont en train de rédiger de tels articles. Vous êtes de plus en plus nombreux à participer activement à la rédaction du magazine et c'est cela qui traduit la bonne santé de ce dernier. Merci encore à vous tous de votre participation actuelle ou future.

Magazine France

Présentation de réseaux

MULHOUSE

UNE VILLE, UN RESEAU

par Jack PIERRON

I/ PRESENTATION DE LA VILLE:

En 1800, Mulhouse n'était qu'une bourgade de 6600 habitants. En 1850, elle était devenue un des plus grands centres de l'industrie textile (coton) française; d'où un accroissement rapide de la population dû à l'implantation massive de manufactures attirant les habitants des campagnes. Au début du XXème siècle, elle est la capitale mondiale de la potasse. La crise textile touche la ville dès 1950. La reconversion amène de nouvelles activités notamment l'automobile. Les industries nées du textile ont connu de nouveaux développements.

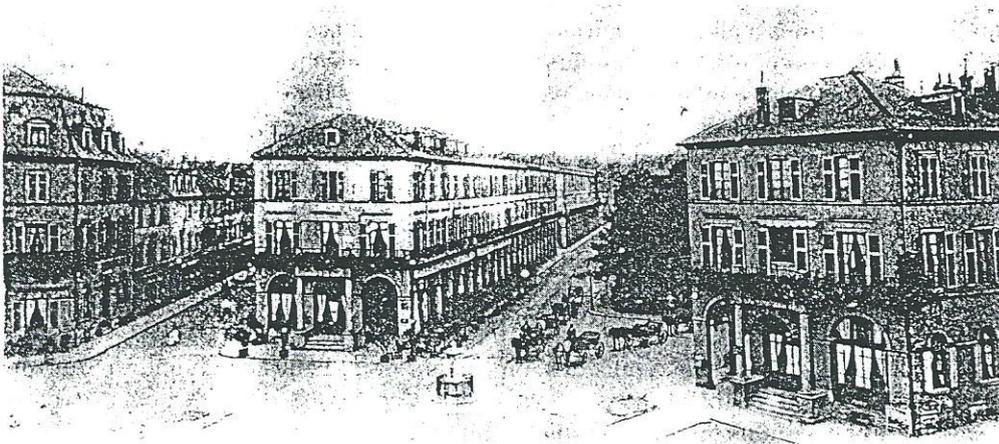
Occupée par l'Allemagne en 1871, Mulhouse redevient française en novembre 1918. Les allemands réoccupent la ville en juin 1940 et ne l'abandonnent que le 19 novembre 1944.

A ce jour Mulhouse compte 220 000 habitants. Son arrondissement comprend 9 cantons, 73 communes et 284 728 habitants.

II/ LE DEBUT DES TRANSPORTS EN COMMUN:

Mulhouse a connu, comme nous venons de le voir, une explosion démographique dès le milieu du 18ème siècle. Organiser un service de déplacements urbains devenait une nécessité. Le 25 octobre 1853 le Maire, M. Emile Dolfus, signe un arrêté municipal instaurant un service de voitures de places.

Ces voitures, appelées aussi fiacres ou citadines, firent leur apparition en 1854 avec 12 voitures stationnées sur la place du Nouveau Quartier (actuelle place de la République).



Mulhouse.

Place du Nouveau Quartier.

Les fiacres à la place du Nouveau Quartier. (Musée historique)

En 1881, elles seront 55 à circuler et en 1899, cotoyant le tramway à vapeur, 17 entrepreneurs disposent de 124 voitures. C'est l'apogée des voitures de places qui vont disparaître avec l'arrivée du tramway électrique.

III/ LE TRAMWAY A VAPEUR:

Très curieusement, le tramway fit son apparition à Mulhouse pour des fins de transport de marchandises, à savoir l'approvisionnement des nombreuses usines de la ville en marchandises lourdes et en charbon depuis le port du Nouveau Bassin construit en 1872 sur les bords du canal du Rhône au Rhin.

En 1880, le Conseil Municipal accorde la concession d'un tramway à la Société des Tramways de Ribeauvillé

au travers de la ville pour un transport industriel avec l'obligation de créer également un service voyageurs entre la gare centrale et Dornach et entre la Porte Jeune et Boutzwiller. Ce tramway sera à vapeur, seule énergie connue à l'époque. Priorité est donnée à l'industrie, les entreprises seront reliées gratuitement au réseau ferré du tram à vapeur.

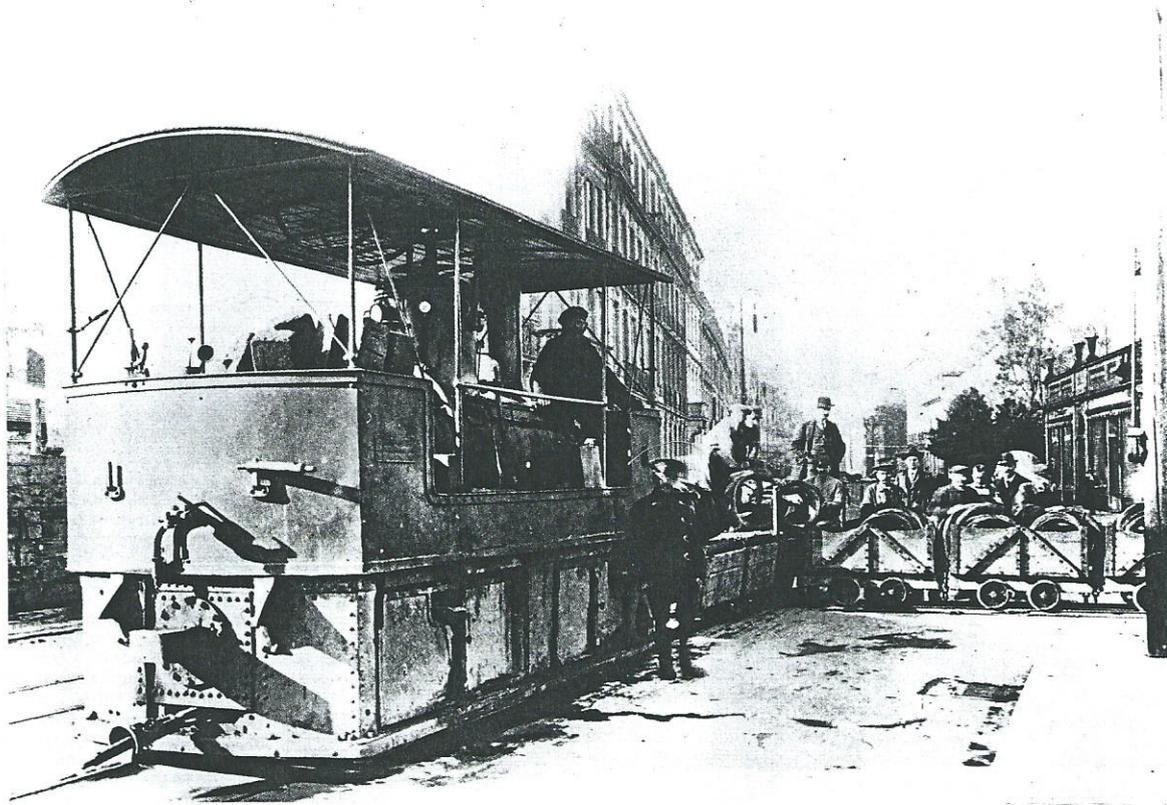
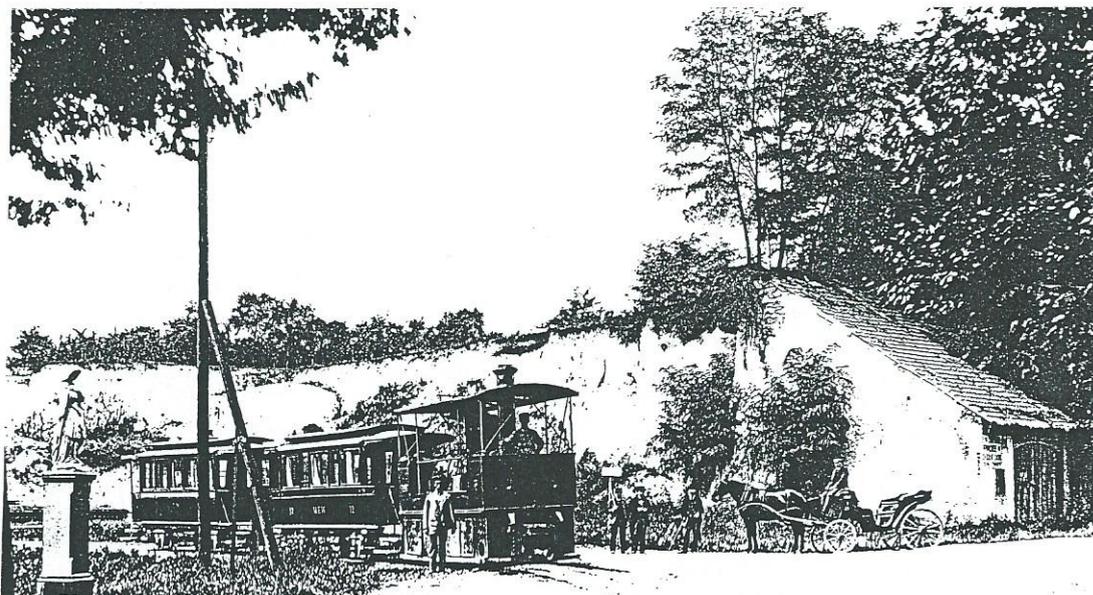


Photo ci-dessus: collection TRAM (Droits réservés): ici le tramway industriel quai du Fossé, actuelle avenue Kennedy, l'on décharge des rouleaux de fil de fer sur des wagonnets montés sur une voie mobile, posée pour l'occasion à travers la rue du Ballon. La locomotive est de type 121, porte le n°8 et date de 1882.

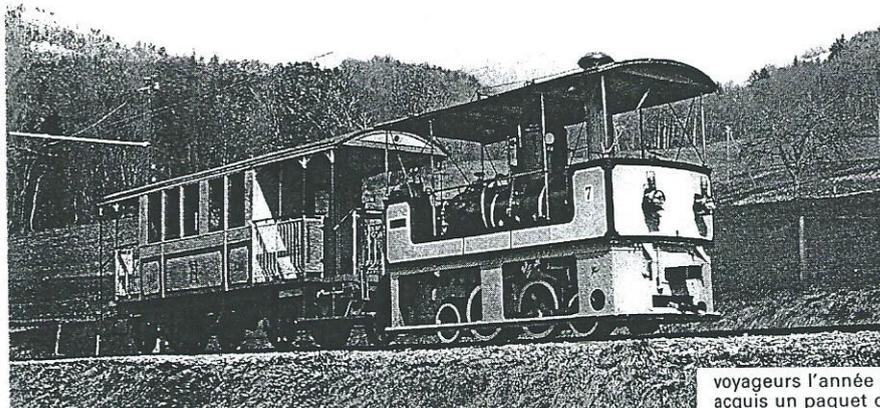
La première ligne voyageurs citée plus haut fut ouverte le 1er octobre 1882 et la seconde le 1er mars 1883. Circulent en ville des rames de 2 ou 3 remorques fermées et tractées par des locomotives bicabines construites par la société Suisse de Locomotives et de Machines – la S.L.M. – à Winterthur.



Cliché ci-dessus: collection de l'Association des Amis du Vieux-Mulhouse: en 1890 la boucle de retournement au terminus de la ligne à Pfastatt; la locomotive Winterthur n°3 tracte Deux remorques fermées à plate-formes ouvertes. A noter à droite la présence d'une voiture de place.

Le 21 juin 1884 est créée la société " Tramways Mülhausen " à savoir les T.M. Il faut se rappeler qu'à cette date nous sommes sous occupation allemande et Mulhouse se dit Mülhausen dans la langue germanique. En 1890 le tramway à vapeur à voie métrique de Mulhouse atteint son apogée avec 4 lignes pour un total de 30 km.

Nous ouvrons ici une parenthèse pour signaler qu'une de ces locomotives est sauvegardée en Suisse au chemin de fer-musée de Blonay-Chamby. Magnifiquement restaurée et en parfait état de marche, elle assure ci-dessous une circulation sur la ligne musée.



TM G 2/4 7

Provenance: Tramways de Mulhouse (France)
Construite en 1883 par SLM
Numéro de construction: 316

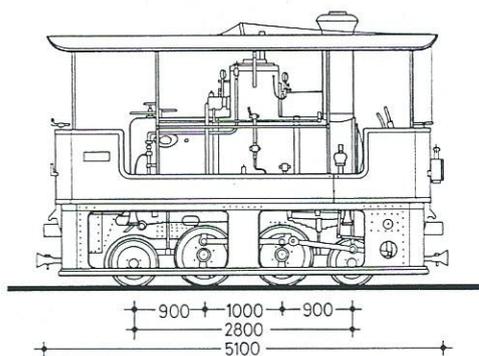
Poids en service: 15 t
Vitesse max.: 25 km/h
Pression de la chaudière: 14 atm
Dimensions des cylindres:
∅ 210 × 350 mm
Diamètre des roues: 750 mm
Frein: à main

Pour assurer leur développement, les usines situées en ville de Mulhouse créent en 1882 un réseau de tramways à vapeur les reliant à la gare et au port fluvial. Utilisées d'abord pour les marchandises, les différentes lignes sont ouvertes aux

voyageurs l'année suivante. La SLM ayant acquis un paquet d'actions de l'entreprise, elle se réserve la fourniture des locomotives. Elles sont typiques des réseaux urbains, avec un toit sur toute la longueur et des tôles cache-mouvement pour éviter d'effrayer les chevaux! Leur particularité réside dans les deux essieux porteurs qui guident la machine dans les courbes serrées, fort nombreuses dans les usines. Seule des 12 locomotives de ce type, la 7 baptisée «La Doller» survit à l'électrification et reprend même du service en 1946, en attendant que la ligne aérienne soit rétablie après les destructions de la guerre.

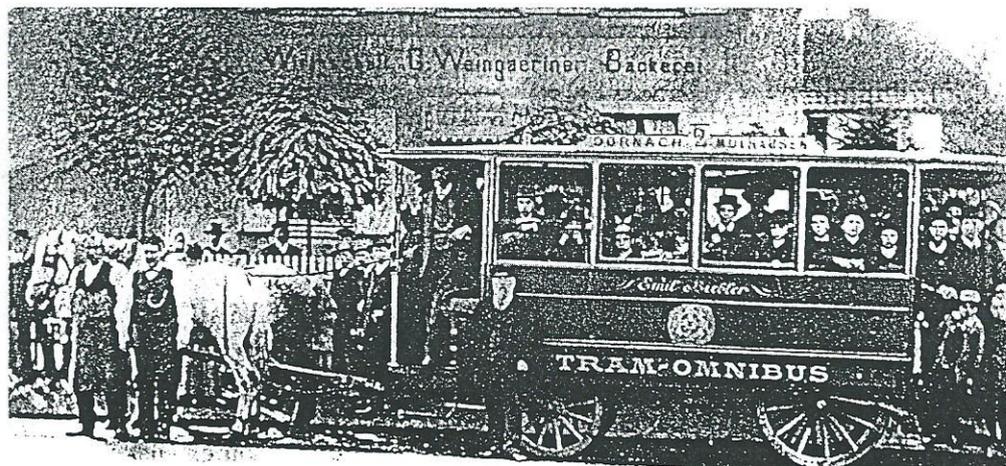
Récupérée pour le futur musée suisse des chemins de fer, elle est longtemps garée par les CFF à Glaris.

Remise en prêt au BC en 1978, elle est transférée à Chaulin et fait l'objet d'une remise en état extérieure à l'occasion de son centenaire en 1983.



Mais si le tramway à vapeur fut accueilli avec enthousiasme, il fait bientôt l'unanimité contre lui. On lui reproche son bruit, sa fumée, les accidents ou incidents quasi quotidiens et les tremblements qu'il génère lors de son passage. Le journal local " l'Express " mène une véritable campagne de presse contre lui.

Aussi des entrepreneurs privés en profite pour créer des services d'omnibus à chevaux notamment un certain M. Emile Biebler qui fit une sérieuse concurrence au tram à vapeur entre la mairie de Dornach et la place de la République. Photo ci-dessous: un omnibus de M. Biebler bien rempli de voyageurs est dénommé " Tram-Omnibus " par son propriétaire !....



IV/ LE TRAMWAY ELECTRIQUE:

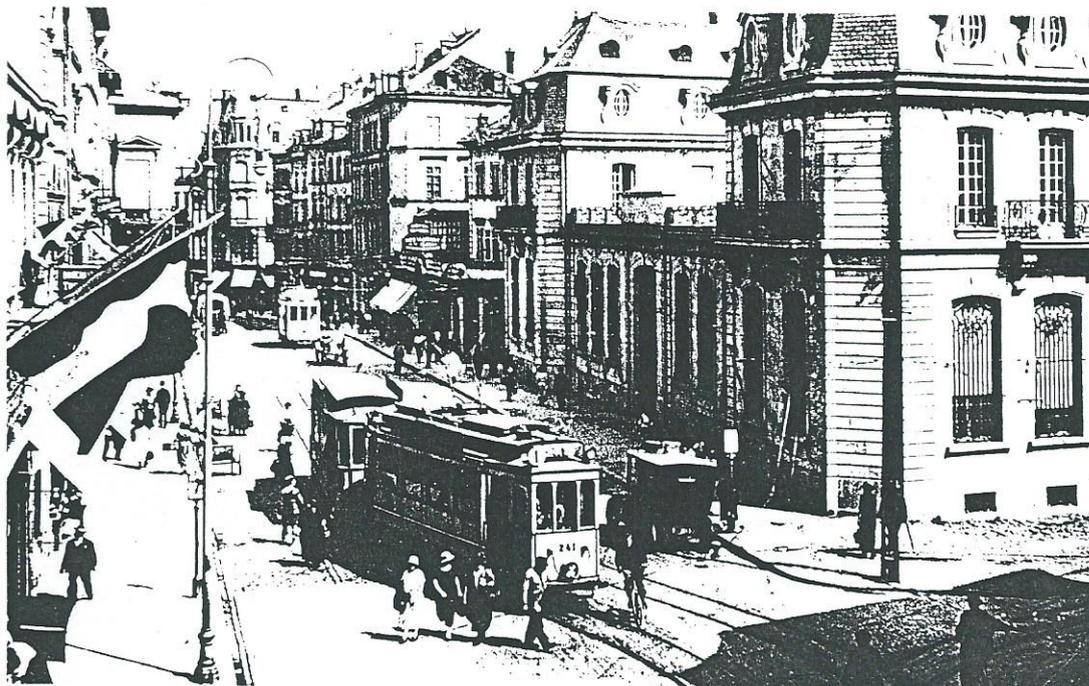
Aussi rien d'étonnant que dès 1894 la vapeur soit condamnée par l'électricité. La ville de Mulhouse autorise aux T.M. un gros emprunt pour transformer le réseau et installer l'électricité à condition toutefois que les T.M. prennent en charge l'éclairage électriques de certaines rues. Siemens installe en ville une usine pour la production d'énergie électrique. La première ligne Gare Centrale – Dornach est inaugurée le 18 juillet 1894 avec la mise en service de 9 motrices Siemens-Halske à plates-formes ouvertes et prise de courant par archet.



MULHOUSE

Le nouveau mode de traction donne pleine satisfaction. En décembre 1899 est mise en service la ligne Porte Jeune – Brunstatt et l'électrification de la ligne Porte Jeune – Pfastatt est réalisée en août 1900. Cette année, 2 700 000 voyageurs ont emprunté le tram. Le dépôt-atelier est situé à Dornach. La livrée du parc est le brun foncé avec filets beiges. En 1900 le réseau prend livraison de 20 motrices puis en 1908 se sera 6 motrices de type Nurnberg d'être livrées au réseau. En 1912 tout le parc change de livrée et passe à la teinte ivoire rehaussée de filets bruns à la grecque.

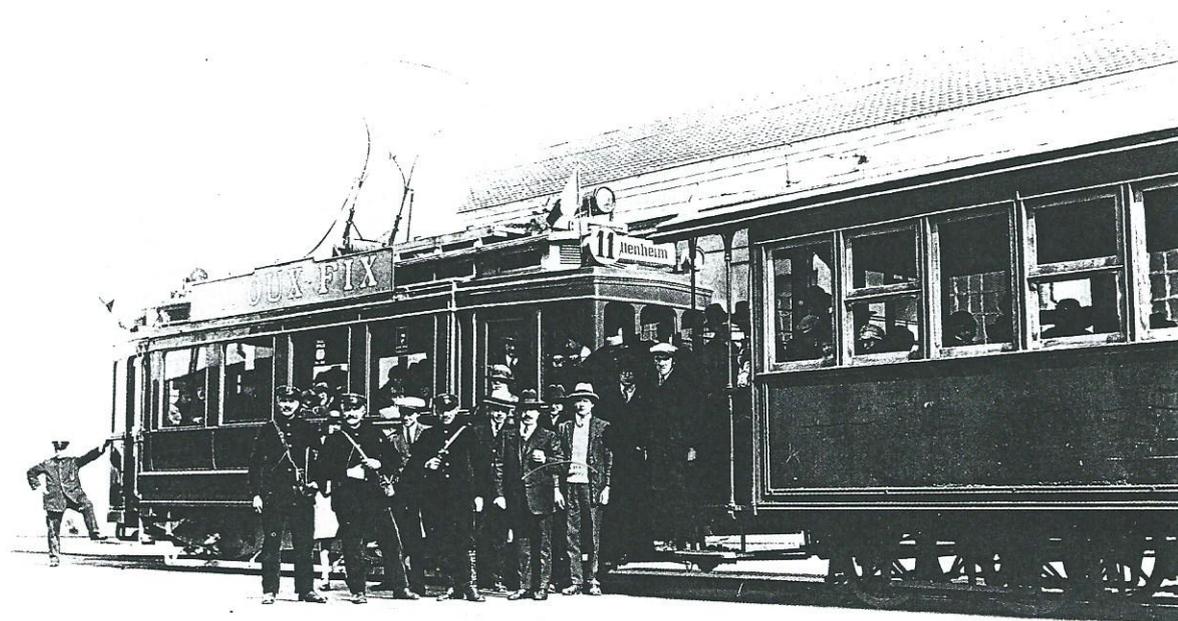
Carte postale d'époque ci-dessous: entre 1920 et 1925 la motrice 241 tractant une remorque circule rue du Sauvage. A noter la livrée beige du matériel.



Après la 1ère guerre mondiale et jusqu'en 1930 le réseau se développe et électrifie ses lignes suburbaines. En 1920 le réseau des TM transporte 7 500 000 voyageurs.

En 1925 les TM s'installent rue du Barrage dans un nouveau dépôt-atelier avec bâtiments d'administration. C'est également en 1925 que le matériel roulant change de livrée – la troisième – pour passer en vert foncé avec inscriptions en filets jaunes.

Photo ci-dessous: collection TRAM (reproduction réservée): motrice à archet en livrée vert foncé tractant une remorque s'apprête à quitter le terminus de la gare des tramways à Mulhouse pour se diriger vers Wittenheim en banlieue. La ligne 11 est une ligne suburbaine.



En 1930 le trafic voyageurs est de 12 100 000.

En 1931 s'ajoutent au parc roulant 5 motrices Satramo – constructeur De Diétrich – prenant leur courant par pantographe et munies de deux essieux ainsi que quatre autres de même constructeur mais à bogies et destinées au réseau suburbain.

**Motrice électrique type « Moderne » à 2 essieux construite par
DE DIETRICH sur projet SATRAMO**

(Photo E. Kolb)

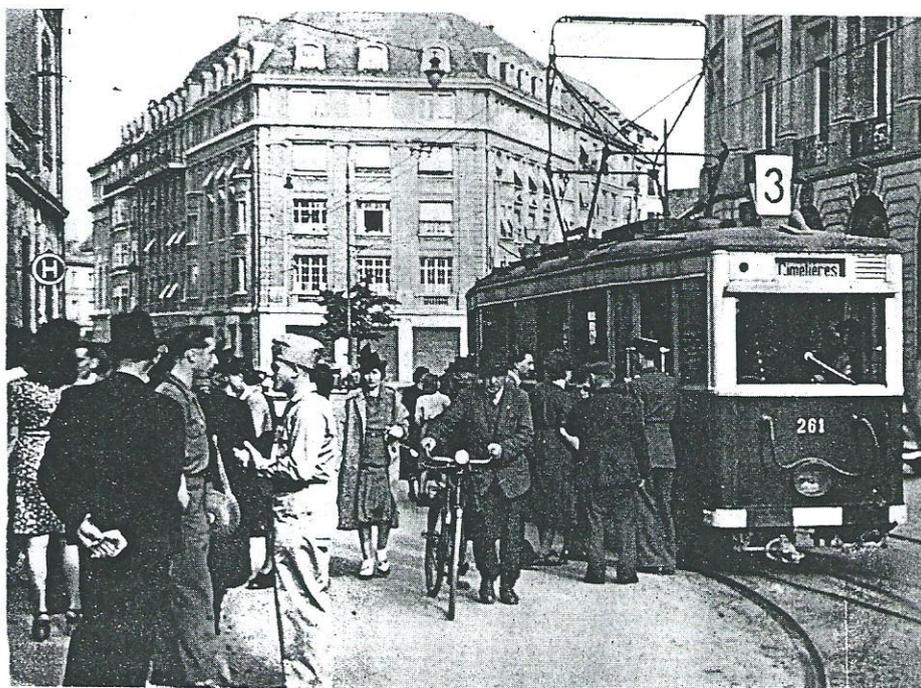
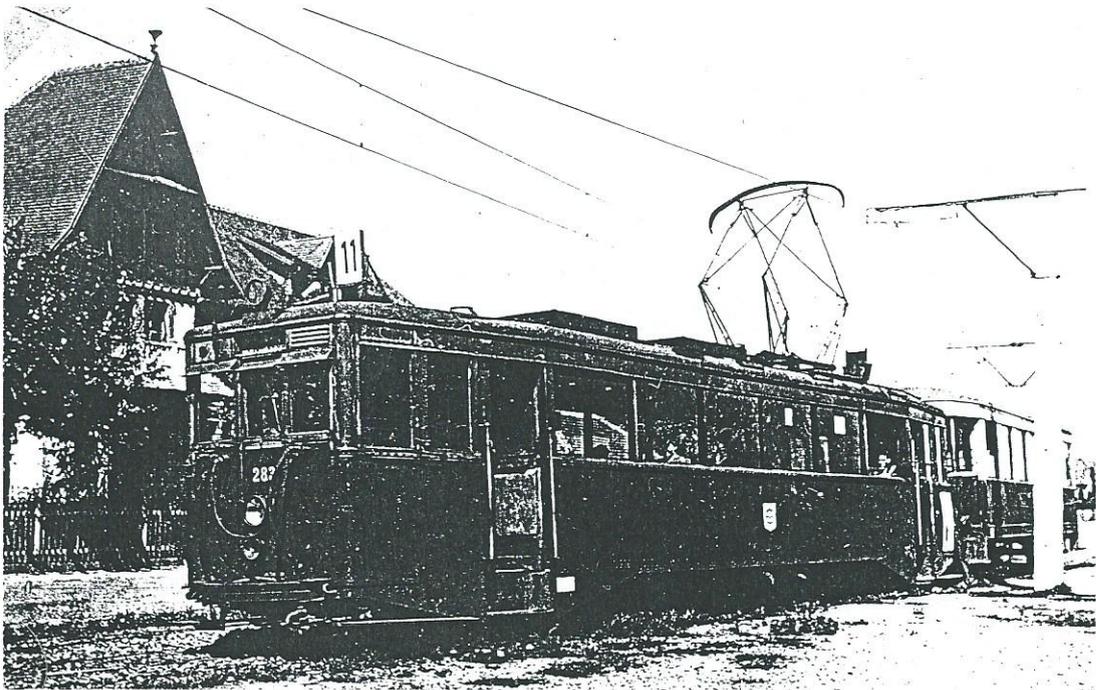


Photo ci-dessous: une des quatre imposantes motrices De Diétrich de type Satramo à bogies et pantographes - n°283 - en service sur la ligne 11 suburbaine qui relie le centre ville de Mulhouse (Gare des Tramways) à Ensisheim en desservant Kingersheim et Wittenheim.



En 1939, le réseau comprend 6 lignes avec un parc de 46 motrices et 40 remorques. Pendant la seconde guerre mondiale le réseau a subi de gros dommages sur les voies, installations électriques et matériel roulant.

Comme dans beaucoup de villes en France, le réseau de tram ne se relèvera pas de ces dommages et les tramways vont céder la place aux trolleybus et autobus.

Devant l'importance des travaux de reconstruction de voiries et la nécessité de renouveler le matériel roulant, les TM en accord avec la ville choisissent d'investir dans le pneu (trolleybus et bus) qui ne nécessitent pas d'infrastructure lourde au sol. En 1950 le réseau ne compte plus que 4 lignes de trams, le dernier roulera en fin d'année 1956. A préciser cependant que le service de tramways " industriels " fonctionnera jusqu'en 1960. C'est donc seulement après cette date qu'on ne verra plus de rails dans les rues de Mulhouse.

RECAPITULATION DU MATERIEL ROULANT TRAMWAY:

Liste du matériel roulant tramway ayant circulé sur le réseau de Mulhouse:

- MOTRICES:

9 de type Siemens-Halske de 1894, 2 moteurs de 16 CV, 38 places, numérotées 201 à 209, retirées en 1912.

20 mises en service en 1900, 5 fenêtres, 38 places, masse à vide de 8t5, numérotées 210 à 229.

6 mises en service en 1912, 4 fenêtres, 40 places et numérotées 230 à 235.

7 mises en service en 1921, 4 fenêtres, 44 places, masse à vide de 12t5, numérotées 236 à 242.

15 de type SACM de 1926 à 4 fenêtres, 36 places, 2 moteurs de chacun 50 CV et numérotées 243 à 257.

5 type Satramo à essieux de 1933; caractéristiques: longueur hors tout: 10m 400 (caisse: 9m 700), empattement: 3m, masse à vide: 10t8, roues de 710mm, 2 moteurs de 50 CV, freinage rhéostatique et à main, 48 places dont 24 assises sur banquettes transversales, numérotées 258 à 262.

4 de type Satramo à bogies de 1933; caractéristiques: longueur hors tout: 13m 770 (caisse: 12m 940), masse à vide 20t8, bogies entre-axe: 5m 700, empattement: 1m 750, roues de 710mm, 4 moteurs de 50 CV, freinage rhéostatique et à air, vitesse maxima à 54 km/h, 66 places dont 46 assises sur banquettes transversales, numérotées 280 à 283. Ces motrices ont circulé uniquement sur les lignes suburbaines n° 11 et 12.

- REMORQUES:

66 ont circulé sur le réseau et ont été numérotées 301 à 366.

- TRAFIC MARCHANDISES:

Enfin pour être complet, signalons qu'en 1932 le parc roulant du tramway industriel se compose de 4 locomotives, 72 wagons et 14 trucks porteurs.

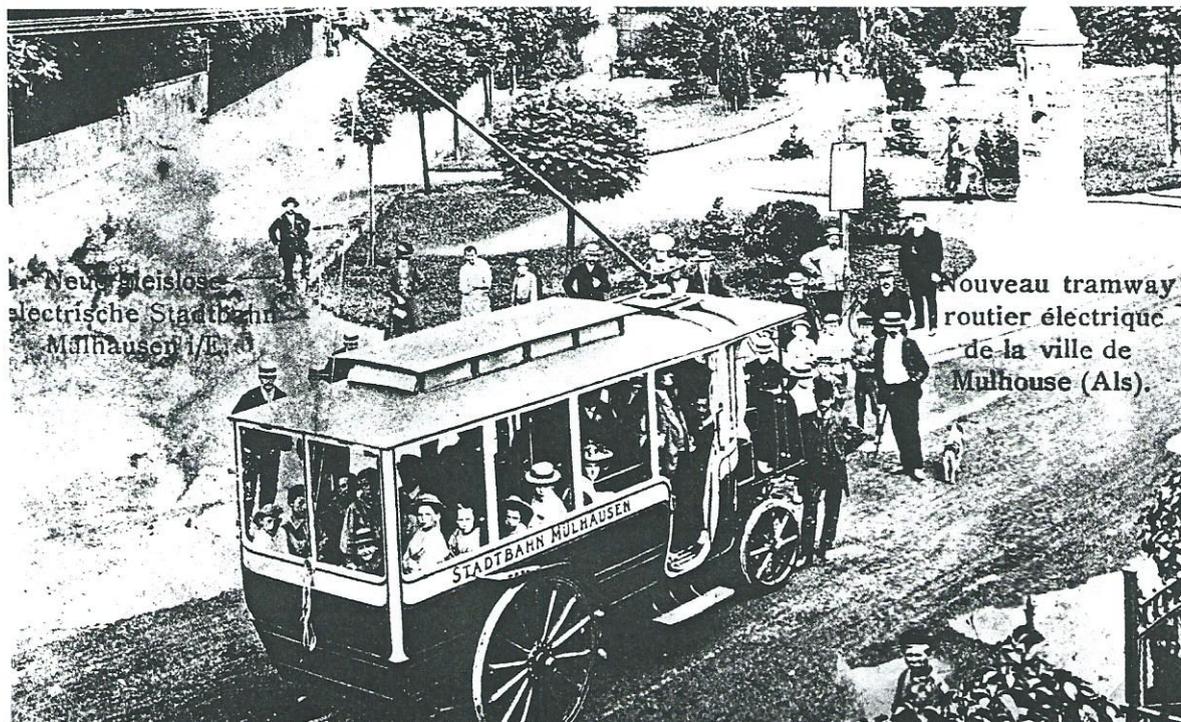
Avant de quitter les trams jeter un coup d'oeil à l'intérieur du dépôt avec à gauche la motrice Satramo à bogies n°280 et au centre devant trois motrices anciennes des années 20 figure une ex-motrice voyageurs transformée en voiture de travaux.



V/ L'ANCETRE DU TROLLEYBUS:

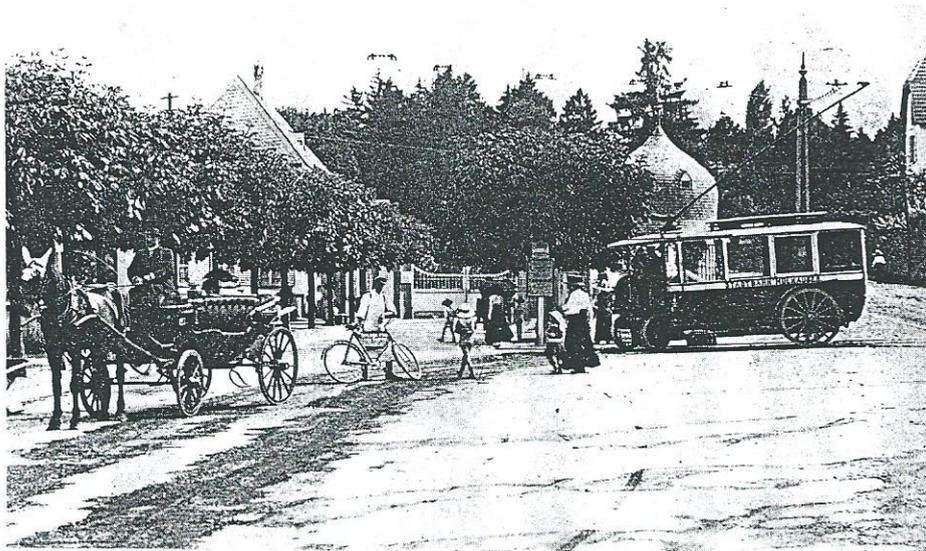
Les TM n'avaient pas pu desservir par le tram le quartier du Rebberg dont les rues étaient trop pentues. Aussi la ville exploite-t-elle à son compte une ligne d'électrobus sur ce quartier. Le véhicule dénommé " Neue gleislose Stadtbahn Mülhausen " soit " Chemin de fer urbain sans rails de Mulhouse " est construit par Schieman. L'électrobus s'est vu surnommé le " Sans Rails ". Des essais furent effectués en été 1907 et la ligne ouverte le 9 octobre 1908 avec 4 véhicules. L'essieu avant est muni de petites roues à bandage plein. Il est à la fois directeur et moteur, les roues arrières sont inactives; elles sont de grandes dimensions et cerclées de fer. La captation du courant se fait par une perche munie de deux frotteurs.

Photo ci-dessous: collection TRAM - reproduction réservée -: un électrobus au départ du terminus du Rebberg; à remarquer l'inscription en langue allemande " Stadtbahn Mülhausen " sur le véhicule.



Assez vite les véhicules reçurent deux perches décalées et le vestibule de la cabine de conduite sera réalisé. La ligne relie la place de la République à l'entrée du Jardin Zoologique. Durant l'exploitation, les électrobus connurent souvent des problèmes de freins qui lâchaient – ceci était dû aux rues en pente à 8% – et des échauffements de moteur. Néanmoins la ville projeta l'extension de la ligne. Mais le sort va en décidé autrement car le 14 juillet 1918 un incendie détruit totalement le dépôt dans lequel étaient garés les 4 véhicules. Le quartier du Reberg devra attendre 1930 pour revoir un service de transports en commun par autobus.

Photo ci-dessous: un électrobus stationne devant le terminus de la ligne qui se trouve devant l'entrée principale du zoo de la ville. A remarquer à gauche la présence d'une belle voiture de place et sur le sol les marques faites par les roues avant du véhicule.



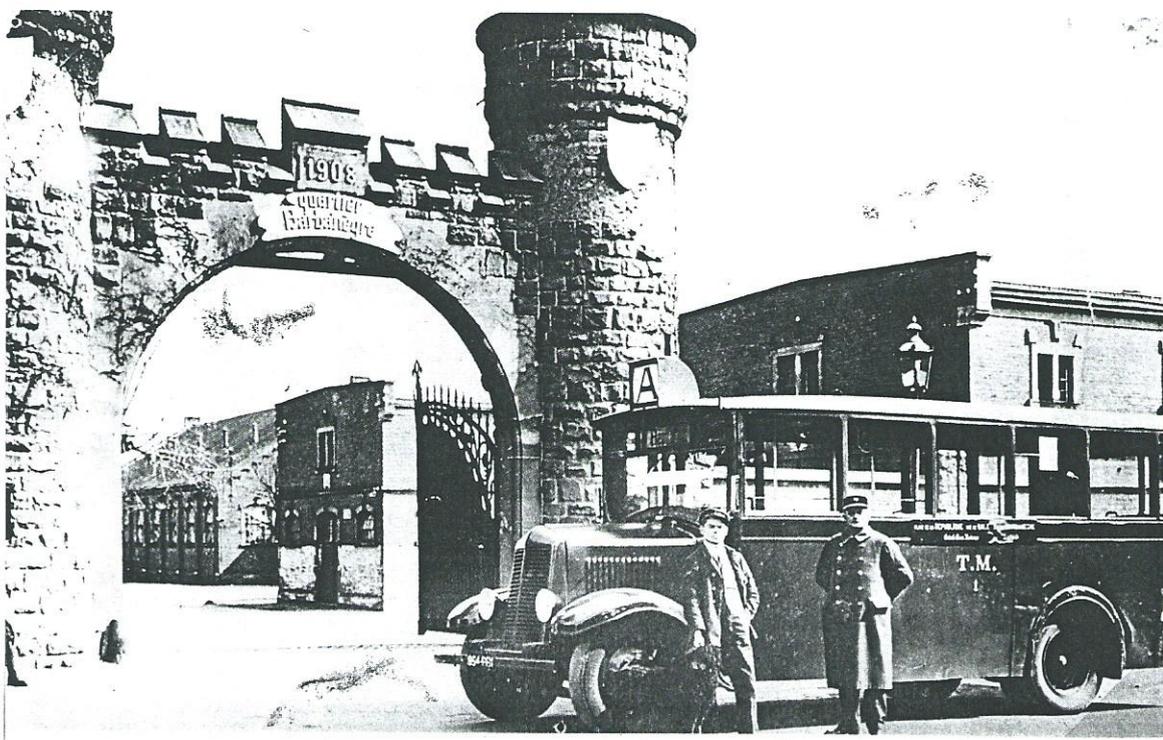
Trolleybus dit « sans rails » devant l'entrée principale du jardin zoologique

(Photo d'archives)

VI/ LES AUTOBUS:

C'est le 1er décembre 1930 que fut mis en service la première ligne des TM exploitée par autobus. La ligne A est ouverte entre la place de la République et les casernes. En 1931 elle est prolongée jusqu'à l'entrée du zoo en passant par le quartier du Reberg, reprenant ainsi la ligne de l'électrobus. En 1932 deux lignes, la A et la B sont assurées par autobus.

Photo ci-dessous de la collection TRAM – reproduction réservée – un autobus Somua en service sur la ligne A stationne devant l'entrée d'une caserne; le bus porte le numéro 1; à noter une innovation des T.M.: le marquage de la destination sur le flanc du véhicule.



Certains de ces autobus Somua ont circulé durant la seconde guerre mondiale au gaz de ville comprimé; les 9 bouteilles étaient situées à l'arrière du bus dans un coffre métallique. On ignore combien d'autobus Somua le réseau des T.M. a disposé.

En 1950 cinq lignes urbaines sont desservies par autobus, ces derniers transportent le quart du trafic voyageurs. C'est l'année de l'apparition des autobus Chausson. A noter qu'un exemplaire de type AHH 522 et numéroté 239 datant de 1962 est conservé par le réseau; magnifiquement restauré, il porte le nom de bus-mariage et est destiné à la location à des particuliers pour un transport de personnes lors d'un mariage. Un second bus du même type, le n°240 est propriété du musée des Transports de Saint-Mandé; il est toujours stationné en plein air au dépôt dans une attente éventuelle de restauration.

Photo ci-dessous de Jack PIERRON prise au dépôt du réseau TRAM de Mulhouse en juillet 1995: autobus Chausson, type APVU n°240 de 1955, réformé en 1977 se dégrade lentement au fil du temps. Les TRAM demande une somme trop élevée pour le budget du musée parisien pour une restauration complète. Le devenir de ce bus est incertain.



1953: les techniciens des T.M. collaborent avec le constructeur FLOIRAT à la conception d'un bus spécifiquement adapté au transport et à la circulation urbaine. Il portera le nom de ses créateurs: le Floirat-Mulhouse. Long de 10m 970 pour 2m500 de large, il offre 27 places assises et 70 debout. La montée se fait à l'arrière par une porte à quatre vantaux, passage devant la cabine du receveur et sortie par porte centrale ou avant à deux vantaux. Il pouvait tracter une remorque. Ces autobus connurent une renommée nationale et européenne puisqu'ils circulèrent en Allemagne et en Suisse.

23 exemplaires arrivèrent aux TM en 1954 avec trois remorques. En 1957, trois remorques supplémentaires furent mises en service et le parc des bus Floirat atteint 40 exemplaires. A noter que le n°251 est conservé au musée des Transports de Saint-Mandé.

Les bus Chausson et Floirat ont une livrée en rouge-bordeaux en bas de caisse et crème au-dessus.

En 1958 l'entreprise T.M. change de nom en raison de la disparition des tramways. Elle devient les T.C.M. - Transports en Commun de Mulhouse -. Ces derniers comportent trois activités:

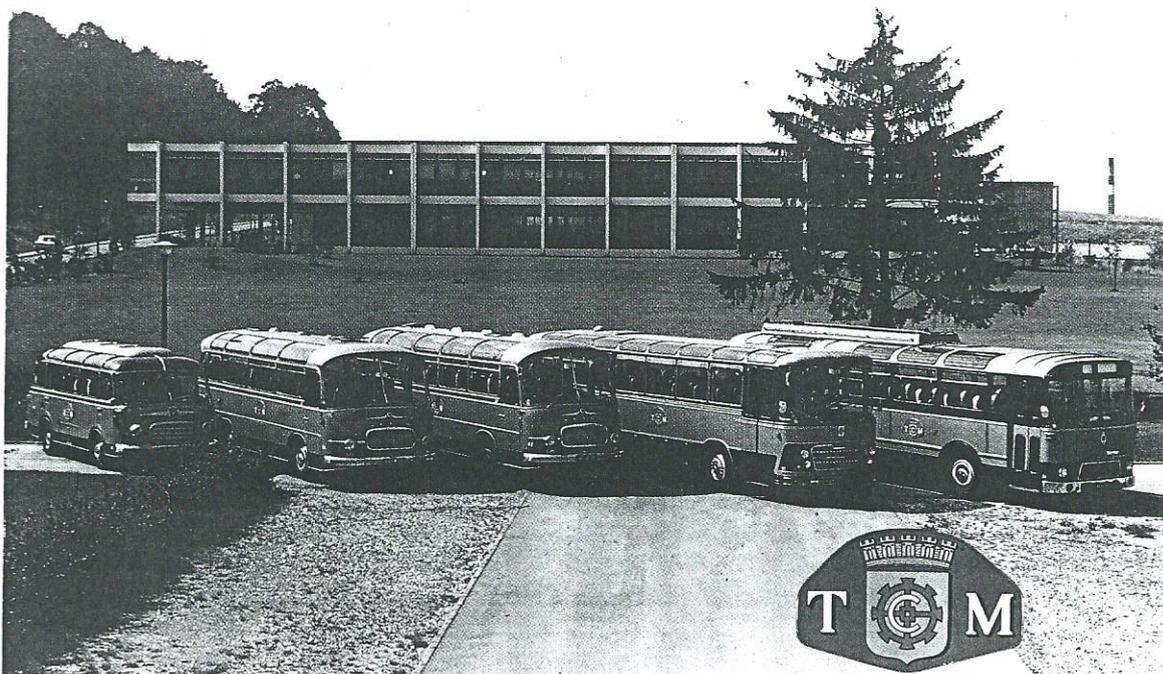
- Transport urbain de voyageurs
- Transport touristique de personnes
- Transport de marchandises

Ce dernier, après la suppression en 1960 du tramway, s'effectue à l'aide de camions, semi-remorques et fourgonnettes.

Photo ci-dessous de la collection TRAM – reproduction réservée –: au dépôt un bus l'oirat, le n°224 attelé d'une remorque; à noter le plus bel effet que formait cet ensemble.



Photo ci-dessous de la collection TRAM – reproduction réservée –: un échantillonnage d'autocars du parc des TCM pour leur service touristique; il y avait 26 autocars pour " les excursions " en 1969. Les TCM cesseront cette activité en 1985.



En 1967 apparaissent la série des autobus Berliet de type PCM. Photo ci contre: le n°283 marque un arrêt devant la tour de l'Europe.

Les TCM recevront 58 exemplaires de ce bus; leur livrée comporte le toit du véhicule peint en rouge-bordeaux comme le bas de caisse.

Récapitulation du nombre et du type d'autobus reçu par le réseau de 1930 à 1967:

- SOMUA: ? exemplaire.
- RENAULT 215D: ? exemplaire.
- CHAUSSON: 16 exemplaires.
- FLOIRAT: 40 exemplaires avec 6 remorques.
- BERLIET PCM: 58 exemplaires.

Avant de continuer à suivre l'évolution du parc autobus des TCM, faisons une parenthèse pour découvrir l'époque mulhousienne des trolleybus.



VII/ LES TROLLEYBUS:

C'est après la seconde guerre mondiale que fut mis en service la première ligne de trolleybus entre la Gare et le Cimetière; c'était le 18 mars 1947. Cette ligne, la n°4, fut équipée en Vetra VBR neufs, 8 exemplaires numérotés 101 à 108.

La seconde ligne, la n°2, importante en longueur, fut ouverte en 1950. Elle reçut 11 Somua-SW neufs qui seront numérotés 109 à 119. Ils étaient de type TL-102.

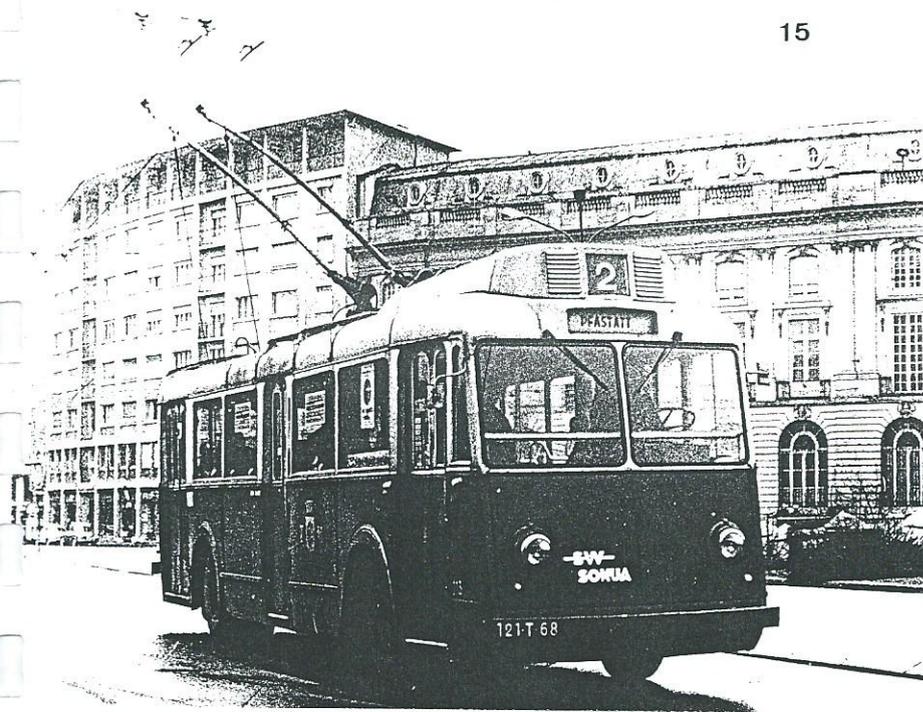
Le réseau ne connut pas d'autres lignes. A ces 19 véhicules s'ajoutèrent en 1952 l'achat à un réseau non connu de deux Vetra VBR qui seront numérotés 120 & 121.

La ligne 4 disparut au profit de l'autobus en 1967 et la ligne 2 l'année suivante. Le trolleybus aura vécu 21 ans dans les rues de Mulhouse.

VIII/ EVOLUTION DU RESEAU DE 1970 A NOS JOURS:

En 1969 le parc TCM se compose de 84 autobus et de 26 autocars de tourisme. Après la série des Berliet PCM, les TCM reçurent des SC 10. En 1975 le réseau en a 24 exemplaires. Le 17 mai 1971 les TCM quittent la rue du Barrage pour s'installer dans un très vaste et moderne dépôt situé au 97 rue de la Mertzau à Mulhouse.

En 1979 les TCM cessent l'activité de transport de marchandises. En 1985 ce sera au tour des autocars de tourisme de disparaître.



1950: ouverture de la ligne 2 qui relie Brunstaatt à Pfastatt en passant par Porte Jeune et Bourtzwiller. 11 trolleys Somua-SW y circulent équipés pour l'exploitation à un seul agent. Ci-contre le n°113 en service.



Photo ci-dessus: collection TRAM - reproduction réservée -: 1947, mise en service de la ligne n°4 qui relie Dornach à Drouot en passant par Porte Jeune. La ligne est équipée de 8 Vetra VBR comme le modèle ci-contre. En 1950 ces véhicules seront équipés d'un indicateur de numéro de ligne carréné comme les Somua et la face frontale perdra " sa moustache blanche " pour un bas de caisse frontal uni.

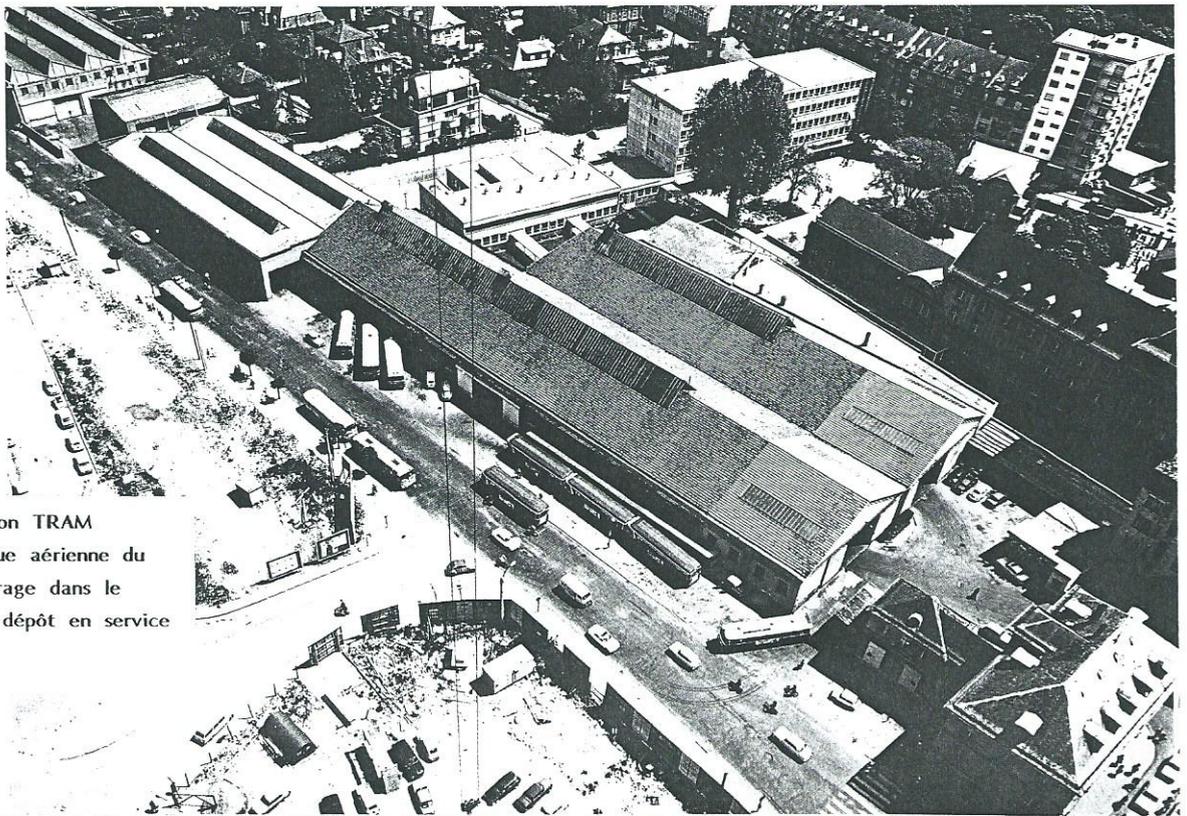


Photo ci-contre: collection TRAM reproduction réservée: vue aérienne du dépôt de la rue du Barrage dans le quartier de la Dentsch, dépôt en service de 1930 à mai 1971.

En 1971 le réseau connaît une restructuration complète avec un plan de desserte redessiné, des lignes rebaptisées, de nouveaux véhicules achetés, une nouvelle livrée et une nouvelle appellation: les T.C.M. ont vécu pour devenir les TRAM – TRansports de l'Agglomération Mulhousienne -. L'identité visuelle des bus adopte des lignes bleues et vertes sur fond blanc.

En 1992, les TRAM fêtent leur 110ème anniversaire avec deux journées portes ouvertes en juin. Cette année la compagnie reçoit le trophée de la maîtrise de l'énergie et de l'environnement pour TOPBUS, prise multiénergies alimentant les bus en air comprimé et en électricité. Le personnel est habillé d'un nouvel uniforme tandis qu'est offert à un collège français du Caire et à la ville de Saint-Pétersbourg un Saviem SC 10. Vingt arrêts sont équipés de distributeurs automatiques de billets.

En 1993 le réseau s'équipe de 6 Mercedes O 405 N à plancher surbaissé. Le 29 septembre, 500 traminots munis chacun d'un parapluie réalisent un logo humain de 900 m2 sur la place de l'Europe; ce dernier reproduit le sigle TRAM.

En 1994, du 1er juin au 15 août se tient une exposition consacrée aux 100 ans d'électrification du réseau des tramways ... mais sans eux !

En 1995, les TRAM sont une entreprise de Transports publics qui savent changer de peau en fonction des circonstances – il y a eu le bus Téléthon – et des cibles marketing. Ainsi le réseau dispose d'une famille de "bus déco": le bus zoo, le bus Filature (qui fait référence à la grande salle de spectacle dont Mulhouse s'est dotée) ou encore le BD bus sur lequel le dessinateur Lesca a croqué ses personnages favoris.

IX/ TRAM ce jour:

Les chiffres:

- 396 employés dont 260 roulants
- 23 lignes et 15 services scolaires représentant 225 km
- 152 véhicules dont 115 standards, 26 articulés, 10 midibus et 1 minibus.
- nombre de kilomètres parcourus par les bus par an: 6 356 000
- nombre de voyageurs transportés par an: 26 168 000
- 16 communes desservies
- des recettes de 55 millions de francs pour des dépenses d'exploitation de 116 millions soit un taux de couverture de 47,5%

Détail du parc des véhicules des TRAM:

- 1 minibus Mercedes L 508 D n°11
- 10 midibus Van Hool AU 138 n°131 à 140
- 13 renault R 312 – 3 portes – n°201 à 213
- 2 Setra S 215 SL n°301 & 302
- 18 SC 10R – 044 – n°360 à 365 et 367 à 378
- 18 SC 10R – 444 – n°379 à 396
- 55 PR 100.2 n°401 à 455
- 7 Mercedes O 405 N n°501 à 507
- 26 articulés PR 180.2 n°701 à 726
- 2 Mercedes O 405 GN n°601 & 602

Détail des lignes du réseau:

- ligne 1: Didenheim Coteaux – Illzach Kingersheim
- ligne 2: Coteaux – Modenheim port
- ligne 3: Coteaux – Illzach
- ligne 4: Entremont Riedisheim – Pfastatt
- ligne 5: Jeune Bois Sainte Barbe Ruelisheim Wittenheim – Gare Vallons
- ligne 6: Sausheim Modenheim – Brustlein
- ligne 7: Lutterbach – Brunstatt
- ligne 8: Kingersheim – Coteaux
- ligne 9: Cité – Riedisheim
- ligne 10: (sous-traitée par la société Kunegel) Rixheim – Europe
- ligne 11: Fernand Anna – Porte Jeune
- ligne 12: Moenchsberg – Cité Wagner
- ligne 13: Lutterbach (Chevreuils) – Centre ville (Salvador)
- ligne 14: Battenheim (Colibris) – Centre ville
- ligne 15: Dornach (Panorama) – Ile Napoléon (Rotonde)

- ligne 17: ligne des musées sous-traitée par la société Chopin
- ligne Z1: Porte Jeune - Z1 Richwiller
- ligne 51: sous-traitée par la société Kunegel: Brunstatt - Europe routier
- ligne 52: sous-traitée par la société Chopin: Morschwiller (Campanule) - Gare routière
- ligne 53: sous-traitée par les sociétés Heitz et Chopin: Richwiller (Ferrette) - Gare routière
- ligne 54: sous-traitée par la société Kunegel: Wittenheim (Schoenensteinbach) - Gare routière

Toutes ces lignes sont assurées en semaine du lundi au samedi jusqu'à 20h 30. Pour la soirée ainsi que les dimanches et jours fériés il existe un réseau simplifié:

- ligne S1: Coteaux - Illzach
- ligne S2: Modenheim - Porte Jeune
- ligne S3: Coteaux - Porte Jeune
- ligne S4: Riedisheim - Pfstatt
- ligne S5: Sainte Barbe - Porte Jeune
- ligne S7: Lutterbach - Brunstatt
- ligne S9: Cité - Riedisheim
- ligne S12: Moenchsberg - Porte Jeune
- ligne S14: Battenheim Sausheim - Porte Jeune
- ligne S17: Gare - Musées
- ligne S18: bus cinéma assurant un départ à 0h 05 du centre ville vers le terminus des Coteaux
- ligne S19: Illberg - Porte Jeune

Particularités:

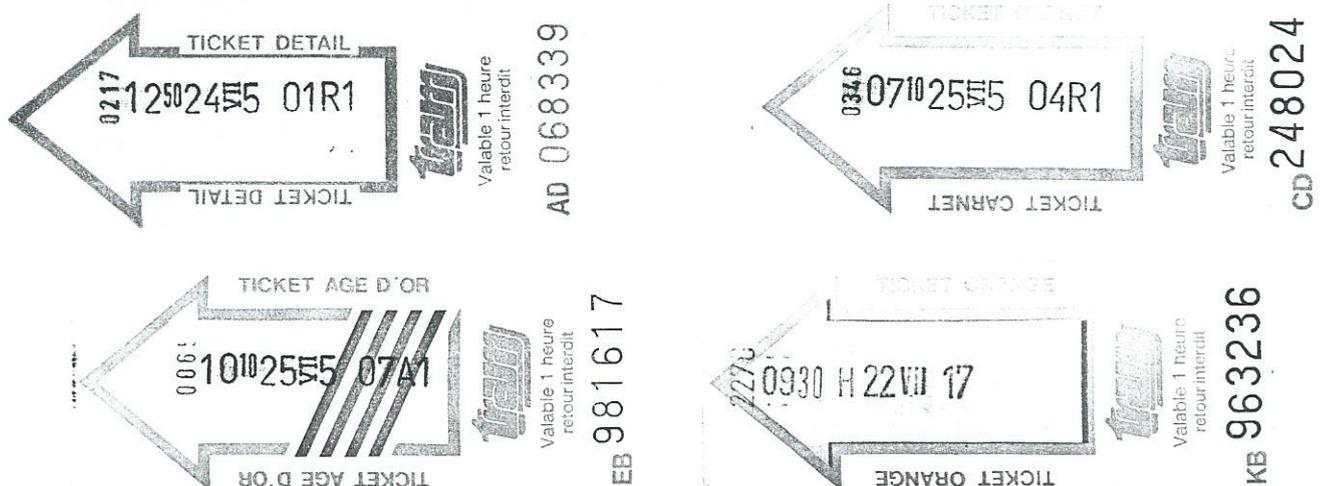
La ligne 17 dite " des musées " dessert les musées suivant: musée de l'impression sur étoffes, musée historique de l'Hôtel de Ville, musée des Beaux-Arts, musée de l'automobile, musée de la céramique, Electropolis, Musée des Sapeurs-pompiers, musée du Chemin de fer. Seul le musée du papier peint de Rixheim n'est pas desservi par cette ligne mais ce musée est accessible par la ligne 10 arrêt Commanderie. Le service de cette ligne des musées est assurée en sous-traitance par la société Chopin. Un seul véhicule assure le service; il s'agit d'un midibus carrossé par Trouillet, aux couleurs du réseau des TRAM, joliment décoré; il ne porte pas de numéro de parc, son immatriculation est: 9961 TX 68.

Enfin le réseau a mis en place deux petites lignes reliant deux grands parkings autos au centre ville. Ce service appelé " Tramette " assure une première boucle au départ du parking du stade de l'III (700 places) et une seconde au départ du parking 14 juillet/abattoirs (230 places). Le paiement du stationnement de la voiture (les deux parkings sont surveillés) donne droit à l'accès aux deux lignes de la Tramette pour tous les passagers de la voiture. Le service est assuré par midibus Van Hool AU 138. Deux de ces bus ont une décoration spécifique; il s'agit des n°134 & 136. Nous ignorons si d'autres bus ont cette livrée spéciale. Les deux lignes sont en service du lundi au samedi de 7h30 à 19h20 et ne fonctionnent pas les dimanches et jours fériés.

L'autobus R 312 portant une décoration spéciale " la Filature " circule sur la ligne 3 est porte le numéro 212. C'est toujours un R 312, le n°213, qui est décoré en totalité au nom du célèbre parc zoologique de la ville. Les illustrations sont de Christophe Finniger, graphiste employé au zoo. Le bus est décoré pour une durée de 5 ans (1995 - 2000). Régulièrement, les TRAM de Mulhouse attribuent la presque totalité de la carrosserie d'un bus à un partenaire institutionnel local.

Billetterie:

Présentation ci-dessous de quelques billets actuellement en fonction sur le réseau.



PRESENTATION DU DEPOT

Commencé au printemps 1969, la construction de l'actuel dépôt pris deux ans et c'est en mai 1971 que les TRAM en prirent possession. Situé à seulement 1,7 km du centre ville, l'entrée principale se trouve au 97 de la rue de la Mertzau. Le dépôt comprend 3 bâtiments principaux:

1/ Le bâtiment " SERVICES " :

S'y trouvent tous les bureaux de l'administration ainsi que les locaux sociaux pour tout le personnel. Le bâtiment long de 60m et large de 12m, d'une surface couverte de 720m² comprend deux étages au-dessus d'un sous-sol.

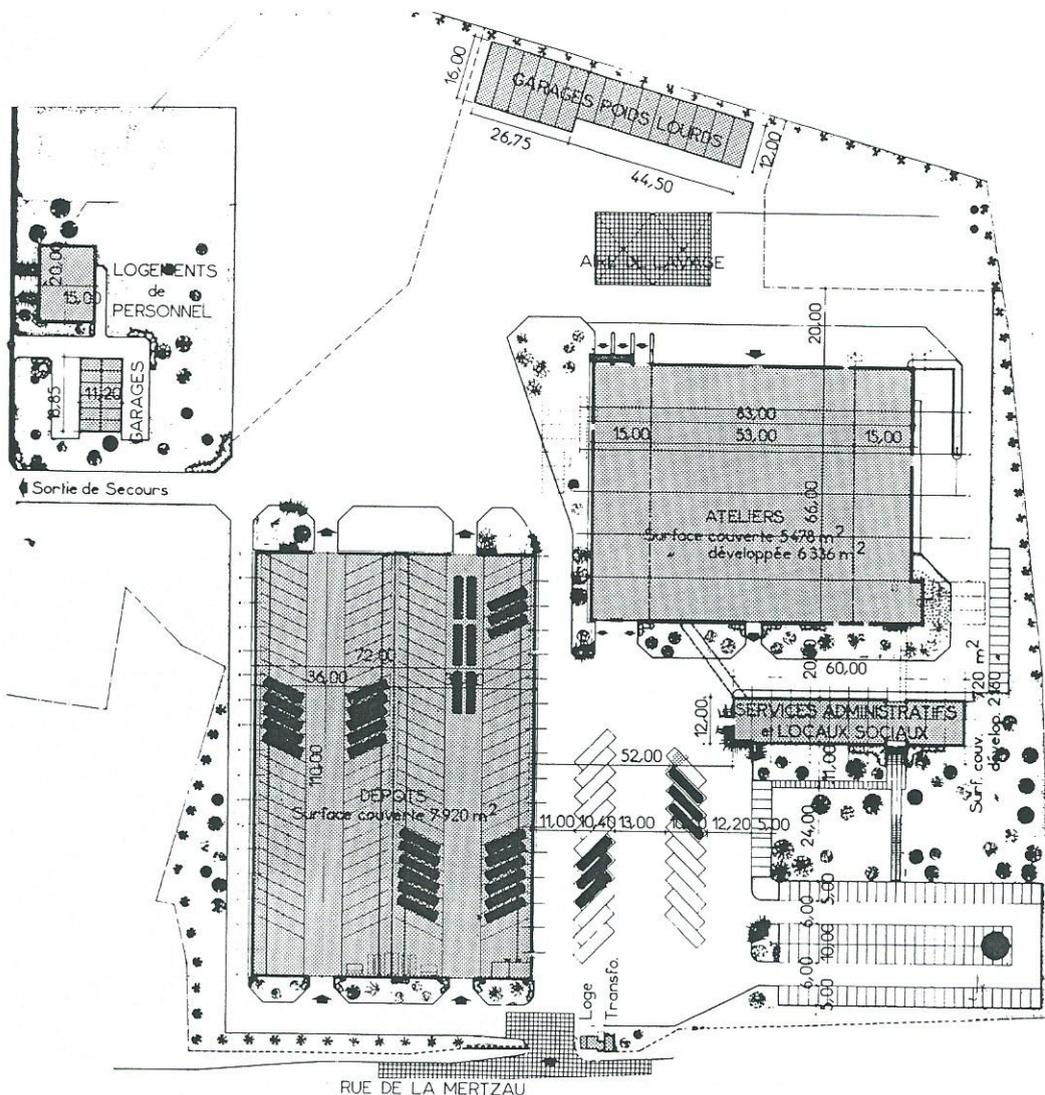
2/ Le bâtiment " ATELIERS " :

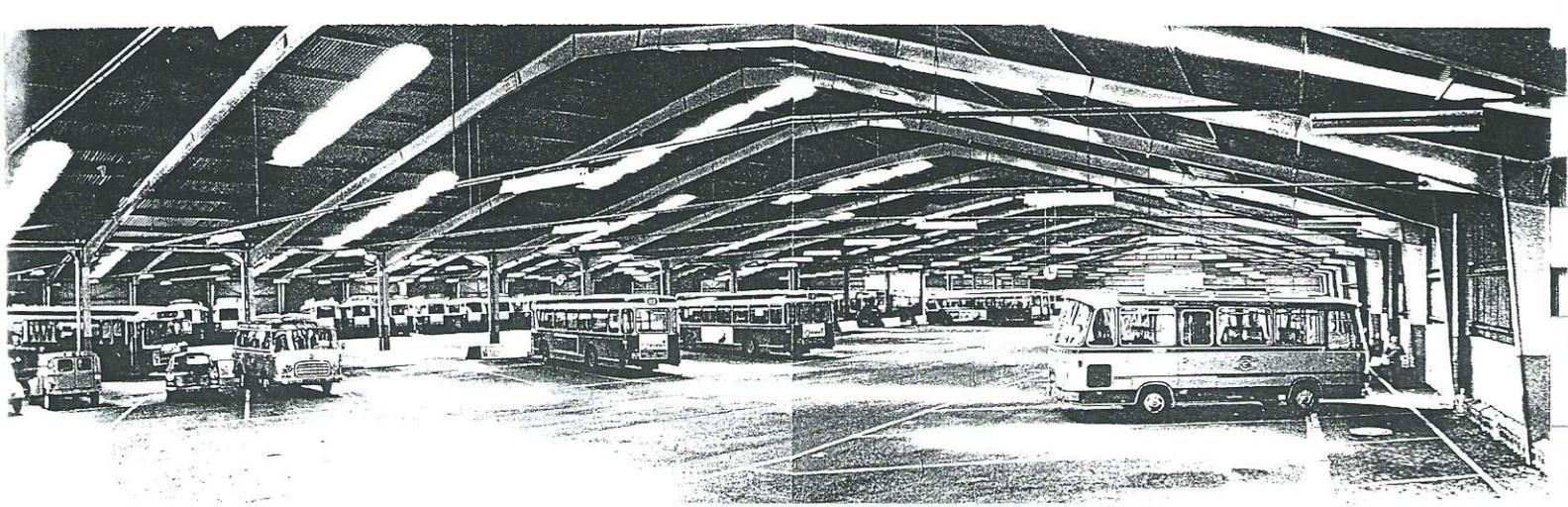
Large de 83m et long de 66m, il couvre une surface totale de 5500m². La partie centrale comporte une seule portée de 53m contrebalancée de part et d'autre d'une travée de 15m.

3/ Le bâtiment " DEPOTS " :

Il comprend 2 halls d'une portée de 36m chacun et d'une longueur de 110m avec une surface couverte de 7920m². Les bus y sont abrités en épis sous un angle de 65°. On peut ainsi y loger 112 standards avec en plus le soir à la dernière rentrée l'allée centrale permet de recevoir encore 32 bus supplémentaires.

Pour être complet mentionnons le bâtiment d'habitation du personnel (12 logements). Enfin pour conclure signons que le mur extérieur du bâtiment Dépôts coté parking est peint sur toute sa longueur d'une fresque retraçant l'histoire des transports en commun à Mulhouse.





Vue d'ensemble de l'intérieur des dépôts

Partie centrale du bâtiment « Ateliers »

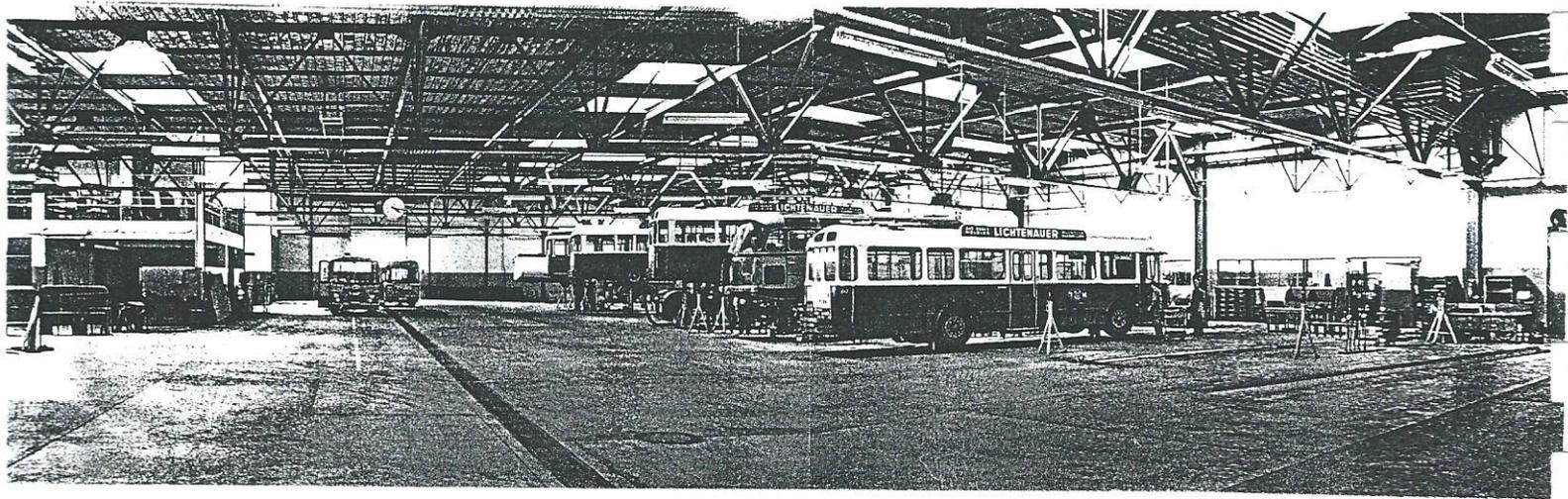


Photo ci-dessous: collection TRAM - reproduction réservée -: l'entrée du dépôt avec au premier plan la rue de la Mertzau puis la loge du gardien du dépôt et derrière un petit parking ouvert (où y stationnent des Berliet PCM et des autocars de tourisme). A droite portant le sigle TCM le bâtiment de l'administration et derrière le parking celui des ateliers. A gauche on aperçoit un coin du bâtiment des dépôts. Cette photo ainsi que les deux ci-dessus ont été prises en 1971, date de la première année de mise en service de ce dépôt.



X/ L'AVENIR DES TRAM:

Le maire de Mulhouse, M. Jean-Marie BOCKEL, souhaite doter sa ville d'un transport en site propre. M. Bockel penche pour un réseau ferré en prolongement du réseau urbain, avec un tramway pouvant circuler sur les deux réseaux à la manière de celui de Karlsruhe. La décision devrait intervenir cette année. Ce tramway donnerait alors un coup d'accélérateur au projet de dessertes de l'aéroport de Bâle-Mulhouse et de Fribourg par navettes qui devrait voir le jour assez rapidement.

XI/ REMERCIEMENTS:

L'auteur de cet article tient à remercier le personnel des TRAM pour l'accueil qui lui a été réservé lors de son passage au dépôt en juillet 1995 et tout spécialement le service marketing-relations clientèles pour l'abondante documentation qui lui a été fournie. Remerciements également à un responsable du bâtiment des dépôts qui a pris sur son temps de travail la disponibilité pour me faire visiter ce bâtiment.

XII/ APPEL A NOS LECTEURS:

L'auteur de cet article recherche pour compléter cet article des documents photographiques (photos, cartes postales ou articles de presse) représentant des Renault 215D du réseau en circulation ou en dépôt. Plus récemment il recherche une photo représentant le bus décoré totalement sur le thème du Téléthon ainsi que celui sur la Bande Dessinée. Merci d'écrire au siège de France Passion des Transports Urbains.

Une précision de dernière minute:

Les TCM ont offert le 15 aout 1965 un autobus Renault 215D, ayant circulé sur le réseau, au musée des Transports de Saint-Mandé. Ce bus mis en service en 1946 a été réformé en 1964. Il a été remis au couleurs du réseau de Nantes et prêté par le musée pour une durée indéterminée à cette ville. On ignore quel numéro il portait lorsqu'il était en service dans les rues de Mulhouse.



STRASBOURG

Par Patrick KIRSTETTER

C'est toujours avec grand plaisir que je communique les nouvelles du réseau strasbourgeois dans ce magazine. Mis à part le fait que l'on ne rente pas ses origines, c'est une ville magnifique, pleine de charme dans laquelle je garde le souvenir des balades avec mon grand-père et ma fascination pour le réseau de tramways de l'époque encore très important à la fin des années cinquante.

La nostalgie n'est pas l'unique raison de cet article car la capitale alsacienne est en quelque sorte devenue une ville pionnière en matière de déplacements urbains.

Parallèlement à la mise en service du tramway, l'équipe municipale a totalement repensé la politique des déplacements dans l'agglomération en donnant une priorité importante aux transports collectifs, aux vélos et aux piétons. Plus largement il existe à Strasbourg une réelle volonté de lutte contre la pollution et la congestion automobile.

Mais tout d'abord un peu d'histoire.

Naissance du réseau

C'est en 1863 qu'une première tentative de ligne d'omnibus a lieu entre la Place Kléber et Wolfisheim. Strasbourg a alors 72 000 habitants. Il faudra attendre le 22 juillet 1878 pour voir la mise en service de la première ligne de tramway hippomobile entre la Porte des Bouchers (P^{ce} d'Austerlitz) et le Pont de Bateau sur le Rhin. Cette ligne est exploitée par la **Straasburger Pferde-Eisenbahn Gesellschaft** créée le 5 avril 1877. Le 14 octobre 1878 un dépôt est construit Rue des Bonnes Gens non loin du centre-ville près du quartier actuel des Anciennes Halles. La **Strassburger Strassenbahn Gessellschaft** (SBB) devient le nom définitif de l'exploitant. Il développe rapidement un réseau qui en 1886 comprend 11 lignes. L'exploitation est originale: elle consiste à tirer un wagon par un cheval dans la partie intramuros de la ville. Sur les sections extra-muros, les wagons sont regrou-

pés par 3 ou 4 voitures et une locomotive à vapeur prend le relai pour le reste du parcours.

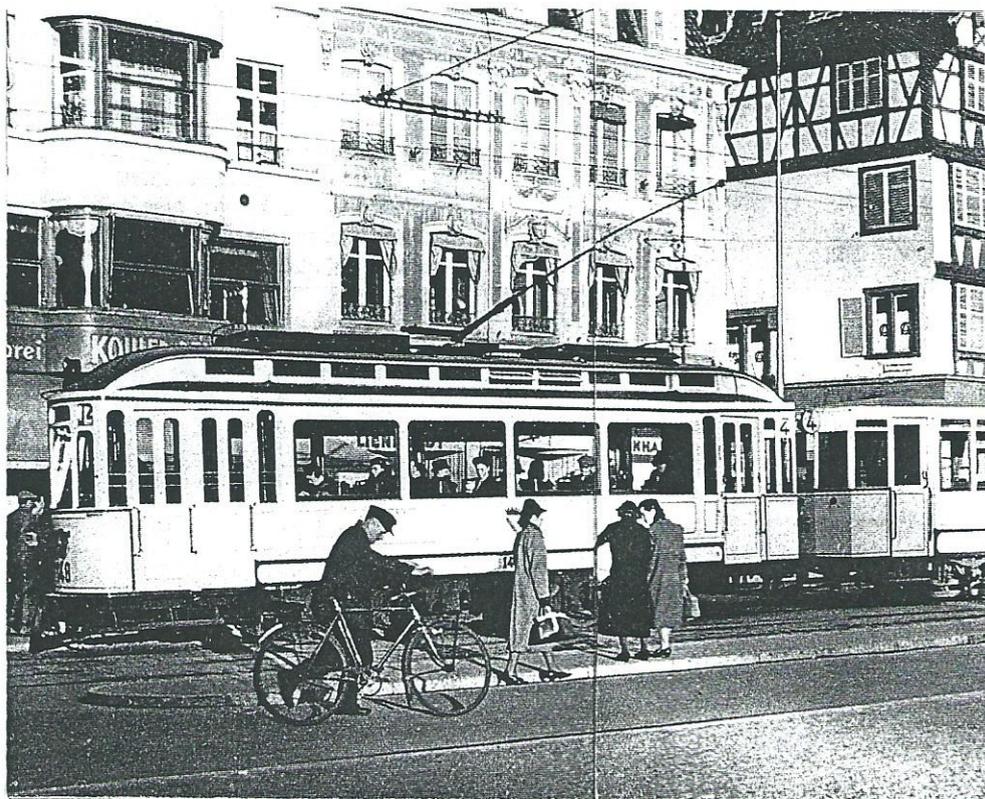
Réseau Suburbain

En parallèle, un réseau de chemin de fer suburbain se développe pour désenclaver les régions voisines du Ried et du Kochersberg. La première ligne, ouverte le 15 juin 1886, joint Graffenstaden (banlieue Sud) à Marckolsheim 57 kms plus loin. Ce réseau atteint Truchtersheim (1887) et se développe aussi en Allemagne dans le Land de Bade voisin. Bühl, Ottenheim sont atteints en 1898; Offenburg et Rastatt en 1909. Le réseau badois sera rétrocédé dès le 30 juin 1923 à la compagnie allemande Mittelbadische Eisenbahnen AG. Coté alsacien, le réseau dessert Erstein, Rhinau, atteint Westhoffen en 1903 et est prolongé jusqu'à Ottrot et S'Nabor en 1930. Lors de l'apogée du réseau strasbourgeois en 1914, ce dernier totalise 278,6 kms (urbain + suburbain). A partir de 1923, le réseau suburbain est électrifié et constitue un réseau régional très moderne qui roulera jusqu'au 31 décembre 1959.

Le réseau urbain de base, achevé en 1886, va se stabiliser pour quelques années. En 1894, les SSB signent avec l'électricien allemand AEG un contrat pour électrifier le réseau. Un programme d'extension est engagé parallèlement qui s'achèvera fin 1913. Les 11 lignes du nouveau s'étendent maintenant sur 78,8 kms et passent toutes (exceptée la ligne de ceinture n°10) par la Place Kléber. A partir du 1^{er} avril 1908 une nouvelle numérotation (de 1 à 11) est adoptée. Le réseau est alors exploité avec 126 motrices AEG à 2 essieux. En 1912, la ville de Strasbourg devient majoritaire dans le capital des SSB et à l'armistice, le 11 novembre 1918, l'exploitant change de raison sociale et devient **« Compagnie des Tramways Strasbourgeois »**: CTS.

Si pendant la guerre, le réseau reçoit 8 nouvelles motrices HERBRAND, à la fin des hostilités il entreprend la modernisation des motrices construites avant 1908. Quelques extensions sont encore mises en service jusqu'en 1929.

Convoi constitué d'une motrice HERBRAND n° 148 livrée en 1914 et modernisée en 1931, tractant une remorque qui semble être la n° 215 de type « Pasteur » construite par les tramways de Stuttgart en 1923.



Parc des motrices urbaines 1937

Constructeurs	Nombre	Numéros de Parc
HERBRAND	93	1, 11, 12, 17 à 68, 86 à 115, 146 à 153
MAN	29	116 à 144
DE DIETRICH	15	154 à 168
CAREL ET FOUCHE	20	169 à 188
CTS	1	145
Total	158	

La CTS compte alors :

- 11 lignes urbaines de tramways soit: 81,29 kms

- 8 lignes d'autobus soit: 27,47 kms.

C'est en 1937 que le réseau de trams connaît sa première amputation sur la section Wolfisheim-Breuschwickersheim remplacée par des autobus. Jusqu'en 1938, la CTS reçoit encore 92 motrices neuves soit 28 Herbrand, 29 MAN, 15 De Dietrich et 20 Carvel et Fouché sans oublier le prototype fabriqué aux ateliers CTS en 1928 (la n°145). Les tramways sont remisés dans 2 dépôts. L'un à Cronembourg qui a, en 1930, remplacé celui de la Rue des Bonnes gens, l'autre à Neudorf dit de la « Gare locale ».

Le déclin des tramways

Après l'annexion allemande et les dommages dus aux combats, le réseau se remet lentement; les trolleybus commencent leur conquête du réseau de tramways: 12 VBR sont mis en service en 1947 sur une section de la ligne 15 entre le centre ville

Outre les motrices de tramways, la CTS possédait un parc très important de remorques, les rames étant fréquemment constituées d'une motrice et deux remorques.

et obsolètes pour mieux livrer la ville à l'usage immodéré de la voiture particulière. C'est donc le 30 avril 1960 que le dernier tram parcourt la ligne 4 / 14.

De même la CTS essaiera vainement de défendre ses trolleybus. Le résultat sera tout autant négatif et les derniers rentreront définitivement au dépôt le 31 mars 1962

Les réseaux de tramways des villes allemandes voisines (Karlsruhe, Fribourg, Stuttgart), constamment modernisés et prédominants dans les déplacements, mettent en évidence l'absurdité de la politique menée par la municipalité. Quoiqu'il en soit la CTS (devenue le 20 juin 1959 « Compagnie des Transports Strasbourgeois ») exploite maintenant 12 lignes d'autobus urbains (100 kms) et 14 lignes interurbaines. Mis à part quelques Renault 215D et 4211, la grande commande d'autobus urbains d'après-guerre portera sur 54 Somua OP5 (n° 301 à 354) et Stras-

miers articulés Mercedes-Heuliez O 305 G sur la ligne 4 / 14 / 24.

Le renouveau

En 1972, consciente de la dégradation des conditions de circulation et de l'environnement urbain, la communauté urbaine (fondée le 1^{er} janvier 1968) recherche des solutions pour faire face à la congestion et redonner une certaine priorité aux transports collectifs. Après moult études, le décision de construire une ligne en site propre est prise et l'on assiste alors à une joute mémorable entre partisans du système VAL et ceux du tramway. Aux municipales de 1989, Catherine Trautmann sort victorieuse des élections et avec elle le projet de tramway qu'elle soutient. La construction est alors rapidement entreprise et précédée le 24 février 1992 d'un nouveau plan de circulation qui bannit le transit automobile par le centre-ville.

Le réseau actuel

Depuis juin 1994, 26 rames surbaissées ABB (voir revue n°1) parcourent la nouvelle ligne joignant HautePierre au Nord-Ouest, au rond point Baggersee dans la commune d'Illkirch au Sud de l'agglomération; au passage la ligne dessert la gare centrale (en souterrain) et l'hyper-centre en Place Kléber.

Les rames sont garées et entretenues au dépôt de Cronembourg qui a été totalement reconstruit. Ce centre comprend outre le siège de la CTS,

le PCC duréseau, l'atelier central trams et bus, une remise couverte pour les tramways ainsi qu'une aire de remisage pour les autobus recouverte d'une spectaculaire structure en toile.

Un autre dépôt (uniquement bus) est situé à Neudorf. Ouvert le 2 mai 1960, il abrite actuellement 94 autobus dont 13 articulés et est situé sur la Route du Rhin. Il ne faut pas le confondre avec l'ancien dépôt de tramway de Neudorf, dit de la Gare locale qui était situé près de l'actuelle station «Etoile» et sur le terrain duquel a été construit le siège de la Communauté Urbaine.

Détail matériel Trolleybus

Types	Nombre	Numéros de Parc	Notas
VETRA CS 48	1	701	<i>Arrivé fin 1936 - Mis en service en 1939 Sur Ligne D : Roettig - Ostwald</i>
VETRA VBR	15	702 à 716	<i>Mis en service 1947 - 1948</i>
VETRA VBRH	5	717 à 721	<i>Mis en service en 1948</i>
SW - SOMUA. (TL 102)	5	730 à 734	<i>Mis en service en 1950</i>

et le quartier des XV à l'Est, suivi de la ligne 10 de petite ceinture.

Le réseau urbain comprend en 1950: 7 lignes de tramways, 2 lignes de trolleybus et 3 lignes d'autobus.

Malgré tous les efforts de la CTS pour conserver et moderniser

ce formidable réseau de tramways, la municipalité de l'époque (comme la plupart en France) s'acharnera à s'en débarrasser les jugeant encombrants

bourg sera le seul réseau avec celui de la RATP à acquérir ce type de véhicules. Ils seront suivis (1959 à 1962) de 107 APVU (n° 401 à 507) puis, mis à part quelques SC4 (n° 511 à 518), ce sera l'arrivée massive: de SCIO (384 exemplaires) (n° 601 à 984), dont les derniers modèles (SCIOR) sillonnent toujours la capitale alsacienne. C'est aussi le 19 mars 1980 que sont mis en service les pre-



Le réseau d'autobus ne fut modifié que plusieurs mois après la mise en service du tramway. Cette période transitoire permit de roder convenablement le matériel et permettre le minimum de désagréments pour les voyageurs. C'est donc seulement le 27 février 1995 que le réseau bus fût totalement restructuré. Nous en connaissons la suite: un succès que nous avons déjà eu le plaisir de relater dans notre magazine (n° 4 et 6) 60 000 voyageurs utilisent le tram chaque jour et l'ensemble du réseau a vu sa fréquentation augmenter de 27% entre 1994 et 1995! L'offre globale est maintenant supérieure de 30% à ce qu'elle était en 1992. Les parkings «relais-tram» apportent 10% de la clientèle et en 5 ans la diminution du trafic à l'intérieur de la ville a été de 17%.

Fort de ces résultats, le conseil de la communauté urbaine a approuvé tout dernièrement le projet d'extension du réseau de tramways sur près de 35 kms à savoir:

- ◆ le prolongement de la ligne existante, du Rond-Point Baggersee à la Cité Technique (ou, contrairement à ce que j'affirmais dans le n° 4, les travaux n'ont pas commencés).
- ◆ une branche partant de l'«Homme de Fer» vers Neuhof.
- ◆ une branche «Homme de Fer» vers Roethig.
- ◆ une branche de la Place de la République vers Hoenheim.
- ◆ une branche de l'«Etoile» vers le Pont Vauban par route du Rhin.

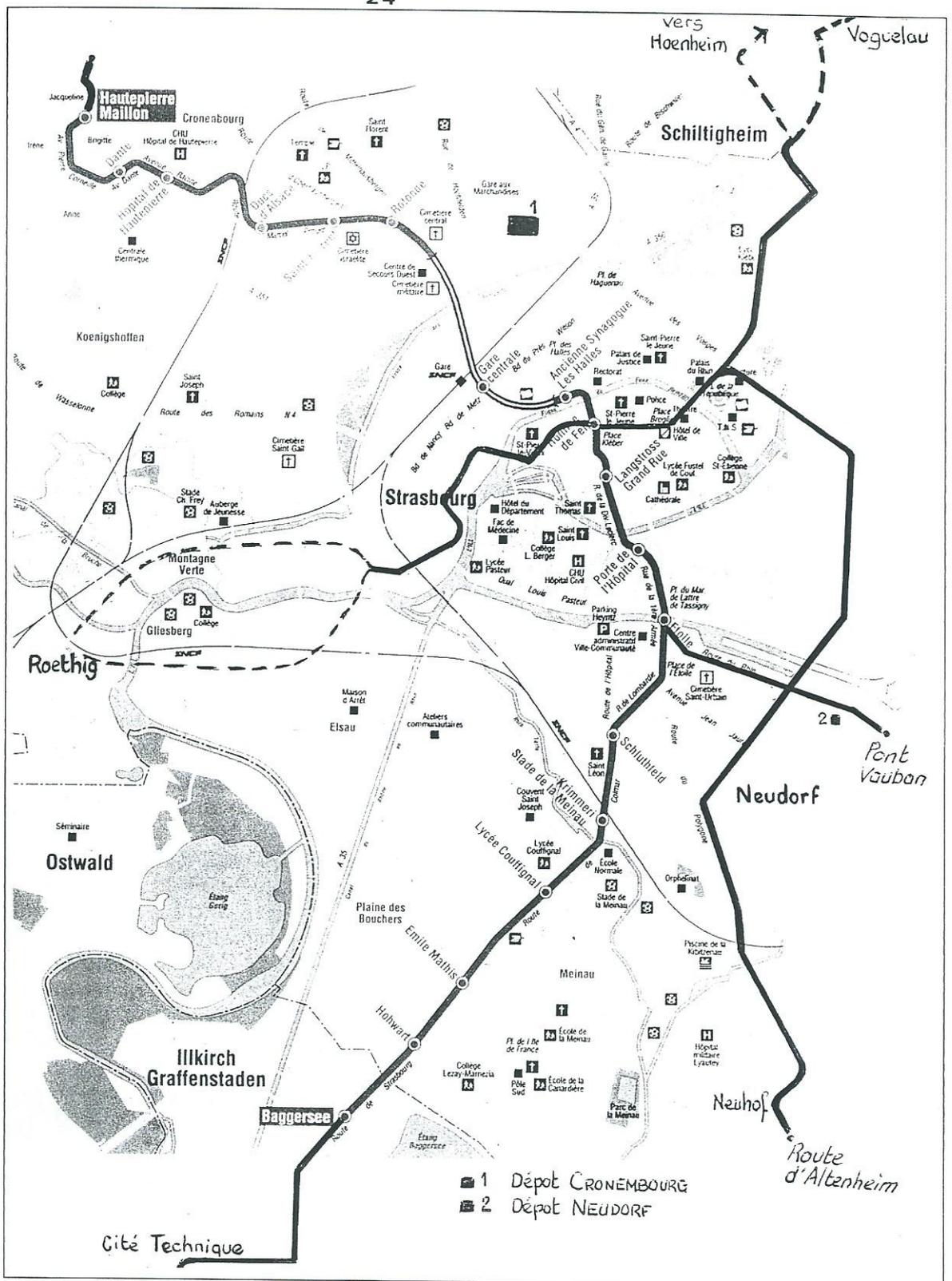


Schéma des futurs prolongements du réseau tramways.

Rame du tramway Strasbourgeois sortant de la trémie du tunnel sous la gare centrale. Photo prise à l'arrêt « Ancienne SYNAGOGUE - LES HALLES

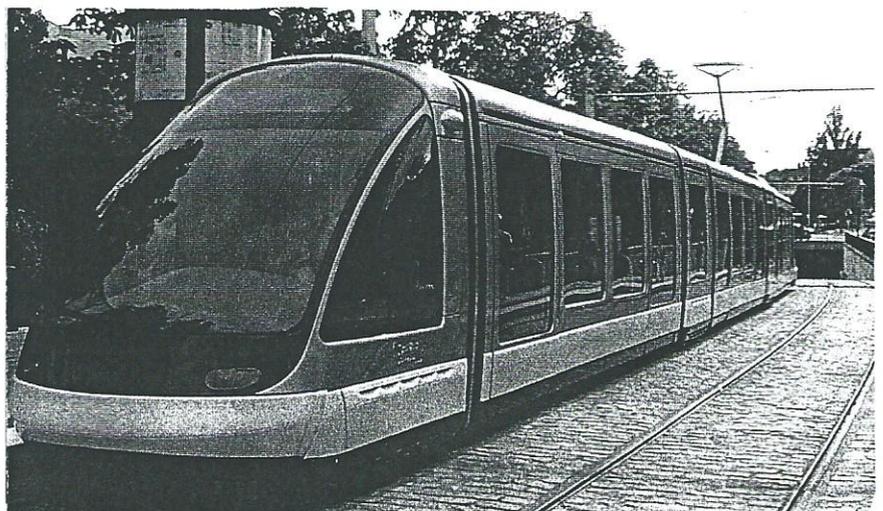


Tableau parc urbain au 04 09 1995

Types	Modèles	Nombre de véhicules	Numéros de parc
Tramways	ABB/SOCIMI	26	1001 à 1026
76 Articulés	VAN HOOL AG 300	30	515 à 544
	O 305 G HEULIEZ	46	308 à 311, 313 à 322, 336, 338, 340 à 344, 347 à 361
211 Standards	R 312	69	400 à 468
	GX 317	*	
	SC 10 R	137	{ 846 à 858 860 à 984
	SC 10 M	5	755, 757 à 760
Gabarits réduits	VAN HOOL AU 138 **	2	106 et 107

- La CIS dispose aussi d'une flotte d'autocars interurbains (Renault S 53 et Tracer Mercedes O 303 et dernièrement articulés Heuliez GX 87). Les 4 GX 87 (362 à 365) ainsi que 7 S 53 sont utilisés pour exploiter deux lignes péri-urbaines (71 et 72).

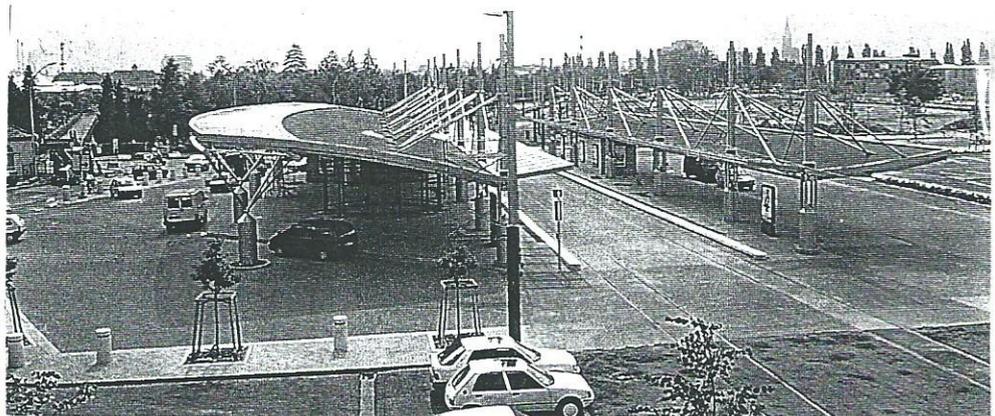
- Je n'oublierai pas de citer le petit train touristique exploité à l'aide de 4 tracteurs Mercedes (MT 41 à MT 44) et 8 remorques

Soit 289 autobus urbains

* 2 surbaissés GX 317 ont été reçus en novembre, suivi de 6 autres exemplaires

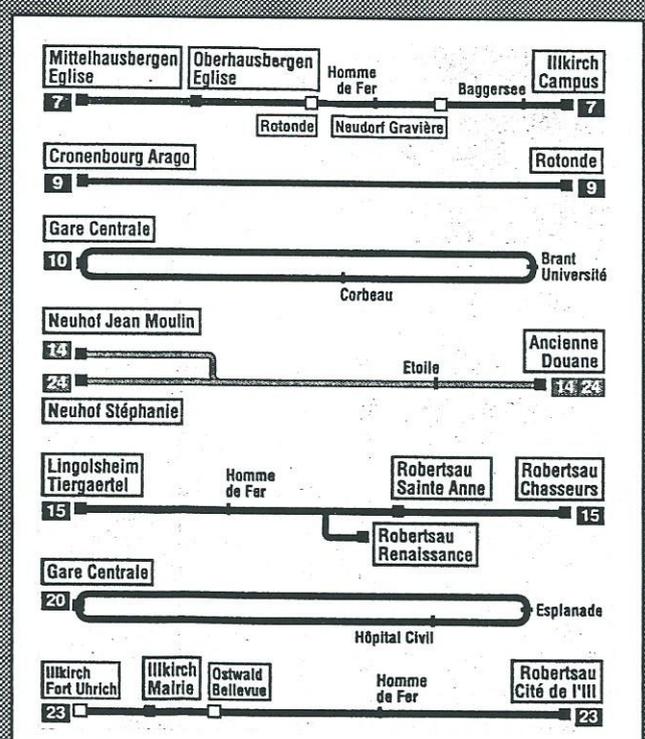
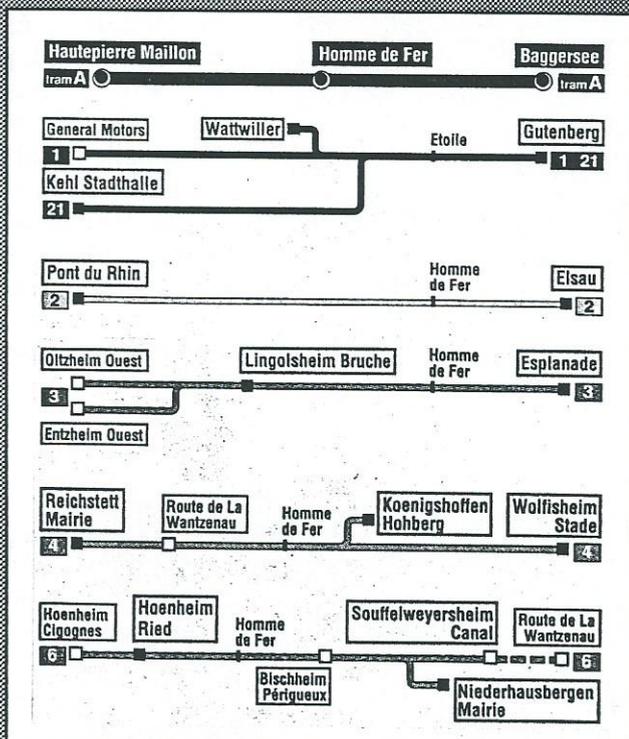
** Rachetés à la SMTU (Montpellier)

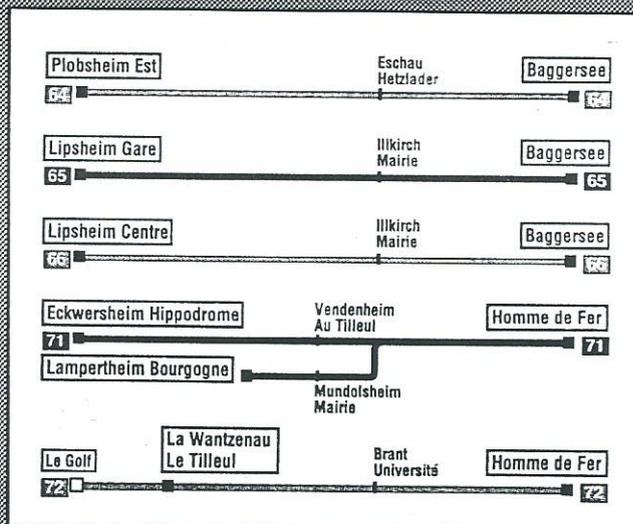
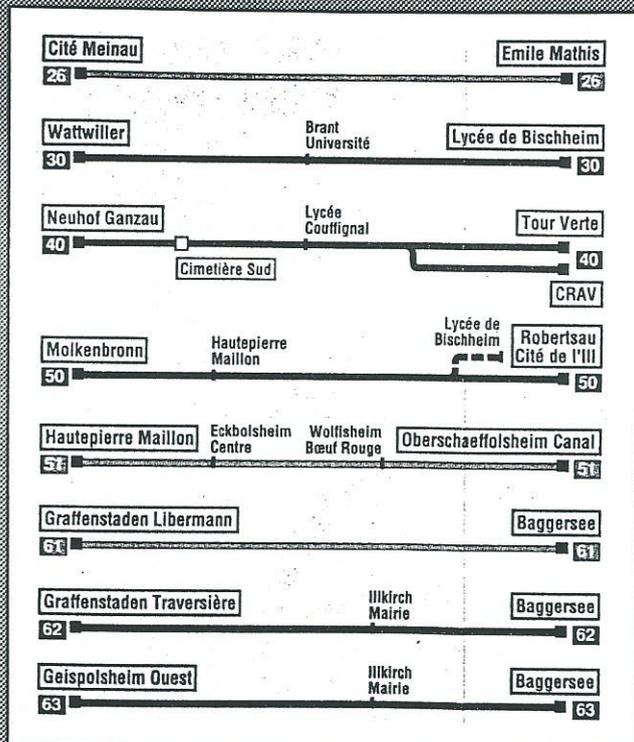
«Relai-tram» de «ROTONDE».
Photo prise lors de sa finition.



Les 26 lignes du réseau:

La ligne 21 est une des toutes premières ligne transfrontalière de France. Elle dessert en effet la ville allemande voisine de Kehl, à partir du Pont de l'Europe avec 3 stations: Kehl Bahnhof, Markplatz et Kehl Stadthalle.





Répartition du matériel par lignes

Si l'on s'en tient à l'état du parc du 04 septembre 95, on remarque plusieurs lignes exploitées d'une façon mixte (standards + articulés) - (lignes 6, 7, 20 et 71). 3 lignes sont équipées entièrement en articulés: 4, 15 et 23. Les autres sont équipées de standards, R

312, SCIOR et maintenant GX 317 à l'exception de la ligne 26 exploitée avec des gabarits réduits Van Hool AU 138.

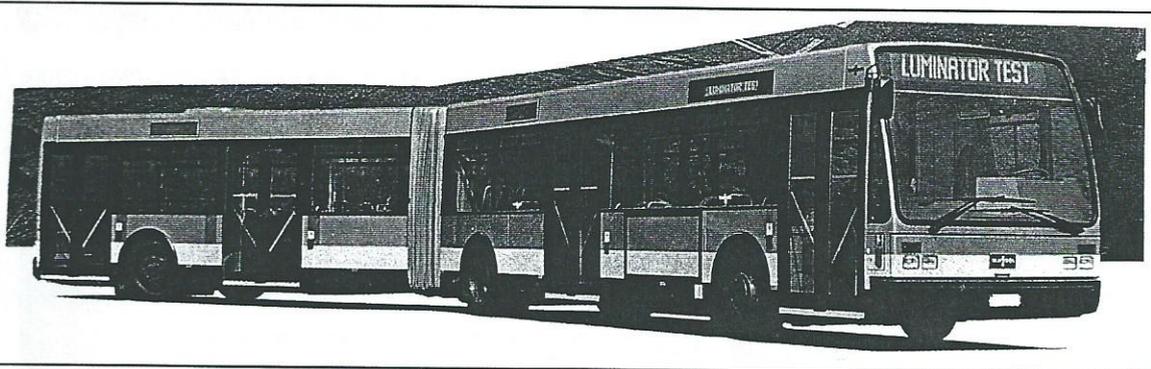
Remisage

-Dépôt de CRONENBOURG 206 bus dont 67 articulés. Outre le tram, il remise les lignes 2, 3, 4, 6, 9, 10, 15, 20, 23 et 50

ainsi que les péri-urbaines 71 et 72.
-Dépôt de NEURDORF 94 bus dont 13 articulés. Remise les lignes: 7, 1/21, 14/24, 26, 30, 40, 61, 62 /65/66, 63 et 64.

Livrées

Si les tramway étaient de livrée jaune, les autobus étaient eux, bleus. La couleur blanche à bandes rouges a ensuite pris le relai jusqu'à ce que le nouveau tram soit mis en service. Depuis le réseau tram et bus est petit à petit remis à la nouvelle identité visuelle strasbourgeoise: gris-rose métallisé, bande blanche et bas de caisse vert foncé.



VAN - HOOL AG 300

Matériel articulé surbaissé acquis actuellement par le réseau strasbourgeois

Remerciements

- Je remercie Madame Francine Hoerner de la CTS pour les documents qu'elle a eu la gentillesse de me faire parvenir.
- Je vous engage à lire l'excellent ouvrage de Georges Muller, directeur des services techniques de la CTS, «L'année du tram» - Editions Ronald Hirlé.
- Documentation sur le matériel ABB-Socimi dans notre magazine (n° 1, pages 27 à 35).
- Esiteriophilie - Présentation de la billetterie CTS par notre ami Jean le Gendre (magazine n°4, pages 23 à 25).

COMPLEMENT D'INFORMATION

Suite à l'article de présentation du réseau de Strasbourg, vous avez pu remarquer que les données du parc sont anciennes. Notre ami Frédéric GIANA nous fait parvenir son état à jour en date du 15/2/96 en attendant d'ici la fin de l'année de nous fournir une réactualisation.

N°106 & 107	Van Hool AU138 ex SMTU-Montpellier n°83 & 84
N°17	SC 10U - 444D - ex n°752 transformé en bus INFO CTS
N°755 à 760	SC 10U - 444D - transformés pour transport d'handicapés
N°861 à 863	
N°865 à 917	SC 10R - 444D - anciennes couleurs
N°918 à 940	
N°942 à 984	SC 10R - 444D - repeints
N°400 à 468	Renault R312 à 3 portes
N°470 à 477	Heuliez GX 317
N°308 à 310	Mercedes / Heuliez O 305G ex Reims n°602, 607 & 608 aux anciennes couleurs
N°311	
N°313 & 314	
N°316 à 322	Mercedes / Heuliez O 305G anciennes couleurs
N°324 à 326	
N°328	
N°323 & 331	
N°341 à 344	Mercedes / Heuliez O 305G repeints
N°348	
N°350 à 361	Mercedes O 305G anciennes couleurs
N°515 à 558	Van Hool AG300 nouvelles couleurs
N°362 à 365	Volvo / Heuliez GX 87
N°370 à 375	Volvo / Heuliez GX 87 aux couleurs interurbaines
N°202	
N°206	
N°208	Renault S 53R aux couleurs interurbaines
N°210 à 213	
N°215 & 216	Renault S 53R aux couleurs urbaines
N°217 à 219	
N°221 à 256	Renault S 53R aux couleurs interurbaines
N°277 & 278	
N°282 à 287	Renault S 53R aux couleurs urbaines

+++++

RESEAU DE LANNION (22)

Dans le numéro 8 M. Le Chanu nous avait décrit le réseau urbain de la ville de Lannion. Ce petit réseau ne possédant que six autobus, ces derniers n'ont pas de numéros de parc. A la demande de plusieurs de nos lecteurs l'auteur de l'article nous communique les numéros d'immatriculation des bus:

- Mercedes O 711 D	5577 SG 22
- Gruau MG 19	2322 TK 22
- CBM TDU 850	1864 RN 22
- CBM TDU 850	4558 TB 22
- Saviem SC 10	7448 SQ 22 (ex RATP)
- Renault PR 100MI	4133 TP 22 (ex RATP)

SAINT-ETIENNE - réseau de la STAS -:

LA STAS SANS PATRON

Le malaise qui couvait depuis plusieurs mois à la Société des transports de l'agglomération stéphanoise, a trouvé son épilogue le 27 juin dernier, au terme de l'assemblée générale des actionnaires de la société.

Les actionnaires ont d'abord donné quitus à Maurice Defour pour sa gestion des deux précédents exercices. Le PDG de la STAS était ensuite l'un des trois administrateurs, représentant les actionnaires du réseau stéphanois, à solliciter le renouvellement de son mandat. Le capital de la STAS est actuellement détenu pour un peu plus de 55% par cinq banques de la place (Banque Populaire de la Loire, Caisse d'Epargne, Crédit Agricole, Société Générale et Société Lyonnaise) et par Transcet pour un peu plus de 40%, 5% des actions appartenant en propre à Maurice Defour. C'est le mandat de ce dernier qui fut le premier soumis au vote des actionnaires, un vote à mains levées qui devait mettre en minorité le patron de la STAS. Suite à cette éviction, Jean Boulais devait retirer sa candidature et le mandat du troisième administrateur, celui de la Transcet, n'a pas été renouvelé.

La STAS se trouvant sans pilote, l'assemblée devait saisir le tribunal de commerce de Saint-Etienne, à charge pour celui-ci de nommer un administrateur judiciaire.

Ainsi prend fin un conflit latent depuis plusieurs mois à la STAS. C'est le premier effet visible de la redistribution du capital, voulue par Michel Thiollière. Le maire de Saint-Etienne, président du SIOTAS expliquait sa démarche par un triple souci: rigueur dans la gestion, transparence des relations entre la STAS, société privée et le SIOTAS, assemblée des élus, et enfin, performance du réseau. C'est à cette fin qu'il avait commandé au début de son mandat, un audit pour connaître les comptes, s'agissant de l'argent des contribuables. Les conclusions de l'étude, qu'il a rendues publiques, devaient mettre le doigt sur deux sujets importants de préoccupation, selon Michel Thiollière qui fait état de conflits graves entre Transcet, actionnaire principal et le PDG de la société, Maurice Defour, rendant impossible toute collaboration. Mais surtout, l'audit a montré que Maurice Defour ne pouvait pas légalement présider la STAS pour la bonne raison qu'il avait occupé préalablement la fonction de secrétaire général du SIOTAS.

Pourtant Maurice Defour est resté aux commandes du réseau depuis 6 ans, et la situation s'est précipitée suite à l'arrivée d'un nouvel actionnaire, VIA GTI. Quant à la situation personnelle de Maurice Defour, il ne s'agit pas d'un licenciement puisqu'une proposition équivalente en terme de salaire lui est faite dans le réseau de Lyon.

Par contre, le président du SIOTAS s'élève contre le fait que les fiches de paie du personnel de la STAS, habituellement signées le 24 par la direction ne l'étaient toujours pas le 27.

Pour tenter de résoudre ce problème, le président du SIOTAS a réuni le 12 Juillet les maires des communes membres du syndicat. Sur les douze présents, neuf ont apporté leur soutien à Michel

Thiollière et à la solution de départ de Mr Defour. Deux autres souhaitent la constitution d'une SEM pour la gestion de la STAS.

Depuis le 19.07.96, la société Transcet détient la présidence de la STAS et la société VIA GTI, la direction générale. Le président de la STAS est donc Monsieur Bernard Simon, et le directeur général est Monsieur Jacques Lagrange. La société VIA GTI n'est pas encore actionnaire, mais il est prévu qu'elle rachète les parts des banquiers.

QUELQUES CHIFFRES POUR 1995

1995 qui a été marqué par le mouvement social de novembre et décembre a été une année difficile pour tous les réseaux de transports urbains. Si l'on exclut la RATP (Paris) et la RTM (Marseille) qui ont connu une baisse importante du trafic en raison des grèves suivies par le personnel, la perte de la clientèle de la Stas (-3%) se situe à hauteur de celle enregistrée par TCL à Lyon avec -2,8% alors que la moyenne nationale pour les villes de plus de 200 000 habitants est de -6%. La Stas a estimé à 750 000 la perte de voyages pour le seul mois de décembre 95. En 1995, ce sont donc 45,5 Millions de personnes qui ont utilisé le réseau.

Le montant du chiffre d'affaires transport a été de 116 Millions de francs dont 107,7 Millions de francs pour la seule vente des Pass. Avec les autres produits, la Stas a entré 135 Millions de francs. A contrario, les dépenses ont atteint 182 Millions (68% en frais de personnel). Par rapport à 1994, les recettes ont progressé de 4% et les dépenses diminués de 1%. L'équilibre est assuré par les collectivités locales. Mais la Stas a couvert ses dépenses à hauteur de 74,5% alors qu'en moyenne les sociétés de transport urbain atteignent 55% de couverture. Concrètement, le déficit a été inférieur de 10 Millions par rapport au budget prévisionnel.

VERS LA RELANCE DU PROJET SAINT-ETIENNE FIRMINY

Suite à la visite, en juin dernier, de Madame Idrac à Saint-Etienne, il a été décidé une relance de la liaison Saint-Etienne - Firminy.

La S.N.C.F. a récemment précisé qu'une étude a été confiée au cabinet Sytral afin d'approfondir le dossier. Ses résultats devraient être connus au 15 Octobre. Il s'agit de savoir précisément ce qu'on peut faire de cette ligne. Jusqu'ici, le problème avait été abordé rapidement. Par conséquent, afin d'y voir clair et d'intégrer le schéma de déplacement urbain auquel Saint-Etienne Métropole réfléchit, les financeurs potentiels ont donc décidé de prendre un peu de temps pour savoir sur quelles bases techniques et financières, le projet pouvait être porté.

L'Ondaine favorable : Du côté des communes concernées, les élus sont évidemment toujours mobilisés pour faire avancer le dossier. Du côté de la mairie de Saint-Etienne qui a tout de même soutenu le dossier devant Mme Idrac, on se montre toutefois assez réservé en expliquant que le dossier était au point mort et qu'il n'y

avait aucune avancée depuis la venue du ministre. Du côté de la mairie de Firminy, on est plus enthousiaste, et déjà la ville est en négociations avec la S.N.C.F. pour agrandir le parking de la gare (200 places). Et la municipalité appelleuse pense qu'à terme, l'électrification sera nécessaire. A Firminy toujours, on indique: "pour nous, c'est programmé pour 1997", mais on évoque aussi les problèmes techniques et la nécessité d'assurer aussi la desserte cadencée sur Lyon. Tout comme le maire de La Ricamarie M.Berne qui songe à ce raccordement indispensable jusqu'à Lyon, mais il n'oublie pas de plaider pour un arrêt à La Ricamarie (11 000 Habitants). Enfin, le maire du Chambon Feugerolles, M.Barnier, lui aussi farouche partisan de cette desserte, jugeant que l'affaire était quelque peu en sommeil, a demandé que le projet soit réactivé. Sur le fond, il émet toutefois la condition expresse qu'il y ait complémentarité avec le billet STAS, mais il ne met pas d'à priori pour que la ligne soit électrifiée. Et il se dit favorable à une expérimentation immédiate.

L'opposition de l'ACLNDF

L'Association Contre le Nouveau Développement Ferroviaire Saint-Etienne/Firminy a suivi avec attention les nouveaux développements du dossier. Et elle a naturellement constaté que l'idée de l'électrification était de plus en plus souvent avancée mais elle demande également des rames sur pneu, des murs anti bruits, des aménagements des passages à niveaux. L'association rappelle cependant qu'elle n'est pas hostile à cette desserte cadencée : "si cette liaison doit se faire, qu'on la fasse bien, avec tous les aménagements nécessaires. Traitons ca en RER, mais comme il le faut. Actuellement, le projet n'est pas bon".

UN NOUVEAU PLAN DE CIRCULATION : Moins de voitures au centre ville

La mairie de Saint-Etienne vient de présenter les grandes lignes du nouveau plan de circulation de Saint-Etienne qui essaie de faire la part belle aux transports en commun. Ce plan s'articule autour de 2 boulevards circulaires. Le principe étant de détourner les véhicules qui n'ont rien à faire dans le centre et de les faire circuler sur l'anneau hyper central ou sur le boulevard urbain circulaire suggéré par Ricardo Bofill. A l'intérieur de l'anneau central, on retrouvera de nombreuses voies piétonnes existantes ou à créer, des voies limitées à 30 km/h pour l'accès aux parkings situés à l'intérieur : Hôtel de Ville et Antonin Moine (existants) et, Jean Jaurès (400 places) et Libération (400 places) à créer. Dans ce cadre la Grand Rue sera piétonnisée entre Jean Jaurès et la place du Peuple. En 1998, ce sera le secteur Jean Jaurès - Hôtel de Ville avec une partie de la place Dorian. Le reste sera piétonnisé d'ici l'an 2000.

Enfin, je signalerai que lors d'une récente visite, Madame Idrac a annoncé que l'Etat participerait à hauteur de 50% au financement du Plan de Déplacement Urbain qui concerne toutes les agglomérations de plus de 250 000 habitants. Les maires de Firminy et Saint-Etienne ont également profité de l'occasion pour soutenir la liaison ferroviaire Firminy - Saint-Etienne.

MISE EN SITE PROPRE DU TRAM DE SAINT-ETIENNE:

L'opération de mise en site propre du tramway rue des Docteurs Charcot, entre la place Jules Ferry et la place Bellevue, a débuté en avril dernier. 12 mois seront nécessaires à sa réalisation sur une longueur d'environ 800m. A partir du printemps 1997, ce sera au tour du tronçon situé entre la place Carnot et la préfecture d'être entièrement restructuré. Les voies du tramway seront reconstruites selon des techniques améliorant le confort des usagers et réduisant le bruit des circulations. Un alignement d'arbres sera réalisé le long du site propre qui sera engazonné afin de former une véritable coulée verte.

Les membres de la communauté de communes de Saint-Etienne ont confirmé l'étude en cours pour la mise en place d'une nouvelle desserte entre Saint-Etienne et Saint-Chamond.

BORDEAUX - réseau C.G.F.T.E. -:

Acquisition en début d'année par le réseau CGFTE de Bordeaux de 53 bus standards surbaissés Man NL 222. Ces matériels numérotés 9501 à 9553 viennent rejoindre le matériel surbaissé déjà en fonction sur ce réseau, constitué de 16 articulés Man NG 272 et numérotés 9382 à 9399 et 9451 à 9455.

Par ailleurs 10 anciens articulés Mercedes 0 305 G ont été vendus au réseau d'Amsterdam CVBA. Les n°8081, 8089, 8151 à 8156, 8158 & 8159 deviennent les 556 à 565 amstellodamois. Ils seront affectés à la ligne 48 - Sloterdijk Station / Vrije Universiteit / Station South WTC -. Le 8075 bordelais a, de son côté, rejoint le réseau bulgare de Sofia alors que le 8082 attend sa nouvelle affectation.

FORT DE FRANCE (Martinique):

Pour ne pas quitter le thème des réaffectations de matériel, le quotidien " Les Dernières Nouvelles d'Alsace " vient de retrouver des SC10 strasbourgeois sur le réseau de Fort de France. Ayant gardé jusqu'à leur plaque d'immatriculation en " 67 " ces matériels semblent avoir été prêtés à la ville martiniquaise en attente de matériels neufs.

Photo ci-dessous de Myriam Berna: ce SC 10 n°836, immatriculé 9592 SN 67, aux couleurs du réseau de la CTS de Strasbourg a bien été pris en photo dans les rues de Fort de France en Martinique.



NANTES - réseau TAN -:

Le réseau a changé ses matériels radio (embarqués et portatifs) suite à l'obligation de modifier la bande fréquence radio. Le basculement s'est effectué en avril. A cette occasion, chaque ligne aura dorénavant sa fréquence ce qui améliorera le travail des régulateurs en exploitation perturbée.

A la rentrée de septembre, les dessertes seront améliorées sur les 21, 78 et 82, ainsi que les lignes 31 & 58 de l'île Beaulieu. Regroupement prévu des deux branches de la ligne 75.

LYON - réseau TCL -:

Une opportunité se dessine pour transformer la ligne de chemin de fer de l'Est lyonnais en un axe ferré supplémentaire de transports en commun. Jusqu'à présent la convention d'exploitation qui liait le département à la SNCF ne le permettait pas. Depuis peu, une nouvelle convention a été signée qui rend la disponibilité plus souple pour cette infrastructure. C'est maintenant aux élus de transformer ce premier essai et d'adapter cette voie ferrée

en un site propre pouvant desservir les communes de l'Est ou vers Satolas.

A partir du 1er septembre, les cars interurbains venant des quatre coins du Rhône pour aboutir dans les gares routières lyonnaises pourront prendre des voyageurs dans le périmètre de la communauté urbaine et cela au tarif TCL. Jusqu'à présent, seuls les bus de la SLTC assuraient ce service.

Dans notre dernier numéro, page 22, une partie de l'information sur le site propre trolleybus de la Cité Internationale a été fortuitement tronquée. Nous restituons le passage en question: " le plus important pour nous est de savoir que ce site est établi sur les terrains de l'ancienne foire de Lyon, autrefois traversés par une importante circulation de transit. Seuls subsistent sur l'ancienne plate-forme, des cheminements piétonniers et un site propre intégral pour les trolleybus de la ligne 4 qui disposent d'un système de priorité aux feux, à l'entrée et à la sortie de cette voie réservée, déclenché par leurs perches ".

Desservie par 44 trains express régionaux quotidiens en semaine, la gare SNCF de Vaise se place en tête de pont des liaisons de l'agglomération avec l'Ouest lyonnais. Depuis le 12 juillet les trains font leur entrée dans une gare flambant neuve, bâtiment qui sera intégré au printemps 97 au futur pôle multimodal. A cette date, en effet, et outre la mise en service du tronçon Nord du périphérique, la gare de Vaise s'organisera autour de la gare ferroviaire et de la dernière station de métro liée au prolongement de la ligne D depuis Gorge-de-Loup. A signaler également, une plate-forme pour les bus urbains et les autocars interurbains et un espace de stationnement de six cents places.

NICE - réseau Sunbus -:

Au cours d'une récente réunion de la commission de circulation, l'adjoint au maire chargé des travaux a communiqué les grandes lignes d'un programme d'amélioration du réseau d'autobus:

- poursuite des axes prioritaires de l'avenue de la Californie et de la rue de France, complétés par plusieurs autres sections.

- 7,4 km de couloirs viendront s'ajouter aux 24,5 km existants avec une priorité sur l'axe Nord, le plus chargé et le plus irrégulier. Ce programme sera complété par la pose de séparateurs physiques.

Après le programme de rénovation des véhicules, un autre est en cours de mise au point pour acquérir 30 à 40 autobus surbaissés dotés de la climatisation. Une réflexion est en cours pour introduire le paiement par monétique billétique.

Concernant la décision de doter l'agglomération d'un système de transport en site propre de type TVR, et contrairement à Caen, les habitants de Nice devront se passer de consultation: les élus niçois sont persuadés que le tramway sur pneus est le bon choix; le maire l'a confirmé lors du dernier conseil municipal.

Enfin des modifications importantes sur le réseau du bus sont prévus dès septembre prochain. Le premier janvier 97 verra l'augmentation du prix des billets; par exemple le ticket unitaire passera de 8Fr à 8,50.

CAEN:

Face aux critiques des opposants au projet de TVR et prenant acte du résultat de la consultation de ses habitants - 66% de non -, la municipalité de Caen tenant compte des avis négatifs exprimés a en effet décidé de prolonger la réflexion sur ce sujet et de créer une commission municipale qui, s'entourant de l'avis d'experts reconnus, mettra en oeuvre une large concertation.

LILLE - réseau Transpole -:

Le réseau vient d'être certifié ISO 9002 pour ses activités d'exploitation et installations fixes. Transpole vient de mettre en service de nouveaux billets. Equipés d'une piste magnétique, ils sont censés décourager les nombreux fraudeurs et plus particulièrement ceux qui utilisent le même billet à plusieurs reprises. L'opérateur estime que sur 100 millions de personnes transportées chaque année, 10 millions le sont sans ticket ou en l'ayant falsifié, ce qui représente une perte sèche de 3 millions de francs.

En mai et en septembre Transpole a mis en place une campagne destinée aux abonnés pour développer leur nombre et les fidéliser.

VALENCE - réseau CTAV -:

Les 85 autobus de la CTAV sont équipés d'un valideur magnétique et d'un valideur sans contact. En effet, depuis le mois de juin, le réseau est équipé d'un système de billetterie sans contact, fournie par Ascom Monétel. La CTAV a retenu la solution mixte, magnétique-sans contact, le sans contact concernera l'ensemble des cartes d'abonnement, les cartes des voyageurs occasionnels demeurant magnétiques.

STRASBOURG – réseau CTS –:

Le 28 mai dernier la CTS a signé un contrat avec la firme ABB-Tecnomasio, filiale italienne du groupe AD-Tranz (ABB-Daimler Benz). Ce contrat portera sur la fourniture de 21 rames surbaissées devant équiper la deuxième ligne de tramway. Les matériels seront très semblables à ceux qui circulent actuellement, bien que 10 d'entre eux seront équipés dès l'origine de 4 caisses. L'intégration finale des éléments, qui seront fabriqués dans divers pays d'Europe, sera réalisé ainsi que l'habillage et les aménagements intérieurs dans les usines de la firme alsacienne LHOR basée à Hangenbieten et Duppigheim.

ANNECY:

Un schéma directeur des transports en site propre est en cours d'élaboration pour les 10 communes desservies ainsi qu'un autre de pistes cyclables pour organiser une continuité autour du lac d'Annecy.

Coté matériel, le parc de la SIBRA devra être entièrement équipé de surbaissés en 6 ans.

CHALON SUR SAONE – réseau de la STAC –:

Depuis septembre, le périmètre des transports urbains est passé de 8 à 26 communes. La société exploitante, la STAC, a accepté de résilier son contrat avant terme (1997) pour répondre à l'appel d'offres lancé par le syndicat intercommunal des transports – le SITUC –. Nous ne connaissons pas encore le résultat de ce marché. Sans attendre la nouvelle concession, la STAC prépare son plan de communication et a déjà procédé au lancement des nouvelles découpes de peinture sur ses bus: véhicules blancs avec papillons de couleurs.

L'an prochain, les 36 autobus seront équipés d'un système de localisation par satellite GPS. Les matériels de la STAC sont des GX 107, des R 312 et tout dernièrement des GX 317. Ces autobus sont garés dans un dépôt, commun aux autocars des " Rapides de Saone et Loire " – les R.S.L. – situé rue François Rude dans une ZA du Sud Ouest de la ville.

SAINT-BRIEUC – réseau des TUB –:

Les TUB viennent de mettre en service un Gruau MG 50 n°104 et immatriculé 7586 VA 22 qui remplace le MG 36 n°101 non réformé à ce jour ! Sinon les TUB ont récupéré les trois Van Hool A 500 du réseau d'Annemasse; ils seront normalement numérotés 244 à 246. Par ailleurs deux autres A 500 doivent arriver pour la rentrée 96; ils seront sûrement numérotés 247 & 248. Le réseau va se développer en septembre et en janvier 97. C'est également ce mois de janvier 97 que le réseau va acheter 1 ou 2 bus, sûrement des A 500.

NANCY – réseau de la CGFTE –:

La communauté urbaine a donné son aval à la modification de plusieurs lignes à la rentrée. Au rang des objectifs: supprimer les terminus en centre-ville, réduire des déplacements inutiles dans l'hyper-centre. Cette manoeuvre permettra de réduire le nombre de bus dans l'hyper-centre où des véhicules de lignes différentes couvraient un même itinéraire.

Mis en service en 1982, les trolleybus articulés à double énergie, électrique et diesel, présentent-ils des dangers de structure ? Pourront-ils poursuivre leur rotation pendant encore cinq ans ? Le syndicat CGT qui produit des photos alarmistes des attelages de remorques fissurés lance une campagne de sensibilisation à la fragilité de ces engins vieillissants. La direction de la compagnie de bus dénonce cette " manipulation d'une poignée d'irréductibles " et ouvre ses impressionnants ateliers de maintenance pour confirmer le problème et dévoiler sa stratégie curative. Entre les deux, le " Service des Mines " demande à voir. A noter que ce dernier effectue une rigoureuse (!) série de contrôles mais ne vérifie jamais l'attelage alors qu'il avait tout le loisir de le faire; il suffisait d'ouvrir une trappe qui se trouve derrière les soufflets !.....

Nous profitons de ce commentaire pour vous rappeler que le réseau de Nancy possède 48 exemplaires de trolleybus bi-mode de type PER 180H et qu'ils sont numérotés 603 à 650. Trois sont en arrêt définitif au dépôt.

ANGERS:

L'information en temps réel est présente sur le réseau d'Angers; en effet 50 points d'arrêts du réseau viennent d'être dotés de bornes d'information dynamiques à affichage à cristaux liquides reliées au Système d'Aide à l'Exploitation – le SAE –; ce dernier permet le suivi en temps réel des 140 bus d'Angers.

ACTUALITE EN ILE DE FRANCE:

- VERSAILLES:

Au mois de juin ont débuté les travaux d'aménagement de la nouvelle gare routière des cars interurbains. Elle aura pour but d'améliorer le flux de circulation des cars (400 à 500 rotations par jour actuellement). Pour se faire, les cars ne stationneront que pour prendre leurs passagers (3 minutes maximum) et les 22 quais actuels passeront à 5. Le stationnement des cars se fera en haut de l'avenue de Sceaux.

Ces aménagements ne sont que provisoires, l'installation définitive de la gare routière devant se faire dans 5 ans près de la gare des Chantiers.

- AEROPORT CHARLES DE GAULLE - CDG - à Roissy:

Le mini-métro SK 6000 a pris du retard. Prévu pour fonctionner dès mai 96, la première ligne ne sera vraisemblablement mise en service qu'au printemps 97. La RATP et la firme Soulé viennent de créer une nouvelle société qui sera responsable de l'exploitation et de la maintenance du système. Le premier tronçon reliera la gare TGV à CDG1 en 5 stations. Le gros oeuvre de ces stations et l'atelier-garage est achevé; le second oeuvre s'y poursuit. Soulé réalise actuellement la pose des voies. Les cabines, elles, sont en cours d'assemblage. Fin 97, la seconde ligne de 850m desservira le module de jonction de CDG2 et la future aérogare CDG-2-F via la gare TGV. Ce système effectuera les 3,5km entre CDG1 et la gare TGV en 9mn à une vitesse de 36km/h. L'intervalle entre véhicules variera entre 20 et 50 secondes.

Rappelons que ce concept est constitué de petites cabines de 29 passagers (dont 4 assises), tractées grace à un système double par câble en dehors des stations et par roues à axe vertical installées en bordure de voie lors du passage en station. Le mouvement des cabines est composé de 4 phases: vitesse de croisière (36km/h), décélération, accostage du quai à vitesse de défilement faible (1 km/h) et accélération.

- AEROPORT CDG - Roissy-pôle:

Mise en service de la gare routière " Roissy-pôle ": abritée sous une dalle, elle comprend 5 quais et 20 postes de départs pour une capacité de 25 000 passagers par jour. Exploitée par les CIF - Courriers d'Ile de France - cette gare est le départ de 13 lignes de cette compagnie mais aussi de deux lignes RATP (350 & 351), de celle du pool CIF-RATP (ligne 349), de lignes des sociétés Cariane (vers Creil et Compiègne), AMV (vers Marne la Vallée), TVS (vers Chelles et Meaux), de la navette vers Disneyland et enfin des navettes internes à l'aéroport.

- RATP:

Dernière minute: nous venons d'apprendre l'arrivée aux ateliers RATP Championnet du premier Renault Agora - 2 portes - et portant le numéro de coquille 2001. Le voici, photographié par notre ami Daniel Crosnier, présenté sur les pistes du dépôt Belliard. Dans notre prochain numéro nous reviendrons plus en détail sur ce matériel en vous présentant un dossier technique sur l'Agora.



EDITO

Le bulletin de mai de la FNAUT d'Ile de France s'insurge à juste titre sur "les limites du plan vélo" de la Mairie de Paris. "Pas question d'augmenter la priorité aux bus" ironise le bulletin de l'association des usagers sous la plume de Monique Chauvin. "Un exemple révélateur de cet état d'esprit est l'aménagement de pistes cyclables là où il y a un couloir de bus. Au lieu d'élargir ce couloir et de le séparer physiquement de la circulation générale, la voirie entend le déporter à gauche et installer une séparation physique... sur la droite entre bus et vélo! Motif invoqué : "il faut bien que les livraisons puissent utiliser le couloir réservé !".

Et pour finir de rejeter l'idée de couloirs bus séparés physiquement de la circulation, les édiles parisiens s'exclament : "Mais cela reviendrait à retirer des files aux voitures, pas question!". La FNAUT nous démontre ainsi les limites du "plan TIBERI". Alors, lorsqu'à grand renfort d'annonces, on nous promet en cas d'alerte n°3 de pollution, des transports en commun renforcés et gratuits*, nous restons assez dubitatifs. Avec quels moyens, alors que le taux de réserve d'autobus est déjà mis à contribution, et pour quelle efficacité si la notion de couloir fermé n'est pas retenue ?

*Ces moyens sont évalués par les responsables à 50 % de la réserve, soit environ 200 voitures.

TRAMWAY



d'autre part : "notre objectif est ambitieux : parvenir pour l'an 2000 à une qualité de l'air inégalée en Ile de France depuis un demi siècle . Dans cette optique, le tramway a un rôle primordial à jouer". Il a ensuite apporté quelques précisions sur le prolongement en projet : "le TVS doit être prolongé au Nord et au Sud"... "Concernant le prolongement de Bobigny vers Noisy le Sec semble techniquement arrêté. Il faut engager dès cette année les procédures pour le mettre en oeuvre le plus rapidement possible".

Nous souhaitons que cela ne soit pas qu'un effet d'annonce de plus !

- **Ligne T1 :**

Nous vous en parlons dans notre n°6, le prolongement du Tramway de Bobigny à Noisy le Sec se précise un peu plus. Une enquête publique a débuté le 9 juin dernier. Jusqu'au 15 septembre, les riverains sont invités à consulter le dossier et à donner leur avis. La mise en service de ce prolongement de 3 km est envisagée à l'horizon de 2001

- **Ligne T2 :**

Le 15 mai dernier, les élus des Hauts de Seine, en compagnie, entre autres, du Président de la Région Ile de France M GIRAUD et du PDG de la RATP M BAILLY, ont visité les installations du Tram Val de Seine (TVS - T2) à Issy -les-Moulineaux. De cette visite nous retiendrons certains passages du discours de Monsieur GIRAUD. Le Président régional a souligné "le caractère exemplaire du Tramway"; il a déclaré



Localisation du dépôt d'Issy les Moulineaux

AUTOBUS**EXPLOITATION**

*CBM 220 coquille 615 en service sur la nouvelle ligne 391 de desserte des Blagis
Photo prise au terminus Place Dampierre le 02 07 96*

- **Desserte des Blagis**

C'est le samedi 4 mai que la nouvelle ligne 391 (Bagneux-Dampierre / Bourg la Reine RER) a été inaugurée. Créée pour désenclaver un quartier, les Blagis, cette ligne fonctionne du lundi au samedi avec une fréquence de 40 minutes du fait des fortes déclivités et d'une voirie étroite, elle est exploitée avec des gabarits réduits (voir photo).

- **Pierrefitte : la ligne des collégiens.**

La Régie, en partenariat avec la Mairie et le Conseil général a permis à une classe de 4^{ème} technique du collège Courbet de Pierrefitte de créer et de faire fonctionner durant une journée une ligne fictive. Encadré par les agents, les 25 collégiens ont repéré l'itinéraire, procédé au comptage des clients potentiels, graphiqué, puis le mercredi 12 juin accompagné, contrôlé et régulé leur ligne. Le bus était cadencé chaque heure de 9h00 à 17h00. Une belle leçon de civisme qui a permis de bons contacts entre les jeunes et les agents de la Régie.

- **Roissypôle**

Dorénavant les lignes 349, 350 et 351 font leur terminus dans la nouvelle gare routière exploitée par les CIF (Courriers de l'Ile de France).

Voir nos informations complémentaires dans notre rubrique "actualités des réseaux"

- **Réseaux de nuit.**

Le réseau nocturne actuel est composé de 10 lignes, (Noctambus) structuré en étoile entre les portes de Paris et Châtelet avenue Victoria. Sur cette dernière, elles y sont en correspondance toutes les heures entre 1h30 et 5h30. Un réseau de transport du personnel (TP) constitué de 22 lignes, majoritairement en banlieue dessert l'ensemble des principaux attachements d'exploitation de la Régie. Après notre information sur la création d'une nouvelle ligne K vers la porte de Saint Cloud, rapidement suivi d'un démenti, nous savons que les responsables du département BUS s'acheminent maintenant vers une restructuration complète du réseau nuit englobant les "Noctambus" et les "TP" pour obtenir un nouveau concept irriguant, d'une part, les arrondissements actuellement lésés (Sud Ouest parisien), d'autre part, des sites importants de banlieue (Ports de Gennevilliers et Bonneuil, MIN de Rungis, Garonor, etc...). L'objectif est de garder la recette qui a fait le succès des "N" : horaires facilement mémorisable, respect des correspondances.

Le nouveau réseau actuellement présenté à l'appréciation des élus locaux et régionaux s'articule sur 13 nouvelles lignes partant de Châtelet avenue Victoria vers : Sartrouville, Argenteuil, Epinay, Pierrefitte, Blanc-Mesnil, Chelles, Noisy-le-Grand, Neuilly-Plaisance, Rungis, Massy, Clamart, l'Hay-les-Roses et Sucy.

5 autres lignes complètent le dispositif :

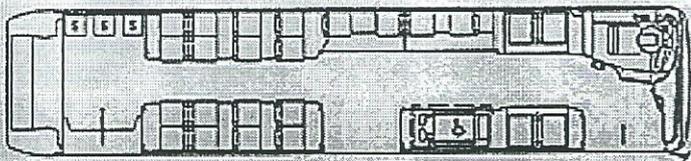
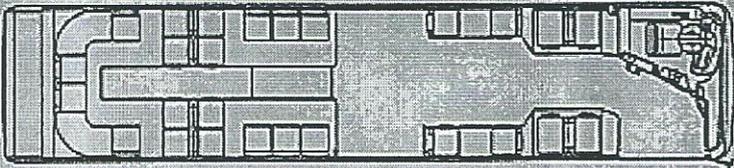
- Porte d'Italie - Juvisy
- Porte d'Orléans - Clamart
- Défense - Dépôt de Nanterre
- Pantin - Garges-lès-Gonesse
- La Courneuve - Sevran

Beaucoup de modifications et rebondissements peuvent encore survenir, c'est un dossier que nous suivront régulièrement

MATERIEL

Arrivées des GX 317.

Ces nouveaux matériels se différencient de leurs frères du dépôt de Lebrun (ligne 20 coquilles de 1001 à 1021) par leur deux portes et donc un nouvel aménagement intérieur (voir schéma), mais aussi par une girouette mixte (indice de ligne en couleur sur toile, destination en affichage électronique et la cabine anti-agression Farnier Penin.

1 U.F.R * assis : 24 ou : 27 debout : 89 ou : 71 total : 113 ou : 100		Masse à vide : 11560 kg P.T.A.C : 19000 kg
Isager à Fautcuil Roulant		
assis : 28 debout : 67 total : 95		Masse à vide : 11540 kg P.T.A.C : 19000 kg

En voici le détail :

Coquilles	ligne	Centres	Observations
1022 à 1038	189	Fontenay	1 voiture supplémentaire en ligne
1039 à 1048	169	Fontenay	
1049 à 1059	390	Fontenay	
1060	236	Fontenay	En attente de mise en service
1061 à 1079	58	Malakoff	Avec climatisation
1080 à 1090	388	Malakoff	Avec climatisation
1091 à 1093	236	Fontenay	En attente de mise en service



*GX 317 2P coq 1086
Avec climatisation, en service sur la ligne 388
Photo prise au terminus Chatillon Montrouge
le 02 07 96*

Le plus important est l'équipement de 2 lignes en matériels climatisés (30 voitures). Nous suivrons les résultats de ces essais qui devront confirmer la rentabilité et l'efficacité d'un tel dispositif

- **Mouvement**

Comme il se doit ces nouveaux matériels ont provoqué le balai habituel inter-lignes. Le redéploiement des SC10R permet d'équiper les lignes 68 (Malakoff), 171 (Point du Jour) et 211-321 (Maltournée).

- **Réformes**

SC10 U.O	9012, 9038, 9053, 9060, 9061, 9125 à 9131, 9134 à 9153, 9165 à 9167, 9185 à 9193, 9195 à 9197, 9199 à 9203, 9205 à 9209, 9221, 9224, 9225, 9227, 9228, 9240, 9250, 9285, 9305, 9344, et 9349
SC10 R	3169, 9901.
PR 180	4572, 4596, 4600, 4601, 4604 à 4606, 4608.

Soit au total 82 véhicules.

- **Rappel des SC10R réformés**

La 3169 des Lilas l'est suite à un accident; la 9658 d'Asnières l'avait été pour la même raison. rappelons que la 9833 de Montrouge est en cours de transformation en voiture atelier pour le "relevage métro" et la 9901 subira le même sort. Viennent s'ajouter les 19 SC10R devenus "Bus Ecole" (3284 à 3286 et 3806 à 3821)

- **"LE" SC10 UMC.**

L'unique exemplaire encore en service est la 8290 de Saint-Maur roulant sur le 317. Au 14 mai, cette voiture était âgée de 17 ans et 5 mois et donc la plus ancienne du réseau.

- **Aérateurs de R312**

Dans notre dernier numéro nous vous informions de l'abandon des aérateurs de toiture sur les derniers R312 2P. Ces matériels équipent les 6197 et 6349 à 6523 soit 176 véhicules

- **Nouveaux valideurs**

C'est la firme "Ascom Monétel" qui a remporté le contrat d'équipement des 4000 autobus de la Régie en valideurs (magnétique et sans contact). les valideurs de la gamme Proxibus remplaceront à partir de juin 97 les oblitérateurs mécaniques CAMP BC30. Les valideurs sont prévus pour accepter la technologie sans contact en expérimentation à la RATP.

- **Besoins en GX 77.**

Déjà présents aux dépôts de Point du Jour, Malakoff et Créteil, ces matériels qui assurent majoritairement des lignes locales à garanties de recettes vont certainement équiper des lignes de Fontenay et de Saint-Denis. C'est au total 4 GX 77 H supplémentaires qui devraient être commandés.

- **TN 4**



TN 4 F lors de l'anniversaire du 95

Les TN 4 du dépôt des Lilas (TN 4H et 2 TN 4 F) au lieu de goûter une paisible retraite, sont de plus en plus mis à contribution pour des opérations commerciales des centres BUS.

Jugez plutôt :

- ⇒ 23 mars , exploitation à l'occasion du cinquantième de la ligne 96
- ⇒ 4 juin, plusieurs TN4 assurent le service sur la ligne 95 lors de son anniversaire (voir photo).
- ⇒ 12 juin, 2 TN 4H assurent des rotations chaque demi-heure sur le 84 entre Luxembourg et Madeleine.
- ⇒ 13 juin Présents lors de la mise en service des bus climatisés sur le 58.
- ⇒ 15 et 16 juin, toujours vaillants lors de 150 ans de la ligne de Sceaux.

Soumis à rude épreuve et n'étant pas habitués à la circulation actuelle, les dépanneurs de la "Permanence Générale" sont souvent appelés à la rescousse. Une évaluation de travaux a été commandée par le département du matériel roulant bus (MRB) pour une éventuelle rénovation de 2 TN4.

- **Carte d'identité**

- Le dernier TN4 F livré à partir de 1935 fut réformé en 1971, 50 places, 9,76 m de long avec une plate-forme ouverte ou fermée, pour un poids total de 7400 kg. Les 285 TN4F livrés dès 1935 furent réformés en 1970. Une seule version de 55 places avec plate-forme ouverte plus importante. Il mesure 9,10 m avec un poids de 6690 kg.

Setra S 300

Dans notre dernier numéro nous vous informions de la mise en service de la nouvelle livrée du SETRA n°506. Un détail important est à ajouter : la modification de la girouette. Pour son passage sur la ligne 20, un autocollant avec l'indice de ligne a été apposé à côté de la girouette de destination (sur toile). Le 506 nous est revenu avec une girouette de ligne en toile de couleur et un indicateur de destination électronique (voir photos)



AVANT... 506 au terminus de Gare de Lyon



...APRES, 506 après modifs au terminus de la Gare saint Lazare

• BUS Publicitaires



SC10 UO coquille 9038 (dépôt de Croix-Nivert le 28/05/1996)

Depuis le 20 mai, les parisiens ont eu la surprise de voir quelques autobus arborant une publicité intégrale pour le couturier "COURREGES". Alors que dans de nombreuses villes, les habitants luttent tant bien que mal contre l'envahissement des panneaux publicitaires qui dégradent les sites, voici la Régie livrant ses bus aux annonceurs comme cela se pratique malheureusement dans d'autres réseaux européens. Les exemples affligeants de superbes villes comme Lisbonne, Prague ou Amsterdam parcourus par des Trams aux couleurs criardes devraient nous interpellier. Si le concept de publicité évolutive par adhésifs n'est pas à rejeter d'entrée de

jeu, il est essentiel que la pub ne prenne

qu'une partie de la surface du véhicule, l'autre restant obligatoirement réservée à l'identité visuelle du réseau. Les investissements devenant de plus en plus coûteux alors que les subventions se raréfient, ces contrats juteux sont une manne pour les exploitants. Mais il serait dommage que l'identité d'un réseau soit abandonnée à l'appétit des annonceurs ou à un certain effet de mode. Il y a sur les réseaux européens d'autres choses à s'inspirer, plus utiles et plus intéressantes pour l'utilisateur que ces véhicules... "légalement taggés".

Les 5 bus publicitaires sont des SC10 UO qui viennent d'être réformés, voici le détail de leur affectation :

coquilles	lignes
9012	69
9038	70
9084	68
9193	52
9199	72

DÉPÔTS

• Dépôt de la Maltournée

Dans notre dernier numéro, nous évoquions les contraintes budgétaires qui remettaient en cause certains projets. Si il est confirmé que la modernisation des Lilas ne se fera pas dans un très proche avenir, celle du bloc atelier de Maltournée est maintenue ce qui permettra à ce centre de recevoir les nouveaux autobus.

• Dépôt de Vitry

Nous vous faisons part dans le numéro 5 (pages 28 et 29) d'un projet d'affectation des lignes à l'ouverture du nouveau centre. Ce projet écourté est donc démenti dans notre numéro 6 (page 21) a été suivi d'autres scénarios.

ORIGINE	LIGNES	DESTINATION
IVRY	47	VITRY
	125	
	131	
	132	
FONTENAY	162	
THIAIS	172	
IVRY	180	
	182	
	184	
	186	
	325	
LEBRUN	57	IVRY
POINT DU JOUR	PC inter	
LEBRUN	21	MONTROUGE
FLANDRE	49	CROIX NIVERT
BELLIARD	22	POINT DU JOUR
MONTROUGE	188	MALAKOFF
FONTENAY	191	
MONTROUGE	399	THIAIS
CROIX NIVERT BELLIARD	42	FLANDRE
LILAS	351	
MALAKOFF	48	BELLIARD
FLANDRE	170	AUBERVILLIERS
	177	SAINT DENIS

Le scénario définitif vient d'être présenté pour une mise en service du nouveau dépôt le 1^{er} octobre 97. Il permettra le regroupement des lignes 21-22-42-48-49 et 177.

Il ne restera donc que les 62-PC et 175 en double remisage. Cette opération ajoutée à une extension du centre d'Aubervilliers (+ 45 places) permettra d'améliorer la charge des dépôts. 10 dépôts auront un taux d'occupation de 84% à 102%; ceux qui resteront chargés seront principalement Maltournée 123% et Montrouge 131%

Voici le détail des mouvements entre dépôts à l'ouverture de Vitry le 1^{er} octobre 97

METRO



• Ligne 8

Depuis le 20 mai, tous les trains ont pour terminus Créteil Préfecture, au lieu de un sur deux comme précédemment (à l'exception des trains allant au garage). D'autre part, avant et après les heures de pointe, l'intervalle est ramené à 2 minutes environ, soit un doublement de la fréquence actuelle.

• Ligne 13

La branche Saint Denis de cette ligne sera fermée sur le tronçon Carrefour Pleyel / Basilique de Saint Denis du 30 juin au 1^{er} septembre pour permettre de grouper les

différents chantiers liés à la desserte du "Stade de France"

Cette interruption sera mise à profit par la Régie pour procéder au désamiantage des stations de Saint Denis (Porte de Paris et Basilique). 22 autobus seront mis à contribution pour assurer des navettes gratuites sur le tronçon fermé.

RER



Automotrice Z dans sa livrée d'origine.

Au fond MI 79 assurant actuellement le service sur le RER B

• RER B

Les 15 et 16 juin ont été l'occasion de fêter les 150 ans de la ligne. Mise en service le 23 juin 1846 entre Denfert et Sceaux, elle connue une première adaptation en 1854, lorsque la desserte de Sceaux se fit sur une branche à part, la ligne principale étant prolongée de Bourg la Reine à Orsay. En 1891, elle atteignait Saint Rémy et Limours et était prolongée dans Paris jusqu'à Luxembourg en 1895. La CMP (Compagnie du Métropolitain de Paris) reprenait le 18 janvier 1938 l'exploitation de Luxembourg à Massy Palaiseau d'une part et Robinson d'autre part. Electrifiée en 1937 et 1938 elle passe totalement sous le contrôle de la CMP avant de devenir RATP. Le 9 décembre 1977, lors de la mise en service du tronçon central du RER A la ligne de Sceaux est prolongée de Luxembourg à Châtelet les Halles en correspondance avec le RER A, et devient à l'occasion RER B. En 1981 elle poursuit jusqu'à Gare du Nord pour être interconnectée avec le réseau SNCF Nord, le 7 juin 1983, et poursuivre jusqu'à l'aéroport de Roissy d'une part et Mitry Claye d'autre part.

NAISSANCE D'UN RESEAU

TRANSPORT DE LA VILLE DE FONTENAY – TVF –

VILLE DE FONTENAY LE COMTE (VENDEE)

par Frédéric BOLLE

Petite révolution dans le transport fontenaisien. La ville de Fontenay le Comte lance son service bus le 15 juin 96. Fontenay le Comte est une des sous-préfectures de la Vendée et comprend 16 000 habitants. La préfecture, la Roche sur Yon et une autre sous-préfecture, les Sables d'Olonne sont déjà dotées de services de transports en commun.

Pratique pour les anciens, très attendu par les jeunes, la ville de Fontenay le Comte possède un réseau de transports en commun depuis le 15 juin 1996. Il porte le nom de Transport de la Ville de Fontenay, en abrégé T.V.F. Les habitants des quartiers de Charzais, Saint-Médard, le Porteau et des Trois-Canons vont pouvoir se rendre en centre-ville sans utiliser la voiture. La ville a donné priorité aux zones les plus peuplées; l'objectif est de les rapprocher des commerces du centre-ville. Cette expérience est menée sur six mois. Coût de cet aménagement pour la ville: 700 000 Fr. L'expérience est menée sur six mois; c'est une période-test et la ville décidera de la poursuite en fonction des chiffres de fréquentation.

LE MATERIEL:

Deux bus sont en service, chacun sur une ligne:

- sur la ligne A: service assuré par minibus Renault Master carrossé Gruau et immatriculé 1747 TV 85.
- sur la ligne B: service assuré par un midibus Gruau MG 36 immatriculé 9136 TS 85.

C'est la société SOVETOURS qui est propriétaire des 2 bus et exploite le réseau TVF.

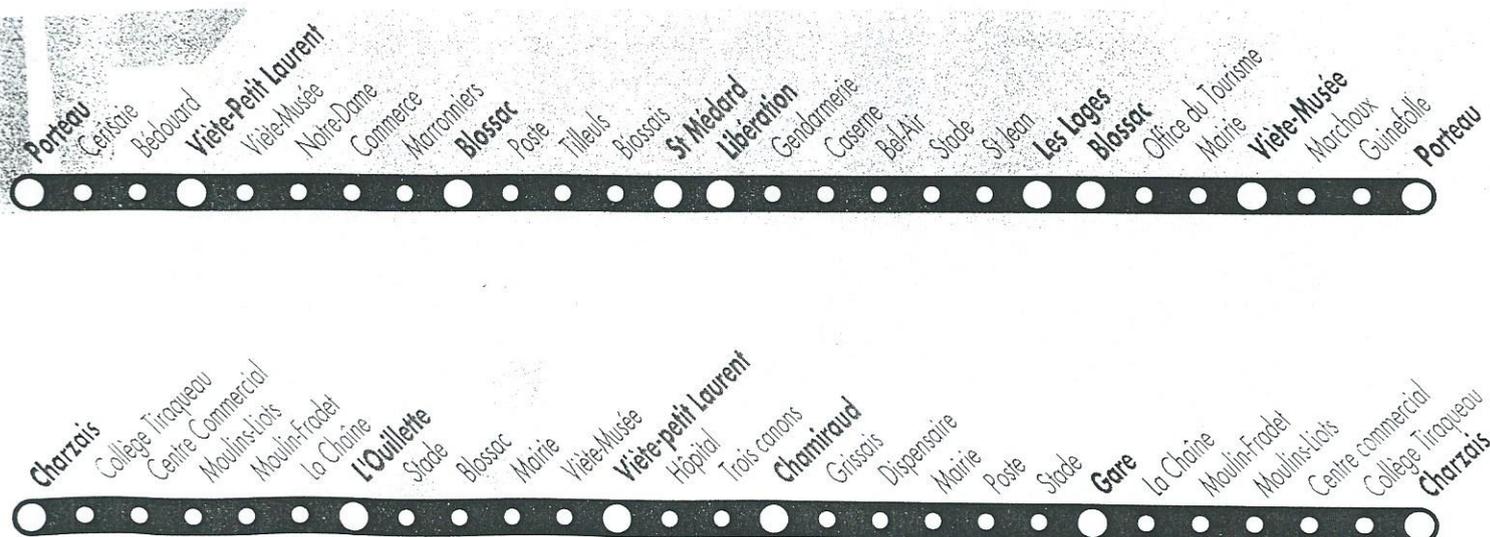
Le dépôt SOVETOURS est situé à Fontenay le Comte, place de Verdun.

Le siège administratif de Sovetours est à la Roche sur Yon, 105 Boulevard d'Angleterre.

Identité visuelle des bus: quatre flèches de couleur grise convergent vers un centre blanc; les flèches délimitent quatre carrés de couleur rouge, vert, jaune et bleu. Ce symbole des TVF appelé l'ami bus figure sur l'arrière des deux flancs des bus dont toute la carrosserie est blanche.

LES LIGNES:

Ci-dessous: diagramme des deux lignes: la première est la ligne A qui relie Porteau à Libération et comporte 25 arrêts. LA seconde est la ligne B qui relie Charzais à Chamiraud et a aussi 25 arrêts. En leur centre les deux lignes ont six arrêts communs.



LE SERVICE:

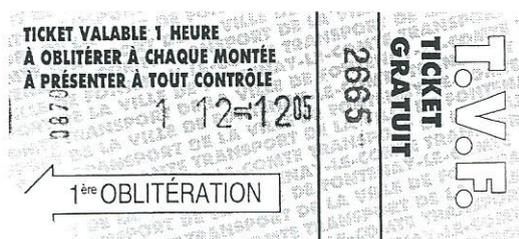
Il est assuré du lundi au samedi de 7h30 à 19h30; pas de service les dimanches et jours fériés. Le réseau peut envisager un service spécial pour les samedis soir ou pour les manifestations sportives et culturelles.

LA BILLETTERIE:

Billet individuel: 5Fr, carnet de 10: 40Fr, carte mensuelle: 80Fr, gratuité pour les enfants de moins de 12 ans, demi-tarif pour les cartes mensuelles pour les personnes de plus de 60 ans, les bénéficiaires du RMI, les chômeurs, les personnes en CES, les jeunes inscrits à la PAIO.

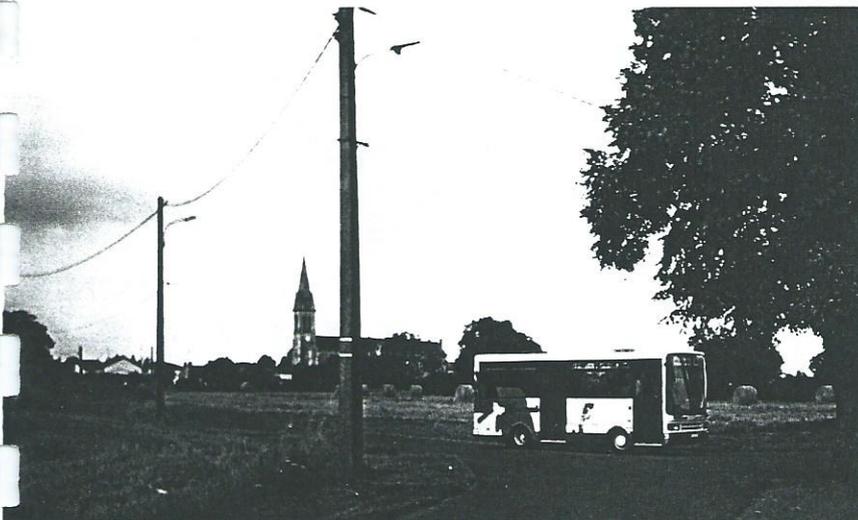
La municipalité table sur 10% de recettes la première année, puis 25% sur les trois ans à venir.

Ci-dessous deux billets du réseau: à gauche billet rose gratuit pour les enfants de moins de 12 ans; à droite billet vert vendu en carnet de 10.



L'AVENIR:

Comme nous l'avons dit, l'expérience de ce réseau est menée sur six mois, c'est à dire jusqu'au 15 décembre 96. A cette date la municipalité décidera mais déclare aujourd'hui " qu'un service bus n'est jamais rentable financièrement pour une ville mais qu'il faut regarder les répercussions sur le commerce local et sur la circulation en centre-ville. A noter que la création de ce réseau a permis de créer quatre emplois à temps plein chez l'exploitant Sovetours.

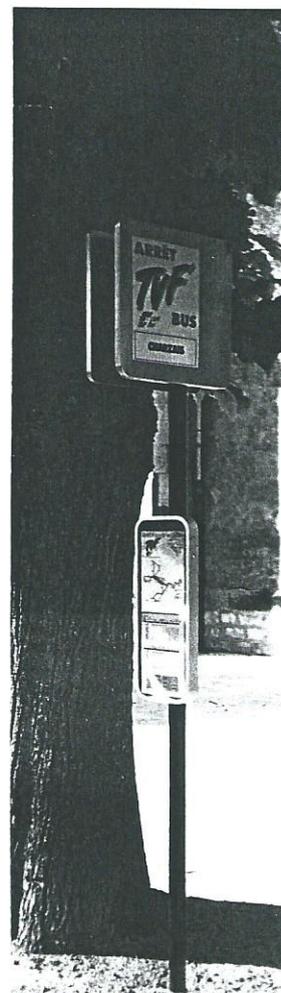


Photos de M. Frédéric BOLLE
prises le 13/7/96

ci-contre: le midibus Cruau vient de quitter le terminus de la ligne B au village de Charzais dont on voit au fond l'église.

Ci-dessous: le minibus Renault Master au terminus de la ligne A à Libération.

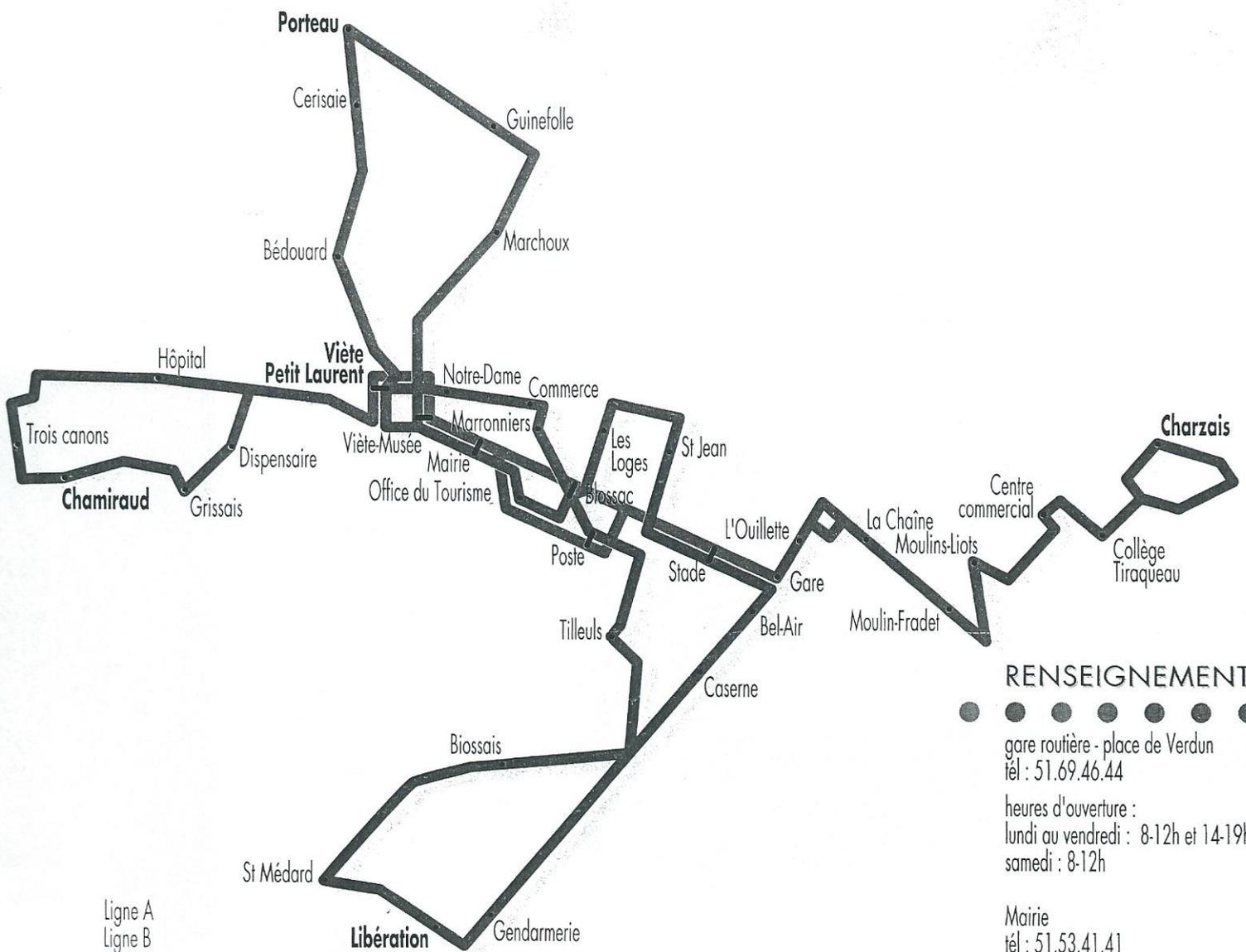
A droite: poteau d'arrêt du réseau.



TRANSPORT de la VILLE de FONTENAY

TVF

L'ami
TVF BUS



RENSEIGNEMENTS

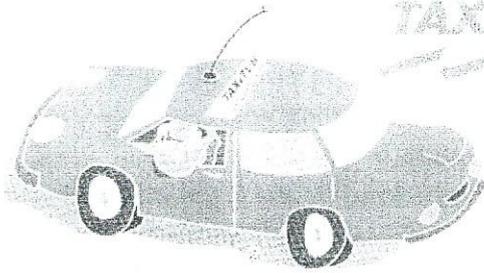
gare routière - place de Verdun
tél : 51.69.46.44

heures d'ouverture :
lundi au vendredi : 8-12h et 14-19h
samedi : 8-12h

Mairie
tél : 51.53.41.41

BUS : LES BONNES IDEES DES RESEAUX

SAINT BRIEUC : LES BUS A LA DEMANDE



En septembre 1990, les TUB (Transports Urbains Briochins) innovent et lancent le concept TAXiTUB. Suite aux expériences de desserte des Zones à faible densité de population à Toulon ou Bayonne à l'aide de services à la demande (Borne d'appel ou réservation téléphonique), le Syndicat des Transports Urbains Briochins (STUB) va plus loin et automatise, à l'aide d'un

ordinateur à synthèse vocale, la réservation de trajets (jusqu'à 45mn avant le passage virtuel d'un véhicule) et le contact avec les conducteurs de taxi afin de leur confier la course. TAXiTUB se compose de lignes virtuelles équipées de potelets, d'un ordinateur central, d'horaires virtuels (dans le guide bus) et de solides relations avec les artisans taxis de l'agglomération. La tarification se compose de carnets de 5 tickets (30 Frs) et d'une carte d'abonnement mensuelle. Ces titres permettent l'accès à TAXiTUB et au réseau conventionnel sur lequel les lignes TAXiTUB sont rabattues.

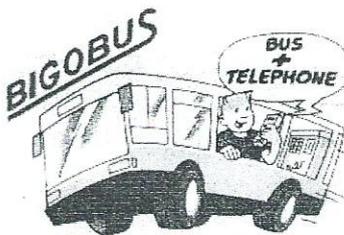


En septembre 1994, toujours en collaboration avec les artisans taxis de l'agglomération, le District du Pays de St Briec met en place un service de 20h15 à 23h15 du mercredi au samedi, puis du lundi au samedi dès le mois d'avril 1995. Ainsi 4 minibus et un MG50 conduits par des conducteurs de taxis offrent une fréquence de 30 mn sur les 3 principales lignes (3, 5 et 8).

Enfin, en septembre 1996, de nouvelles cartes vont être éditées. Les photos seront reprises au scanner ce qui doit éviter les cartes falsifiées !



DOUAI : LE TELEPHONE DANS LE BUS

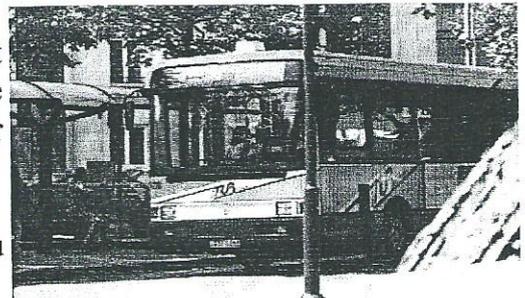


A la fin de l'année 1990, le réseau de Douai s'équipe de téléphones dans certains bus (articulés PR180.2) de la ligne 1 (Aniche - Douai). Bigobus, fonctionne à l'aide du système duplex radiocom 2000 qui équipe les bus (à titre d'exploitation), et d'une carte à décompte de 75 ou 30 francs qui permet aussi de payer le transport. Il est vrai que le coût de la communication par ce système

est plus élevé que dans une cabine téléphonique pour les appels nationaux. Par contre, pour les appels à l'étranger, le coût est plus intéressant mais cela concerne-t-il beaucoup d'usagers, ou clients des transports collectifs urbains.

Après étude du système de St Briec, le Syndicat Intercommunal des Transports Publics de la Région de Douai (SITPRD) met en place un service TAXiTUB sur 7 lignes virtuelles.

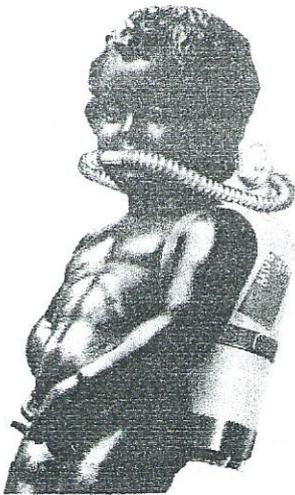
Enfin, pour mémoire on notera l'équipement du réseau d'une billetterie magnétique Alcatel.



Visuel du Guide Bus 95/96

BUS : LES BONNES IDEES DES RESEAUX

"POUR QUE BRUXELLES RESPIRE !"



Le réseau de Bruxelles est à la pointe de la technologie avec les fameuses bornes d'information PHOEBUS qui sont alimentées par capteurs solaires ! Couplées aux SAEI, ces bornes offrent une information très utile sur le temps de passage des bus suivies (Par balises ou bientôt par GPS). De plus, la billetterie magnétique, les A300 au GNV, le Tram 2000, ... permettent à la STIB d'offrir un service de meilleur qualité.



Un détail qui m'a particulièrement satisfait est l'indication au terminus, sur la girouette électronique, du temps d'attente avant le départ. Particulièrement appréciable aux grandes stations tel que Midi, Bourse ou De Brouckere, et évite ainsi une course inutile ! Autre détail, l'information par feuillet arrachable.

Encore plus percutante, la nouvelle campagne de promotion de la STIB ! Elle met en jeu les différents monuments bruxellois avec une bouteille d'Oxygène. Le slogan "POUR QUE BRUXELLES RESPIRE, LAISSEZ VOUS CONDUIRE" doit permettre aux automobilistes et usagers occasionnels des Transports Collectifs de prendre conscience du préjudice causé par la pollution automobile sur la santé et sur l'environnement.

Autre indice de qualité, une campagne d'information interne "la qualité de la STIB est entre vos mains" avec les slogans suivants : Le client et nous unis pour le meilleur et pour l'avenir - Pour que ça roule il faut que tout marche - Qui tient ses engagements tient ses clients - Sans vous pas de bonne rentrée - On écoute le client et soudain on voit plus clair ! - Un sourire et vous avez déjà fait la moitié du chemin - ici il n'y a pas de petits boulots - LA TECHNOLOGIE S'OUBLIE, L'ACCUEIL JAMAIS.

RENNES : LE VAL S'EXPOSE !



Des expositions sont organisées dans les galeries marchandes des grands centres commerciaux rennais. Ainsi, les maquettes des stations, des images de synthèse des futures stations, le plan du futur réseau VAL-BUS, la maquette du VAL 206 (et non 208 !!!) permettent aux rennais de mieux connaître le projet.

Pour la première année, pour faciliter les démarches administratives, la SNCF, la MNEF, l'EDF/GDF, la CAF, la

CGE, France Télécom, la ville de Rennes, le CIJB et le STAR s'organisent pour proposer aux étudiants un ESPACE LOGEMENTS ETUDIANTS afin qu'ils puissent réaliser toutes les formalités au même endroit du 1er Juillet au 2 août et du 26 août au 11 octobre.

Enfin, le 24 avril 1996, le STAR organisait un tournoi entre les principaux quartiers rennais de Villejean, Maurepas, Cleunay, Le Blosne, et Bréquigny qui sont les quartiers difficiles de la capitale bretonne. Les relations entre les agents du STAR et les jeunes furent très intéressants.



BUS : LES BONNES IDEES DES RESEAUX

ORLEANS : LA SOURCE EN TRAIN+BUS !



Depuis le 29 janvier 1996, une nouvelle ligne relie le centre du quartier de La Source (Jean d'Aulon) à la gare SNCF de St Cyr en Val. Les horaires sont étudiés afin



d'assurer la correspondance avec les trains qui desservent les Aubrais (Trains pour Paris, ...) et la Gare d'Orléans. En temps de trajet la source se trouve à 30 mn du centre ville ou des Aubrais. Mais ce temps de parcours n'est pas réellement inférieur à celui de la ligne de bus SY (La Source - Centre Bus Albert 1er - Les Aubrais). L'intérêt de cette liaison, à mon avis, est de garantir des horaires fiables (ne dépend pas des

engorgements). Elle offre aussi une liaison directe pour les trains de Paris, ... La tarification en vigueur est celle de la SEMTAO. Pour cela des valideurs ont été installés dans les gares concernées.

Du 25 au 30 juin 1996, la SEMTAO organisait un festival musical JAZZ OFF. Chaque jour des concerts et animations de rues étaient organisées (Certains concerts se déroulaient à Poitiers et Tours).

Un petit "journal" intitulé Les Rencontres informe les clients sur le réseau durant l'été 1996. Il est à disposition des clients dans les bus sous la forme d'une feuille 21*29.7 (arrachable comme à Bruxelles !). On apprend que la ligne Chlorophyle (Voir le n° 8 de votre magazine) reprend du service cet été, que la carte Solo (ticket unité) est en vente chez les dépositaires, que de nouveaux abribus apparaissent et que les cartes à tarification double aux heures pleines est supprimée durant l'été 96.



Pour finir, ce petit bulletin présente des réponses à des questions des usagers. On découvre que des services du type Abraysie Bus seront développés prochainement à SEMOY et COMBLEUX. On découvre aussi que le GX417 (articulé surbaissé Heuliez/Volvo) a été essayé sur la ligne S (La Source - Centre Bus Albert 1er).

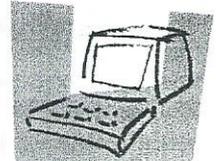
LILLE : UN CLUB POUR LES ABONNES



Transpole, à travers le club POLE POSITION, cherche à fidéliser sa clientèle et offre ainsi, à ses abonnés, une priorité d'information à domicile, un petit journal trimestriel "LIGNES", l'expédition du collecteur de coupons (qui offre des cadeaux après 3, 6 ou 9 mois d'abonnements), la participation à des jeux concours, ... Enfin, pour les abonnés qui parrainent un nouvel abonné le membre du club se verra attribuer une superbe ardoise TRANSPOLE (avec le feutre !!!). Alors selon Transpole, Vos transports n'ont plus rien de commun !

Transpole

Autre service, le 36 15 Transpole, vient d'être créé et permet une



information 24h/24 sur l'itinéraire idéal, les tarifs, une messagerie, ...

En débordant un peu ; les tickets Transpole sont magnétiques ! De plus, les coins sont de nouveau coupés afin d'éviter la fraude galopante.



NANTES : LES BORNES TAN INFO

Le réseau de Nantes, capitale incontestable du tramway moderne français, améliore l'information et met en place des bornes Tan-Info qui permettent de renseigner les usagers sur les horaires, trajets, ... et imprime ces horaires sur un papier que l'on peut conserver. Ces bornes sont installées aux arrêts Bellevue, Beauséjour, Commerce, Pirmil et Gare SNCF. On note aussi un effort de communication avec comme fil d'Ariane le slogan "NOUS ALLONS D'ABORD VERS VOUS".

Pour mémoire, il faut signaler l'existence de parcs relais gardés. De plus, un bus TAN est présent au centre et assure la location de vélos. Enfin, personne n'a oublié le rajeunissement des O305HLZ en GX 44 (carrosserie du GX107). Ce qui doit permettre une économie sur les investissements, mais donne aussi une homogénéité au parc.



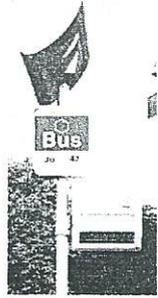
- C'est simple, vous lui dites où vous allez et elle vous dit comment y aller !
- Et vous habitez où ?

BUS : LES BONNES IDEES DES RESEAUX

BRUXELLES : PHOEBUS - INFORMATION SOLAIRE

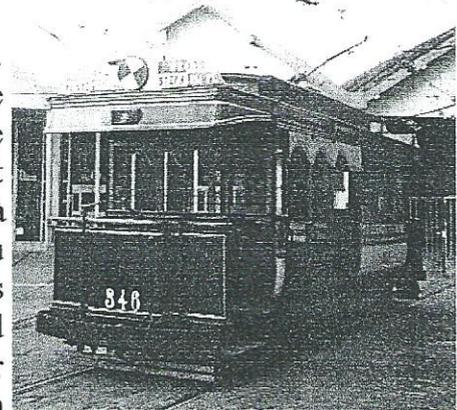


Le réseau de Bruxelles met petit à petit en place sur les lignes suivies par le SAE des bornes d'informations Alcatel. La particularité de ces bornes est l'alimentation en électricité par des cellules solaires (ou par le circuit normal). Le coût plus faible que les bornes classiques permet l'équipement d'un plus grand nombre d'arrêts. C'est un pas de plus vers l'information en temps réel des usagers. Cela évite au client de se demander si son bus est passé, si il a du retard, ... Des informations commerciales ou sur les perturbations peuvent être diffusées. La photo de la borne a été prise devant l'entrée du Musée des Transports Urbains Bruxellois de Woluwe.



Je ne résiste pas à l'envie de vous parler du MTUB.

En effet, lors de votre prochain passage dans cette belle ville, ne ratez pas ce musée qui retrace la vie de ce réseau à l'aide d'une superbe collection bien mise en valeur. De plus, les samedis et dimanches, il est possible de faire un voyage dans le temps à l'aide de trams historiques qui relient le musée au parc du cinquantenaire ou à Tervuren via la Forêt de Soignes. Les dimanches matin (10h), vous pouvez visiter Bruxelles à bord d'un tramway de 1935 (Brussels Touristic Tramway). Pour cela, il suffit de réserver sa place au 02/515.31.07 (répondeur en Belgique). Enfin, pour aller au musée utilisez le Tram 39 ou 44 (arrêt Dépôt Woluwe) ou le bus 36 ou 42 (arrêt Woluwe). Fin du coup de coeur !!!



ANGERS AUSSI : 50 BORNES !

COTRA

Ma ville en direct

En France, dès janvier 1996, le réseau d'Angers (COTRA), en complément des bornes vidéo qui équipent le centre ville, installe 50 arrêts avec le système de bornes soit 45 % de la clientèle bus informée en temps réel. Seul différence avec Bruxelles, le système ne fonctionne pas avec des systèmes solaires.

Star

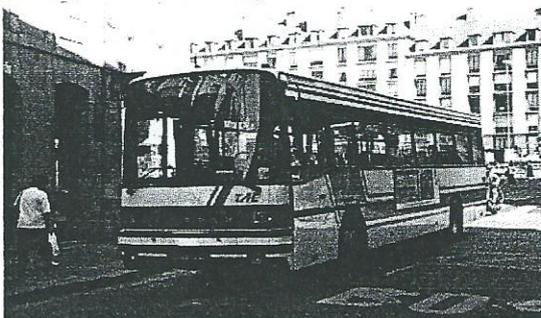
RENNES : SERVICE A DOMICILE



Le STAR propose en particulier 3 services intéressants : Tout d'abord, PILOTE permet aux enfants d'être accompagné lors de la première utilisation du bus. Ensuite, COLIBRI est un service de "livraison" à domicile des coupons (comme dans beaucoup de réseaux).



Enfin, CHRONO propose aux usagers de recevoir la fiche horaire des arrêts de leur choix (à Rennes les fiches horaires ne donnent que les heures de départs des terminus et les heures de passage au centre ville).



Les lignes suburbaines ont la particularité de ne pas desservir les arrêts déjà exploités par le réseau urbain. En fait, vers l'extérieur de Rennes, pas de descente possible sur le réseau urbain, et vers Rennes, pas de montée possible. C'est vrai qu'il est frustrant, pour les utilisateurs du réseau urbain, de voir passer un bus qui va où vous allez, ne pas s'arrêter. Mais c'est un réel gain de temps pour les usagers du réseau suburbain.

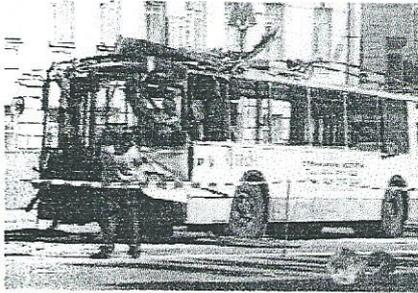


Un S215SL en HLP des TAE quitte la place de la République. Juin 1996 (YLC).

Yves LE CHANU - juin 1996

LES BUS QUI PASSENT A LA TELEVISION

RUSSIE : LES TROLLEYBUS TOUCHES PAR DES ATTENTATS



Après le métro de Moscou, ce sont les trolleybus qui sont la cible d'attentats. En effet, le 11 juillet 1996, un trolleybus,

heureusement presque vide est détruit par une explosion. Par contre plus de blessés sont à déplorer le lendemain matin lors d'un 2e attentat contre un autre trolleybus. On remarque que les transports, en particuliers urbains, sont souvent la cible des groupuscules qui désirent déstabiliser un état. Les bombes dans les bus de Jérusalem, le métro de Paris, ou encore des gaz toxiques dans le métro japonais ; tous les moyens sont utilisés pour déstabiliser les pays en instaurant la peur et en jouant sur la liberté de déplacement.



14 JUILLET : DANS LES COULISSES DU DEFILE !

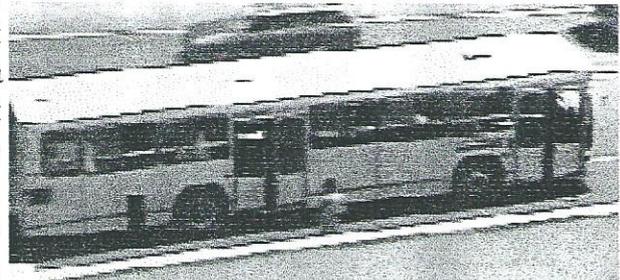


Le traditionnel défilé du 14 juillet a rassemblé des centaines de militaires acheminés, pour la plupart, en autocar. TF1 présentait un Régiment de Chasseurs Alpains venu à Paris en S45R. Néanmoins, l'armée dispose de plus en plus de Tracer (mais toujours à 45 places !!!). Les unités les plus chanceuses disposent de FR1 (Ecoles, ...) comme St Cyr Coetquidan. Certaines formations ont des autobus. (S105 et PR100MI à Brest pour la Marine, au sein de certaines BAN comme Lorient Lann Bihouë avec un réseau interne, ...).

ALGERIE : TUERIE DANS UN BUS

Un bus qui transportait des employés d'une entreprise publique d'Alger a été la cible des extrémistes Musulmans. On dénombre une dizaine de personnes sauvagement tuées. Je profite de cet événement tragique pour constater la présence à Alger de nombreux bus de type PR100 soulignant les liens historiques avec l'état français. Malgré cela, on assiste à l'apparition de bus VAN HOOL A600, ... Trop souvent, dans les médias, les Transports Urbains sont liés à des faits négatifs.

On parle plus des grèves, incidents ou autres que des bonnes choses.



INFORMATIONS BRETONNES

RENNES : Ligne périphérique qui devient grande !



AG300 n° 500 à St Laurent sur la ligne 3 vers Mairie - YLC Juin 1996.

Le réseau rennais est composé de ligne urbaines, suburbaines et périphériques. Ces dernières ne circulent qu'en heure de pointe et concernent soit les Salariés, soit les scolaires et les étudiants. Néanmoins, la ligne B, qui relie Villejean à Beaulieu (les deux universités) et de nombreux centres attractifs par le nord de l'agglomération, va devenir une ligne régulière et sera baptisée dès le 26 août, ligne 30.

A l'aube de l'année 1997, le parc de la STAR devrait passer de 32 (n° 500 à 531) à 52 AG 300 VANHOOL.

Star

LE VAL... OUI OU NON ???

Les Rennais découvrent le début des Grands Travaux. Les déviations de canalisations, l'aménagement de la place de la gare, la fin des travaux du Parking place Hoche, ... un avant goût des années qu'ils vont suivre avec la construction du VAL (normalement !). Pour réaliser une correspondance au centre ville, il faut faire un véritable jeu de pistes entre les arrêts déplacés, les lignes déviées, et les rues embouteillées !

Par ailleurs, les opposants du VAL vont présenter le problème rennais devant la commission européenne. (A suivre dans un article prochain sur le réseau de Rennes). Le VAL n'est peut être pas encore au bout du tunnel.

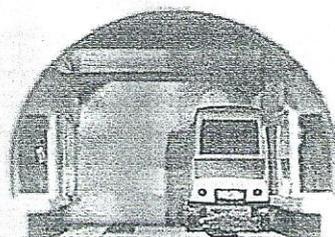


Image France 3 Rennes - Maquette d'une station.

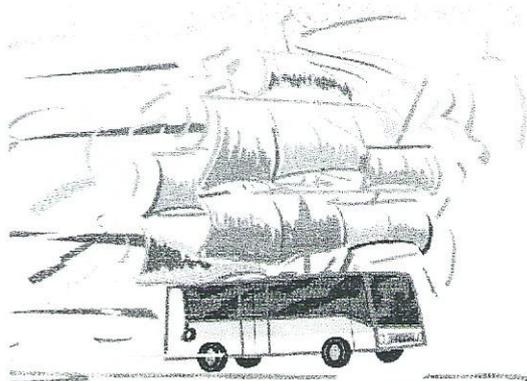
b

bibus

BREST 96 : UN RESEAU ADAPTE B R E S T

Les plus grands voiliers se sont donnés rendez-vous à Brest du 13 au 16 juillet 1996. Pour cela, "LA MEILLEUR FACON DE NAVIGUER EN VILLE" c'était d'utiliser le réseau mis spécialement en place du 13 au 16 juillet 1996 de 6h à 1h du matin. La tarification est inchangée (notez le billet journée à 18 Frs, 48 Frs les 10 tickets et 25 Frs 50 les 5). Le point central se trouvait place de la liberté où toutes les lignes se croisent sauf la 19. Les Bus arborent sur la vitre arrière un logo BREST 96 (sauf affrétés) tandis que certains GX 107 sont décorés à l'aide de motifs maritimes (bateaux, poissons, algues, ...) sur les vitres latérales.

On peut noter l'essai du R312 (8238 SP 69) par la CAT sur la ligne 25 et l'arrivée prochaine de 8 Heuliez Volvo GX 217 H (2 portes) pour la CTCUB. Pendant l'été, les O405GN sont au repos. Seuls articulés à circuler, quelques SG219SL (vu un samedi sur les lignes 3 et 7).



Les Lignes et les fréquences

- 02 - Liberté - Lambazellec - Kergardec (15 - 5 - 30)
- 03 - Liberté - Palaren (20 - 7 - 30)
- 03 - Liberté - Dupuy de Lomme - Cavale Blanche H (20 - 15 - 30)
- 09 - Liberté - Kérichen - Bergot (15 - 5 - 30)
- 10 - Gare SNCF - Liberté - Provence - Cavale Blanche H (10 - 5 - 30)
- 11/12 - Liberté - Route du Conquet (12 - 12 - 30 et 20*)
- 11/12 - Liberté - Villeneuve (12 - 6 - 30 et 20*)
- 19 - Le Gréco - Prat Ledan (30 - 10 - 35)
- 21 - Liberté - Bohars (25 - 17 - 50) - CTCUB
- 22 - Liberté - Gouesnou (30 - 15 - 50) - Le Bihan
- 23 - Liberté - Guilers (30 - 15 - 50) - CAT Verney
- 24 - Liberté - Guipavas (30 - 15 - 50) - Le Bris
- 25 - Liberté - Plougastel (30 - 17 - 1h) - CAT Verney
- 26 - Liberté - Plouzané (30 - 15 - 1h) - CTCUB
- 27 - Liberté - Relecq Kerhuon (30 - 15 - 1h) - Labat

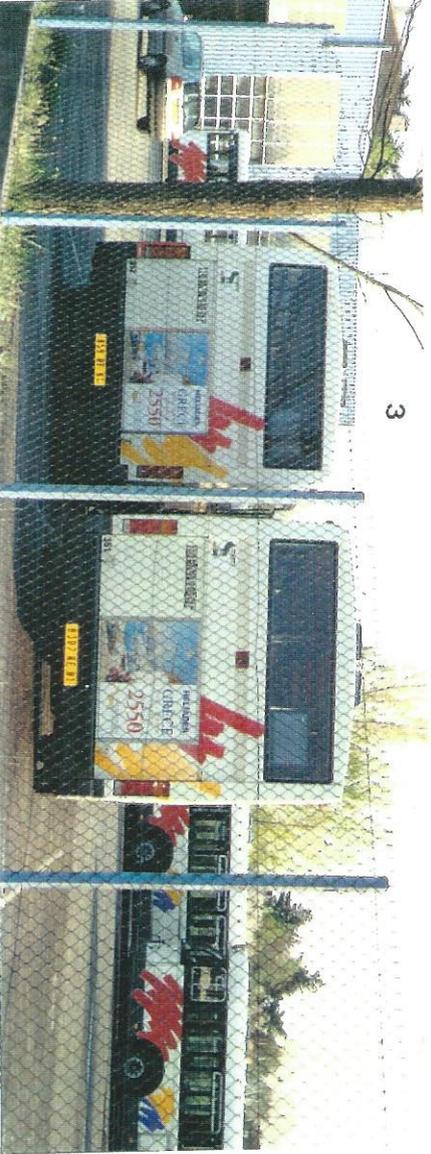
Entre parenthèse fréquence (avant 13h - 13h à 20h30 - après 20h30)
 Pour les lignes 21 à 27 indication de l'exploitant (CTCUB = Réseau Urbain)
 (*) 30 mn ligne 11 - 20 mn ligne 12
 Pas de desserte des lignes 5, 6, 7, 8, 14, 15 et de la ligne 2 Ouest.
 Création temporaire de la ligne 19 qui remplace les lignes 2 ouest et 6).



1



2



3



4



5



6

Coté Matériel ?

Le point sur le parc français de surbaissés.

Par Patrick KIRSTETTER

Le dernier point traitant de l'équipement des réseaux en surbaissés datait de Septembre 95 (N°4 page 32), et ne concernait que les GX 317.

Il était grand temps de faire un nouveau point englobant l'ensemble des matériels. Le tableau ci-dessous vous présente les données actuellement en notre possession: il n'est pas de ce fait exhaustif. Il ne tient qu'à vous, amis lecteurs, de nous envoyer des informations pour le compléter et le faire évoluer.

Matériels standards:

Réseaux		Nombre	Numéros de parc
SETRA S300 NC			
CTAC	Caen	6	101 à 106
SUNBUS	Nice	1	100
RATP	Paris	1	506
TCAR	Rouen	5	
TRA	Villepinte	?	
VAN HOOL A300			
CTB	Besançon	4	101 à 104
TRACE	Colmar	1	135
CAM	Monaco	4	20 à 23
MERCEDES 0.405 N			
STAVS	Cannes La Bocca	1	
RTM	Marseille	37	701 à 737
BUS DE L'ETANG	Vitrolles	14	8662 à 8675
CARS ROSE	Val d'Oise	?	
TPV	Vannes	4	
MAN NL 222			
CGFTE	Bordeaux	53	9501 à 9553
BERKHOF premier			
TCRB	Boulogne sur Mer	1	Plateforme arrière ouverte

Réseaux		Nombre	Numéros de parc
HEULIEZ RVI GX 317			
SEMTA	Amiens	?	
COTRA	Angers	1	
STGA	Angoulême	4	525 à 528
STCRA	Arras	1	
CTB	Besançon	8	105 à 112
CTAC	Caen	3	111 à 113
STAC	Chalon sur Saône	?	
STAC	Chartres	3	
TRANSURBAIN	Evreux	2	52 - 53
TICE	Evry	11	
	Fécamp	1	
CTPO	Le Havre	1	
	Hyères	1	
TAG	Grenoble	5	921 à 925
VFD	Grenoble	4	517 à 520
TUL	Laval	3	
TRANSPOLE	Lille	4	
CTRL	Lorient	1	
TCL	Lyon	5	2501 à 2505
MARNE ET MORIN	Meaux	1	
CGEA	Montesson	2	
BUS EN SEINE	Montesson	6	
TAN	Nantes	8	1 à 8
SEMTAO	Orléans	12	500 à 511
RATP	Paris	124*	1001 à 1124
STY	La Roche sur Yon	1	85
RMITT	Toulon	6	301 à 306
SEMVAT	Toulouse	84*	A partir de 9550
FIL BLEU	Tours	1	
CTAV	Valence	6	1 à 6
TPV	Vannes	1	
PHEBUS	Versailles	1	

* En service et commandés.

Matériels articulés:

HEULIEZ VOLVO GX 417			
CTAC	Caen	5	
FIL BLEU	Tours	3	
VAN HOOL AG 300			
STAR	Rennes	32	500 à 531
CTS	Strasbourg	30	515 à 544
AEROPORTS DE PARIS		?	
MERCEDES 0.405 GN			
BIBUS	Brest	22	461 à 482
STAS	St-Etienne	20	741 à 760
MAN NG 272			
CGFTE	Bordeaux	16	9382 à 9399, 9451 à 9455

Vieux Cartons

COMPAGNIE GENERALE INDUSTRIELLE DE TRANSPORTS

NOTE SUR LES DIFFERENTS TYPES d'AUTOBUS
UTILISES SUR LE RESEAU DE LILLE

- Avant la guerre 1939/1945 :

- 10 autobus RENAULT, mis en service en 1932, à moteur à essence
- 5 autobus CITROEN, mis en service en 1933, à moteur à essence

Ces véhicules ont été réquisitionnés par l'Armée en Septembre 1939 et ont disparu lors de l'invasion de 1940.

- Après la guerre :

- Autobus RENAULT, types 215 D et R 4151, carrosserie SCEMIA, moteur Diesel type 505 B (4 cyl. vertical, 8 l 344, 85 cv à 1.600 t/min.), boîte de vitesses mécanique 4 vit., freins mécaniques ou hydrauliques avec servo-frein mécanique.

Ces véhicules d'une capacité de 60 places (20 assises, 40 debout) étaient exploités avec deux agents (le receveur étant situé dans une cabine de perception près de la porte de montée arrière).

Leur mise en service s'effectua progressivement à compter d'Avril 1948. Leur nombre atteignit 28 unités en Octobre 1958 pour décroître ensuite rapidement jusqu'en 1964.

- Autobus FLOIRAT, type B 8 R, carrosserie CURRUS, moteur Diesel type LATIL H 16 (licence Gardner, 6 cyl. vertical, 8 l 35, 112 cv à 1.800 t/min., boîte de vitesses mécanique 4 vit. freins à air comprimé).

Ces véhicules, d'une capacité de 95 places (23 assises, 72 debout), étaient exploités à deux agents (receveur dans une cabine près de la porte de montée arrière) ; deux portes de sortie avant et médiane.

Les trois autobus de cette série furent mis en service en 1951 et retirés du service en 1965.

- Autobus ISOBLOC, type 655 D H U, construits et carrossés par la Société FLOIRAT. Ils comprenaient 2 séries distinctes par leur moteur :

- 10 autobus construits en 1955/56, dotés d'un moteur diesel HISPANO-Hercules horizontal arrière, type D W X L D F (6 cyl. en ligne, 7 l., 142 cv à 2.600 t/min.), d'une boîte de vitesses WILSON - PONT-A-MOUSSON présélective, avec coupleur hydraulique FERODO, et de freins à air comprimés.

- 7 autobus construits en 1958/59, après le rachat de FLOIRAT par SAVIEM, type SAVIEM U I 20, différant des précédents par le moteur diesel HISPANO-HS 102, horizontal arrière (6 cyl. en ligne, 7 l. 150 cv, à 2.600 t/min.). Un de

ces véhicules était doté d'une des premières boîtes de vitesses automatiques prototypes R-107. Un autre a été équipé par nos soins avec une boîte automatique VOITH 145 D 2.

Ces véhicules, d'une capacité de 100 places (28 assises, 72 debout) étaient les premiers en France à être étudiés et construits spécialement pour le service à un seul agent : double porte à l'avant de l'essieu avant, plancher surbaissé (65 cm.), porte médiane commandée par les voyageurs eux-mêmes.

La première série fut retirée du service en 1969, la deuxième en 1973.

- Autobus CHAUSSON :

- type APH 2-52 : 7 véhicules utilisés de 1958 à 1964
- type APH 521 : 11 véhicules utilisés de 1959 à 1964
- type APH 522 : 5 véhicules utilisés de 1960 à 1965

(deux de ces derniers bus ont été utilisés ensuite quelques années comme bus-écoles de conduite).

Ils étaient dotés de moteurs PANHARD type 4 H L (4 cyl. vertical à l'avant, 6¹/₈, 100 cv à 2.000 t/min.), d'une boîte mécanique 4 vit. et de freins à air comprimé.

Leur carrosserie a été modifiée pour le service à un agent, en avançant le moteur et en installant une porte avant plus large. Leur capacité a été ainsi accrue jusqu'à 90 et même 95 places (dont 23 assises).

- Autobus BROSSEL :

- 172 du type A-92 (mis en service de 1962 à 1970)
- 36 du type BL-55 (mis en service en 1972 et 1974)

Ces autobus dotés de moteurs diesel LEYLAND type 0-400 (4 cyl. vertical à l'arrière, 7 l. 135 cv à 2.400 t/min.) et du type 0-680 pour les 21 derniers (6 cyl. horizontal à l'arrière, 11 l., 170 cv. à 2.200 t/min.) et de boîtes automatiques VOITH 145 D 2, 502-3 et 506, ont pris le relai des autobus ISOBLOC dont ils ont la même disposition de carrosserie (construite par JONCKHEERE). 121 d'entre eux sont encore en service.

- Autobus BERLIET : type PR 100 B :

40 autobus mis en service en 1975 et 1976, possédant un moteur diesel Berliet V 800 (8 cyl. en V à l'arrière, 6 l 91, 170 cv à 3.000 t/min.) et une boîte de vitesse automatique VOITH 502-3.

Capacité : 97 places (29 assises, 68 debout) ; service à un seul agent, porte médiane de sortie avec marche sensible et temporisation de fermeture.

- Autobus C.B.M. (CARS & BUS LE MANS), type L.M.B. 11 :

56 autobus mis en service en 1977 et 1978.

Ces autobus urbains sont équipés de moteurs diesel MERCEDES, type O-401 (6 cyl. en V à l'arrière, 9 l 57, 180 cv à 2.400 t/min.) et de boîtes de vitesses automatiques VOITH D.851 avec ralentisseur incorporé.

Leur capacité est de 90 places (27 assises, 63 debout) ; service à un seul agent, porte médiane de sortie avec marche sensible et temporisation de fermeture, dispositif d' "agenouillement" de 8 cm. aux arrêts.

PETITES ANNONCES

Recherche tous plans de PR 100MI et de SC 10L ainsi que des plans d'autobus ou trolleybus Volvo circulant sur le réseau des TPC à Genève. M. CISSE, 50 rue de la Moselle 69008 LYON.

Mon fils, Laurent, âgé de 11 ans, collectionne les tickets de transport. Il serait très content de recevoir ceux qui ne vous intéressent plus. Merci pour lui. Mme PEINY, 10 Allée Main-ferme 93320 PAVILLON-SOUS-BOIS.

Recherche tous documents (notamment photographiques) concernant le réseau de CLERMONT-FERRAND, surtout sur les autobus anciens. Je suis bien sûr prêt à payer ces documents si c'est nécessaire. M. RYAT Alain, 7 rue de Charade 63110 BEAUMONT.

LEGENDE DES PHOTOS COULEUR

PAGE 51:

- Photo 1: de M. Rostagni: réseau de la STAC à Chambéry: Renault Agora n°57 en service sur la ligne A.
 Photo 2: de M. Pierron: réseau des TRAM à Mulhouse: midibus carrossé par Trouillet en service sur la ligne 17 dite " des musées ". Cette ligne est exploitée en sous-traitance par la société Chopin.
 Photo 3: de M. Rostagni: dépôt du réseau d'Albi: PR 112 n°351 & 352 équipés de la face arrière Safra. Le réseau en possède un troisième. Cet équipement n'est livré qu'en option par RVI sur ses PR 112 & 118. En France il existe peu de PR 112 équipé de la face arrière Safra.
 Photo 4: de M. Rostagni: réseau Fil Bleu de Tours: bus Heuliez GX 417 n°466 en service sur la ligne 01.
 Photo 5: de M. Pierron: juillet 1995: réseau des TRAM à Mulhouse: bus Renault R 312 n°212 en livrée spéciale " la Filature " assure son service sur la ligne 3. Il marque ici un arrêt à la place de l'Europe.
 Photo 6: de M. Pierron: juillet 1995: midibus Van Hool AU 138 n°136 avec livrée spéciale assure son service sur la ligne dite " Tramette " entre le parking du 14 juillet et le Centre Ville. Il est ici au terminus de ce dernier place de la porte Jeune et s'apprête à repartir vers le parking.

VERSAILLES

une ville, des billets

par Jean LE GENDRE

Un ésitériophile chez le Roi Soleil

Le 19 décembre 1895 fût constituée la " Société Versaillaise de Tramways Electriques et de distribution d'Energie " et dès 1896 les premiers tramways électriques roulent dans Versailles sur voie normale.

Les billets, de 65 X 34 mm, en papier de différentes couleurs, sont détachés d'un carnet à souche par le receveur. Ils indiquent horizontalement " Société Versaillaise de Tramways Electriques ", les deux terminus de la ligne ou les points extrêmes de validité du billet, le prix et le numéro du billet puis deux ou trois lignes d'instructions aux voyageurs, enfin sur le côté gauche, verticalement un pavé de 30 X 5 mm présente sur fond stylisé les initiales S.V.T.E.. Au fil du temps les lettres deviendront plus petites, plus sobres, et seules deux fleurettes les sépareront. Les correspondances donnent lieu à la perception d'un supplément et à la délivrance d'un billet spécial. (Fig. 1, 2 & 3).

Une énigme: des billets pour " Service Spécial " en papier, au format 65 X 47 mm extraits de carnets à souche, furent émis par " ELECTRICITE DE FRANCE, Subdivision de Versailles, branche Transports ". La mention " à détruire à la fin du parcours " confirme bien leur qualité de titre de transport. La mention " Paris - controle Paragon imprimerie Mommens " les identifie également (fig. 4) Mais quand et pourquoi ont-ils été émis ? Si un de nos lecteurs possède la réponse, merci de nous l'a communiquer en écrivant au magazine.

Vint le règne de la " moulinette " plus officiellement " appareil oblitérateur-enregistreur de la société KLEIN-MASSOT.

Les billets sont en lamelles détachables groupées en carnets de 20 et vendus à l'avance. Les lamelles sont pliées 3 par 3 et attachées à une couverture au format de 9 lamelles; trois représentent un ruban sur lequel on lit " Société Versaillaise de tramways Electriques "; au milieu les armes de la ville et en dessous " 20 tickets 7Fr ". Nous sommes en 1941. La deuxième partie de la couverture offre une vue du chateau et la troisième des instructions d'utilisation. La vue du chateau sera rapidement remplacé par une publicité puis, à l'occasion d'un changement de tarif le prix disparaît, la couverture est incorporée au carnet et imprimée au dos des six derniers billets. La vignette supérieure de chacun de ceux-ci indique T.V. au lieu de précédemment S.T.V. et l'inscription du ruban est résumée à " Tramways de Versailles ", les billets reproduits en figure 5 & 6 sont de 1947.

En 1957 les tramways sont supprimés. Le 3 mars - dernier jour des tramways - la foule se presse pour leur dire adieu; des faire-part de décès sont affichés dans les voitures; l'un d'eux est conservé à la compagnie signé par Maurice Chevalier. La poste émet un cachet spécial illustré. Une motrice indique " mes soeurs vont à la casse, moi je vais au musée "; ce sera le premier véhicule de l'AMTUIR - Association pour le Musée des Transports Urbains, Interurbains et Ruraux -.

C'est maintenant les T.U.V. - Transports Urbains Versaillais - qui gèrent les autobus. Ils dépendent de la Compagnie Française de Transports - réseau de Versailles -. Les carnets de tickets sont pliés non plus par trois mais par quatre. La couverture - au dos des 4 derniers tickets - indique " Transports Urbains de Versailles - 20 tickets " et la vignette supérieure de chaque lamelle " Versailles ". Ces tickets seront ultérieurement allongés à 72 mm avec une flèche vers le bas et la mention " introduire ". Dans quoi, on ne le saura jamais !... (figure 7).

La Société Versaillaise de Transports Urbains - S.V.T.U. - prend la relève en 1972. Elle utilise des billets au nouveau standard 73 X 30 mm.

Au tarif détail (unité) plein tarif et tarif réduit (carnet), ils reprennent les armes de la ville et une flèche indiquant le sens du compostage qui sera effectué d'abord à la moulinette puis par perforation dans un composteur BC 30 (fig. 8). Des cartes hebdomadaires à 12 coupons détachables indiquent sur chacun d'eux l'initiale du jour de la semaine, la mention aller ou retour et les initiales S.V.T.U.

Des billets avec simplement deux flèches en sens opposé et la mention 1ère voiture à une extrémité et 2ème voiture à l'autre, vous connaissez ? Ce sont des coupons de carte hebdomadaire scolaire dont les références sont portées uniquement sur le talon (fig. 9). Les coupons indiquent cependant l'initiale du jour et le côté 2ème voiture est composté en cas de correspondance.

Pour mieux connaître le flux des voyageurs par ligne et par tranches horaires, la SVTU installe dans ses bus des valideurs dans lesquels on introduira les tickets qui sont désormais pourvus d'une piste magnétique. Tous les tickets achetés à l'avance doivent être validés y compris les coupons de carte orange RATP-SNCF valables en zone 4. Un exemplaire des nouveaux billets est présenté figure 10. Les billets vendus à l'unité par les machinistes sont issus d'appareils " Magbus ", sont imprimés sur papier blanc en rouleaux de 55 à 57 mm et comportent en impression thermique toutes les informations nécessaires aux statistiques.

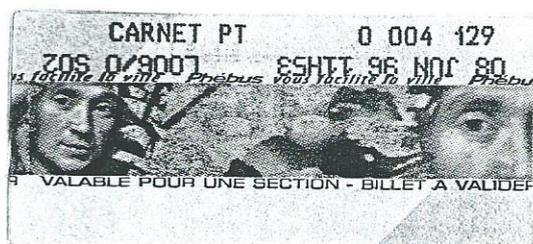
Les 10, 11 et 12 juin 1993, c'est la fête à Versailles. La SVTU a 20 ans et offre à toute personne intéressée un billet gratuit valable sur tout le réseau. Imprimé en couleurs, il présente une vue du château (fig. 11). Il est inséré dans un " passeport pour la fête " qui en donne le programme et permet de participer à un jeu-concours. Un plan schématique précise les lignes où la SVTU irrigue les communes voisines.

PHEBUS, c'est Apollon, c'est Louis XIV le Roi Soleil, c'est Versailles. C'est aussi depuis le 30 novembre 1995 l'identité visuelle des bus de la SVTU. De nouveaux billets magnétiques au format 65 X 30 mm sont mis en service. Sur toute leur longueur ils comportent une bande médiane bleu-roi de 18 mm de hauteur avec en continu le nom de Phébus. Le "P" est au milieu d'un soleil rayonnant. En haut et en bas de la bande figurent les mentions " billet à valider " et " valable pour une section ". Les parties supérieures et inférieures sont blanches pour les carnets plein tarif (fig. 12) et bleu ciel pour les carnets à tarif réduit. A l'occasion de Noël 1995, des commerçants ont offert à leur clientèle des billets avec extrémités supérieures et inférieures rouges.

Notons enfin que les trajets peuvent comporter plusieurs sections mais que les billets achetés en carnets ne sont valables que pour une section. Pour 2 sections on validera donc deux billets.

Jean LE GENDRE - Juin 1996

En complément à l'excellent article de M. Jean Le Gendre que nous remercions au passage, la rédaction du magazine vous propose ci-dessous deux billets actuels du réseau de Versailles: à gauche un billet qui n'a été émis qu'au mois de juin 96 et consacré à Molière. A droite un billet simple trajet vendu exclusivement à bord des bus.



RESVTLIB
 8E023 0000 30166
 05/06/96 16550
 TELROPI
 plein tarif 1 section

6.00

SOCIÉTÉ VERSAILLAISE DE TRAMWAYS ÉLECTRIQUES
CHESNAY-CHANTIERS
15^{c.} 15,006
 à PRESENTER à toute réquisition.
 à DETRUIRE à la fin du parcours.

Société Versailleise de Tramways Electriques
Trianon - Rive Gauche
09773 | 0.75
 A PRESENTER à toute réquisition
 A DETRUIRE à la fin du parcours.

SUPPLÉMENT - CORRESPONDANCE
 Pour parcours IMMÉDIAT sur une autre ligne
 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12
5^{c.} 28 A
N° 01757
 R à toute réquisition.
 pour passer sur une autre ligne.
 à la fin du parcours.

ÉLECTRICITÉ DE FRANCE
 Subdivision de Versailles — Branche Transports
20 fr. Service Spécial
02094
 A présenter à toute réquisition.
 A détruire à la fin du parcours.

20 Tickets - Plein Tarif
 (Illustration of a person with a bicycle)

A4 A5 A2 A1
 4 4 4 4
 6 6 6 6
 2 2 2 2
 29 - 29 - 29 - 29 -

A18 A19 A20
 002251
 VERSAILLES
 002251
 VERSAILLES
 002251
 VERSAILLES
 5 6 6

SOCIÉTÉ VERSAILLAISE DE TRANSPORTS URBAINS
TARIF RÉDUIT
 Série
 D 027911
 S.V.T.U.
 VENTE INTERDITE SUR LES AUTOBUS

CARNET A PLEIN TARIF
 19 JUN 89
 billet à valider
 valable pour une section
 billet à valider
 A171776

carte scolaire UDETE
1^{er} semestre scolaire
 Carte strictement personnelle.
 Non valable les dimanches, jours fériés et vacances scolaires.
 En cas d'usage d'une deuxième ligne en correspondance, oblitérer le même ticket sur le côté "2^{ème} voiture".
 A présenter à toute réquisition.
 S.V.T.U.

MOURE PARAGON ARGENT

1^{ère} VOITURE
 2^{ème} VOITURE
 1^{ère} VOITURE
 2^{ème} VOITURE



ION • BILLET À VALIDER • VALABLE POUR UNE SEC
Rhébus
 VALABLE POUR UNE SECTION • BILLET À VALIDER

JUIN 1996

S.T.I.B - BRUXELLES

par Laurent HUBERT

Les Van Hool A300 n° 8663 à 8666 et 8668 et 8669 sont en service. Les 8667 et 8670 et 8671 sont livrés et en attente de mise en service. Il ne reste donc plus qu'une dizaine de véhicules à mettre en service pour que la série soit complète. Les minibus Mercedes 8939 à 8941 sont eux aussi enfin entrés en service.

Le Van Hool Man A120 n° 8225 a été déclassé et sert maintenant à l'écolage. Ses rétroviseurs ont été remplacés par des rétroviseurs de A300.

Les Van Hool A500 8474 à 8479 ont été mutés du dépôt de Haren vers celui de Delta suite à la mise en service des nouveaux A300 à Haren.

Le Mercedes 0405N qui a circulé sur la ligne 29 est retourné en Allemagne sans être passé par le dépôt de Delta comme prévu initialement. Il faut dire que du retard avait empêché cet autobus de démonstration de suivre le planning initial.

Le Jonckheere Volvo 8108 a été revendu à un musée danois de Copenhague. Il a quitté Bruxelles le 25 avril dernier.

TEC - Wallonie

La SRWT a lancé un appel d'offre pour la livraison de 300 nouveaux autobus à livrer en 1997-1998 et 1999, et ce, pour un montant de 2,2 milliards.

TEC CHARLEROI

Les trois autobus à carburants alternatif se font attendre. Aux dernières nouvelles, le 7048 (Berkhof Cumins) est en attente de livraison, le 7049 (Berkhof Daf premier) est arrivé fin mai au dépôt de Jumet et le 7050 (Jonckheere Transit Volvo) est livré et a déjà roulé en ligne. Il faut signaler que le 7049 et 7050 ont été présentés au salon de Courtrai en octobre dernier. Les Mercedes Sprinter Denolf & Depla 7219 et 7220 sont entrés en service. Ils servent au transport de handicapés.

Le VW LAG Atlantic qui avait quitté le TEC Hainaut (n°3903) il y a plusieurs mois, est retourné à Mons. Ce midibus a circulé sur le city-bus de Charleroi.



Le Mercedes Sprinter n° 7219 au dépôt de Jumet le 17.4.96.
Photo Hubert L.

TEC LIEGE-VERVIERSVAN HOOL A120 101-130

Le TEC Liège-Verviers a déclassé les autobus n° 102, 104 à 118, 120, 127 et 128. Ces autobus roulaient à Verviers et ont été remplacés par des R312. Les 102, 104, 113 et 128 servent de bus "auto-école" au dépôt de Robermont. Pour rappel, les 122, 124 et 126 ont été renumérotés 981 à 983 à la suite de leur location par la Communauté Française qui les utilise pour le transport d'écoliers. Le reste de la série, à savoir les 101, 103, 115, 121, 123, 129 et 130 ont reçu les matricules 390 à 396 afin de libérer la tranche des "100". Les 119 et 125, actuellement en livrée publicitaire, ont reçu les matricules 398 et 399. Ils seront déclassés lorsque le contrat sera terminé. Ces autobus avaient été mis en service par la STIV (Société des transports Intercommunaux de Verviers) en 1981 et étaient numérotés 01 à 30.



Les Van Hool A120 n° 104, 113 et 128 vu au dépôt de robermont
le 19 mai dernier. Photo LH

MERCEDES SPRINTER N° 101-103

Les Mercedes Sprinter pour le transport des handicapés ont été mis en service. Ils sont numérotés 101 à 103, bien que les matricules prévus étaient 496 à 498. Le 101 est à Stembert et les 102 et 103 à Robermont.

VAN HOOL MAN A120/50 N° 151-235

Les Van Hool A120 n° 151 à 153, 155, 156, 159, 161, 172, 179 et 198 ont été déclassés afin d'être revendus en Bosnie. Ils sont les premiers d'un lot de 15 autobus.

RENAULT EMI R312 N° 562-699

Les R312 n° 684, 689 à 695 sont en service à Stembert. Les 634 à 640 et 696 à 699 le sont à Robermont. Les 696 à 699 seront mutés à Stembert en août de cette année.

JONCKEERE VOLVO B59 N° 673

Le Jonckheere Volvo n° 673 a été renuméroté 998, puisqu'il portait le même numéro qu'un R312 récemment mis en service. Cet autobus en est déjà à son troisième matricule, puisqu'il a été mis en service sous le n° 623, a ensuite reçu le numéro 673, toujours pour les mêmes raisons, et maintenant 998. Ce bus sert pour l'écolage à Robermont.

JONCKHEERE VOLVO B59 N°801-868

Les autobus 861 et 862 ont rejoint la Bosnie afin d'être affecté au centre hospitalier Kosevo.

TEC NAMUR-LUXEMBOURGVAN HOOL DAF A1119 N° 200-220

Le 200, ancien bus école de Salzinnes, a été déclassé et envoyé à la mitraille. Le 213 du dépôt d'Arlon, est lui renuméroté 073. Il sert également de bus école. Le 218 est parti à la mitraille.

JONCKHEERE VOLVO B59 N° 300-370

Les autobus 302, 309 à 311, 314, 330, 335, 337, 338, 353, 357 et 361 ont été retiré de la ligne et seront affecté aux transports spéciaux dès la rentrée prochaine.

Le 349 remplace le vieux Van Hool Daf n° 200 de l'écolage au dépôt de Salzinnes. Il a été renuméroté 072.

VAN HOOL DAF A120 N° 400-425

Le 422 a été déclassé. Pour rappel, cet autobus provient du TEC Brabant-Wallon, et est en fait le deuxième 422, puisque le numéro 422 avait été attribué au 5257 de la SNCV, et a été déclassé suite à une collision

MERCEDES 312D N°262-265

Ces midibus seront livrés en juin et seront affectés à des services locaux à la rentrée de septembre.

TEC BRABANT-WALLONRENAULT EMI R312

La livraison des 20 R312 restant est prévue pour juin et juillet.

VAN HOOL A120 N° 090/355

Les autobus 223, 228, 222, 200, 202, 214, 281, 204, 203, 221, 328, 325, 330, 314, 303 et 207 sont déclassés et ont été revendus à la firme Belgium Recycling.

MERCEDES SPRINTER N°6910

Le midibus Mercedes pour transport de handicapés est entré en service

MUSEE DE NATALIS (Liège)

Le musée de Natalis va recevoir un nouveau véhicule. Il s'agit d'un camion échelle Ford V8 de 1954.

En mars 1992 arrivait à Natalis un Jonckheere Daf SB200 n° 62 de Verviers. La restauration de cet autobus avait débuté et devait se poursuivre à Natalis. Entretemps, un autre autobus de ce modèle (le 72, un Daf SB201) arrivait lui aussi à Natalis. Le 62 est alors mis de côté avec à son bord toute une série de pièces de rechange. Début de cette année, il est transféré dans le tunnel Saint Léonard et était en attente de revente, le 72 étant restauré et exposé au musée. Hélas, cet ancêtre a été revendu à un ferrailleur avec toutes les pièces à son bord. On ne peut que déplorer cette attitude non digne de vrais amateurs. Il faut dire que Natalis n'en est pas à sa première boulette, car en décembre 1990, deux pièces de collection ont été purement et simplement découpées au chalumeau. Il s'agissait du Brossel A99DARVM2 Jonckheere n° 114 de 1966 et le Jonckheere Mercedes 0321H de 1956 n° 157. Ce dernier avait même été échangé en 1988 contre le Jonckheere Volvo n° 635, c'est dire s'il était important de sauver cet autobus. Aujourd'hui, il ne reste plus que sa face avant qui est conservée et qui est en attente de restauration. Dommage ...

V.V.M - DE LIJN

Rien de bien spécial si ce n'est vous signaler que les Van Hool AG500 sont attendus pour septembre.

Les bâtiments de l'actuel dépôt (de tram) de Groenenhoeck (Anvers) ont été classés et deviendront, espérons le, un futur musée, en remplacement des locaux d'Edegem, qui deviennent un peu juste pour la collection.

A Gand, le trolleybus n° 17 est parti pour 1 an à Arnhem, aux Pays-Bas. Il n'est pas impossible que d'autres véhicules soient loués par cette ville.

MODELES REDUITS

La firme **BUSCH** vient de sortir une nouvelle réalisation sur base de son R312. Il s'agit d'un R312 aux couleurs du TEC LiègeVerviers. Réf. 47209.

S.T.I.B. - BRUXELLES

Le renouvellement du parc continue avec la mise en service des Van Hool A300 n° 8667 à 8675. Ces mises en service ont permis de déclasser les Van Hool Man A120 n° 8194, 8202, 8213, 8215, 8220, 8221, 8241, 8243 et 8258. Le 8241 est à présent affecté à l'écolage en remplacement de la 8225. Il ne reste donc plus que 6 Man en service et susceptible d'encore rouler en ligne.

Cette certaine stabilité du parc nous permet de dresser les tableaux des trois plus anciennes séries d'autobus encore en service à la STIB:

1. Jonckheere Volvo : Il reste de la série 8061 à 8120 les autobus 8064, 8066 à 8071, 8073 à 8074, 8076 à 8085, 8087 à 8089, 8091 à 8092, 8094, 8096 à 8107, 8109 à 8112, 8114, 8116 à 8118 et 8120 soit 46 autobus.
2. Jonckheere Volvo : Il reste de la série 8121 à 8190 les autobus 8121 à 8125, 8127 à 8130, 8132 à 8136, 8138 à 8141, 8144, 8146, 8148, 8150 à 8155, 8157 à 8179, 8181 à 8185 et 8187 à 8190 soit 59 autobus.
3. Van Hool Man A120 : Affecté à l'écolage : 8241, 8257, 8259, 8264 à 8266 soit 6 bus.
Services spéciaux : 8191, 8195, 8199 à 8201, 8203, 8206, 8207, 8209, 8214, 8216, 8217, 8219, 8223, 8230, 8231, 8236 à 8240, 8242, 8245, 8249, 8250, 8252, 8253, 8256, 8260, 8261, 8263, 8267 à 8269 soit 34 bus.
Ligne : 8208, 8211, 8212, 8218, 8255.

TEC HAINAUT

Les derniers exemplaires de la série 3101 à 3172, des Van Hool A119, ont été déclassés. Ils faisaient partie de la plus importante série d'autobus commandée par la S.N.C.V

(325 autobus). Ils avaient été mis en service en 1975-1976 dans de nombreuses régions de Belgique pour le compte des vicinaux avant d'être partagés entre les TEC et De Lijn. De cette série de 72 bus dont a hérité le TEC Hainaut, il ne reste que le 3013, ex 3125 qui sert de bus de dépannage pour le dépôt de La Louvière. Vous lirez par ailleurs que deux autobus de cette série sont devenus autobus musée.

Le TEC Hainaut a déclassé les Van Hool Daf A120 n° 3201, 3202, 3205, 3206, 3208 à 3212, 3215 à 3220, 3222, 3224 et 3257.

TEC LIÈGE-VERVIERS

Les autobus Van Hool A120 N° 159, 161, 168, 169, 171 à 173, 175, 176, 178, 179, 181, 187, 189, 193, 196, 198, 199, 202, 210, 211, 212, 216, 219, 220, 222, 226, 228 et 233 sont déclassés. Les 151 à 153, 155, 156, 159, 161, 169, 171 à 173, 175, 176, 178, 179, 181, 193, 196, 198, 199, 202, 210, 211, 216, 219, 220 et 233 ont quitté la Belgique pour rejoindre Sarajevo, la capitale bosniaque où ils ont été revendus.

Les Renault R312 n° 641 à 655 sont entrés en service au dépôt de Jemeppe.

Le Volvo Jonckheere n° 998, utilisé pour l'écolage, est déclassé et est ferrailé.

Les autobus n° 102, 108 à 110, 113, 117, 118, 120, 672, 914, 929 et 973 ont été ferrailés également.

TEC BRABANT-WALLON

Les nouveaux R312 n° 6640 à 6644 sont en service au dépôt de Lasne, tandis que les 6645 à 6659 le sont Nivelles. Les 6600 à 6610, premiers R312 du TEC Brabant Wallon passent un par un à l'atelier de Robermont (TEC Liège-Verviers) afin d'être équipés d'une "girouette électronique" en lui et place des films.

DE LIJN - V.V.M

Le trolleybus 17 de Gand circule depuis le 2 juin sur le réseau de Arnhem sous le numéro 225. Les trolleys 03, 10 et 15 ont également rejoint les Pays-Bas. Ils portent les matricules 226 à 228 et roulent sur la ligne 5.

De Lijn a passé commande de nouveaux autobus : n° 3248 à 3262, des Van Hool A600 Daf ainsi que des Mercedes Denolf & Depla série 3440 à 3449.

Les Van Hool A360 de la série 3248 à 3262 sont entrés en service dans la province d'Anvers. Les derniers autobus à moteur Fiat ont été déclassés en juin dernier à Anvers. Il s'agit des Van Hool Fiat 409AU95 n° 620, 622, 624, 638 et 653. Ces autobus avaient été mis en service à la MIVA en 1975.

Mis en service par centaine dans tout le pays dans les années 60 et 70, les autobus à moteur Fiat ont aujourd'hui totalement disparu des lignes.

MATERIEL MUSEE - NATALIS (Liège)

Le Renault TN4F ex RATP 3271, propriété de l'association AMUTRA, sera peut-être restauré par la firme Renault. Cet autobus est actuellement garé dans la "réserve" du musée de Natalis. (Source : Tram 2000)

BUS & CAR - CASTEAU

L'association Bus & Car de Casteau vient de récupérer plusieurs autobus déclassés. Parmi ceux-ci, nous pouvons citer le Van Hool Daf AI119/2 n°3138 du TEC Hainaut, ex SNCV 4548. Le 3114 (ex SNCV 4519) a quand à lui été racheté par un amateur d'autobus et est actuellement garé au dépôt de Casteau.

M.T.U.B

Sortis de la remise 1 du dépôt STIB de Haren en juillet 1993 par manque de place, les autobus vicinaux n° 2002 et 3291 ont été graphités durant le mois de juillet. Bien qu'étant en attente de restauration, ces autobus sont continuellement la proie de vandales qui n'ont d'autres intentions que de casser. C'est ainsi que plusieurs carreaux sont cassés par jets de pierre. Une solution est à l'étude afin de remettre ces autobus à l'abri dans un hangar.

Ce manque de place concerne aussi les autobus SNCV n° 3853 et 4272.

Le moteur Leyland 0400 du Brossel A92DAR n° 8349 est (enfin !) parti à Hasselt où l'atelier pourra le remonter. Le véhicule devrait rejoindre Bruxelles pour la fin de l'année.

Quand au Bussing 8010 de 1956, son moteur a été à nouveau démonté afin de subir une RE-vérification complète. Pour rappel, il était tombé en panne lors des circulations sur la ligne 29 en mai dernier.

RECHERCHE DE RENSEIGNEMENTS

Le MTUB a racheté il y a quelques mois deux anciens autobus Renault TN6 de la RATP. Il est dans les intentions du musée de reconstruire un autobus Renault TN6L ayant roulé dans les années 30 à Bruxelles pour le compte de la SA Autobus Bruxellois. Le MTUB se servira sans doute du châssis de l'un deux, puisqu'ils sont identiques aux ancêtres bruxellois. la caisse sera démontée et le moteur révisé ou remplacé selon l'état...

Afin de pouvoir mener à bien cette restauration (ou reconstruction ...), le musée recherche toujours tout document, plan, photo pouvant servir à la réalisation de ce projet. Merci de transmettre toute info à HUBERT Laurent, avenue des Cerisiers 40 à B1040 Bruxelles.



Photographiés au dépôt de La Louvière en 1993, les Van Hool Daf AI119/2 n° 3104 et 3105 stationnent sur la cours du dépôt en compagnie d'un Jonckheere Leyland racheté à De Lijn (à gauche).

Photo-HL

Dernière Minute

Chers lecteurs, vous avez découvert cette nouvelle rubrique dans le dernier numéro. Toujours placée en dernière page, elle sera désormais un pot pourri dans lequel vous trouverez toutes les dernières petites nouvelles qui nous sont parvenues après mise en pages et frappe des articles de ce magazine. Nous sommes le dimanche 18 août, la chaleur est forte sur Paris et moi au frais j'ai le plaisir de terminer ce numéro 10 car dès demain il faut attaquer la fabrication du magazine en photocopies puis faire le travail de reliure afin que vous le receviez début septembre.

PRECISION: au bas de la page 59 de notre dernier numéro, un lecteur nous avait demandé de corriger une erreur qui s'était glissée dans les trois dernières lignes au bas de la page 16 du numéro 7. Contre coup de notre lecteur qui nous avait adressé la coupure de presse : il est catégorique en nous écrivant qu'il n'y a pas d'erreur dans ce numéro 7 en page 16. A savoir que le terminus de la ligne 4 de trolleybus devant le C.H.U. n'est pas électrifié. Notre lecteur nous écrit: " Avant le remaniement de décembre 1995, le terminus du CHU était constitué d'une simple boucle électrifiée de retournement pour que les trolleys puissent repartir vers le centre-ville. Le remaniement a abouti à construire plusieurs îlots d'arrêt avec des quais parallèles sans ligne électrique. Les poteaux visibles sur la photo sont ceux de l'ancienne boucle qui n'a pas été supprimée ". Merci donc de considérer comme nulle la première phrase de la rubrique " Rectificatifs " en page 59 du numéro 9.

A SAVOIR: fin juin, un lecteur nous signale que 7 bus 0 405 Mercedes 2 portes aux couleurs Transpole du réseau de Lille sont garés devant le concessionnaire Mercedes à Vendeville.

Pour rester avec le réseau lillois, signalons la mise en service sur le minitel du service 3615 code Transpole.

Le réseau de QUIMPER vient de recevoir un Van Hool AG300 n°204 et un R 312 n°229.

En région parisienne, il n'y a pas que la RATP à recevoir des Agora Renault. En effet le réseau des T.V.O. – R Bus – d'Argenteuil vient de recevoir 4 Agora. Numérotés 1500 à 1503, ils sont encore tous de blanc immaculé et vont recevoir l'identité visuelle du réseau avant une mise en service prochaine. Ils sont tous 4 sur l'aire de stationnement du dépôt TVO – R Bus – à Argenteuil.

LE POINT SUR LE PARC FRANCAIS DES SURBAISSES: (voir page 52): à peine le tableau des surbaissés est-il publié que déjà à la page 67 nous pouvons vous apporter un complément d'informations. Concernant les Mercedes 0 405 N un point d'interrogation va disparaître. Les Cars Rose sont une petite entreprise de transports avec des bus urbains et des autocars de tourisme. Ils sont basés à Montlignon dans le Val d'Oise et assurent quelques lignes interurbaines dans ce département. Sur 11 bus que possèdent les Cars Rose, il y a cinq Mercedes 0 405 N. Comme le nombre de bus est faible les véhicules n'ont pas de numéros de parc; à la place nous vous communiquons leur numéro d'immatriculation: 674 BEK 95, 676 BEK 95, 679 BEK 95, 681 BEK 95 et 916 BEG 95.

A LA RATP: fin septembre, début octobre mise en service progressive du nouveau métro MP 89 sur la ligne 1 La Défense – Château de Vincennes. Les rames de la ligne 1 iront sur la 4, celles partiellement rénovées de la 4 iront sur la 11. Quant aux rames MP 55 de cette dernière, elles seront réformées. Nous vous avons présenté dans notre numéro 5 une fiche technique du MP 89.

C'est dans le courant du premier semestre 97 que seront mises en service les nouvelles rames RER à deux niveaux. Elles circuleront sur la ligne A; ces rames, les MI2N, vous avaient été présenté en fiche technique dans notre numéro 7.

La ligne 589 (TUVIM) a reçu trois Heuliez GX 77H qui sont numérotés 662 à 664.

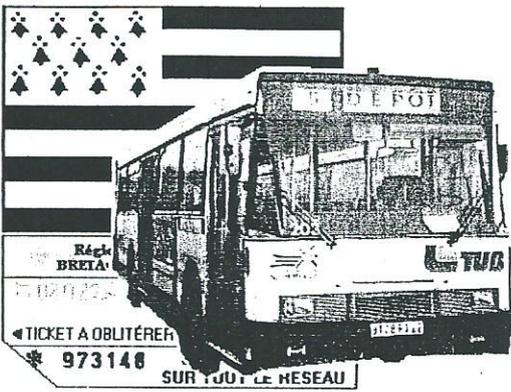
Pour revenir au réseau TVO d'Argenteuil – voir plus haut – les 4 Agora reçus ont trois portes. De plus le dépôt TVO de Saint-Gratien vient de recevoir un Heuliez GX 317 à deux portes.

A PARAÎTRE EN OCTOBRE 1996

Rennes
Brest
Lorient
Saint-Brieuc
Vannes
Quimper
Saint-Malo
Concarneau

ASTUCE COLLECTION
Numéro 2 - Été 1996

Des Villes et des bus...



...BRETONS.

Yves LE CHANU



Association de Sauvegarde des Transports Urbains, des Chemins de fer et de leur environnement.

Morlaix
Fougères
Lannion
Douarnenez
Vitré
Pontivy
Carhaix
Dinard

35 pages pour découvrir les réseaux urbains bretons.

Pour chaque réseau, présentation de l'agglomération, historique du réseau, exploitation du réseau, parc, statistiques, technologies, spécificités techniques, plan du réseau, ...

Des annexes qui abordent les thèmes des découpes, des tickets, des surbaissés, du groupe VERNEY, des tarifs, des slogans commerciaux et des statistiques comparatives.

✂

Bulletin de Commande à expédier à l'ASTUCE - 61 rue Joliot CURIE - 42153 RIORGES

Nom / Prénom :

Adresse :

Code Postal : Ville:

Je désire recevoir exemplaire(s) d'ASTUCE COLLECTION "Des Villes et des Bus... Bretons". Ci-joint mon règlement par chèque bancaire ou CCP à l'ordre de l'ASTUCE.

TARIFS

1 ou 2 exemplaires : 40 Frs/exemplaire. x 40 =

3 à 7 exemplaires : 36 Frs/exemplaire. x 36 =

8 et plus : 33 Frs/exemplaire. x 33 =

(pour plus de 20, nous contacter). TOTAL..... F

Date et Signature :