

LE MAGAZINE DES RÉSEAUX URBAINS



FRANCE
PASSION DES
TRANSPORTS
URBAINS

ACTUALITÉS HISTOIRE FRANCE ÉTRANGER

Magazine de l'association FRANCE PASSION DES TRANSPORTS URBAINS.

N°11

NOVEMBRE

—
DECEMBRE

1996

32 Frs



Présentation
des réseaux de:

**PERPIGNAN
CLERMONT-FERRAND
QUIMPER**

Dossier technique:
AGORA de Renault

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

7 A, rue de Rethondes
95100 ARGENTEUIL.

Tel.: 01 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'engage 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.

N°11

NOVEMBRE-DECEMBRE 1996

Sommaire

Editorial.....	p 3
Présentation de réseaux:	
PERPIGNAN: réseau CTP.....	p 4
CLERMONT-FERRAND: réseau T2C....	p 10
QUIMPER: réseau QUB.....	p 18
Actualité des réseaux.....	p 23
La rentrée des réseaux.....	p 50
Vieux cartons.....	p 53
Dossier technique: l'AGORA.....	p 57
Esitériophilie.....	p 65
Magazine Belgique.....	p 66
Mag Monde.....	p 67

TARIF

Abonnement annuel 1997 pour la France: 220Fr
Abonnement annuel pour l'Etranger: 230 Fr Français
Vente au numéro: 37 Fr

Vente au n° par correspondance pour la France: 45 Fr
Vente au n° pour l'étranger: 47 Fr Français

Règlement pour la France exclusivement 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

Photo du haut: cliché de M. Gerbig: motrice
dite " Brochet " n°1379 du réseau de
Zurich en circulation devant la gare centrale
de Zurich. Cette motrice ainsi que la remorque
n°737 sont sauvegardées au musée des Transports
de Saint-Mandé où elles s'y trouvent depuis
le 4 mars 1996.

Photos du centre: clichés de M. Rostagni: réseau CTP
de Perpignan: à gauche Van Hool A600 n°402 en service
sur la ligne 8 place Péri; à droite, minibus Amiot Manta
Photo du bas: cliché de M. Ryat (Droits réservés)
réseau de Clermont-Ferrand: Van Hool A500 n°510 au dépôt.

=====

LE PROCHAIN NUMERO SORTIRA LE:
6 JANVIER 1997

Au sommaire:
Spécial réseaux de la " VALLEE DU RHONE "

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.....

Tout d'abord encore une petite nouveauté dans ce numéro avec une présentation de l'état du parc des réseaux de Grenoble et de Dunkerque. Nous savons que beaucoup d'entre vous s'intéressent de près à l'état du parc des réseaux et en particulier lorsque le parc est décrit en détail avec le type de chaque véhicule et son numéro de parc. Deux lecteurs nous ont adressé celui de Grenoble et de Dunkerque, ce dernier va d'ailleurs compléter la présentation de ce réseau faite dans notre numéro 8. Aussi si vous êtes en possession d'état de parc d'un réseau que ce dernier vous a communiqué, sachez que nous sommes preneur pour le plaisir de nos lecteurs.

En dernière page de ce magazine vous trouverez une moins bonne nouvelle, celle qui vous sollicite pour renouveler votre abonnement. Beaucoup d'entre vous reconnaissent que nous avons fait de gros efforts de présentation, d'amélioration et d'augmentation de pagination du magazine; cela a un cout qui explique pour 1997 une augmentation du tarif de l'abonnement plus forte que l'an passé. Aussi nous vous remercions d'avance de la confiance dont vous nous témoignez et espérons vous comptez encore parmi nos lecteurs et rédacteurs d'articles pour 1997.

Dans notre dernier numéro, en pages 52 & 53, sous la rubrique " Coté matériel ? " nous avons publié un tableau récapitulatif des autobus surbaissés en service en France. Vu le nombre de lecteurs nous ayant écrit pour apporter des précisions, ce tableau sera remis à jour et reparaitra dans le numéro de janvier 97. En parlant de ce tableau je saisis l'opportunité pour demander à nos lecteurs qui nous écrivent d'être le plus précis possible lorsqu'ils citent ou parlent de matériel roulant; dorénavant notre magazine se doit de donner de l'information dans la précision. Il suffit d'y penser et par la suite cela devient machinal; par exemple lorsque vous nous écrivez que telle ville vient de recevoir X R 312, il est maintenant indispensable de préciser le nombre de portes par la mention R 312 (2P) à l'exemple des SC10 auxquels on ajoutait la mention SC 10 - 044 -. Toutes les portes des bus étant maintenant à deux vantaux, la précision apportée aux SC 10 n'est plus d'actualité sous cette forme mais il suffit de spécifier simplement 2P ou 3P pour les standards et 3P ou 4P pour les articulés. Alors merci d'y penser lorsque vous parlez de GX 317, de R 312, d'Agora ou de Mercedes O 405N entre autre. Il en est de même lorsque vous nous adressez une photo d'un bus le représentant de coté où il n'y a pas de porte; dans ce cas apposez au dos de la photo " X P ". En ce qui concerne le Mercedes O 405 N, il existe en deux versions de vitrages: dans la première version les vitres sont toutes de même hauteur coté portes comme l'autre coté. Dans la seconde version coté portes les vitres sont plus hautes entre la porte avant et la porte centrale que les vitres arrières. Coté non portes les vitres présentent trois hauteurs différentes et ceci de manière décroissante de l'avant du bus vers l'arrière. On peut alors préciser " vitrage normal " ou " vitrage surbaissé " sans oublier la mention du nombre de portes ! Monsieur le rédacteur du magazine vous ne voulez pas aussi l'âge du conducteur tant que nous y sommes, va bientôt me dire un de ces jours un lecteur ! Je plaisante, mais le magazine se doit d'être aussi un peu pédagogue et nous apprendre à perfectionner notre passion. Merci à tous de prendre cette remarque dans ce sens.

Je reviens aussi sur la confusion que l'on fait souvent entre le bus Heuliez GX 317 et le Renault Citybus en appelant les deux modèles GX 317.

- l'Heuliez GX 317 est commercialisé par Heuliez; il porte sur sa face frontale l'unique mention Heuliez ainsi que sur la face arrière avec la mention Access'bus. Sur les deux cotés vers l'avant du bus il porte la mention GX 317.

- le Renault Citybus qui lui ressemble comme deux gouttes d'eau porte sur la face avant la double mention Heuliez et Renault, sur la face arrière Renault et aucune mention sur les cotés du bus. Il est commercialisé par Renault.

- a noter que les GX 317 sont bien plus présents sur les réseaux français que le Renault Citybus seulement en circulation à Paris, Lille, Valence et Lyon.

Très amicalement

Jack

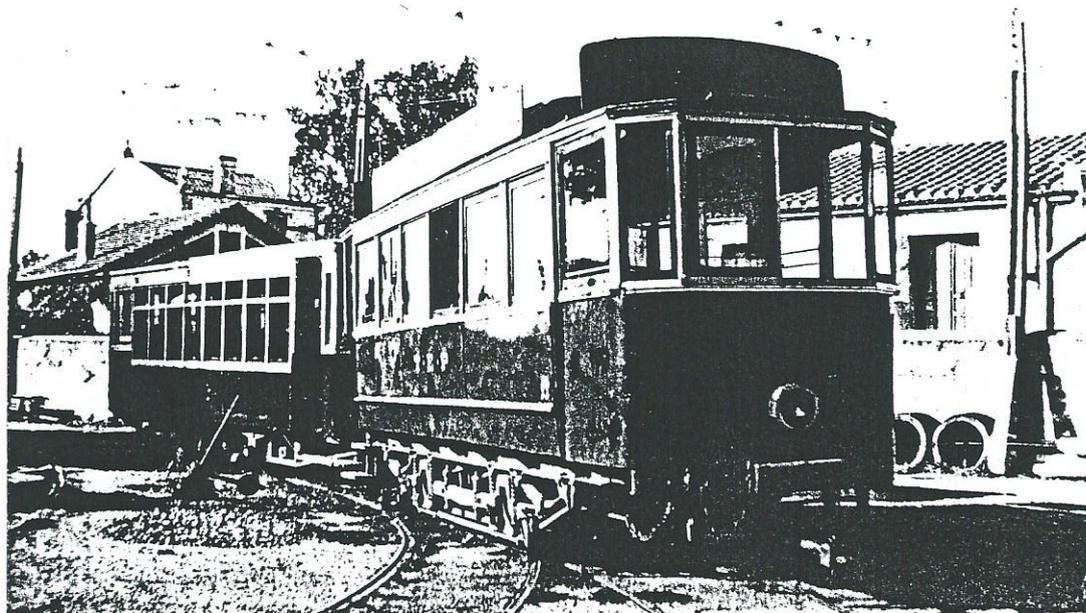
Présentation de Réseaux

PERPIGNAN UNE VILLE, UN RESEAU

par Robert ROSTAGNI

L'EPOQUE DES TRAMWAYS:

C'est en septembre 1900 que la Compagnie Centrale de Tramways Electriques mit en service une ligne suburbaine Perpignan - le Canet Plage, suivie en février 1901 par trois lignes urbaines. En août 1909, la ligne urbaine Octroi Notre-Dame - Carrefour du Vernet est prolongée d'une section suburbaine jusqu'à Rivesaltes; sur cette ligne se trouvait le dépôt. Le parc maximum a atteint 19 motrices simples, 4 à bogies pour la ligne du Canet et 24 remorques. En 1935 la ligne de Rivesaltes concurrencée par des autocars privés est supprimée. La ligne du Canet est fermée en 1954 et le dernier tram circule en ville en octobre 1955.



Motrice simple à essieux attelée d'une remorque fermée stationne au dépôt. A noter les initiales portées sur la motrice: T.E.P. - Tramways Electriques de Perpignan.

CELLE DES TROLLEYBUS:

Alors que les trams circulent encore à Perpignan, le 21 septembre 1952 est inaugurée l'unique ligne de trolleybus du réseau. Elle relie la place Arago au Vernet et sera prolongée plusieurs fois, notamment vers Saint Assisclé et Garrigole pour atteindre un maximum de 12,5 km. Elle a été exploitée par six Vetra VBRh neufs reçus à l'ouverture de la ligne plus deux autres achetés à Strasbourg et quatre à Marseille. Les neufs ont été numérotés 21 à 26 et ceux de Strasbourg 27 & 28. En 1964 suite à un dernier prolongement de la ligne, le réseau achète encore à celui de Marseille 4 Vetra VA3 à trois essieux dont trois seulement seront mis en service, le quatrième servant de réserve de pièces. Ce dernier a porté le n°121 et les trois autres en service les n°122 à 124. A noter que ce dernier a été sauvé de la destruction et se trouve au Musée de Saint-Mandé - non visible car en réserve -. En 1968, les 12 Vetra VBRh ont été renumérotés 101 à 112. En parfait état de marche, ils ont été supprimés en juin 1968 pour un simple problème de modification de plan de circulation d'un carrefour.

L'ERE DES AUTOBUS:

Si quelques Citroen P45 ont roulé à titre complémentaire, ce n'est que dans les années 50 que l'ère de l'autobus a réellement commencé, notamment avec le remplacement des tramways. A diverses époques, on note des Chausson APH, numérotés dans la première dizaine, du matériel Renault puis Saviem d'époque numéroté et renuméroté dans les séries 31 à 45. On note deux R 4210 de 1950/52, des R 4211 dont le n°41 équipé de la climatisation pour la ligne du Canet. En gabarit réduit, une série de 8 R 4201 n°11 à 18, puis des Berliet PLA n°61 à 65. Il y eut ensuite une série de Berliet PH 100 n°51 à 59. A cette époque, la découpe du matériel était le marron clair et le marron foncé. Nous manquons d'informations pour les années 70, mais nous savons qu'en 1974, le parc comprenait 18 Renault, 2 Saviem, 14 Leyland et 26 Berliet.

LES ANNEES 80:

Au cours d'une visite au milieu des années 80 nous retrouvons les 14 British Leyland LV 45 n°91 à 104, auxquels se sont ajoutés 2 Brossel BL 55 n°105 & 106, des Berliet puis Renault PR 100 PA n°11 à 34 et MI n°35 à 45 (sur lesquels des essais de climatisation ont été réalisés mais non retenus pour une question de prix puis les restylés n°46 à 49. Mais, surtout pour les PA, les numéros réformés ont été remplacés par du matériel de réemploi, rachetés à divers réseaux dont Marseille. A cette époque, il existait encore deux Berliet PCM, sans doute reliquat d'une petite série. Nous n'avons par contre trouvé aucune trace pour la tranche de numéros 80. Quelque lecteur pourrait-il compléter ces lacunes ?

A la même époque, le réseau disposait aussi de 15 Mercedes O 305 HLZ n°200 à 214. En minibus il y a eu les Peugeot J7 Durisotti n°120 à 122, un gabarit réduit non identifié (n°123 ?) des Master Heuliez GX 17 n°124 à 126, et plus récemment, des Master Chardon n°127 à 129. Le dépôt avait été transféré sur un terrain de trois hectares au 150 chemin de la Poudrerie et le matériel commençait à perdre ses couleurs traditionnelles pour le rouge et l'orange sur fond blanc.

LE RESEAU CE JOUR:

Présentation de la COMPAGNIE DES TRANSPORTS DE PERPIGNAN - CTP -:

Ville de Perpignan: 113 646 habitants.
Rattachement à un groupe: VIA GTI.

Effectif total: 180
dont agents roulants: 145
entretien: 20
personnel administratif: 15

nombre de lignes: 13
nombre d'arrêts: 350 dont 150 avec abribus.
longueur totale du réseau: 119,300 km.
nombre de km parcourus par les bus par an: 2 783 000 km.
nombre de personnes transportées par an: 7 941 000.

Parc de véhicules: 94
autobus standard: 86
- 1 PR 100 PA n°? garé en dernière réserve.
- 11 PR 100 MI n°35 à 45
- 4 PR 100 R n°46 à 49 utilisés pour les transports scolaires ou spéciaux.
- 15 Mercedes O 305 HLZ n°200 à 214.
- 47 Heuliez GX 107 n°300 à 346.
- 2 Van Hool A 500 n°400 & 401.
- 6 Van Hool A 600 n°402 à 407.
midibus: 4 Amiot Manta n°500 à 503.
minibus: 3 Master Chardon n°127 à 129 + un en reserve (n° non connu)

Dépôt: surface: 30 000 m2
Point Infos Public: kiosque CTP, place Peri à côté du Palmarium



Toutes les lignes passent au coeur de la ville, le long des quais de la Basse. Le kiosque CTP y est à proximité, place Peri. Sur le quai opposé, le nom de l'arrêt s'appelle Arago. Les lignes desservies ont les particularités suivantes:

- ligne 1: suburbaine, reliant Perpignan à Canet-Plage, avec 17 départs en semaine l'hiver, mais services intensifs l'été, avec une période transitoire en juin et septembre.
- lignes 2,3,5,8,9,11,12,14 exploitées avec du matériel standard.
- ligne 4 exploitée avec du matériel à gabarit réduit.
- ligne 7 en service les jours scolaires seulement.
- ligne 10 exploitée aux heures de pointe.
- ligne 13 en service seulement le dimanche.
- lignes 15 et 16, liaisons parc-relais - centre-ville.

Diverses lignes scolaires sont assurées régulièrement, tant dans Perpignan qu'au Canet et figurent au guide bus. Les usagers disposent de titres de transport adaptés à l'usage, et notamment une carte orange. Le ticket à l'unité est à 6Fr50, d'un prix raisonnable. Il existe des tarifs spéciaux des tarifs spéciaux pour les étudiants et la ligne du Canet. Les cadences de desserte sur les lignes principales sont correctes en semaine, plus réduites le samedi et l'été. En plus de la ligne 13 déjà citée, les lignes 1,2,3 & 5 fonctionnent à fréquence réduite le dimanche. Il n'y a pas de service de soirée. Sur les lignes principales, les premiers véhicules sortent du dépôt à six heures, et y rentrent le soir au plus tard à 21H. Une particularité, une correspondance générale de l'ensemble des lignes sur deux minutes, est organisée au point central à 7H 32, 13h 32 et 19h 38. La moyenne d'âge des véhicules est de 8 ans et est renouvelé à raison de 5 ou 6 bus par an.

La ville et la CTP proposent deux parcs-relais:

- un situé au Parc des Expositions
- l'autre est à la Roseraie

Le P+R du parc des Expositions est relié au centre-ville par la ligne 15 avec un seul arrêt à Vauban. Le point de départ pour le retour au Parc est à la station Arago avec ensuite un point d'arrêt de montée au Castellet.

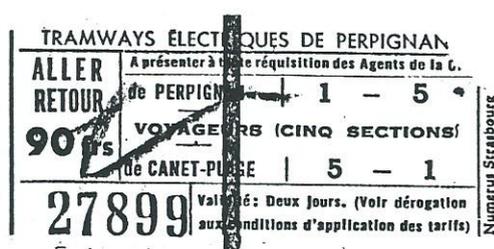
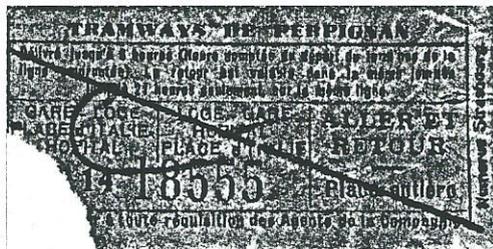
Le P+R de la Roseraie est relié au centre-ville par la ligne 16; cette dernière est en boucle et offre trois points d'arrêts de descente et de montée à Vauban, kiosque CTS et Catalogne.

Perpignan, dernière ville de plus de 100 000 habitants avant l'Espagne côté Méditerranée, est une ville tranquille où les transports urbains sont organisés à son échelle. Avec près de 74 voyages par an et par habitant en 1990, elle se situe dans la bonne moyenne des villes de sa catégorie.

ESITERIOPHILIE:

Les billets présentés ci-dessous appartiennent à la collection de M. Jean Le Gendre.

ERE DES TRAMWAYS: à noter l'appellation des billets: Tramways de Perpignan, Tramways Electriques de Perpignan et Compagnie des Tramways de Perpignan. A remarquer aussi les billets spécifiques de la ligne suburbaine Perpignan - la Canet.



Valable à partir de **1 heure**

FORFAIT

199 04 14 00
JOUR HEURE

OBLITÉREZ

EP

* 769163

TARIF PRIVILÉGIÉ URBAIN - Valable seulement avec carte.

BILLET UNITE Valable 1 he.

ALLER RETOUR INTERDIT

JOUR HEURE

JOUR HEURE

EP

Jc 031706 URBAIN

ALLER-RETOUR INTERDIT

JOUR HEURE

OBLITÉREZ

EP

* 041317

CANET

Valable entre Canet-Plage et Château-Roussillon

3 28 00 10

JOUR HEURE

TICKET UNITE

VALABLE 1 HEURE

A OBLITERER

A 298946 URBAIN

EP

Les courriers catalans

02 305 04 14 7 02:48

TICKET UNITE

OBLITÉREZ 0104815

Ci-dessous billets actuellement en service depuis 94 bien illustrés et très colorés.

Ticket unité

à oblitérer

Perpignan

EP

Ticket unité Perpignan Canet

à oblitérer

059449

EP

Carnet orange

à oblitérer

Perpignan

EP

Ticket aller-retour Valable pour un aller-retour le même jour entre Perpignan et Canet

à oblitérer punch your ticket

Retour

à oblitérer

EP

Carnet Fun

Valable uniquement avec la Carte Fun

à oblitérer

Perpignan

EP

Carnet bleu Perpignan Canet

à oblitérer

002929

EP

Carnet Chic

Valable uniquement avec la Carte Chic

à oblitérer

018167 Perpignan

EP

Mensuel

Valable à Perpignan et Canet avec Carte CIP

n° de la carte 04074

JUIL. 94

EP

Mensuel

Valable uniquement à Perpignan avec Carte CIP

n° de la carte 03752

JUIL. 94

EP

Ticket unité Canet

Valable pour un seul trajet entre Canet Sud et Château Roussillon

à oblitérer

022884

EP

RESEAU DE CLERMONT-FD

LE TEMPS DU TRAMWAY

A la fin du XIXème siècle, Clermont-Fd est une ville d'environ 50000 habitants. La capitale de l'Auvergne accuse des retards par rapport aux autres villes de même importance, et notamment en matière de transports en commun. Mais l'économie commence à se développer, avec notamment les ateliers Michelin et Bergougnan.

Depuis 1858, les élus locaux s'efforcent en vain de trouver un concessionnaire pour le transport urbain. Les multiples demandes sont, soit pas sérieuses, soit manquent de moyens financiers pour lancer l'opération. En 1890, enfin, c'est un ingénieur lyonnais de génie, Mr Jean Claret, qui propose l'établissement d'une ligne de tramway entre Montferrand et Royat. Il installe alors un système entièrement nouveau, le tramway électrique à prise de courant aérienne (le premier en France) par navette coulissant sur le fil aérien. Ce sera un grand succès.

La première ligne est inaugurée le 7 janvier 1890, avec gratuité pour les voyageurs. Dans un premier temps, la ligne effectue un trajet Montferrand - Jaude (centre de Clermont) en passant par la gare PLM. Une antenne reliera plus tard la place Delille à la gare, après ouverture d'un tronçon rue des Jacobins. Le 6 juin suivant, la ligne est ouverte dans sa totalité, entre Montferrand et Royat.

Une deuxième ligne est construite en 1895, reliant la place Delille à la place de Jaude, et passant par le plateau central (dite ligne de la Pyramide). Les services sont effectués par des motrices Buire, avec deux essieux reliés entre eux par bielle, afin d'augmenter l'adhérence. Une vingtaine de voitures circulent alors, dotées de moteurs Thury ou Thomson-Houston. Les premières remorques apparaissent à la fin du siècle (en fait issues par transformation des premières voitures réformées).

Au début du siècle, la Cie a cédé ses droits à l'Omnium Lyonnais qui va s'attacher à moderniser de fond en comble le réseau. Renouvellement des voies, doublement des sections de voies, renouvellement total de la ligne aérienne par système de trolley, et achats de nouvelles motrices Buire sur trucks Brill.

En 1911, la Cie Claret récupère la concession du réseau. De nouveaux projets sont proposés. Une nouvelle ligne est construite, reliant la place de Jaude à la gare PLM par les Salins en 1913, ainsi qu'une autre la même année et reliant la première ligne, de la place Gaillard au quartier de Fontgiève. On dédouble encore certaines sections afin d'équiper progressivement tout le réseau en double voie. Dix nouvelles motrices sont nécessaires pour ces nouveaux services, ainsi qu'un parc total de 23 remorques.

En mai 1914 est ouverte une nouvelle ligne reliant la place de Jaude au bourg de Beaumont. De nouvelles extensions sont prévues, mais la guerre de 14-18

En 1917, on supprime la ligne de la Pyramide, déficitaire, et on créé un embranchement à la demande de l'autorité militaire, vers l'arsenal des Gravanches. Cet embranchement sera supprimé en 1920.

De nouvelles voitures sont acquises entre 1918 et 1924. Elles seront, entre autres, mises en service sur la ligne de Beaumont, prolongée à Ceyrat en 1922.

En 1922, la Cie achète au réseau de Rodez 3 motrices et 2 remorques. En 1925, les ateliers de la Cie construisent 5 motrices à suspension oscillantes, puis 10 motrices entre 1930 et 1932 à truck Applevage et moteurs Thomson-Houston. De nombreuses remorques sont également réalisées sur des bases de véhicules anciens réformés.

En 1924, la ligne Beaumont - Ceyrat est prolongée jusqu'au chemin de Berzet, et en 1928 est inaugurée la ligne d'Aubière. Mais déjà, en 1929, on supprime la ligne de Fontgiève. Enfin, en 1928, une ligne de tramway va jusqu'au dépôt de Champradet (ligne de Durtol) par transformation de la ligne de chemin de fer du Puy de Dôme. Cette ligne est supprimée dès 1933.

En 1932, le réseau est à son apogée, couvrant 25 km de lignes à voie métrique, avec 5 lignes centrées sur la place de Jaude. Le parc comprend 33 motrices et 24 remorques.

Malgré quelques modernisations portant essentiellement sur les voies et la ligne aérienne, le réseau va abandonner ses tramways au profit de l'autobus.

En 1949, on supprime la ligne d'Aubière, puis en 1955, c'est le tram de la ligne Montferrand - Royat. Enfin, le 10 mars 1956 est supprimée la ligne de Beaumont - Ceyrat, puis le 15 du même mois voit pour la dernière fois circuler le tramway sur la ligne des Salins.

LE REGNE DE L'AUTOBUS

Dès 1922, 3 lignes d'autobus sont établies (gare-place Gaillard, Jaude-Aubière et gare-Aulnat). Les services sont effectués par autobus Renault à plateforme arrière. Les lignes sont vite déficitaires et la dernière est supprimée dès la première année.

La ligne de Fontgiève est reprise par autobus Saurer (dès 1925) tandis qu'on essaie des services vers la Raye-Dieu.

En 1933, le réseau s'équipe de nouveaux autobus Renault UMB. Suivront quelques Renault ZP et Saurer dans les années trente.

Le deuxième conflit mondial décapite le parc d'autobus réquisitionnés. Il faut racheter quelques Saurer durant la guerre qui circulent équipés de gazogènes.

La paix une fois revenue, une réorganisation s'impose. Aubière retrouve ses transports en commun par autobus en 1948. En 1950 est créée la ligne Jaude-Parc Bargoin à Chamalières, puis en 1951 la ligne d'Herbet.

Les années cinquante voient 10 lignes sur le réseau (dont encore 3 par tramways). Ces sont des autobus Saurer à livrée intégrale bleue marine, qui circulent (Saurer 3C et 4C).

Une rapide étude pour la transformation du réseau tramway en trolley-bus n'aboutira pas. Et en 1955, sont acquis 15 autobus Chausson AHH 521 U qui remplacent les tramways. Il seront une cinquantaine sur le réseau, au total.

En 1956, la Cie des tramways prend le nom de TCRC (pour Transport en Commun de la Région Clermontoise). On a alors 8 lignes régulières. Une neuvième est créée vers le quartier de la Plaine en 1957, puis une dixième sur Aulnat en 1964.

En 1959 et en 1960, le réseau s'équipe de 4 Berliet PBR 10M, à double essieu arrière. Ces bus de grande capacité sont mis en service sur la ligne 1, très fréquentée.

Durant les années 60, le parc s'étoffe de Berliet PH80, PH85 et PH100 (35 au total), remplaçant les vieux Saurer et quelques Chausson.

En 1966 est créée la ligne 11 (Jaude-St Jacques) tandis que quelques lignes voient leur parcours modifié. En 1967 sont créées 4 lignes (12, 13, 14 et 15). La ligne 16 (Royat-Jaude-Flamina) est créée en 1971, la 17 (CHU-Montferrand-les Fourches de Cébazat) l'est en 1974.

En 1971 apparaissent les premiers SC 10. Ils remplacent petit à petit les derniers Chausson, ainsi que les Berliet.

En 1975, un nouveau dépôt est construit à la Pardieu. La ligne 18 (Jaude-Chamalières-Boisséjour) est créée cette même année.

Un Syndicat Mixte des Transports en Commun est créé en 1976. Le versement transport est fixé à 0,6%, et passera progressivement à 1% en 1980. Un service pour transport de personnes à mobilité réduite est créé en 1980 (services par deux minibus).

En 1983 est reprise la ligne de Cournon, affrétée alors par un transporteur privé. Elle est équipée de nouveaux autobus articulés Renault PR 180-1.

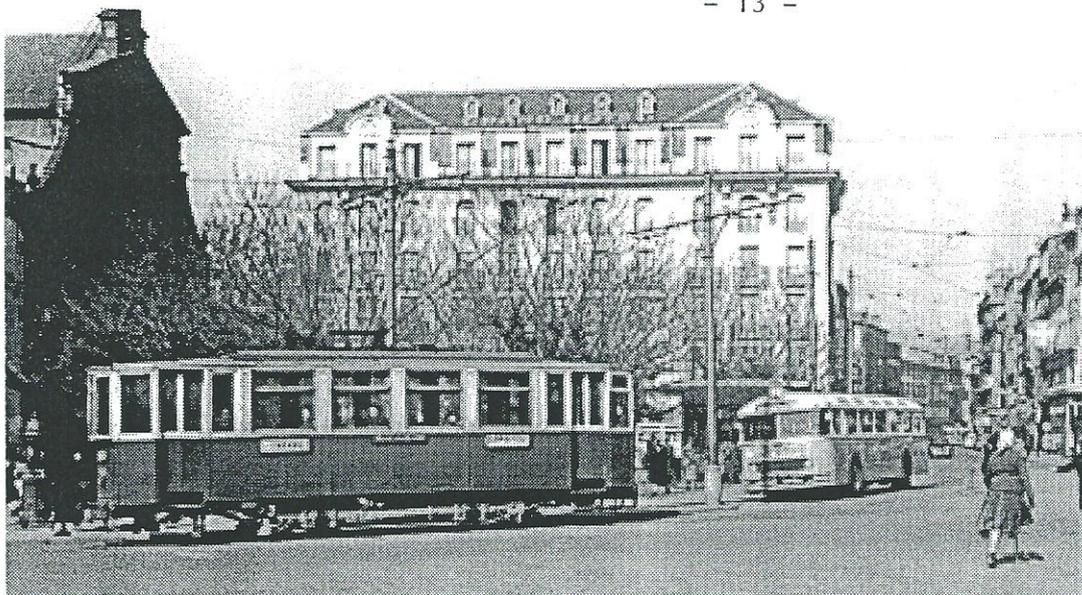
Les derniers autobus SC 10 (restylés) sont acquis en 1986. Au total, le réseau aura possédé 188 SC 10, dont 32 restylés.

En 1983, la TCRC est supplantée par la T2C, qui gère depuis le réseau. On compte alors 220 km de lignes pour une population d'environ 250 000 habitants, et un parc de 175 autobus.

Les premiers sites propres datent de 1977. Ces plateformes routières entièrement réservées aux autobus pourraient être facilement transformées en plateformes tramway ultérieurement.

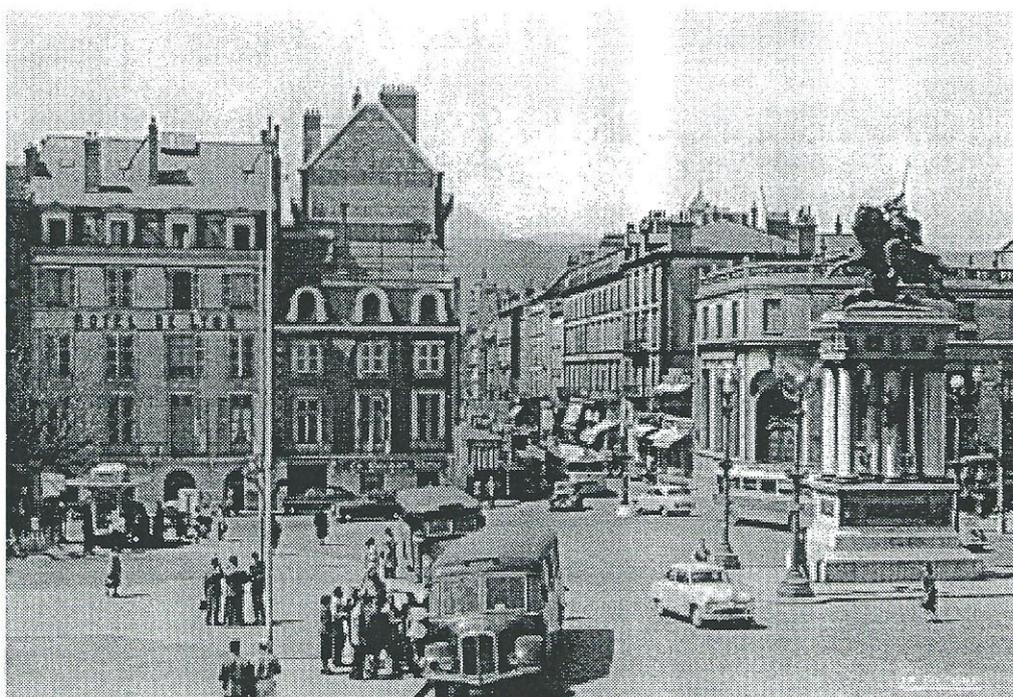
A partir de 1983 est mis en place un système d'aide à l'exploitation, tandis que le réseau s'informatise. En 1989, de nouveaux modèles d'autobus arrivent au réseau (11 Renault PR 100-2, 7 Renault R 312). Une nouvelle livrée leur est octroyée, remplacée dès 1990 par un nouveau logo qu'ils arborent depuis. En 1990 arrivent les premiers Heuliez GX 107 et en 1991 les premiers Van Hool A500, suivis de A600 en 1994. Ces autobus forment aujourd'hui l'essentiel du parc.

En 1996, 9 Van Hool articulés AG 300, à plancher bas, sont livrés au réseau.



1955: année des derniers tramways (motrice Brill) en circulation sur la place Jaudé. Derrière le tram circule les premiers autobus Chausson.

1956: place Jaudé les trams ont disparu. C'est le règne de l'autobus. Au premier plan un Saurer en livrée complète bleu marine. Au fond un Chausson arrive sur la place.



Toujours place Jaudé, en 1960 un des 4 Berliet PBR 10M circule sur la ligne 1, ligne très fréquentée.

LA T2C AUJOURD'HUI

Le parc comprend (chiffres du 1/01/96) :

38 SC 10 (n° de parc compris entre 143 et 173 (2 portes) et 170 et 188 (3 portes) ;
29 Renault PR 180 (16 Pr 180-1 et 13 PR 180-2), n° de parc de 1 à 29 ;
2 Renault PR 118, n° de parc 30 et 31 ;
10 Renault R 312, n° de parc 301 à 310 ;
31 Renault PR 100-2, n° de parc 401 à 431 ;
23 Van Hool A500 et 9 A600, n° de parc 501 à 532 ;
26 Heuliez GX 107, n° de parc 601 à 626 ;
2 Saviem S53 ;
1 Saviem S105R ;
3 Van Hool 815 CL ;
3 Masters pour services d'handicapés ;
5 minicars (3 Masters et 2 Trafics) ;
1 Saviem SC 10 (Bus Information datant de 1972) ;
1 camion MAN (dépannage et salage) 22230 DHA ;
1 R19 Sté ;
1 Trafic T 3x300 ;
2 Trafic T 1400 D ;
4 Renault 5 Sté ;
1 Renault Express ;
1 Citroën Xantia.

En 1996, s'ajoute à ce parc 9 articulés Van Hool à plancher bas AG300 (n° de parc 41 à 49), 3 Van Hool A500, 4 Heuliez GX 107 et 1 autocar Van Hool 815 CL, qui remplacent 18 véhicules anciens (3 PR 180, 11 SC 10 à 2 portes, 3 SC10 à 3 portes et 1 S53).

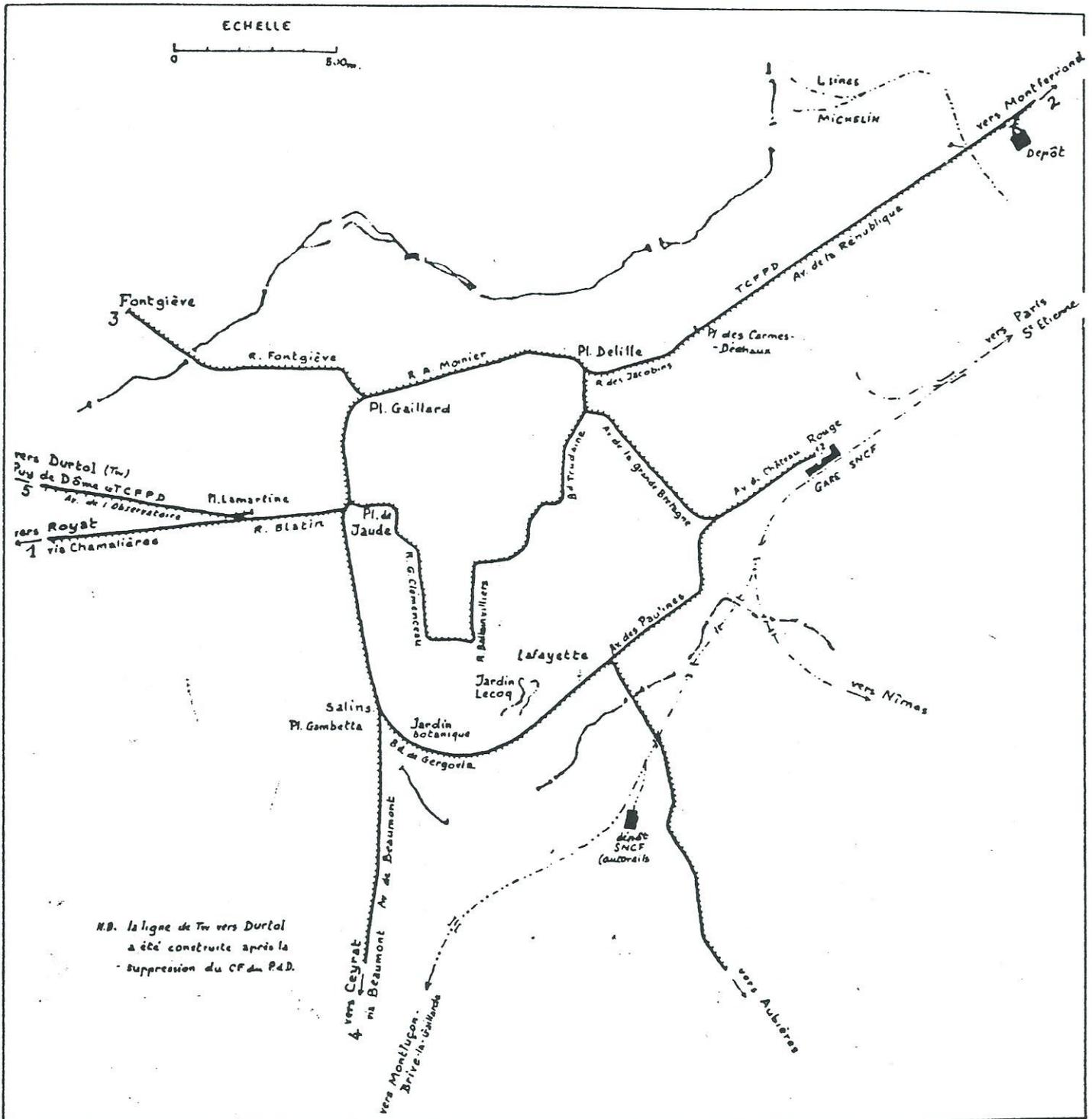
L'avenir du réseau passe aujourd'hui par la création d'une ligne de tramway de 12,5 km de long, reliant les quartiers nord de Neyrat au campus universitaire des Cézeaux, et passant par la place de Jaude.

Les études préliminaires ont été effectuées en 1992/1993 par la SOFRETU.

Les travaux devraient durer 2 ans et pourraient être terminés en l'an 2000.

Le versement transport devrait être augmenté et passer à 1,6% en 1997.

La grande question est celle du mode à choisir : SIG (Tramway à pneu comme à Caen, ce qui intéresse l'entreprise Michelin), ou Tramway classique sur rail. Les coûts de ces différents projets ne sont pas les mêmes, et pourraient trancher la question.



PLAN DES TRAMWAYS DE CLERMONT-FD

La ligne centrale (place de Jaude - boulevard Trudaine) a été démontée en 1915 et jamais reconstruite.
Les prolongements sur Beaumont et Aubière sont effectifs en 1922 et 1928.
La ligne de Durtol utilise le tracé et la voie du chemin de fer du Puy de Dôme en 1928.
La ligne de Fontgiève créée en 1914 est supprimée en 1925.

VISUEL COULEUR DES TITRES DE TRANSPORT T2C

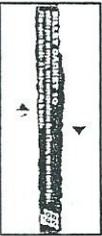
VALABLE À COMPTER DU 1^{er} FÉVRIER 1996

LES TICKETS

→ Billet "UNITE"



→ Billet "carnet de 10"



→ Billet "DE GROUPE"



→ Billet "DE CLASSE"



→ Carte "UN JOUR"



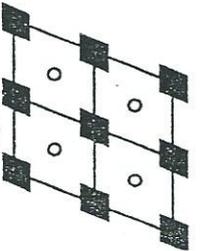
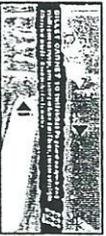
→ Billet "carnet 10
FAMILLES NOMBREUSES"



→ Billet "carnet 10
MUTILES"



→ Billet "carnet 10
PERSONNES AGEES"



→ Carte

"FORFAIT
CLASSE
ANNUEL"



→ Forfait mensuel
"2 TRAJECTS
QUOTIDIENS"



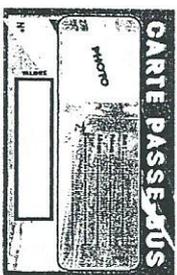
→ Carte "VERTE"
carte existant également
avec vignette
"dispensé de photo"



ABONNEMENTS

→ Abonnement
PASSE-BUS + Coupon

carte ancienne
toujours valable



→ Abonnement
PASSE-BUS "S"
+ Coupon

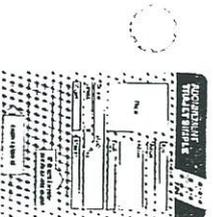


→ Abonnement
PASSE-BUS
"ETUDIANT"
+ Coupon



→ Abonnement "TRAJET SIMPLE"

+ Coupons



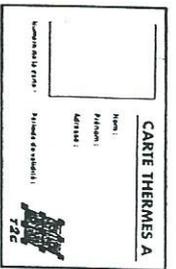
carte ancienne
toujours valable



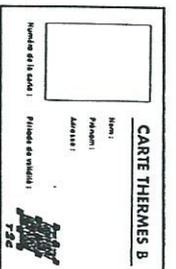
010@CINQUANTE7
TRAJET SIMPLE



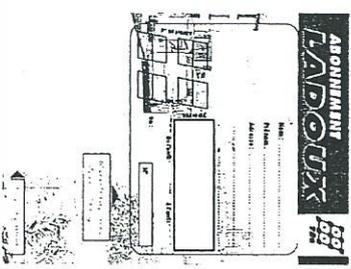
→ Carte THERMES "A"



→ Carte THERMES "B"



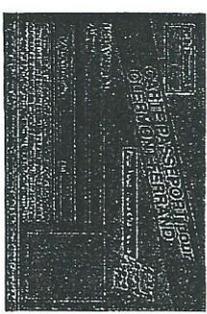
→ Abonnement "LADOUX"
+ Coupons



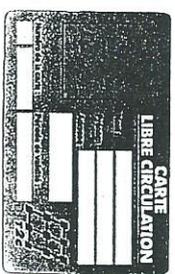
→ Carte "NON-VOYANT - INVALIDE"
+ Coupon



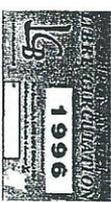
→ Carte "PASSEPORT"



→ Carte "LIBRE CIRCULATION" + Coupons



carte avec "vignette" dispensée de photo

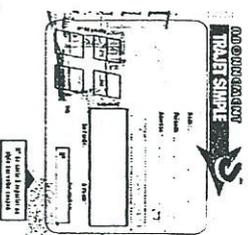


TITRES RÉSERVÉS AUX COLLECTIVITÉS PUBLIQUES

→ Carte "ANNUELLE
AU PORTEUR"
+ Coupon

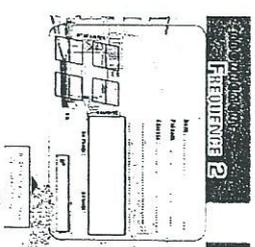
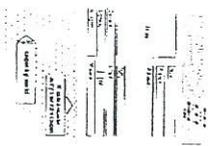


→ Abonnement
TRAJET SIMPLE "S"
+ Coupons



→ Abonnement
FREQUENCE 2
+ Coupon

carte ancienne
tousjours valable



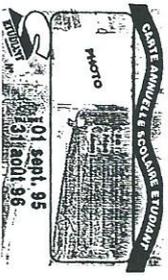
→ Abonnement
ANNUEL GENERAL
+ Coupon



→ Abonnement
ANNUEL
SCOLAIRE
"S"
+ Coupon



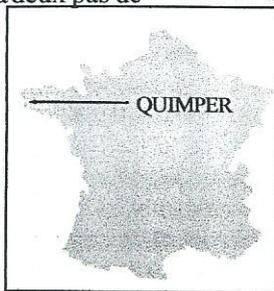
→ Abonnement
ANNUEL
SCOLAIRE
ETUDIANT
+ Coupon



LE RESEAU DE QUIMPER



Quimper, Préfecture du Finistère (29), est une Ville de 63000 habitants. Un patrimoine très riche, de nombreuses infrastructures sportives, et a deux pas de superbes sites, Quimper est une ville très touristique. De plus, un certain dynamisme économique semble particulièrement se détacher.



Le 14 juin 1974, un nouveau service urbain est mis en place entre 6h55 et 19h35 avec une participation de la ville de Quimper pour 4 160 000 Frs. Les bus arborent une découpe bleu. En 1978, en 1979, puis en 1983, de nouvelles restructurations et de nouvelles lignes. En effet, le paysage urbanistique Quimpérois évolue très vite.

La topographie de Quimper, avec un centre ville encaissé, beaucoup de quartiers enclavés, superficie importante (85 km²), est assez difficile d'accès. Ces données, démontrent l'utilité d'un service de Transports Urbains. Néanmoins, il faut attendre 1937 pour voir apparaître un tel service créé par la société TREMOUREUX. Avec une fréquentation de 110 usagers pour une distance parcourue de 100 km/jour le service n'est pas viable. Enfin, après une réapparition discrète depuis 1950, en 1960 un nouveau projet est mis en place. Ainsi, le 2 septembre 1960, le Conseil Municipal de Quimper attribue à la Compagnie de Transports du Finistère (CTF) l'exploitation du réseau Urbain. La CTF, actuellement Compagnie Armoricaïne de Transports (CAT29), est une filiale de la Société Centrale de Chemins de Fer (S.C.F.) créée par Messieurs François BAERT et Louis VERNEY.

Le 1er janvier 1986 est marqué par le changement de Concessionnaire. Le groupe VERNEY perd l'exploitation au profit du Groupe VIA TRANSEXEL dans le cadre d'un contrat "Risques et Périls".

C'est aussi en 1986 que né la marque QUB (QUimper-Bus). Le dépôt des QUB a été installé durant 6 mois dans l'ancien garage SAVIEM au Grand Guélen, puis définitivement 28 route du petit Guélen avec un investissement de 2 millions de Francs. Avec 78 personnes dont 60 conducteurs et un parc composé de 33 standards et 1 articulé (dont 3 PR100 Berliet aux nouvelles couleurs) le réseau prépare l'avenir.

En septembre 1990, outre des modifications sur le réseau, c'est le lancement de la Campagne publicitaire "Le bus c'est la vie qui va" (après "Vu des QUB" en 1989), par ailleurs le parc se compose de 33 standards et 2 articulés. En 1991, les QUB investissent dans l'acquisition de 5 bus R312 (2 en février et 3 en Décembre), et d'un Minibus Gruau MG36. En décembre 1991, l'agence commerciale quitte ses locaux en préfabriqué pour une belle boutique de l'autre côté de l'Odet.

En 1961, une ligne nouvelle est créée tandis qu'aux heures de pointes le service passe d'une fréquence d'1 heure à 30 mn. Les véhicules utilisés sont des bus Verney (LP - moteur Panhard 110 cv). Le 16 décembre 1963, le réseau est desservie toutes les heures. 20 véhicules sont nécessaires (9 en heure creuse). Le 14 décembre 1964, le quartier de Kerhuel (ZI) est desservie et des fréquences de 15mn sont mises à l'étude en 1965.

Le 23 mars 1992, un PR100 MI de 1979, est offert à la Ville de St Petersburg en Russie (avec des bus de Paris, Metz, Nantes et Angers).

Une expérimentation entre septembre et décembre 1994, pour un service les Dimanches (ligne 8) entre 13h30 et 20h est lancé (plus deux services au départ de la Gare à 20h18 et 21h18). Ce test est concluant puisque le service est prolongé du 8 janvier 1995 au 25 juin 1995 de 9h30 à 20h. Il est définitivement adopté durant l'été 1995 mais de 13h30 à 20h (et toujours les services de 20h18 et 21h18 pour les scolaires - en période scolaire).

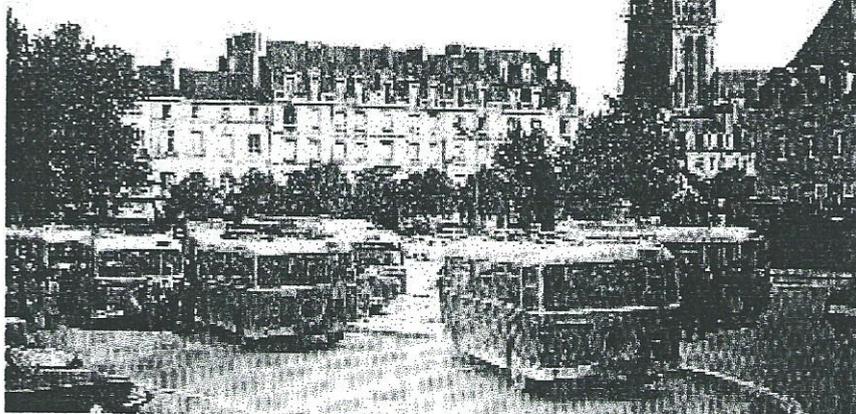


Photo des bus de Quimper Place de la Résistance dans les années 1960-1965 (Cliché QUB-Magazine).

A VOIR : Cathédrale St Corentin, musée départemental Breton, Musée des Beaux Arts, Musée de la Faïence, Musée de la Crêpe, Parc de Lanniron, les Ateliers HB Henriot, Cidrerie Manoir du Quinquis, ... Et aux environs : Douarnenez, la Pointe du raz, Concarneau, Pont l'Abbé, la Presqu'île de Crozon, Châteaulin et son circuit de l'aulne, le Faouët, la Forêt du Huelgoat, ... Une région très riche : OTSI - Place de la Résistance - 29000 QUIMPER. Réseaux de bus Proches : Concarneau (BUSCO), Douarnenez (STU) et Carhaix (TMC).



PR100 R n° 135 sur la ligne 3 vers TY PONT - Cathédrale (Cliché YLC - Août 1995).

R312)

Actuellement, en cours d'installation, un système de priorité aux feux doit équiper 14 carrefours et ainsi permettre d'augmenter la vitesse commerciale du réseau (16 km/h)

LA PROMOTION DES VENTES

LES TECHNOLOGIES

En décembre 1994, 3 A 300 de Van Hool apparaissent dans les rues de Quimper sur les lignes 2 et 4. Ce bus à plancher surbaissé coûte 65000 francs de moins que le R312 (non surbaissé). Ce véhicule présente des avantages pour la conduite en ce qui concerne la puissance du Moteur, la qualité de la boîte de vitesse et une bonne direction. Par contre, le freinage est brusque, le niveau sonore du moteur (central) est plus élevé que sur le R312 (moteur arrière), l'accessibilité à certains organes est plus difficile.

Le 2 novembre 1995, les composteurs Almex, à bout de souffle, cèdent la place à des cartes Magnétiques AES Prodata. De nouveaux titres voient le jour : QUARTABUS Journée, QUARTABUS 6 voyages, ...

Un système de "Bus Labo" équipe 8 PR100.2 et 2 PR180.2.

Petit à petit des Girouettes Electroniques HANOVER équiper le parc (A300 et quelques

Autre service novateur à l'actif des QUB : "en direct !", permet de recevoir l'horaire de l'arrêt, informer les QUB des observations que le client désire formuler, Cartes mensuelles à domicile, et accompagnement des enfants par une hôtesse lors du premier voyage sur le réseau.

Beaucoup de campagnes de promotions sont réalisées pour fidéliser la clientèle ou faire connaître les attraits du bus : En décembre 1993, Les QUB proposaient d'offrir un bon d'achat de 100 Frs pour chaque parrain d'un filleul qui établissait une carte QUBBY (au prix de 65 Frs au lieu de 110 Frs avec un billet de cinéma en cadeau). Le parrain qui avait le plus de filleuls gagnait un voyage à Euro Disney ou une Chaine HI FI. Les résultats montrent une bonne fidélisation des abonnés ainsi gagnés (environ une centaine d'abonnements supplémentaires). Pendant l'été 1994, une offre spéciale (comme dans la Grande Distribution) proposait les coupons de Juillet et Août et deux Coupons Atout Sports (Bons pour des activités sportives organisées par la ville de Quimper) pour le prix de 166 Frs (au lieu de 228 Frs). Les

Quimpérois sont très attachés à leur ville, les campagnes



PR100.2 n° 160, ligne 2 vers PETIT GUELEN Place de la Résistance (Cliché YLC - Août 1995)



A300 n° 303 quittant la place de la Résistance en Direction de PENVILLERS sur la ligne 4 - (Cliché YLC - 10/95)



R 312 n° 225 quittant l'arrêt Résistance en direction de BOURDONNEL sur la ligne 4 (Cliché YLC - 8/95).

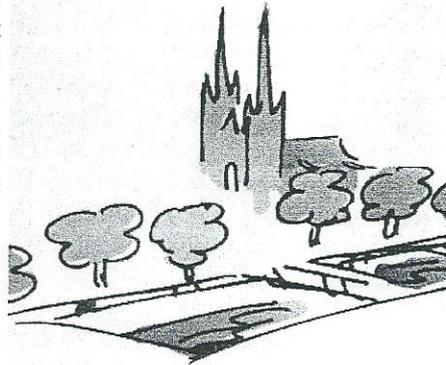
d'affichage sont donc toujours ciblées sur cet aspect. Par exemple : Le bus c'est la ville qui va, Vu des QUB, ... Aussi la campagne qui précédait la mise en place des cartes magnétiques présentait une "carte volante" avec des usagers au dessus du centre de Quimper.

La communication appliquée par les QUB me paraît fort attractive et réellement agréable. Tous les moyens modernes sont utilisés (publipostage, Affichage, Médias (Journaux, Radios, ...), ...), jeux, partenariat avec les établissements scolaires, réunions clients, Guide des Rues en bus, ...).

LE RESEAU AUJOURD'HUI

Aujourd'hui, le réseau se compose de 7 lignes urbaines, 1 ligne du Dimanche, 3 circuits Directs, et 5 dessertes affrétées, 39 bus, 95 personnes (72 conducteurs), 1 600 000 kms/an 5 000 000 de voyages/an. L'un des points que j'ai

particulièrement apprécié, c'est la possibilité de correspondance entre les 4 coins de l'agglomération à 20h15. En effet, un passage synchronisé a lieu à 20h15 sur les lignes 2 et 5 (dans 4 directions), les correspondances sont alors possibles.



Pour conclure, le réseau des QUB ne dessert que la commune de Quimper, mais peut être qu'un vent de coopération intercommunale pourrait permettre de desservir les communes d'Ergue Gabéric (Transports Bourbigot) et de Pluguffan (aéroport - Desserte par la CAT et les Transports LE

COEUR). De plus, le réseau présente de bons résultats de fréquentation.

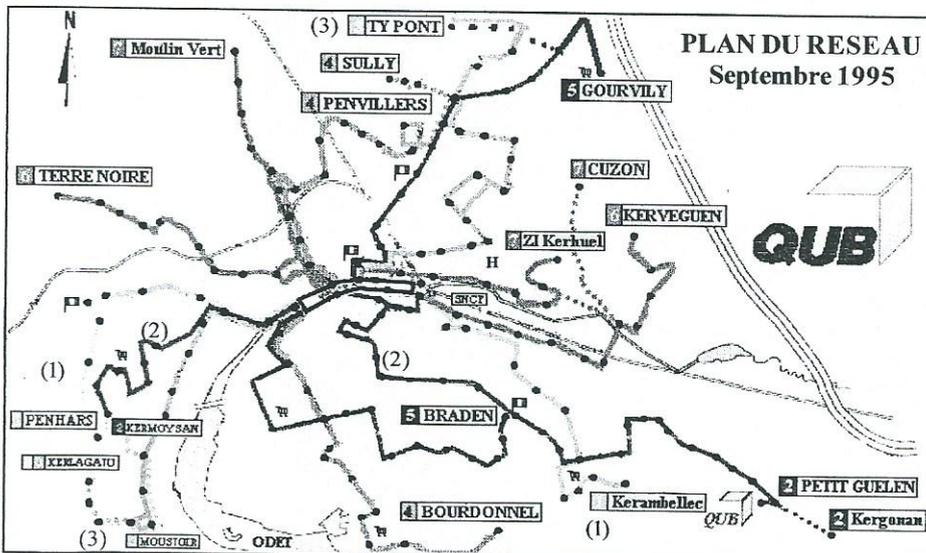
Nomenclature des Lignes et Fréquences

Ligne 1 - Kerambellec (AFPA) - Ergué Bourg - SNCF - Centre - Penhars (Clinique) - Moustoir	15 mn
Ligne 2 - Petit Guélen (QUB) - Ergué Bourg - Centre - Kermoyan (Roussillon)	10 mn
Ligne 3 - Ty Pont (Métairie Neuve) - Foch - Centre - Moustoir	20 mn
Ligne 4 - Sully - Foch - Penvillers - Centre - Prat Maria - Créach Gwen - Université - Kéradennec	15 mn
Ligne 5 - Métairie - Gourvily C Cial - Foch - Centre - Prat Maria - IUT - Braden - Ergué Mairie	12 mn
Ligne 6 - Kerveguen - Eau Blanche - SNCF - Centre - Ecole Normale - Ty Roux	30 mn
Ligne 7 - Kergolvez - Moulin Vert Église - Centre - Hippodrome - Kerfily - Cuzon	45 mn

Ligne 8 - Kermoyan - Penhars - Piscine - Centre - SNCF - Ergue Bourg - Hôpital Laënnec - Prat Maria - Créach Gwen - Aquarive. (10 AR les Dimanches sauf jours fériés, l'après Midi).

Services Directs : Prat Ar Rouz - Centre Ville (Lycée Le LIKES) / QUB - Cornouaille Chaptal / Bourdonnel - Tourelle.

Autres Dessertes : Menez Bily (CAT) - Voie Romaine (Feillant) - La Coudraie (Pliquet) - Zi Kernevez (CAT) - Ty Bos (Caoudal).



Je remercie beaucoup Messieurs GUEGAN, KERVIEL et CECCACCI, qui m'ont permis de mieux connaître le réseau de Quimper.

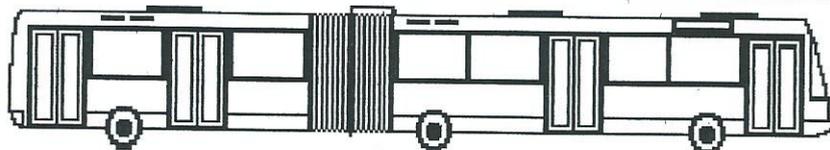
YVES LE CHANU

Le parc des QUB au 30 juin 1996

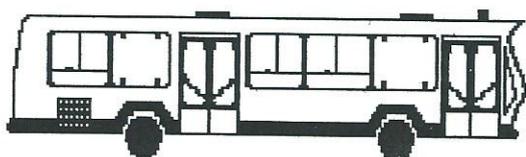


2 PR 180.2 Renault VI
(Années 1985 et 1987)
Numéros 201 et 202

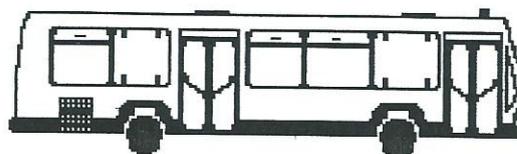
1 PR 180 MI Ex RATP
(Acquis vers 1995)
Numéro 203



1 AG 300 Van Hool
(Année 1995)
Numéro 204 ?

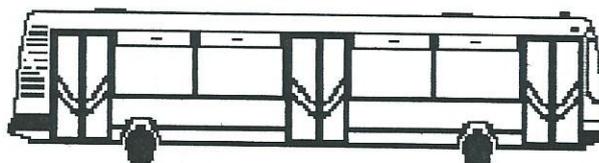
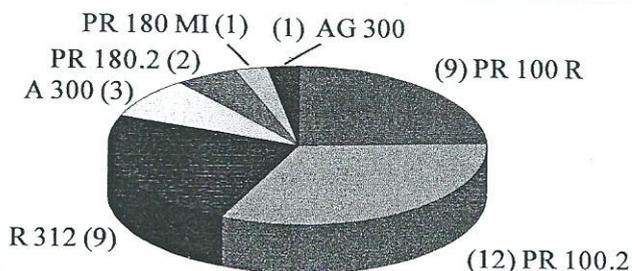


2 PR 100 MI Berliet (1979) - réformés
Numéros 121 et 122

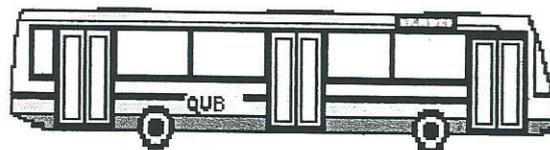


9 PR 100 R (1984) - Numéros 130 à 138
12 PR 100.2 Renault VI (1985-87-88-89)
Numéros 151 à 162

Parc au 30/06/1996

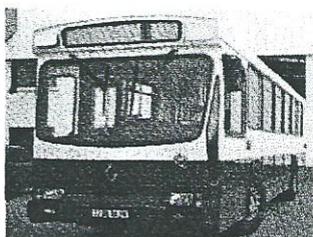


9 R 312 Renault VI (1991-93-95)
Numéros 221 à 229



3 A 300 Van Hool (1994)
Numéros 301 à 303

En 1992, un PR 100 MI de 1979 (124 ou 125) est offert par la Ville de Quimper à la Ville de St Petersburg en Russie. Avec les 14 autres véhicules, de la RATP, de Metz, Nantes et Angers, le bus sera repeint aux couleurs de la Russie.

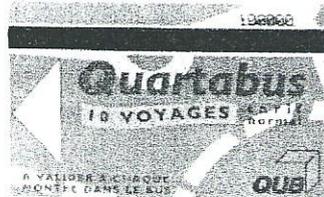
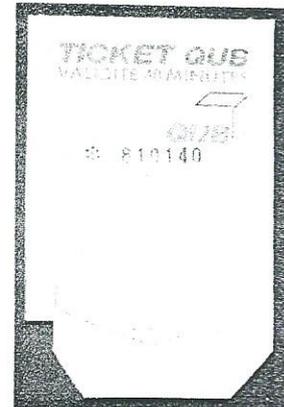


Années	86	90	94	96
CBM TDU 10	11	2	-	-
Berliet PR 100 MI	10	10	2	-
RVIPR 100 R (1984)	9	9	9	9
RVIPR 100.2	3	12	12	12
RVIR 312	-	-	8	9
Van Hool A 300	-	-	3	3
RVIPR 180.2	1	2	2	2
RVIPR 180 MI	-	-	1	1 (Ex RATP)
Van Hool AG 300	-	-	-	1
TOTAUX	34	35	37	37

NB : Entre 1991 et 1994 - Les QUB ont exploités deux MG36 Graau revendus depuis (dont un aux TUB de St Brieuc).

TARIFICATION (2 novembre 1995)

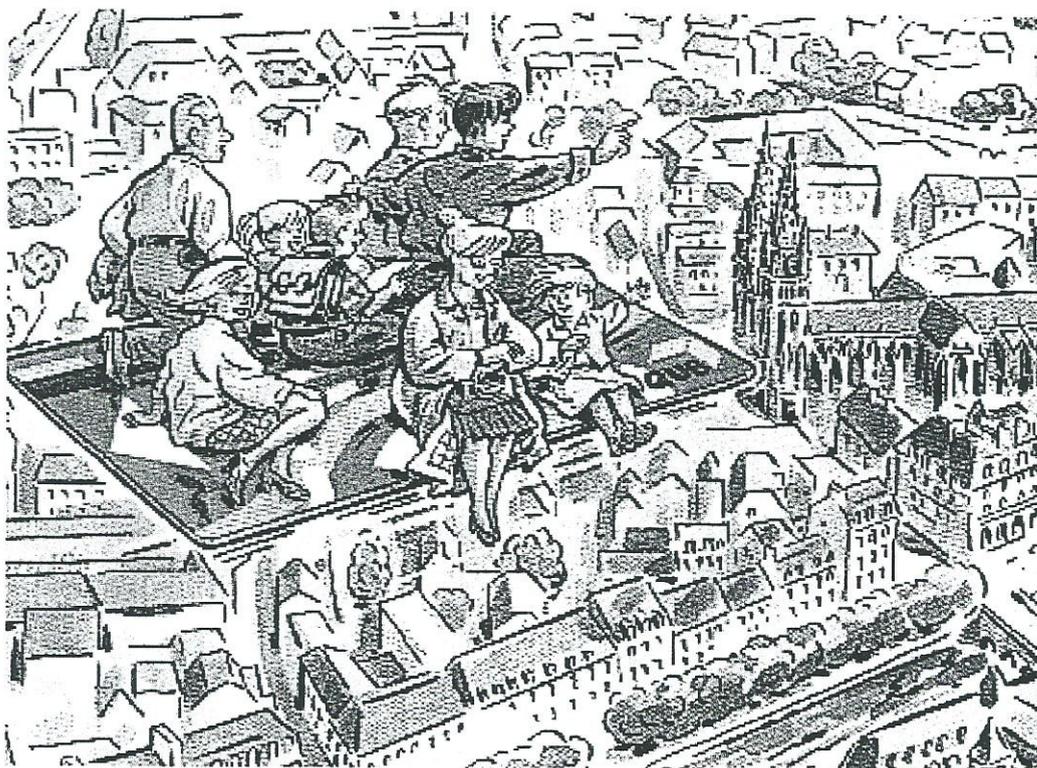
Billet à l'unité	0006,00 Frs
Quartabus Journée	0018,00 Frs (Valable 1 jour)
Quartabus 6 voyages	0031,00 Frs
Quartabus 6 voyages Loisirs Jeunes	0024,00 Frs (Mercredis/Samedis/Dimanches)
Quartabus 10 voyages	0045,00 Frs
Quartabus 10 Famille Nombreuse	0034,00 Frs (3 enfants ou plus)
Quartabus 10 voyages Séniors	0022,00 Frs (+65 ans non imposables)
Quartabus Mensuelle	0151,00 Frs
Quartabus Mensuelle Junior	0117,00 Frs (Primaire au Lycée)
Quartabus Mensuelle Etudiants	0117,00 Frs
Quartabus Annuelle	1580,00 Frs
Quartabus Annuelle Jeunes	1230,00 Frs
Quartabus Gratuite pour les Demandeurs d'emploi	
(Correspondance gratuite dans les 45 minutes)	



Les deux générations de tickets.

BIENVENUE SUR NOS LIGNES
 SERVICE CLIENTELE : 98 95 26 27
 LE 13/11/95 A 11H38 B0301
 LIGNE 05 V01 C00 N0017
 VERS BRADEN
 BILLET UNITE
 1 PASSAGER(S)
 PRIX = 6,00 F
 VALABLE UNIQUEMENT SUR CE BUS
JUSQU'A 12H23
 EN CAS DE CORRESPONDANCE
 ECHANGEZ CE BILLET AUPRES
 DU CONDUCTEUR
 MERCI A BIENTOT

A Gauche : Le billet unité en papier



PR100MI n° 121
 rue du parc sur un service spécial - novembre 1995 - cliché YLC.

Campagne publicitaire pour la Quartabus en octobre / novembre 1996.

Actualité des Réseaux

NOUVELLES DE HAUTE - NORMANDIE (par B. CANIVET)

Louviers - Val de Reuil (27) TRANSBORD/TVBS

Horaire d'été

La ligne A assure la plupart des correspondances avec les trains, y compris les renforts depuis le 1er Juillet (nouvelle grille horaire de la S.N.C.F.).

La base nautique de Léry - Poses et sa plage sont desservies par la ligne A, y compris les dimanche et jours de fête. Le nom générique de Navette Trempelette utilisé en 95 par une navette organisée par la seule ville de Louviers est repris pour la desserte de cette base.

Les horaires de la ligne C, de et vers A. Dumas et Pinterville, sont en correspondance au Parvis avec la ligne A, de et vers Val de Reuil.

La ligne F (Saint Lubin) est supprimée.

La ligne H (Val de Reuil - Poses) est desservie les dimanche et jours de fête entre la base nautique et le Mesnil de Poses.

Horaire d'hiver 96-97

Le Conseil Général de l'Eure donne un avis défavorable à l'extension du PTU et le Préfet gèle la procédure. Le réseau conserve sa configuration actuelle mais avec quelques modifications de lignes.

La nouvelle grille horaire S.N.C.F., introduisant des trains supplémentaires, entraîne une augmentation de l'offre sur la ligne A (Louviers - Val de Reuil) qui continue d'assurer la correspondance avec les trains.

Pour assurer aussi une bonne desserte des parcs d'activité, des bureaux et commerces du centre ville desservis par cette ligne majeure, un quatrième bus est mis en service aux heures de pointe et une amélioration des fréquences est ainsi obtenue. Le samedi matin, jour du marché à Louviers, la fréquence de cette ligne est doublée.

Les correspondances entre lignes C et A sont maintenues.

La ligne D voit son indice changé en D1 (circuit Pichou) et D2 (circuit Saint Germain - cimetière) correspondant aux boucles existantes.

Le circuit D2 retourne désormais directement en centre ville depuis le cimetière.

La ligne F reste supprimée ainsi que la ligne G (Ecoparc). A la place, la ligne interurbaine 53 (Vernon - Louviers - Elbeuf) exploitée par les Cars Jacquemard est intégrée au réseau urbain, affrêtée par T.V.B.S. Cette ligne relie Saint Lubin à l'Ecoparc ou à Vironvay (3 AR x jour au total, avec quelques renforts scolaires) en passant par les boulevards de Louviers (par Clémenceau ou par la Porte de l'Eau). Cette ligne est desservie par un Tracer aux couleurs du transporteur.

De nouveaux arrêts urbains sont implantés sur la ligne 37 (interurbain Rouen - Evreux, exploité par la C.N.A.).

Les lignes scolaires sont désormais repérées par les indices S1, S3, S5 (sens aller) et S2, S12, S4 (sens retour).

Parmi les 2 SC 10 U supprimés, l'ex S.T.A. (n° de parc 01) est ferrailé et un ex Régie en 244 (n° de parc 05) est parti à Roissy (filiale de Cariane Trans - Roissy).

Un MG 50 est attendu pour Septembre (lignes B et H) et un MG 19 pour le 4e trimestre (lignes D1, D2, E).

Rouen (76) Métrobus / TCAR et SATAR

A la rentrée, la fréquence sur la ligne de tramway va être augmentée. Désormais, chaque branche sera desservie toutes les 6 minutes aux heures de pointe au lieu de 7.

Outre les travaux du prolongement de la branche de Sotteville jusqu'à Saint Etienne du Rouvray (facultés) qui sont bien engagés, on parle sérieusement du prolongement de la branche du Grand Quevilly jusqu'à Grand Couronne dans une première étape.

Des études ont déjà été réalisées par Systra.

Ce prolongement se ferait en parallèle de la voie S.N.C.F. (un train de marchandises dangereuses 1 à 2 fois la semaine). L'exploitation se ferait avec les rames actuelles, à raison vraisemblablement d'une rame sur deux depuis le Grand Quevilly.

Actuellement, ce secteur est desservi par les lignes de bus 27, 31, S64, S65, S66 avec 1 bus par heure sur la ligne 27 et quelques renforts et 4 bus ou cars par heure sur la ligne 31 (exploitation SATAR et Joffet).

Plus tard, le projet envisage le prolongement de la ligne vers Elbeuf en utilisant la ligne S.N.C.F. à travers la forêt de la Londe, son tunnel, ses viaducs.

A Elbeuf, la ligne quitterait la ligne S.N.C.F. à l'ancienne gare de Elbeuf - ville (la voie allant pourtant jusqu'à Saint Pierre les Elbeuf en bordure de zone urbaine).

La ligne desservirait le centre d'Elbeuf en empruntant une voie mixte piétons - autos (ligne de bus n° 2) et pousserait jusqu'aux limites de Caudebec les Elbeuf par le large cours Carnot (lignes de bus n° 1 et 4), le tout en voie unique.

Actuellement, les relations entre cette partie de l'agglomération rouennaise et Elbeuf sont assurées par les lignes de bus communes aux deux réseaux, la 32 - Rouen - Elbeuf par les Essarts (C.N.A.) et la 36 - La Bouille - Elbeuf par les Essarts (C.N.A.).

Parcs à mi 96 (à quelques unités près ...) des exploitants du réseau METROBUS

TCAR (filiale C.G.E.A.)

- 57 - RVI - SC 10 R 444 - n° 383 - 391 à 399 - 251 à 297
- 14 - HLZ - 0305 G 3p. - n° 421 à 435 (moins 1 bus incendié)
- 40 - HLZ - GX 187 3p. - n° 436 à 475
- 28 - HLZ - GX 107 022 - n° 501 à 528
- 32 - SETRA S 300 NC 222 - n° 601 à 632
- 21 - SETRA S 215 SL 222 - n° 701 à 721 (ex. SATAR 58..., 64..., 68...)
- 3 - Mercedes Benz O 308 TPMR - n° 44 à 46
- 28 - Motrices GEC Alsthom type Grenoble - n° 801 à 828

SATAR (filiale G.T.I. et C.G.E.A.)

- 5 - RVI - SC 10 R 044 - n° 1848 à 1851 - 1874 (ex TCAR série 174 à 179)
- 6 - RVI - SC 10 R 444 - n° 1854 à 1859 (ex TCAR série 380 à 390)
- 8 - SETRA - S 215 SL 022 - n° 6442 - 6483 - 6485 - 6490 - 6496 - 6498 - 6499 - 6858
- 5 - CBM 220 - n° 9112 - 8112 (ex TCAR 57) - 9900 à 9902 (ex TCAR 64 - 66 - 67)
- 6 - RVI - R 212 - n° 1903 - 1905 - 1906 - 1959 à 1961 (ex TCAR - 68 à 70)
- 5 - HLZ GX 77 - n° 9064 - 9091 - 9959 à 9961 (ex TCAR 71 à 73)

Nota : les SC 10 R, O 305 CBM et R 212 et quelques S 215 sont encore aux anciennes découpes. Les autres bus (sauf les GX 77) sont aux nouvelles découpes de Métrobus (blanc avec bas de caisse bleu foncé).

APERCUS DE BRETAGNE (par B. CANIVET)

VITRE(35) TAE (CARIANE)

8 lignes - 1 à 8 - exploitées dont 7 centrées sur la gare SNCF
Desserte par des minibus (R 212 et MB 0780 Trouillet)

RENNES(35) STAR

Le réseau a reçu une série de Van Hool AG 300 (surbaissés)

VANNES(56) TPV / STPV (Verney)

Réseau de 6 lignes urbaines - 1 à 6 - et 1 ligne de minibus.
1 ligne de Dimanche et jours de Fête.
4 lignes périurbaines (11 à 14) toutes affrétées et/ou desservies par des interurbains.

Les lignes 11 et 14 sont exploitées par Transport et Tourisme de l'Ouest / Cariane Atlantique. La ligne 12 par la CTM (Verney), la ligne 13 par les cars Cantru.

La découpe des bus est blanc avec bas de caisse bleu foncé et en milieu de caisse des vaguelettes d'un vert variable.

Le parc de la STPV, qui a un dépôt commun avec la CTM, comprend(sous réserve) :

- 14 PR 100 - 2 - 022 n° 94 à 107
- 9 R 312 - 222 n° 108-109 ou 111 - 112 à 115 - 117 à 119
- 4 O405 N n° 222 - n° 120 à 123
- 2 PR 180 - 2-3p n° 110 - 109 ou 111
- 1 MG 50 n° 116 (?)

En réserve inactive : 1 TDU 850

En commande : 3 O405 N

TTO / Cariane Atlantique utilise 3 S 215 SL - O22 n° 77586 - 77786 et 77686(?)

Ces bus sont garés au dépôt de la STPV et sont aux couleurs du réseau. Les cars Cautru utilisent 1 - O305 aux couleurs du réseau.

La CTM utilise un Tracer avec découpe type du groupe Verney mais aux couleurs bleues et vertes.

QUIBERON(56) CARS MAURY

1 ligne en boucle baptisée "Bus presque'île".

Cette société utilise un microcar MB serie O 6 -- à ses couleurs.

CONCARNEAU (29) BUSCO (GTI)

Plusieurs lignes desservies . Vu au minimum :

- 4 SC 10 U O44 n° 10 à 13 et 3 SC 10 R 444 n° 16-18-20(?).

Ce matériel provient d'autres réseaux du groupe GTI.

Il existe aussi un bac piétons entre la vieille ville et un autre quartier non relié par le pont.

Le parc comprend deux bateaux et il semble que ce service soit en régie.

LORIENT(56) CTRL (GTI)

Réseau comportant de nombreuses lignes et desservant une agglomération étendue.

L'été, plusieurs lignes de plages sont desservies entre autres par des SC 10 U - PF 244 aux couleurs vives.

Des services de bateaux, en affrètement, sont en service reliant au plus court certaines banlieues.

Le parc comprend, outre les bus-plage, des PR 100, PR 180, GX 107, GX 187, O305 HLZ, O305 GHLZ, VH A 300 et AG 700, des R 312 222, 1 Master.

MORLAIX (29) TIM (GTI)

Ce réseau comporte 4 lignes (1à 4)

Le parc compte 10 véhicules (blanc avec filets bleu et vert) :

- 6 PR 100 -O22 n° 11-12- 17 à 20
- 2 PR 100 -2-O22 n° 21-22
- 1 GX 107-O22 n° 31
- 1 Master

DOUARNENEZ (29) STU -Dz

Agglomération desservie par deux lignes (1et 2)

Informations limitées, matériel d'occasion, avec au moins :

- 1 SC 10 U -O44
- 1 PR 100 - O22

aux couleurs blanches et de larges bandes bleues et jaunes.

NOUVELLES DE HAUTE-NORMANDIE (par Bruno CANIVET)

ELBEUF - (TAE)

Le réseau fête les 15 ans de son renouveau.

C'est en 1981 que ce réseau a été créé après une interruption de tout transport urbain depuis... 1936.

Un réseau de tramways, exploité par la Compagnie Générale de Traction, a été proposé en 1884, adopté en 1896 et réalisé en 1898 avec une usine électrique et un dépôt à Saint Aubin.

2 lignes = St PIERRE - CAUDEBEC - ORIVAL par le Calvaire

Gare d'ELBEUF Ville - Gare D'ELBEUF Saint Aubin par le Calvaire.

Le réseau était parcouru par des motrices à essieux et des baladeuses, vraisemblablement du modèle standard de la CGT.

Une première suspension de service entre 1913 et 1914 est suivie par la liquidation du concessionnaire en 1921 et le réseau fut déclaré en faillite en 1935.

Des services de bus de différentes sociétés circulèrent entre 1927 et 1932 puis une Compagnie Elbeuvienne d'Autobus prirent la relève jusqu'en 1936. Depuis, rien jusqu'en 1981 ce qui représente une exception pour une agglomération de plus de 50 000 habitants.

Le nouveau réseau, TAE (un EPIC avec assistance technique de GTI) commença avec 4 lignes pour aboutir à 5 aujourd'hui plus une ligne de taxi.

L'exploitation débuta avec des RENAULT-CARRIER PR 70 puis des SC 10 R444 (sauf le premier exemplaire en O44) et enfin des R 312. Deux bus à planchers surbaissés sont prévus fin 1996 (vraisemblablement des Agora).

Peu de modifications sont mises en oeuvre à la rentrée 1996 concernant les horaires et les parcours.

Les modifications concernent surtout des dessertes d'établissements scolaires (Lignes 1-2-4 et 42).

Par contre chaque collège et lycée dispose d'une fiche horaire baptisée CLASS, indiquant les itinéraires et horaires des lignes desservant chaque établissement.

Les lignes périurbaines de la CNA sont toutes numérotées avec deux chiffres au lieu de trois précédemment.

A signaler la carte CLASS (scolaires) qui offre un accès privilégié au bus (tarifs) et permet aussi des réductions chez des commerçants.

Les cartes d'abonnement peuvent être rechargées dans 11 bornes de paiement.

ROUEN - METROBUS

L'horaire d'hiver 1996 marque un certain nombre de nouveautés.

Ligne de Métro (tram.) : la fréquence passe de 7 à 6 minutes aux heures de pointe sur chaque branche (Sotteville et Grand Quevilly) soit une fréquence de 3 minutes sur le tronçon commun (St Sever- Boulingrin).

La ligne de bus 17 (Sotteville Métro - Saint Etienne Fac et Lycée) garde sa fréquence identique à celle du tramway et passe donc aussi à 6 minutes. Cette ligne suit le parcours de la future extension de la branche Sotteville du "Métro" et constitue une sorte de pré-Métro.

La ligne 1 (Campus de Mont Saint Aignan - Hôtel de Ville - Grand Mare) voit sa fréquence passer de 5 à 3 minutes à l'heure de pointe du matin et 4 minutes à celle du soir. La ligne est systématiquement prolongée au Campus Universitaire les soirs, tous les jours et les dimanches après-midi. Le dimanche la ligne sera aussi desservie par bus articulé.

La ligne 3 aura un nouvel horaire adapté aux besoins des étudiants du campus de Mont Saint Aignan à leur rentrée.

Le bus de minuit est dédoublé par un départ supplémentaire et partira désormais de la place Saint Sever (Rive Gauche).

La ligne 2 voit sa fréquence portée à 6 minutes à l'heure de pointe du matin.

La ligne 11 a une desserte renforcée aux heures de pointe entre Rouen et Mont Saint Aignan.

La ligne 19 voit sa desserte d'heure de pointe du matin commencer à 6 H 30 à Canteleu.

La ligne 27 voit sa fréquence doubler à l'heure de pointe du soir (30 minutes) et quelques renforts le matin.

La ligne 30 devient plus directe dans Canteleu.

La ligne 45 voit sa desserte passer de 6 à 21 services quotidiens entre la Grand Mare - le CHU et le théâtre.

La ligne de taxi T51 dessert le hameau des Faulx à Franqueville après l'essai de cet été .

La ligne de taxi T50 double son offre (de 4 à 8 services) et dessert aussi le nouveau domaine des Deux Lions dans cette même commune.

Une ligne de taxi T53 est créée desservant le piémont du plateau des Sapins à Rouen entre le Boulingrin (Métro) et les Coteaux de Larmont dans le Vallon Suisse.

Une ligne S75 (scolaire) est créée entre le lycée de Franqueville et le quartier d'Eauplet au bas de Bonsecours par Amfreville, remplaçant des services effectués par la ligne 11 prolongée.

De même des prolongements, des renforts sont effectués sur les lignes 30-33-36-13-7-S61-S62 pour mieux desservir les collèges et lycées déjà desservis par ces lignes.

EVREUX -TransUrbain (AGIR)

Peu de modifications et adaptations pour la desserte du nouveau Collège de la rue de la Justice : des services de la ligne 6 partant du Pôle d'Echange et création d'une navette Buffardièrre-Pôle d'Echange-Collège.

Les horaires ont été adaptés aux nouveaux horaires SNCF.

Info PACA (par Bruno CANIVET)

CAGNES SUR MER (06)

Ce petit réseau urbain était desservi par les Rapides Côte d'Azur à l'aide de microbus Master après avoir utilisé plusieurs modèles Peugeot.

A la rentrée, ce réseau est exploité par une filiale commune à TRANSDEV et CARIANE.

4 Master GRUAU MG 19 sont commandés pour ce réseau.

Cela constitue une nouveauté dans un département dominé par des filiales de la Générale des Eaux/CGEA (RCA, SOMA, T2N, Bus Azur, Bus de Monaco, Bolleri ...).

(Source Cariane)

Compléments pour SAINT-MALO (par Bruno CANIVET)

Avant que le réseau soit desservi par la Régie actuelle, je suis passé dans cette ville en 1978 et 1981.

J'y ai vu à ces époques des CMB TDU 11 à 3 portes (minimum 3), des LBM 11 (minimum 3) et des Verney longs avec vitre arrière inclinée et 3 portes 242 (minimum 3), comme il y en avait aussi à Saint Brieux et peut-être sur d'autres réseaux du groupe Verney.

MAUBEUGE: réseau Stibus

Stibus transporte cinq millions de Sambriens par an mais perd 2% de sa clientèle tous les ans. Aussi la société sambrienne se mobilise pour améliorer ses prestations. A l'automne, la ligne Jeumont-Hautmont voit sa cadence améliorée. D'ici à l'an 2000, Stibus souhaite reconquérir le terrain perdu et étudie un projet de site propre.

LA ROCHE SUR YON: réseau de la STY

La STY - Société des Transports Yonnais - a fêté le 21 septembre son 20ème anniversaire. Deux lignes nouvelles sont créées; elles portent les indices H et J. La STY avec ses 42 bus et ses 85 salariés dont 60 chauffeurs assure un service urbain de 9 lignes. En matériel la société vient de recevoir 3 bus à plancher bas (nous ignorons le modèle) et en recevra trois autres à la fin de l'année.

PERIGUEUX: réseau Péribus

Péribus c'est 2 millions de voyageurs transportés en 95 par 36 bus; ces derniers ont parcouru un million de km l'an passé. 36 chauffeurs sont employés sur le réseau qui comprend 8 lignes numérotées 1 à 8. Depuis le 2 septembre, Péribus a subi une refonte complète avec de meilleures dessertes et de nouveaux horaires. Les deux lignes les plus fréquentées - la 1 et la 2 - seront renforcées.

DUNKERQUE: réseau STDE

Succès de la ligne internationale entre Dunkerque et la Panne en Belgique. Nous vous avons présenté cette ligne dans le numéro 8 page 36. Un de nos lecteurs a utilisé cette ligne cet été et se pose une question. Le terminus de cette ligne sur la Grand Place à la Panne sera t-il revu lorsque " De Lijn " aura terminé le prolongement de la ligne de tramway cotier Knokke - la Panne jusqu'à la station ferroviaire de Adinkerke. Aussi à l'ouverture de ce nouveau tronçon de tramway, ce dernier et le bus se concurrenceront puisque rouleront côte à côte. Ce sera pour fin 97 ou début 98. Une autre question: que devient la voie ferrée Dunkerque - Veurne via Adinkerke ? Est-elle toujours en exploitation voyageurs ?

RESEAUX DE TRANSPORTS URBAINS EN BASSE NORMANDIE

AGGLOMERATION	AO	NOM DU RESEAU	EXPLOITANT	AFFRETEMENTS ET INTEGRATION IU
CAEN (200 000 h)	District		CTAC (GTI)	Bus Verts du Calvados/CTS (GTI) exploités par CNTC (GTI) et Cetrapec (GTI)
LISIEUX (27 000 h)	SIVOM	LEXOBUS	STPA (GTI)	Bus Verts du Calvados/CTS (GTI) exploités par STPA (GTI)
HONFLEUR (11 000 h)	Ville	HO-BUS	STPA (GTI)	Bus Verts du Calvados/CTS (GTI) exploités par STPA (GTI), Cetrapec GTI)
BAYEUX (17 000 h)	Ville	BYBUS	CNTC (GTI)	Bus Verts du Calvados/CTS (GTI) exploités par CNTC (GTI)
VIRE (16 000 h)	District	V-BUS	CNTC (GTI)	Bus Verts du Calvados/CTS (GTI) exploités par CNTC (GTI) plus Les Courriers Bretons (GTI) - STAO (Verney) - Cars
DEAUVILLE (15 000 h)	District	(+ bac piétons) →	Cars Fournier → (?)	
CABOURG - été (3 000 h)	Ville	CABUS	ADC (Verney)	
FLERS (18 000 h)			STAO (Verney)	
BAGNOLES DE L'ORNE - TESSE LA MADELEINE (2 000 h)			Cars ?	
ALENCON (42 000 h)	District		COBAL (GTI)	
ARGENTAN	Ville	Argentan Bus	Régie Municipale	
L'AIGLE (10 000 h)	Ville		Cars Trie	
CHERBOURG (95 000 h)	CU	Zephyr-Bus	CTC (GTI)	
SAINT-LO (30 000 h)	District	TUSA	STN (Verney)	
GRANVILLE (14 000 h)			STN (Verney)	
BARNEVILLE - CARTERET - été (2 000 h)		CABA	STN (Verney)	

LORIENT: Compagnie des Transports de la Région Lorientaise - CTRL -

Le 2 septembre, le réseau de la CTRL a intégré trois nouvelles communes du district de Lorient à savoir, Port-Louis, Riantec et Gavres. Le réseau va s'agrandir de deux lignes, la O et la P. 15 chauffeurs seront embauchés. De plus sachiez-vous que ce réseau urbain de Lorient possède une ligne " maritime " ? En effet un bateau, le Surfy-Bus, fait la navette entre l'embarcadère de Port-Louis jusqu'au port de pêche de Lorient. Cette navette maritime fait partie intégrante de la CTRL et pour l'emprunter un ticket de bus fait l'affaire. Mais on se demande comment fait le pilote pour rejoindre le dépôt des bus de la compagnie !.....

VANNES: Transports du Pays de Vannes - TPV -

Pour la troisième année consécutive, la ville de Vannes a mis en place une navette gratuite entre le port et le parc du golfe, hauts lieux de fréquentation de la ville. Ce bus a transporté 3944 personnes en 1993, 8065 en 95 et déjà 17468 du 1er juillet au 10 août. Le service est assuré avec un R 312 - n°113 - des TPV.

DEPARTEMENT DU NORD: réseau " Arc-en-Ciel "

Les autocars du réseau Arc-en-Ciel assurant des transports en commun interurbains et départementaux, réseau qui regroupe dans le Nord quelque 83 transporteurs avec un parc de 1000 véhicules, vont être équipés de téléphones mobiles. C'est le Conseil Général du Nord qui paie cet équipement d'un montant de 140 000 Fr.

LILLE: Transpole

Le mardi 28 mai 96 et pour la première fois depuis son existence, un tramway Breda du réseau Transpole a déraillé. Pas de blessés et le matériel n'a pas souffert.

Mise en service de nouveaux bus:

- 8 Mercedes O 405 N ont pris leur service le 2/9/96 sur les lignes du dépôt de l'Union et sont numérotés 5001 à 5008.
- également le 2/9 c'est un articulé Heuliez GX 187 n°8001 qui a pris son service sur les lignes du dépôt Faidherbe à Villeneuve d'Ascq.
- à la même date et sur les mêmes lignes que le bus précédent, c'est un Renault PR 112 avec nouveau type de sièges et nouvelle disposition à l'arrière qui circule avec le n°4826.
- sont arrivés à la mi-septembre 2 articulés Mercedes au dépôt de l'Union. N° 1001 & 1002.

Ce sont des O 405 GN et ils sont d'occasion.

- enfin sont attendus pour la fin de l'année 18 Setra S 300 NC - 6 neufs et 12 d'occasions -. Ces bus vendus par Mercedes fait suite au rachat de la marque Setra par le constructeur allemand.

Tout le parc bus de Transpole a été renuméroté comme suit:

- | | |
|---|---------------------------|
| - 1... : Mercedes articulés | - 2... : CBM TDU |
| - 3... : Setra | - 4... : Renault PR 100.2 |
| - 5... : Mercedes standard | - 6... : Renault R 312 |
| - 8... : Renault PR 180 et Heuliez GX 187 | - 9... : Heuliez GX 317 |
- les tramways sont numérotés dans la série des 7000.

La numérotation part toujours de l'unité; exemple 1001 pour le premier Mercedes articulé. Seul, pour l'instant, le dépôt Faidherbe a appliqué cette nouvelle numérotation.

Au sujet de la nouvelle identité visuelle Transpole, il ne reste plus à ce jour que quelques PR 100.2 et presque tous les CBM TDU du dépôt Union a conserver la livrée zébrée rouge et blanche des ex-TCC.

NANCY: CGFTE

Au 1er septembre, quatre lignes sont modifiées:

- les lignes 7 et 29-49 fusionnent pour devenir la ligne 7-17-27-37-47. Cette dernière relie les villes de Houdemont, Vandoeuvre, Nancy, tomblaine et Art sur Meurthe.
- les lignes 39 & 40 seront fusionnées elles aussi pour devenir la ligne 40. Cette dernière relie désormais les deux terminus de Laxou Champ le Boeuf et de Saulxures via la gare et le point central de Nancy.
- la ligne 4-19 voit l'ensemble de ses départs prolongé jusqu'au CHU le samedi.
- la ligne de taxi-bus Brabois se voit dotée d'un véhicule à 20 places en remplacement de celui à 9 places.

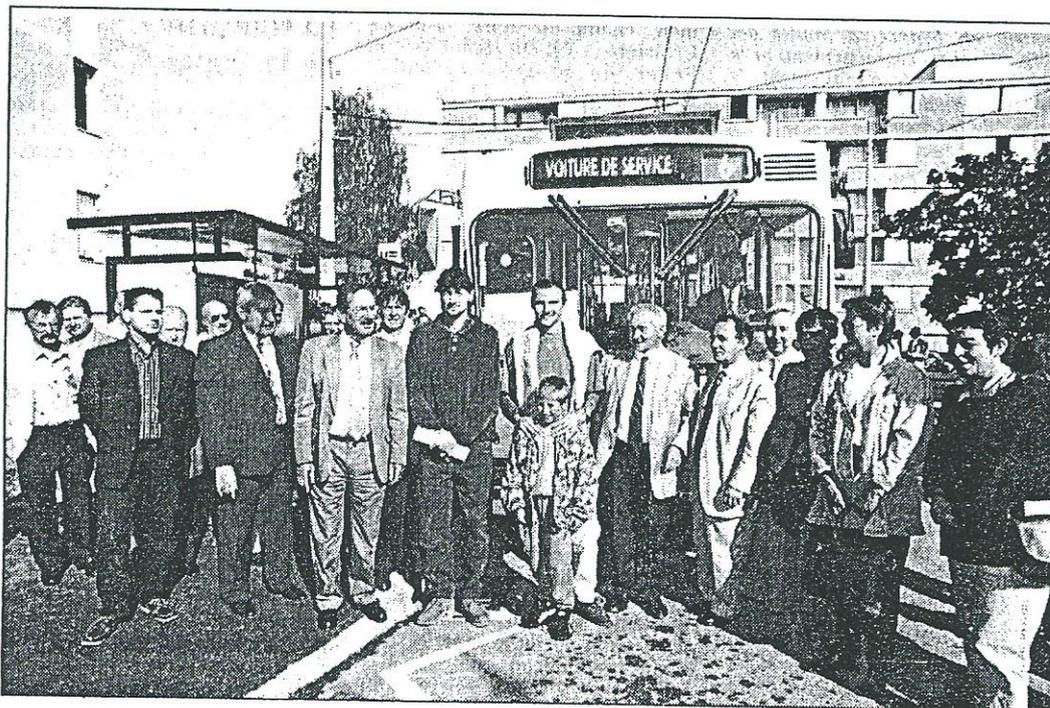
Le réseau a réceptionné cet été huit Van Hool A 500 ainsi que deux PR 118.

LIMOGES: Transports en Commun de Limoges - TCL -.

Le Conseil Général de la Haute-Vienne vient d'approuver la réalisation du Centre International d'Echanges de Limoges (CIEL). Ce dernier permettra de regrouper en un même lieu tous les moyens de transports collectifs; Le hall central de la gare des Bénédictins deviendra la plate-forme des services communs offerts aux usagers à partir de laquelle les différents terminaux seront aisément accessibles. Cout total de l'opération: 68,5 millions de Francs.

INAUGURATION D'UNE LIGNE DE TROLLEYBUS A LIMOGES:

Voilà 15 ans qu'une ligne de trolleybus n'avait pas été inaugurée en France ! A Limoges, le réseau des TCL a mis en service le 11/9/96 sa cinquième ligne de trolleybus. Longue de 9 km, elle relie la Bastide à l'Aurence et a coûté 10,5 MF. Cette ligne qui porte le numéro 6 est l'une des plus performantes du réseau. Les TCL aligne aussi 17 lignes de bus et 71 véhicules + 3 minibus pour les PMR. Le nombre des trolleys est de 40.



Il y a quinze ans qu'on n'avait pas inauguré une ligne de trolley en France. Hier, de nombreuses personnalités et les joueurs du CSP Forté et Bonato ont lancé la nouvelle "6" électrifiée.

LE POINT SUR LE PARC DE VEHICULES DES TCL:

- 24 SC 10 qui sont le reliquat d'une série ayant compté environ 52 exemplaires, numérotés dans la série des 300 dont 3 à plate-forme arrière - n° 334, 335 & 342 - et des SC 10R dont le numéro part du 345.
- 3 PR 100 et 9 PR 112 numérotés 701 à 712. Les six derniers PR 112 ont été livrés en juin 96.
- 4 articulés PR 180 numérotés 601 à 604.
- 17 R 312 n° 501 à 517.
- 8 Agora seront livrés en novembre 96.
- 3 minibus pour personnes à mobilité réduite n°219, 220 et inconnu pour le troisième.
- 40 trolleybus ER 100 H n° 401 à 440.

NOUVEAUTES DU RESEAU 96-97:

Outre la création de la ligne 6 de trolley (voir plus haut) la ligne bus n°10 s'est vu doté d'un arrêt supplémentaire appelé " Ester " du nom de la technopole de Limoges qui sera ainsi desservie toute l'année par la ligne 10.

Sur la ligne 15 place Churchill - la Valoine a été créé un nouvel arrêt " le Golf " pour avoir accès à la plaine des jeux de Saint-Lazare. Cet arrêt n'est desservi que les mercredis en période scolaire et petites vacances scolaires.

Enfin la ligne bus 36 a été remaniée par la création de trois nouveaux arrêts, simplification de l'itinéraire et adaptation des horaires.

Enfin le réseau possède un parking-relais gratuit situé au terminus Route de Lyon de la ligne 1 de trolley.

ROUEN: Métrobus.

Le 18 octobre, le district a fêté avec les Transports en Commun de l'Agglomération Rouennaise - TCAR - son vingt millionième passager. De plus l'attribution des études sur la future ligne Est-Ouest est imminente. La pertinence de chacun des modes de transport envisagés (télébus, TVR, tramway) et les premières reconnaissances des sols seront étudiées. Une décision finale est promise pour la fin du premier semestre 97.

MONTPELLIER: Société Montpellieraine de Transports Urbains.

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du tramway s'est déroulée de la mi-août à la mi-septembre. En attendant, les deux lignes 1 & 2 équipées d'autobus articulés se voient dotées de Renault PR 118 n°248 à 260 en remplacement des Mercedes-Heuliez 0 305G dont le dernier, le 224, était toujours en service fin août 96 et le 222 garé mais toujours équipé.

En standard, les acquisitions récentes portent sur 27 Renault PR 112 n°369 à 395 tandis que les PR 100.2 n°357 à 368 étaient rééquipés d'une face avant Safra.

Les 14 minibus Steyr climatisés et fonctionnant au gaz continuent d'irriguer le centre ville de plus en plus rendu inaccessible aux voitures. Montpellier est une des villes qui a le mieux préparé le retour du tramway par ses couloirs, artères, sites propres réservés aux bus et accès du centre ville contrôlé par des barrières commandées à distance.

Le réseau suburbain, principalement exploité par des entreprises indépendantes, s'équipe lui aussi en matériel urbain. Après les Renault PR 100MI de diverses provenances, des PR 100.2 neufs ou d'occasion ont été acquis, suivis récemment par 9 PR 112. Comme d'autres réseaux, Montpellier est récemment revenu sur la montée obligatoire par l'avant. Une étude plus complète de ce réseau est en préparation.

ARLES: Société des Transports d'Arles et Région - STAR -.

En complément de l'étude de ce réseau publié dans notre n°7, les Van Hool A 500 climatisés sont maintenant au nombre de 5 et sont numérotés 501 à 505.

CAGNES SUR MER: Société des Transports de Cagnes sur Mer

Commencé modestement il y a une dizaine d'années avec trois circuits desservis par un seul véhicule, ce petit réseau comprend aujourd'hui 9 circuits et quatre véhicules. Le concessionnaire en était les Rapides Côte d'Azur. Le parc comprenait trois Renault Master (dont un affecté à une navette hors réseau de desserte de la vieille ville et son château sur une colline) ainsi qu'un Van Hool AU 138. Si ce dernier était un véhicule réformé du réseau Grasse-Antibes, les Master étaient pratiquement les derniers livrés à la société exploitante. Depuis le 1er septembre, le réseau est concédé au groupe Cariane qui a créé la Société des Transports de Cagnes sur Mer. A titre provisoire, le matériel provient de diverses sociétés du groupe, mais une réorganisation complète du réseau, avec du matériel adapté, est prévue pour le 1er janvier 1997.

GRASSE-ANTIBES: Syndicat des Transports Grasse-Antibes

Le Syndicat des Transports Grasse-Antibes - STGA - concède pour ces deux villes et communes limitrophes un grand nombre de lignes urbaines ou suburbaines à divers transporteurs. Parmi eux, la société S.T.G.M. vient d'être dotée de six Heuliez GX 77 H pour Grasse et Pégomas, dont quatre en renouvellement de quatre identiques. Bel exemple de renouvellement rapide de matériel quant on sait que les premiers GX 77 H sont sortis d'usine en 1990. Ce syndicat a également fourni en renouvellement cette année, un Renault PR 112, toujours pour cette société, et un Heuliez GX 107 pour la ligne Sophia Antipolis - Cannes de la société C.A.R.

CANNES: S.T.A.V.S.

Un Setra S 300 NC de démonstration est exploité depuis plusieurs mois par la STAVS concessionnaire de la ligne 9.

ST LAURENT DU VAR: BUS VAR MER.

Ce réseau centré sur Saint Laurent du Var et Vence a mis en service un Heuliez GX 77 H sur la ligne 5 desservant Saint-Jeannet, exploitée par la société Abello. Cette ligne est prolongée de Saint Laurent du Var à Nice en matinée et soirée.

STRASBOURG - C.T.S. -

Le prolongement du tramway à Illkirch-Graffenstaden a obtenu le " feu vert " administratif et les travaux préliminaires débiteront en novembre, a annoncé la communauté urbaine de Strasbourg le 9 septembre. Le nouveau tronçon prolongera de 2,8 km l'actuelle ligne au sud, c'est à dire au delà du terminus Baggersee. Sa mise en service est prévue pour l'été 98. Le projet d'une deuxième ligne Ouest-Est d'une dizaine de km est en phase de concertation. D'ici l'an 2010, Strasbourg a l'intention de se doter d'un réseau de 35 km; relire le magazine n°10 page 24. (Source AFP).

CAEN - C.T.A.C. -

Suite du feuilleton du TVR: le syndicat mixte des transports en commun a relancé le projet de tramway sur pneus, dont le conseil municipal de Caen avait proposé la suspension après un avis négatif des électeurs. Les 29 délégués du syndicat mixte (qui regroupe 17 communes et le département du Calvados), qui ont chacun un nombre de voix variable, se sont prononcés à 101 voix pour le TVR et 99 contre lors de leur séance du 12 septembre. (Source AFP).

POITIERS - S.T.P. -

Au cours de l'été 1997, les rues de Poitiers devraient accueillir 18 autobus surbaissés alimentés au gaz naturel comprimé (GNC). En partenariat avec la RATP, la STP équiperait les lignes 4 & 9, lignes desservant le centre ville et empruntant un secteur mixte piéton-bus.

METZ - T.C.R.M. -

Les Transports en Commun de la Région Messine - TCRM - ont présenté fin septembre, à l'occasion de l'ouverture de la foire internationale, un système portable d'information des heures de passage des bus, qui fera l'objet de tests grandeur nature dès mars 1997. Grand comme une boîte d'allumettes, équipé de quatre boutons qui permettent de sélectionner les lignes et les arrêts de bus, le système permet de connaître les heures d'arrivée des 5 prochains bus sur une ligne donnée, à un arrêt et dans un sens précis. Par ailleurs, le système gère et informe en temps réel tous les incidents de parcours (déviations, incidents de trafic, embouteillages...) des transports en commun. Pendant la foire internationale le système a fonctionné en simulation sur deux lignes. Les usagers pourront louer le boîtier pour 20Fr par mois.

En 1994, les TCRM avaient 128 autobus dont 27 articulés pour desservir les 14 lignes du réseau. Le nombre de voyages, par an et par habitant était de 123,9.

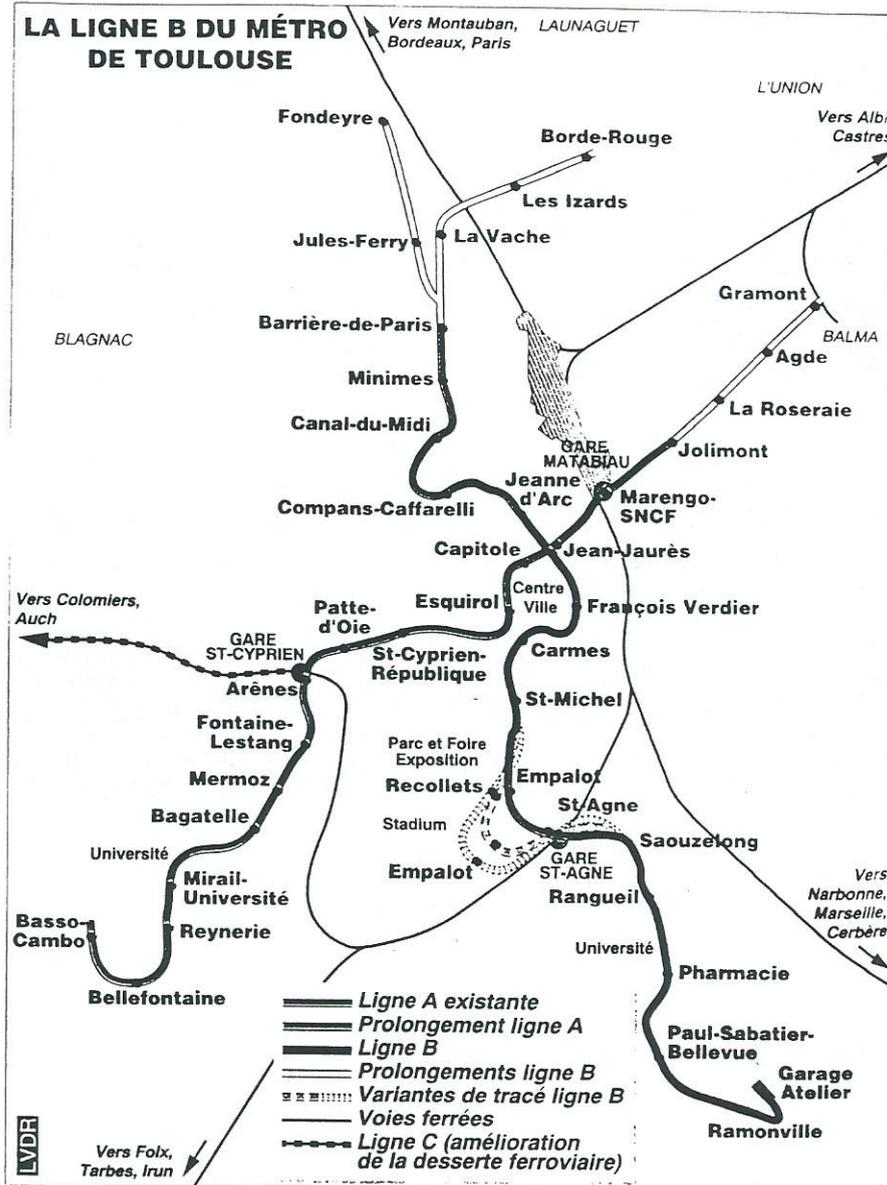
L'agglomération desservie par les TCRM comprend, outre la ville de Metz, sept communes pour un total de 173 788 habitants. (Source CETUR/1994).

GRENOBLE - T.A.G. -

Lors du changement de majorité à la mairie de Grenoble, les nouveaux élus avaient abandonnés le projet de prolongement de la ligne de tramway B à l'Est vers le CENG (Centre d'Etudes Nucléaires), au profit d'un autre à l'Ouest vers Gièves. Il semblerait que par " réalisme " le premier projet soit repris, mais toutefois limité à 500 m et surtout sans construction immédiate du second dépôt-tram qui devrait être édifié dans le voisinage du CENG. Les élus ne pourront pas retarder indéfiniment cette construction, le dépôt d'Eybens étant à la limite de ses capacités. Les midibus Breda M 230C - n°121 à 126 - sont en service sur les lignes 55, 56 et 57. Les Gruau MG 36 exploitent la nouvelle ligne 12.

TOULOUSE - SEMVAT -

Le syndicat des transports en commun a voté le 3 juin la construction de la ligne B - Nord-Sud - du VAL dans sa nouvelle configuration. Initialement prévu entre Ramonville et Barrière de Paris, les 12 km de ligne se sont transformés à la demande des municipalités du Nord de l'agglomération en 17 km, poussant jusqu'à Fondéye et Borde-Rouge (voir schéma ci-dessous). La ligne A sera elle-même prolongée à partir de Jolimont vers Balma-Gramont et la ligne SNCF entre Colomiers et les Arènes risque de devenir la ligne C du métro toulousain. Les travaux de la ligne B devraient débutés en 2000 pour une mise en service vers 2005. Le dépôt-atelier sera implanté au terminus Sud de Ramonville. La ligne A serait mise en service au plus tard vers 2008. Le nombre de rames devait passer initialement de 29 à 47 éléments; ce nombre devra être reconsidéré à la hausse avec ces prolongements supplémentaires.



SAINT-ETIENNE - STAS -

Cet été le tramway de Saint-Etienne a connu une interruption de son exploitation pour permettre le déroulement d'importants travaux dans le but de mettre en site propre la plate-forme dans le secteur de la place Bellevue. Photo ci-dessous de M. Delestrade: de la place Bellevue, vue sur la plate-forme en chantier (été 96)



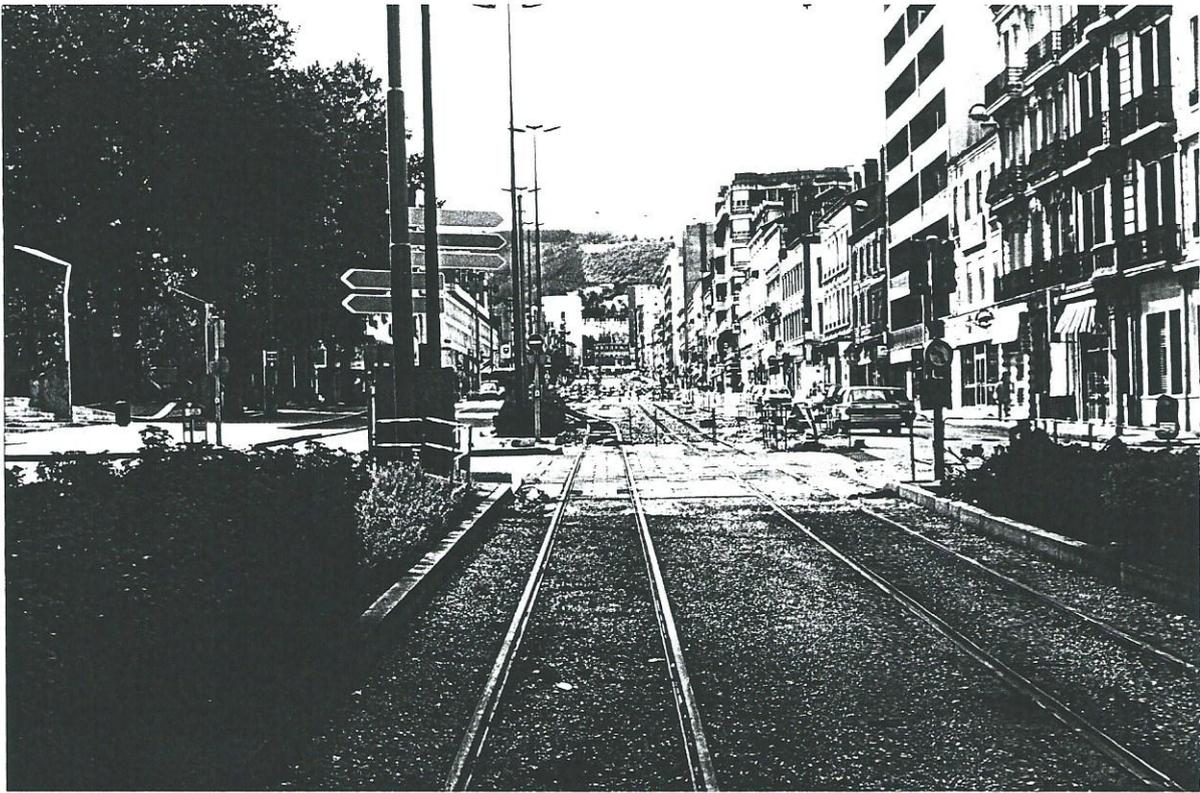
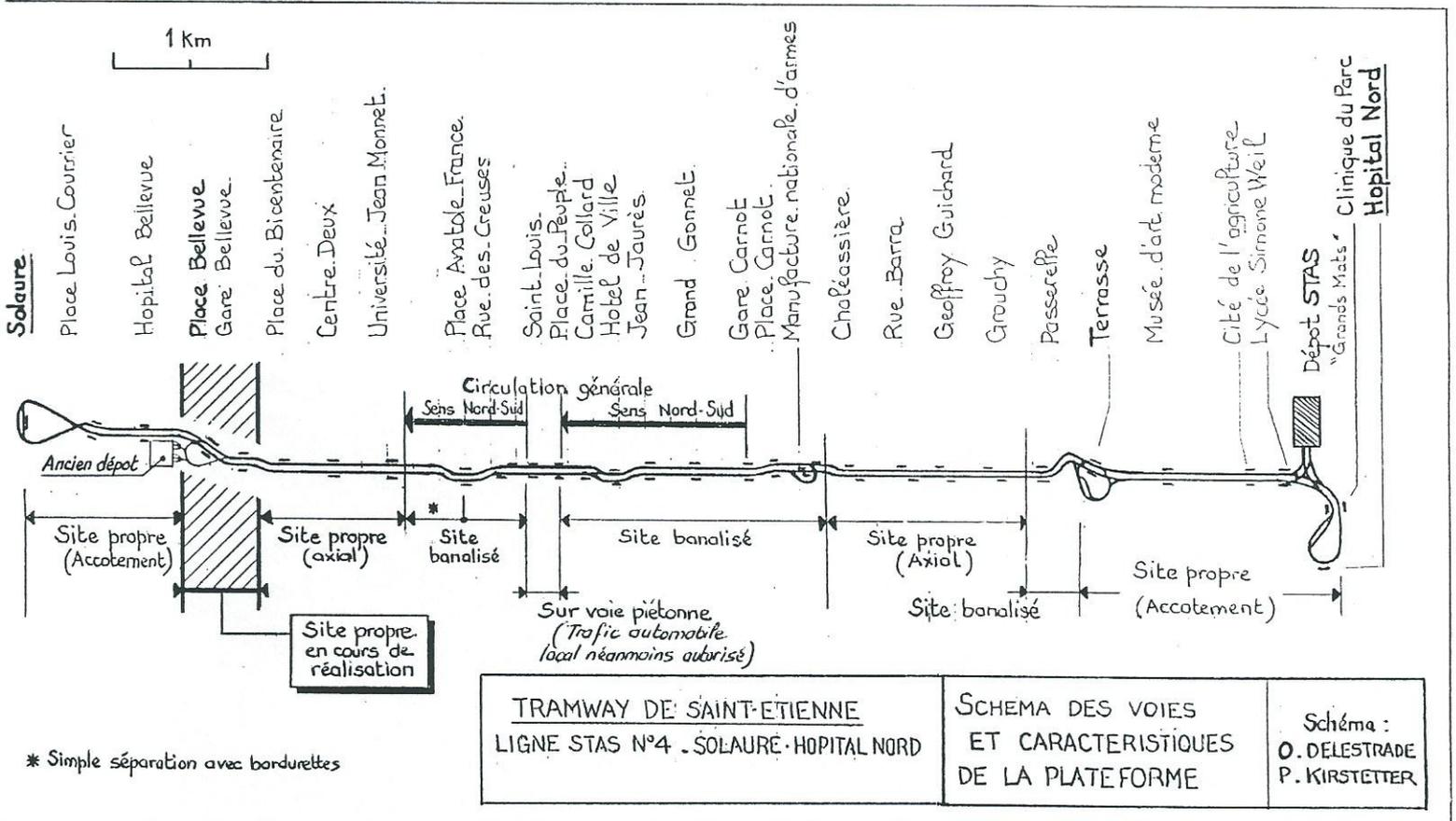


Photo ci-dessus de M. Delestrade prise durant l'été 96: la place Bellevue pendant les travaux; au fond l'ancien dépôt.

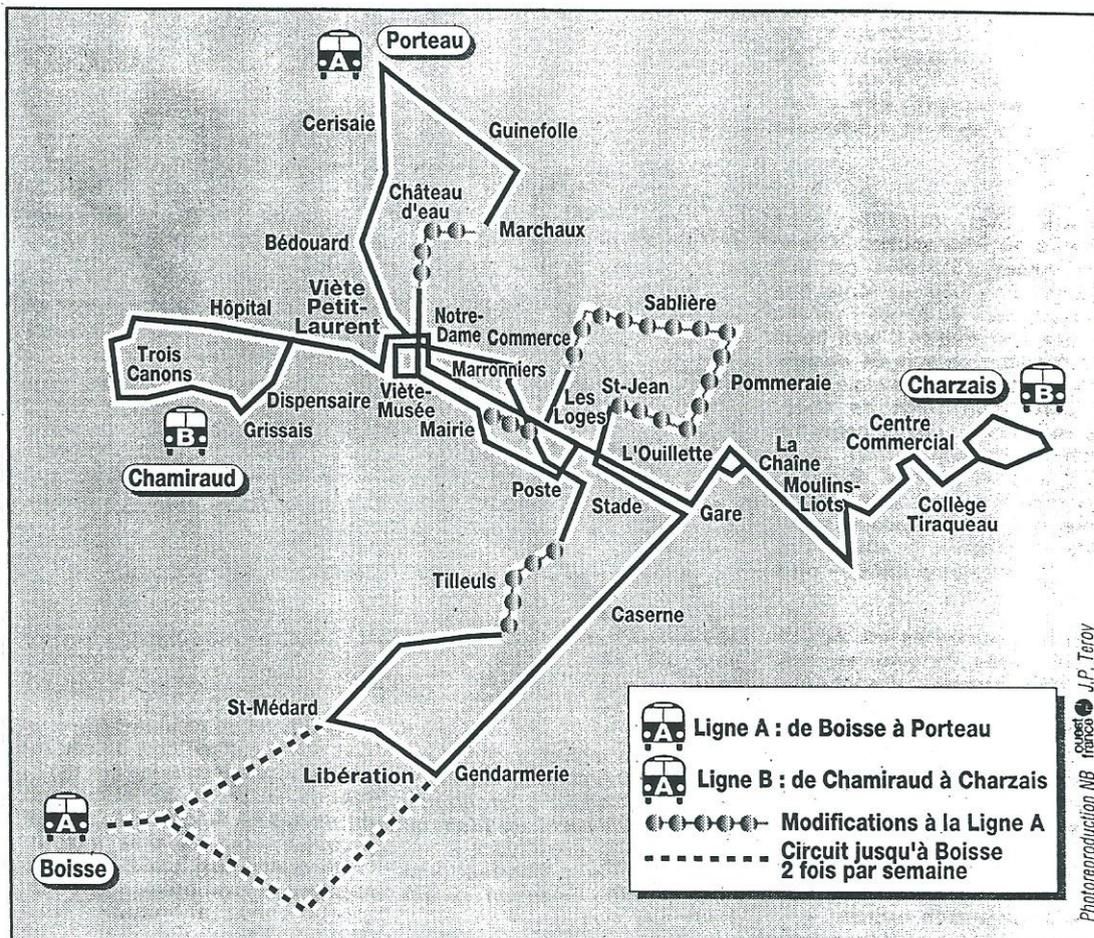
Ci-dessous schéma de l'unique ligne de tramway du réseau STAS de Saint-Etienne.



FONTENAY LE COMTE - TVF -

Dans notre dernier numéro, page 42, un de nos lecteurs nous a présenté la naissance d'un réseau urbain, celui de Fontenay le Comte en Vendée. La conclusion de cet article était que l'expérience de ce réseau prendrait fin le 15 décembre prochain. Notre lecteur, M. Bolle, nous apporte des nouvelles de ce réseau: créées en juin pour une période expérimentale de six mois, les deux lignes du TVF - Transport de la Ville de Fontenay le Comte - affichent des taux de fréquentation à faire pâlir les grandes villes; le taux atteint 43,83% quand il plafonne à 26% en moyenne nationale. A partir du 12 décembre, les deux lignes - il n'y en aura pas d'autre - deviendront définitives à la fin de la période d'essai. Si la ligne B ne subi pas de changement, il n'en est pas de même pour la A qui subit plusieurs retouches et un prolongement au sud les mercredis et samedis à partir du 9 novembre. Beau début pour ce petit réseau urbain.

Ci-dessous schéma des deux lignes paru dans le quotidien Ouest-France du 1er octobre 96.



EN ILE DE FRANCE:

- EVRY - réseau TICE -:

Un nouveau pont (pont Gaspéri) au dessus de l'A6 et réservé aux transports en commun a été construit pour remplacer le pont des Bétonniers reliant le boulevard d'Yerres à l'avenue du Lac et qui a été récemment démoli. A partir du 3 septembre, les lignes 404, 405, 415, 451 et 453 empruntent ce nouvel ouvrage situé face au quartier des Aunettes. D'autre part une voie en site propre sera réalisée entre " les Estudines " et l'arrêt " Djibaou ".

Les TICE ont profité de la rentrée pour adapter les horaires sur les lignes 401, 402, 404 et 405 et surtout ceux au départ de la gare SNCF d'Evry-Courcouronnes, ceci pour garantir un minimum de 5 minutes de battement entre l'arrivée des trains et le départ des autobus.

- ROISSY EN FRANCE - CIF -:

Pour pallier le manque de transports en commun sur la plate-forme aéroportuaire à certaines heures (en particulier la nuit), les Courriers d'Ile de France - CIF - en partenariat avec le conseil général vont lancer le concept " Centaure " (Centrale de Transports Automobiles de Roissy et Environs). Dès le premier trimestre 97, les CIF proposeront une desserte de la plate-forme 7 jours sur 7, 24h sur 24, toutes les 30mn à la demande. Les voyageurs appelleront le standard au plus tard la veille et les CIF mettront à leur disposition un monospace jusqu'à 10 voyageurs et un bus s'ils sont plus nombreux. Ci-contre, PR 100.2 n°8786 des CIF dans la nouvelle gare routière " Roissypôle ".



- LES MUREAUX - CFTA -:

Pour faciliter les correspondances à la gare des Mureaux entre les trains et les autobus en direction des communes d'Aubergenville, Bouafle, Ecqueville, Meulan et Chapet, la CFTA va créer un poste de régulateur en ce point fort du réseau pour harmoniser les dessertes avec les horaires des trains. Un projet de " bus-spectacle " est à l'étude permettant le soir aux spectateurs du cinéma des Mureaux ou de la salle " la Nacelle " d'Aubergenville de regagner leurs domiciles. Un autre projet de transport à la demande est aussi à l'étude.

- SAINT QUENTIN EN YVELINES - SQY-BUS -:

Renforcement des fréquences de plusieurs lignes dans le but de désenclaver les cités " sensibles ". Du quartier de la " Clé Saint-Pierre " à Elancourt jusqu'à la gare de Trappes en traversant la " Cité des Merisiers la ligne 417 passe de 12 à 8 mn aux heures de pointe. Même scénario pour la ligne 414 qui relie Trappes (SNCF) à la gare de Saint-Quentin en desservant le quartier de l'Observatoire. Une troisième ligne bénéficiera prochainement de dessertes plus fréquentes: la 415 qui relie les trois gares de Saint-Quentin en passant par le quartier défavorisé du " Bois de l'Etang " à la Verrière.

La sécurité étant sérieusement mise à mal sur ce réseau, la société exploitante SQY-BUS étudie la mise en place du suivi des véhicules par un système GPS.

- SARTROUVILLE - TVO -:

Depuis le 16 septembre, la ligne 1 change d'itinéraire pour mieux irriguer le " Vieux-pays ". Elle dessert également le centre commercial du Plateau, la cité des Indes et au-delà la gare SNCF du Val d'Argent et le centre d'Argenteuil. Le " Vieux-pays " est mieux relié au centre-ville avec l'arrivée de la ligne 19 qui dessert les gares de Sartrouville et Cormeilles-en-Parisis. Cette nouvelle ligne est le fruit du prolongement de la ligne 30.05 (Montigny - Beauchamp-RER) jusqu'au RER de Sartrouville, l'indice 19 étant réservé à la section Cormeilles - Sartrouville. Les rotations sont assurées alternativement par les TVO et les cars Lacroix. Cette dernière compagnie basée à Beauchamp exploite depuis le 9 septembre une nouvelle ligne 95.14: Ermont - Eaubonne à Cergy-Préfecture en desservant au passage la gare de Sannois, Franconville, Montigny, la patte d'oie d'Herblay et la gare de Pierrelaye.

- VERSAILLES - Phébus -:

Deux nouvelles lignes viennent d'être mises en service pour améliorer les liaisons entre les gares et le plateau de Satory. La ligne X est semi-directe et relie les gares Chantiers et Rive Gauche avec Satory (Giat Industries La ligne K est une desserte locale à caractère de proximité avec un service partiel à destination des écoles du quartier Saint-Louis. D'autre part la ligne A (Satory - hopital André Mignot) a été équipée de 9 surbaissés Heuliez CX 317. Parallèlement de nombreux arrêts de la ligne vont être équipés de quais hauts à l'image de ceux de la station centrale " Europe " équipée de quais de 21 cm de haut.

- YERRES - STRAV -:

Le 22 juin a eu lieu l'inauguration de la nouvelle gare routière située près de la gare SNCF d'Yerres dans l'Essonne et utilisée par les lignes d'autobus de la STRAV basée à Brunoy.

ANNEMASSE - T.A.C.

Dans notre dernier numéro nous vous informions de l'arrivée sur le réseau des TUB de Saint-Brieuc de trois Van Hool A 500 en provenance du réseau d'Annemasse. Dans cette ville ils ont été remplacés par trois Heuliez GX 77H numérotés 202 à 204. De plus le réseau TAC a acquis d'occasion un autre 77H qui porte le numéro 201.

BOURGES - CTB

Pour lutter contre le vandalisme de ses abribus dans les quartiers Nord de la ville, la CTB a attribué à chaque établissement scolaire un abribus que les élèves décoreront; ils réaliseront le dessin qui sera transmis à un atelier de réinsertion par le travail n'employant que des jeunes en difficulté résidant dans les quartiers Nord. Ce sont ces jeunes qui décoreront les abribus; huit seront ainsi " transformés " au cours de l'année 96-97.

CHAMBERY - STAC

Dans notre précédent numéro nous vous présentions une photo couleur d'un Renault Agora. Sachez que maintenant le réseau en possède 4 en version 3 portes et qu'ils sont numérotés 56 à 59. De plus deux anciens PR 100 - les n°30 & 32 - et un PR 180, le n°103, recevront une nouvelle face avant et arrière de chez Safra.

TROYES - TCAT

Les TCAT de Troyes ont mis en service des navettes de minibus - des Renault Master - pour transporter gratuitement les clients des magasins d'usine de Pont-Sainte-Marie et de Saint-Julien-les-Vilas vers le centre-ville et assurer leur retour. Ces minibus sont joliment décorés.

NICE - Sunbus

Merci de mettre à jour l'état du parc du réseau de Nice que nous vous avons présenté p29 dans le numéro 8:

- réforme des SC 10U 444D n°194, 197 à 200
- réforme des SC 10 244D à plate-forme n°203 & 204. A noter que le 203 est offert à l'association " les Tramophiles de la Côte d'Azur " qui l'exposera au musée des Transports et des Techniques à Breil-sur-Roya.
- mise en service de 8 R 312 climatisés à trois portes porteurs des numéros 112 à 119.

RENNES - STAR

Le réseau STAR de Rennes possédait déjà 32 autobus articulés belges Van Hool AG 300 à plancher surbaissé. Cet été le réseau en a reçu 15 autres de même type qui ont été numérotés 532 à 546. Avec Strasbourg, Rennes est la seule ville en France à posséder une flotte aussi importante d'articulés Van Hool.

LYON - SLTC

La SLTC a mis en place le 2/9 un nouveau dispositif de lutte contre la fraude en recrutant et en formant 80 étudiants; ces derniers ont pour mission de demander aux clients de présenter leur titre de transport avant qu'ils n'entrent dans le métro ou un bus, incitant ainsi ceux qui s'apprêtaient à frauder à acheter un ticket. Succès de cette opération ? En tout cas le réseau a constaté depuis la mise en place de cette action une augmentation de 10% des oblitérations de billets. A suivre ! ...

Le Syndicat des Transports de l'Agglomération Lyonnaise vient d'accorder des réductions importantes aux personnes les plus défavorisées: titulaires du RMI, jeunes de - de 25 ans demandeurs d'emploi....

MULHOUSE - TRAM

Le 1er septembre, le réseau urbain de Mulhouse et 6 transporteurs interurbains ont lancé un nouvel abonnement mensuel, le Combipass, valable à volonté sur le réseau urbain et sur un trajet interurbain.

LILLE - Transpole

Transpole vient d'obtenir la certification ISO 9002 pour ses activités d'exploitation du métro et du tramway, ainsi que pour la maintenance du métro, du tram, des bus et des installations fixes. Bravo à Transpole.

PARC DES TRANSPORTS PUBLICS GRENOBLOIS (SÉMITAG et VFD-Urbains) au 1^{er} AOUT 1996

SYNTHÈSE DE JEAN-MARIE GUÉTAT, DE L'ASSOCIATION STANDARD 216 - HISTO BUS GRENOBLOIS
(SAUVEGARDE D'ANCIENS AUTOBUS ET AUTOCARS DE GRENOBLE ET DE L'ISÈRE)

SÉMITAG : 284 VÉHICULES

106 Autobus + 89 Bus articulés + 33 Trolleybus + 8 Minibus PMR + 1 Minicar + 47 Tramways

GRUAU MG-36	12	101 à 112.
BREDA 230 CU	6	121 à 126.
HEULIEZ 0305-G-HLZ	17	149, 150, 166, 167, 169 à 179, 181, 182.
HEULIEZ GX-107	34	201 à 234.
HEULIEZ GX-187	48	321 à 368.
RENAULT PR 100-2	28	459 à 463, 465 à 473, 478 à 479, 481 à 488, 502 à 503, 506 à 507.
BERLIET ER 100-R	33	701 à 703, 709, 712, 717, 721 à 727, 730 à 749.
RENAULT PR 180-R	4	801, 804 à 806 (ex-Trolleybus articulés RENAULT PER 180-H).
RENAULT PR 180-R	8	821 à 828.
RENAULT PR 180-2	12	829 à 840.
RENAULT R-312	16	901 à 916.
HEULIEZ GX-317	6	921 à 926.
RENAULT MASTER	8	V.17 à V.24 (Minibus du Service PMR, à différentes carrosseries).
RENAULT TRAFIC	1	V.77 (Minicar de la "Navette H.P." = Hewlett Packard).
RENAULT PR 100-2	4	480, 492, 493, 495 (en cours de Remise à Niveau Technique pour les VFD où ils sont renumérotés 5480, 5492, 5493 et 5495 = temporairement totalisés dans le parc SÉMITAG).
ALSTHOM -TAG	47	2001 à 2047.
SAVIEM SC 10-PF	1	286 (Hors Exploitation = BUS INFO) non totalisé.
RENAULT PR 100-MI	1	449 (Hors Exploitation = BUS ÉCOLE) non totalisé.
BERLIET ER 100-R	1	718 (Hors Exploitation = Déverglaçage des lignes aériennes) non totalisé.
HEULIEZ 0305-G-HLZ	13	154 à 157, 159, 162 à 163, 165, 168. (Hors Parc) non totalisés.

VFD-Urbains : 33 VÉHICULES

31 Autobus + 2 Minibus

Tous les véhicules SÉMITAG confiés aux VFD portent la série "5000" devant leur n° de parc, pour les différencier avec d'autres autobus VFD-Régie ayant la même série (depuis ce printemps 1996).

GRUAU MG-36	2	5100, 5113 (Minibus de la "Navette du Rabet").
RENAULT PR 100-2	31	5464, 5474 à 5477, 5489 à 5491, 5494, 5496 à 5501, 5504, 5505, 5508 à 5521.
MERCEDES L-608 D	1	5447-VFD (Minicar de la "Navette du Rabet" = Hors parc, en attente de réforme : non totalisé)

	Autobus Std + BGR	Autobus Articulés	Trolleybus	Service PMR	Sces Navettes H.P.+RABOT	Totaux Route	Tramways	TOTAUX GÉNÉRAUX
SÉMITAG	88 + 18	89	33	8 Minibus	1 Minicar	237	47	284
VFD-Urbains	31	0	0	0	2 Minibus	33	0	33
Totaux	137	89	33	8	3	270	47	317

MARQUE § TYPE DE VEHICULES	N° DE PARC	M/S A DUNKERQUE	OBSERVATIONS
SAVIEM SC.10 L-444	144 (1)	18/06/1976	Encore au Parc, mais
SAVIEM SC.10 U-044-PF " " "	145 146 (2)	1992 "	ex-RATP 20/06/77 ex-RATP 28/06/77
BERLIET PR.100-MI 3P	501 (1)	1980	Dernier BERLIET à la STDE
RENAULT PR.100-R 3P	525 à 527	21/09/1984	(3 Véhicules)
RENAULT PR.100-2 3P " " " " " "	528 à 534 535 à 541 542 à 546	14/11/1985 07/10/1986 13/11/1987	(7 Véhicules) (7 Véhicules) (5 Véhicules)
RENAULT R-312 3P "	201 (1) 202 à 208 209 à 215 216 à 222 223 à 225 226 à 228 229 à 235 236 à 241	23/02/1988 29/11/1988 15/10/1990 19/07/1991 11/06/1992 03/06/1993 31/01/1995 19/10/1995	(7 Véhicules) (7 Véhicules) (7 Véhicules) (3 Véhicules) (3 Véhicules) (7 Véhicules) (6 Véhicules)
RENAULT PR.180-MIPS 3P " " "	601 à 606 607 à 612	12/1982 22/09/1983	(6 Véhicules) (6 Véhicules)
RENAULT PR.180-2 3P " " " " " " " " "	613 (1) 614 à 618 619 à 621 622 à 624	24/03/1987 19/07/1989 21/04/1992 03/06/1993	(5 Véhicules) (3 Véhicules) (3 Véhicules)
RENAULT PR-118 3P	625 (1)	18/12/1995	
RENAULT-MASTER 1P " " "	71 § 72 73 § 74	29/12/1993 26/09/1994	(2 Véhicules) (2 Véhicules)
RECAPITULATIF:	SAVIEM SC.10 L-444 (1) SAVIEM SC.10 U-044-PF (2) BERLIET PR.100-MI (1) RENAULT-MASTER (4) RENAULT PR-118 (1)		RENAULT PR.100-R (3) RENAULT PR.100-2 (19) RENAULT R-312 (41) RENAULT PR.180-MIPS (12) RENAULT PR.180-2 (12)

LE BILLET.

Le PDG de la Régie, Jp Bailly, a déclaré le 25 juin à l'encadrement, qu'après un retour lent mais progressif du trafic jusqu'en avril, le mois de mai avait été *très mauvais*. Le tout est de savoir si cette situation est conjoncturelle (effets conjugués des attentats et conflits sociaux de 96), ou structurelle. Si cette dernière hypothèse s'avérait bonne, elle tendrait à prouver que *les franciliens ont conforté de nouvelles habitudes de consommation sur place et viennent moins à Paris*. Il faudrait donc assouplir le réseau dense de Paris vers un réseau *relativement dense*, au profit d'un maillage plus accentué en proche banlieue, a expliqué le dirigeant. S'il est incontestable que l'éloignement du lieu de résidence par rapport à la capitale n'incite guère à revenir sur Paris hors des heures de travail, d'autres raisons expliquent la désaffection croissante pour les transports en commun à Paris, comme en province. Il n'est pas besoin d'être grand clerc pour constater que peu de choses sont faites pour freiner l'hégémonie de la voiture particulière. Les seuls réseaux qui arrivent à tirer leur épingle du jeu sont ceux équipés de sites propres, preuve que des transports en commun fluides attirent les voyageurs.

En région parisienne, l'étendue de la région rend le temps de transport long et pénible. Certains problèmes liés à l'insécurité, pour le métro ainsi que des bus englués dans les embouteillages ne plaident pas pour une reprise du trafic. Pour doper la fréquentation, il faut tout d'abord ramener la régularité sur le réseau de surface, ce dernier restant apprécié de la clientèle et sa fréquentation restant bonne. La solution est simple : fermer les couloirs de bus en de véritables sites propres. Malheureusement les élus parisiens les refusent toujours obstinément, arguant qu'ils limiteront les files de circulation ce qui justement serait salutaire. Les cyclistes, nouveaux choyés de la Mairie de Paris (pour combien de temps ?) voient certaines sections de leurs bandes, séparées, de la circulation par d'efficaces bordurettes; alors que ces aménagements étaient il y a quelque temps refusés pour équiper les couloirs bus sous prétexte " *qu'ils étaient dangereux pour les cyclistes!!*".

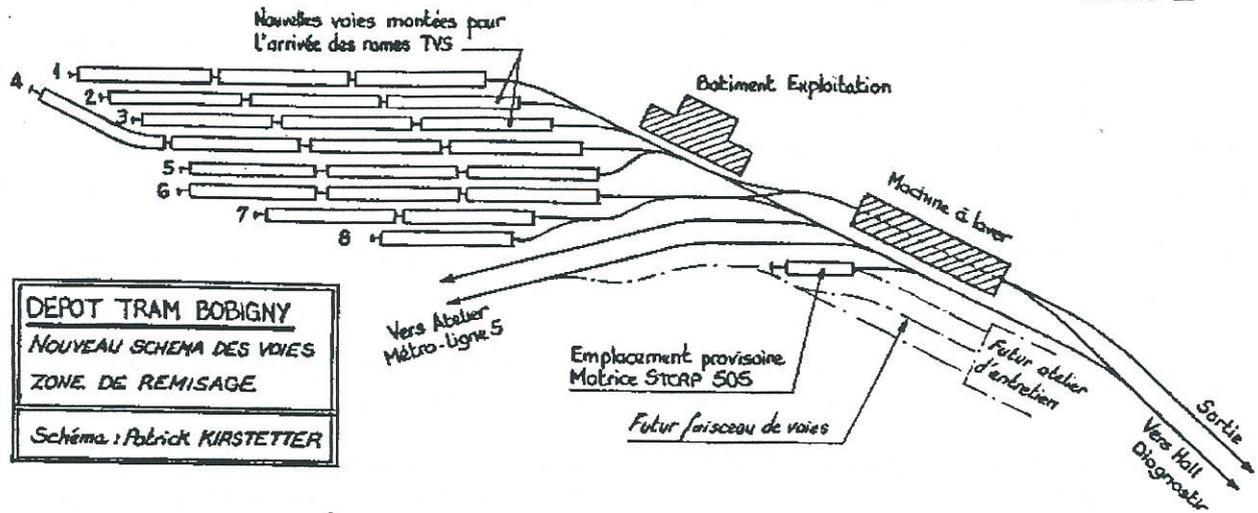
"**De qui se moque t'on ?**" pour reprendre l'exclamation de nos amis de Tram 2000 (T2000 août 96) suite aux décisions du ministre bruxellois des transports et notamment au sujet des sites propres.

L'usage de la voiture particulière favorise l'éloignement et donc totalement l'urbanisation. Si les transports en commun sont difficiles à mailler dans ces zones peu denses, ils sont paralysés dans la partie centrale . Les voyageurs , exaspérés de perdre leur temps, se retournent vers leurs voitures et la boucle est bouclée ! Au lieu de rendre responsable les entreprises de transports ou leurs salariés, il serait grand temps que les élus aient le courage politique de briser ce cercle infernal. Comme l'écrivait récemment un syndicaliste "*Il est dommage de voir que des intérêts bassement particuliers priment encore sur l'intérêt général et que les médias pour des intérêts bassement particuliers hésitent à dénoncer les élus qui, pour des intérêts bassement particuliers, continuent à privilégier une clientèle qui n'a d'intérêts que particuliers!*"

TRAMWAY



Ligne T1 - Nous avons dans un précédent numéro (N°6 page 17) anticipé quelque peu l'arrivée des 4 rames TVS (T2) sur Saint-Denis Bobigny. Cette fois ci, elles sont bien arrivées à Bobigny et dûment photographiées. (PHOTO 1) Au premier plan la 211 suivie e la 210 ont leurs livrées inachevées, alors que la 209 et 208 arborent leurs bandes jades. A droite, au fond on aperçoit la 118 une des deux nouvelles motrices réceptionnées cette année pour renforcer la ligne T1 (118 et 119). Les 4 rames TVS sont équipées d'un double câblage, la ligne T1 étant équipée du SAEIV "ALEXIS, la T2 recevant le nouveau SAEIV par satellite "ALTAÏR". C'est donc 6 motrices supplémentaires qui doivent prendre place sur le faisceau de remisage de Bobigny. Pour cela 2 nouvelles voies de garage ont été montées (voies 2 et 3), les appareils étant déjà mis en place lors de la construction du site. Nous présentons le nouveau schéma des installations.



Ligne T2 - Pendant ce temps 9 motrices sont déjà présentes au dépôt d'Issy les Moulineaux (201 à 207, 212 et 213). Les 207, 212, et 213 ont été réceptionnées au mois de juillet. Coté travaux, si l'achèvement en est à 66% entre Puteaux et Issy (installation en cours), le tronçon Puteaux-Défense en est à 11 % de son achèvement. En septembre, le service de la voie procédait au coulage des murets de béton pour le calage des voies.

AUTOBUS



EXPLOITATION

Restructuration de Paris - Il se confirme que le réseau intra-muros sera réorganisé en 2 sous réseaux. Un réseau principal et un réseau de quartier.

Le réseau principal : dénommé "lignes confiance" empruntera les grands axes avec le même parcours dans les deux sens. Il bénéficiera d'aménagements de voiries, d'une fréquence élevée, il roulera les dimanches et en soirée

Le réseau de Quartier : sera spécialisé dans la desserte fine des quartiers et la structure du réseau sera souple alors que le principal sera étudié pour une implantation durable.

La Régie recherche un design particulier à ces deux produits. En liaison avec les réseaux de Lille et de Marseille, elle étudie un nouveau matériel assisté pour la partie design par Roger Tallon le designer du T.G.V

A court terme, il est question de scinder la ligne PC en plusieurs tronçons pour permettre de limiter les répercussions des aléas d'exploitation sur l'ensemble de cette longue circulaire. Les tronçons les plus chargés seront équipés d'articulés.

Mis à par l'opération 48-95 déjà évoquée (magazine N°6) , celles qui ont des chances d'aboutir seraient la nouvelle ligne 88 (Z.A.C. Citoën-Cévennes / Cité Universitaire) et le prolongement du 57 de gare de Lyon à Porte de Bagnolet.

Altaïr :si le 62 puis le 95 sont les deux prochaines lignes à être équipées de ce SAEIV, on parle sérieusement du 26 qui serait pour l'occasion déséquipé du système "Alexis".

Changements d'itinéraires : plusieurs adaptations ont bien eu lieu cet été dont la principale est liée à l'ouverture du 36^{ème} pont parisien le 7 août : le pont "Charles de Gaulle". A cet occasion les lignes 24, 57 et 63 venant de la rive gauche empruntent ce nouvel ouvrage pour rejoindre la gare de Lyon. Plus modeste est la modification du trajet du 56 dans le secteur de la gare de l'Est intervenue le 5 août. En direction de la porte de Clignancourt la ligne emprunte le même trajet que vers le Château de Vincennes, c'est à dire rue du Faubourg Saint Martin et Rue du 8 mai 45. Des modifications sont enfin attendues dans le secteur du Palais Royal pour la fin de l'année. La place Colette devenant piétonne, les 21 et 81 seront déviées par la rue de l'Echelle en direction de l'Opéra, le 69 ne connaissant pas encore son nouvel itinéraire.

Marne le Vallée : le trafic serait en hausse dans le secteur restructuré du Val Maubué (voir N°5 page 25). L'augmentation est de l'ordre de 6,7% et une voiture supplémentaire doit être injectée sur le 213.

Voies protégées : une voie réservée aux autobus de la ligne 117 (rue Schoelcher) à Créteil a été équipée de bornes rétractables pour en protéger l'accès. ces bornes ont été endommagées car certains machinistes ne respectent pas toujours le temps d'arrêt obligatoire à "Coteaux du Sud" pour que ces bornes fonctionnent. Le commandement local a rappelé les consignes après les réparations car comme le précise la note : *ce dispositif est unique en Ile de France... et constitue une référence en matière d'accès sélectif. Des visites d'élus et de décideurs étant organisées* . Il faut que la Régie puisse *en démontrer l'efficacité*. Souhaitons que ce système s'implante rapidement à l'entrée des autres voies réservées mais aussi des gares routières (nous pensons fortement à Montparnasse).

Ce type de bornes rétractables vient d'être implanté au accès de la piste pour le rechargement rapide des véhicules électriques du "Montmartrobus (ligne 18). Cette piste que l'on voit sur la photo est situé au terminus "Mairie du 18^{ème} à l'angle des rues A Lamy et Hermel. (PHOTO 2)

Vente à bord : deux voitures de la ligne 283 "Orlybus" (coquilles 4935 et 4936) ont été équipées de distributeurs automatiques de billets . Au moment du départ le machiniste n'est pas retardé par les voyageurs se présentant au dernier moment. Ces distributeurs totalisent déjà 4% des ventes de la ligne.

(PHOTO 3)

Précisions sur le PC 2000 : lors de la présentation du nouveau système de surveillance des réseaux (N°9 page 37) certains de nos lecteurs ont pu croire, à la vue du schéma, que l'ensemble des bus étaient équipés de caméra. Il n'en est rien; seules deux voitures de la ligne 272 de Charlebourg en sont munies. Le schéma ne représentait que le système de fonctionnement du PC 2000 avec ses divers matériels

Nouveaux indices à Fontenay : la nouvelle liaison mise en service le 1^{er} octobre : Meudon (centre administratif) - Pont de Sèvres, reprenant une partie de l'ancien service urbain de Meudon (TIM A) ne porte pas l'indice 236 comme prévu mais 389 .Elle sera équipée de 3 GX 317. La commune de Meudon continuera à financer une partie de son exploitation. De plus la ligne 136 est rebaptisée 289.

MATÉRIEL.

AGORA, le bus de l'an deux mille...un.

Présenté au département du matériel roulant bus (MRB) à partir du 1^{er} août 1996, voici le premier d'une nouvelle série de 112 véhicules AGORA de RVI. (PHOTO 4) Ce véhicule à plancher surbaissé, que nous avons eu le plaisir de vous présenter en photo dans notre dernier magazine (page 34) est entièrement construit par RVI. Rappelons que la carrosserie du GX 317 précédemment livrée était construite par Heuliez sur le châssis surbaissé RVI. L'Agora, équipé du moteur RVI 06 2045 aux nouvelles normes antipollution EURO 2 (turbo à air d'admission refroidi + pilotage électronique de l'avance à l'injection) bénéficie bien sûr de freins sans amiante (disques à l'avant, tambours à l'arrière) à commande pneumatique intégrale. Ce premier exemplaire portant la coquille 2001, surbaissé, non polluant et silencieux, préfigure bien l'autobus du prochain millénaire...

Texte et photos : Daniel CROSNIER, fiche technique de l'Agora dans notre rubrique "Côté matériel".



Prévisions d'équipement : la lecture du programme prévisionnel d'équipement du marché 96-97 portant sur 215 autobus nous permet de rectifier ce qui était écrit dans notre N°8 (p 20). Le marché est partagé en deux lots : 103 GX 317 et 112 Agora. Il restait début septembre à réceptionner 19 GX 317 pour finir d'équiper les lignes 285, 292 et 385 de Thiais. Nous publions le tableau définitif des affectations de GX 317 au total 124 véhicules (21 3 portes, 103 2 portes)



Photo 4

Coquilles	ligne	Centres	Observations
1001 à 1021	20	Lebrun	3 portes
1022 à 1038	189	Fontenay	
1039 à 1048	169	Fontenay	
1049 à 1059	390	Fontenay	
1060	389	Fontenay	
1061 à 1079	58	Malakoff	Avec climatisation
1080 à 1090	388	Malakoff	Avec climatisation
1091 à 1093	389	Fontenay	
1094 à 1100	385	Thiais	
1101 à 1112	285	Thiais	
1113 à 1124	292	Thiais	

La mise en service des 112 "Agora" va s'étaler de novembre 96 à janvier 97. Les premières lignes équipées seront celle du pool CIF/RATP (331 et 349). Il est à noter que les PR 100 des CIF seront eux aussi remplacés par des "Agora" pour obtenir une exploitation du pool homogène. Les 7 R 312 RATP actuellement affectés au Pool (6301 à 6307) seront repeints à la livrée Régie et partiront équiper le 302 d'Aubervilliers. Les "Agora" seront ensuite mis en service sur les lignes 111,360,306,160,112, 241, 106 et 244. Tous ces équipements permettront de liquider la quasi totalité des SC10 UO et d'engager début 97 les premiers déclassements de SC10 R.

Midibus : dans notre dernier numéro (p 67) il était indiqué que 3 Heuliez GX 77 H (662 à 664) avaient été mis en service sur le 589 (TUVIM). Seuls, les deux premiers véhicules exploitent le 589 (662 et 663), le 664 exploitant une autre ligne de Malakoff : le 391. A ce sujet le dernier CBM 220 (coq 615), de la régie roulant sur le 391 (Photo dans le n°10 p37) a été remplacé par le nouveau GX 77 H n°665 depuis le 4 Septembre. Le CBM 220 (coq 615), réformé, sera conservé par la Régie pour son patrimoine historique. Pour finir avec le GX 77, signalons l'arrivée de ces véhicules au dépôt de Fontenay (coq 666), 16^{ème} de la série qui équipera le 594 (Fontenaysien) en compagnie d'un autre GX77 H en provenance du du dépôt de Point du Jour. Le R312 qui équipait jusqu'à maintenant le 594 partira à Belliard, renforcer la ligne 53

SC10 R : les premières réformes de ces matériels(mis à part celles signalées n°10 p39) interviendront donc au début de l'année prochaine et devrait toucher 4 voitures d'Asnières équipant le 135/235 (9378 à 9381). Ces véhicules font partie d'une série de 11 véhicules (9371 à 9381) qui avaient reçu une livrée blanche avec bandes vert foncé avant que ne soit adoptée la livrée dite "restylée" (blanc, bandes vert clair et bas de caisse vert foncé). D'autre part, 3 SC10 R (3580, 3582 et 3584) devraient être modifiés et remis à la BAPSA (Brigade d'Assistance aux Personnes Sans Abri).

Climatisation : en marge de l'équipement de la climatisation sur 30 GX 317, il est intéressant de signaler l'équipement d'un R 312 de Malakoff (PHOTO 5) avec une climatisation assez différente. Si celles de marques "Carrier" est d'un modèle étudié pour les autocars, celle du R 312 de fabrication espagnole (Hispano Cold) est spécialement étudiée pour les autobus urbains. Equipé de 6 turbines (4 pour les Carrier) le débit d'air est supérieur aux autres matériels qui ne sont pas très bien adaptés avec les ouvertures et fermetures permanentes des portes . De plus, ces appareils s'avèrent bruyants lors des arrêts aux terminus et gênent les riverains. Le modèle Hispano Cold semblerait plus efficace que le Carrier mais le choix (si l'option climatisation est retenue) devrait aussi prendre en compte des considérations économiques et sociales, Carrier étant implanté en France, au contraire d'Hispano Cold.

TN 4 : quelques malheureuses coquilles se sont insérées dans le paragraphe traitant de ces vénérables machines (N°10 p 39). La Ratp possède 6 TN 4 H (903 à 908) et 2 TN 4F (901 et 902) remisés au dépôt des Lilas. A la fin du paragraphe "carte d'identité", il fallait lire : *le dernier TN 4H et non F livré à partir de 1935 fut réformé en 1971.*

Affectations : pour répondre aux questions de nos lecteurs, voici quelques précisions :

- La ligne "bus Orly" (583) est exploitée avec un SC10 R (9824 - Thiais).
- Le circuit urbain de Nanterre (559) a deux circuits A et B desservis par 3 minibus Gruau MG 19 (211 à 213).
- Celui de Neuilly sur Seine "La Navette" (576) a 5 véhicules basés à Charlebourg : 4 MG 19 (201, 204, 217, 225) et un master (38).
- Les FR 1 (au nombre de 4) ne sont pas des autocars propriété de la Régie mais appartiennent à l'association du commissaire d'Andréa : l'APMJC (Association pour une meilleure citoyenneté des jeunes) et servant à emmener des jeunes des cités difficiles vers des activités ou des vacances. Ces 4 FR 1 sont remisés dans les dépôts d'autobus RATP et remplacent les PR 14 qui étaient initialement remisés à Pleyel.

DÉPÔTS

Voici une photo prise le 14 août 1996 montrant l'avancement des travaux sur le site du futur dépôt de Vitry. Comme vous pouvez le constater les travaux de terrassement sont achevés. (PHOTO 6)

METRO

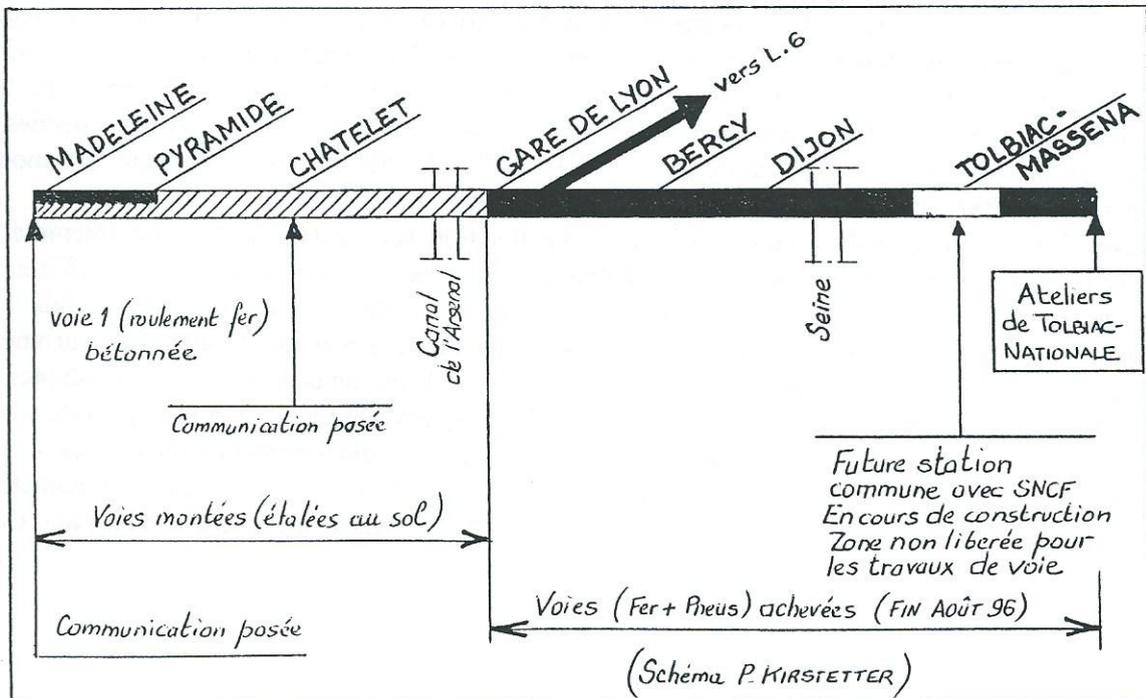


Ligne 9 : en septembre, 34 MF 67 modernisés (photo magazine N°5 p37) étaient en service sur la ligne. Dix d'entre eux l'ont été par les ateliers MRF de Boissy Saint-Léger, le reste étant traité par des firmes privés.

Ligne 10 : les travaux de renouvellement complet des voies et du ballast (RVB) entre Austerlitz et Duroc se sont achevés en novembre. Le RVB va maintenant attaquer la section BROCHANT - PLACE DE CLICHY de la ligne 13.

Ligne 13 : le dernier ouvrage important a été réalisé sur le prolongement de la ligne entre les stations "Basilique" et Université" de Saint-Denis. Il s'agissait du franchissement à 6 m de profondeur de la route RN 1. Pour éviter la déviation d'une circulation très importante, préserver l'environnement de surface et limiter les nuisances ainsi que l'enlèvement des arbres, les techniciens ont utilisé la technique de l'autoforage. Un caisson de béton de 36 m de long (largeur 8m65, hauteur 4m70) a été tracté par câbles, le terrassement se faisait au fur et à mesure de l'avancement (avancée : 40 cm / heure). Cette opération commencée le 28 août s'est achevée le 4 septembre. Elle représentait le chaînon manquant du nouveau tunnel de 1260 mètres. Ce prolongement doit être normalement mis en service en mai 98.

Ligne 14 (Météor) : avancement des travaux de pose de voies .



Atelier de Saint Ouen : l'atelier de maintenance des équipements a obtenu, le 17 avril dernier, la première certification ISO 9002 délivrée à la RATP par l'AFAQ. Créé en 1982, cet atelier est spécialisé dans l'entretien des systèmes embarqués SACEM et pilotage automatique. C'est une unité de l'important complexe de St Ouen.

RER

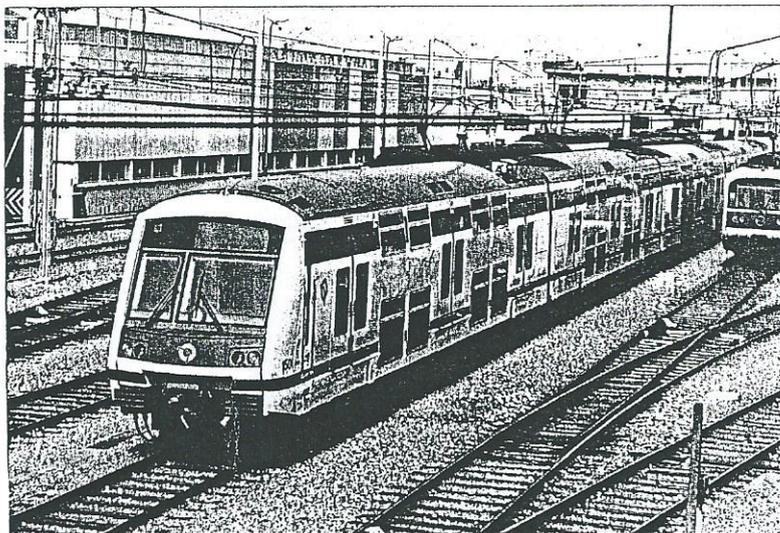


RER A

Suite à un important incendie de câbles à Vincennes, l'exploitation a été interrompue en grande partie de la journée du 18 septembre. A cette occasion, un service exceptionnellement important d'autobus a été mis en place, 117 autobus ont transporté 100 000 voyageurs.

La station AUBER sera mise sous surveillance vidéo intégrale. Jusqu'à présent, la vidéo ne couvrait que 30% des lieux. Les travaux qui se déroulent depuis juillet jusqu'en mars 97, vont permettre, outre l'installation de 6 bornes d'appel et 60 caméras supplémentaires, la transmission des images au PC sécurité, alors qu'elles ne sont actuellement transmises qu'au poste local de commandement.

MI 2N : nous vous annonçons dans le N°9 que la rame prototype avait débuté une campagne d'essai en vue de son homologation. La voici aux ateliers en compagnie de rames MS 61.



RER C

Navette Pereire : le 8 juillet a eu lieu la fermeture de la ligne de voyageurs la plus courte du monde. Avec ses deux stations elle reliait Pont Cardinet à Pereire. Elle a été remplacée par un service d'autobus assuré par deux Van Hool A 508 de la société Cariane.

Opération Castor : cette année encore le trafic de la ligne C a été interrompu pendant les mois de juillet et août sur la section centrale (Austerlitz / Invalides) pour permettre de gigantesques travaux. La ligne inaugurée en 1900 est dans un très mauvais état du à une mauvaise étanchéité, un câblage fragile et des structures portantes dégradées. Les plus grands chantiers étaient situés à Jussieu et sur le quai des Grands Augustins. Sur ce dernier site les poutres rouillées de la voûte souterraine ont été remplacées. Une des grues des plus puissantes d'Europe venue de Pologne a enlevé la chaussée par tronçon de 100 tonnes. A Jussieu des forages ont été effectués et des coulis de terre et de ciment y ont été coulés pour former des pieux stabilisant le sol près du fleuve. Sans oublier le remplacement d'une tranche supplémentaire de caténaires par des tringles conductrices. Une noria d'autobus articulés a assuré le trafic sur ce tronçon. Depuis le 3 septembre le trafic ferroviaire a été rétabli sauf à partir de 22h30 où les habituelles navettes ont été remises en place.

Stade de France / RER B : pendant que la voie 1 bis était rehaussée et ripée sur l'estacade de 400 m côté stade, la voie 2 était abaissée. Ces opérations spectaculaires entraient dans le cadre de la construction des quais de la future gare "Plaine Saint-Denis - Aubervilliers".

Stade de France / RER D : les voies définitives de la nouvelle gare "Stade de France - Saint-Denis" sont en place et les quais sont en construction. Le dernier trimestre verra la construction des passerelles d'accès aux quais et du bâtiment voyageurs.

Photo maquette Gare de la Plaine



DIVERS

Dans notre numéro 8 (p 23) nous vous donnions la liste des matériels anciens exposés à la "Maison de la RATP". Côté métro pas de changement; par contre côté autobus, si le TN 4H, l'OP5 et l'APVU (N°2022) sont toujours là, le Schneider H n° 534 a laissé la place au Schneider H n° 66 (plaques de la ligne R) et à un nouveau venu : le Brillé Schneider PB 22 n° 20 (plaques de la ligne H).

Un incident technique nous a obligé à faire paraître les photos en fin de rubrique.
Veuillez nous en excuser.

Un grand merci à Charly, Gérard et Daniel pour leur collaboration à cette rubrique.



Photo 1

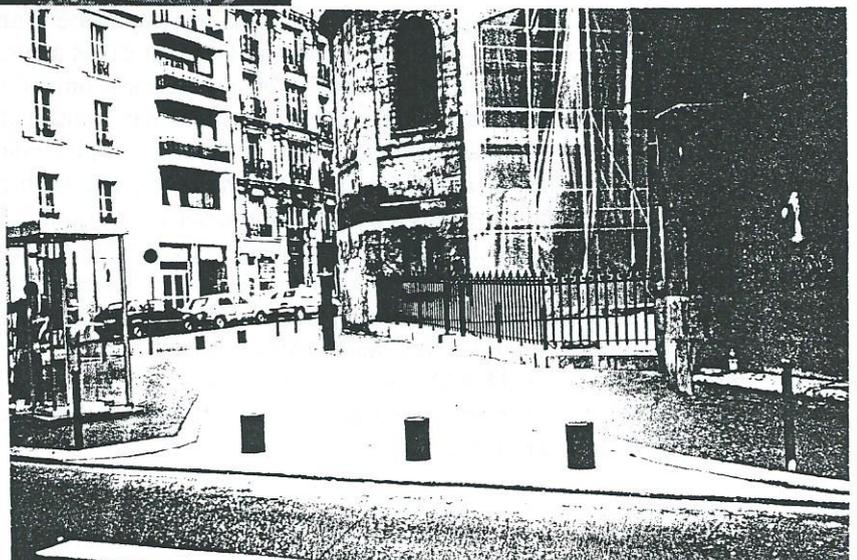


Photo 2



Photo 3

Distributeur embarqué de billets sur 4936
"Orlybus" (Dépôt IVRY - 14 Août 96)

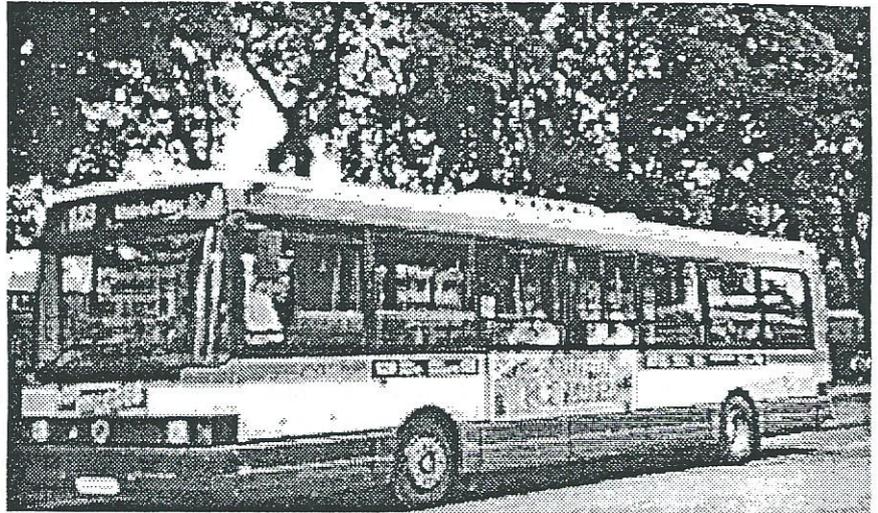


Photo 5 R312-2P (6460) équipé de la climatisation
"Hispano-Cold" PSE d'Auteuil 13 Août 96

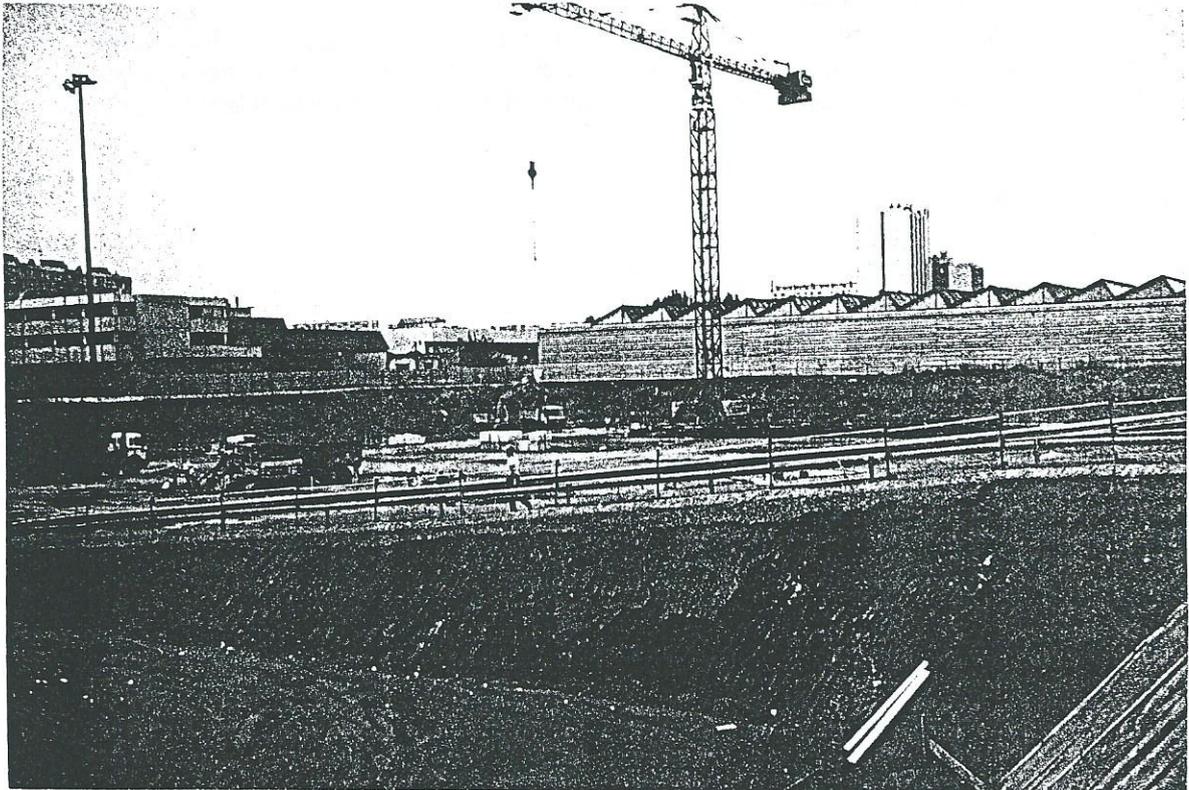


Photo 6 Chantier dépôt de Vitry 14 Août 96

LA RENTRÉE DES RÉSEAUX

par Arnaud WADOUX

Comme chaque année, en Septembre, les réseaux urbains font peau neuve. Le cru 96 reste pourtant décevant, les grands réseaux français avançant de timides modifications. Les fastes des grandes inaugurations des deux années passées (Strasbourg, Rouen, Toulouse ...) sont oubliés. 96/97 sera donc une année de transition. Gros plan sur les nouveautés concernant les dessertes, les services et la documentation proposées par 10 grands réseaux de province.

LYON - Réseau TCL

La vraie rentrée du réseau TCL aura lieu en... Avril 97, lors de l'ouverture du prolongement de la ligne D du métro de Gorge de Loup à Valmy et Gare de Vaise. Les lignes irriguant le quart nord-ouest du Grand Lyon devraient alors être profondément remaniées.

La grosse affaire de cette rentrée est le conventionnement de la plupart des lignes départementales du Rhône. La billetterie TCL est désormais acceptée sur 23 lignes interurbaines (plus 2 lignes VFD conventionnées par le département de l'Isère) à l'intérieur du périmètre du Grand Lyon. Ceci implique une redistribution des indices de ligne : les lignes déjà conventionnées (une dizaine) et qui avaient reçues un numéro de ligne urbaine (indices 1 à 99) sur leur parcours urbain retrouvent la numérotation départementale (indices 101 à 199). Il serait fastidieux d'en dresser la liste ici.

Au chapitre des (rares) nouveautés : la création de la ligne 80 (PARILLY Métro - ST FONTS Industries) et le doublage des lignes 15 (VERNAISON - IRIGNY - BELLECOUR) et 42 (GORGE DE LOUP - POINT DU JOUR) par les lignes 15 Express et 42 Express.

Quelques modifications mineures : la ligne 5 modifie son itinéraire dans Tassin, la ligne 29 est prolongée de STE FOY Gravière de Beaunant à FRANCHEVILLE Taffignon, la ligne 61 (LA SOYEUSE - Circulaire Croix Rousse) est maintenant exploitée dans un seul sens de circulation, la ligne 54 (Rocade Sud-Sud-Est) est modifiée dans ST PRIEST, enfin la ligne 78 Express (CHARPENNES Métro - CAMPUS DE LA DOUA) devient 26 Express.

A noter : les TCL proposent pour cette rentrée un plan du réseau pour le moins original : le verso (Agglomération) tient compte de certaines, et seulement certaines des modifications décrites ci-dessus tandis que le recto (Lyon Centre), n'en reprend aucune... Vivement le mois d'avril !

MARSEILLE - Réseau RTM

Aucune modification de ligne cette année.

En revanche, la nouvelle billetterie magnétique à validation systématique, testée depuis plusieurs mois est adoptée sous le nom de Réseau Libertés. Elle offre un titre à l'unité "Solo", une carte "Journée", une carte "Hebdo", deux cartes "Libertés" à valeur (50 et 100 F) et une carte nominative "Mistral" multi-usages pouvant soit être chargée avec des abonnements, soit être codée pour tenir compte d'éventuelles réductions (jeunes, 3ème âge, etc.) et fonctionnant alors comme une carte à valeur rechargeable de 20 à 500 F. Bonne nouvelle pour les usagers marseillais, la libre correspondance est maintenant possible.

On attend toujours une vraie nouvelle version du plan du réseau. Celui qui est distribué est une version dessinée par LINEALE à la fin des années 80, particulièrement illisible et corrigée au fil des ans par des annotations manuelles ! Le nouveau design plutôt réussi des plans proposés aujourd'hui par LINEALE (Nantes, Orléans, ...) ne semble pas inspirer les responsables commerciaux de la RTM.

LILLE - Réseau TRANSPOLE

Rien à signaler dans la métropole nordiste mis à part la création d'une navette entre le métro SAINT PHILIBERT et la Clinique de la Mitterrie à LOMME et le léger réaménagement des lignes affrétées dans le secteur de LA BASSEE (sud-ouest de l'agglomération).

Comme à Lyon, c'est le prolongement de la ligne 2 du métro entre FORT DE MONS, ROUBAIX et TOURCOING qui est attendu pour une refonte d'une partie du réseau. Les travaux de gros-œuvre sont maintenant presque terminés mais il faudra patienter jusqu'en 1998 pour l'inauguration.

A noter : la création d'un service d'informations par minitel : 3615 - TRANSPOLE

TOULOUSE - Réseau SEMVAT

Le nouveau réseau, issu de la mise en service de la ligne A du métro a trouvé son rythme de croisière. La desserte SNCF entre ARENES et COLOMIERS, conventionnée par la SEMVAT sous l'appellation "métro ligne C" sera renforcée au service d'hiver (29/09). Enfin, la décision de construire la ligne B (RANGUEIL - TOULOUSE Nord-Ouest) est entérinée, bien que le tracé définitif de la partie nord (au-delà de la Place Jeanne d'Arc) n'ait pas encore été déterminé.

Cette année, la SEMVAT propose un réaménagement des lignes desservant les communes de ST JEAN et de l'UNION et un renforcement du pôle d'échange JEANNE D'ARC.

L'ancienne ligne 40, multibranche, a été scindée en 3 lignes 40, 42 et 73 en reprenant la desserte des anciennes branches tout en irriguant mieux les quartiers nord de l'UNION. De plus les lignes 74, 75 et 76 desservant l'UNION et ST JEAN avant de rejoindre les communes de CASTELMAUROU et LAPEYROUSE sont renforcées, certaines courses faisant leur terminus à l'UNION. Le service est donc très renforcé vers ces deux communes parmi les plus peuplées de l'agglomération toulousaine. Toutes ces lignes font leur terminus toulousain Place Jeanne d'Arc.

BORDEAUX - Réseau CGFTE

Les attermolements concernant le futur mode de transport en site propre ne favorisent pas le dynamisme du réseau bordelais. Le VAL apparemment enterré (si on peut dire), le tramway revient dans les esprits. Reste un réseau toujours peu performant malgré la présence des Mégabus à deux soufflets, une tarification peu attractive (le ticket unité, vendu 7,50F ne donne toujours pas droit à la correspondance) et des responsables commerciaux attentistes...

Le réseau offre cependant deux nouveautés cette année : une liaison directe QUINCONCES - CAMPUS UNIVERSITAIRE Village IV (Ligne CITI-U) et la fusion des lignes 5 et 6 avec les navettes de rabattement 60 et 61. Les habitants des quartiers excentrés de LORMONT, FLOIRAC et BOULIAC disposent donc aujourd'hui de liaisons directes avec le centre de Bordeaux (MERIADECK) grâce aux lignes 5, 6A et 6B.

Le plan du réseau, toujours édité par l'agence Druésne de Nancy a été redessiné et clarifié.

NANTES - Réseau TAN

Le réseau 96/97 de Nantes est à deux exceptions près identique à celui de l'année précédente. La desserte de la commune de THOUARE a été légèrement modifiée. La ligne 82, en provenance de TOUTES AIDES ne rejoint plus le centre de cette commune mais est déviée pour desservir le quartier du HALLERAY où elle fait son terminus. En contrepartie, la ligne 78, en provenance de HALUCHERE (Tram 1) est prolongée à THOUARE GARE, ancien terminus de la ligne 82. Le service sur cette ligne est toutefois intermittent.

Sur le réseau de soirée, le circuit H (COMMERCE - ST HERBLAIN) a été remodelé pour permettre une meilleure desserte du quartier nantais de Mondésir.

Comme chaque année, le plan conçu par LINEALE a été mis à jour. Une surprise sur ce millésime 96/97 : la mise en valeur graphique des autoroutes et de la rocade avec indication exagérée (grosses pastilles violettes) des échangeurs routiers ! Les nantais ne prendraient-ils pas assez leur voiture ?

STRASBOURG - Réseau CTS

Après la mise en service du tramway et les profonds réaménagements du réseau depuis deux ans, la CTS se contente, elle aussi, de quelques petites retouches en attendant les prolongements décidés vers ILLKIRCH et la construction des éventuelles lignes 2 et 3.

La petite ligne 26 EMILE MATHIS (Tram A) - CITE DE LA MEINAU est supprimée. De légères déviations des lignes 7 et 40 desservent les arrêts abandonnés.

La branche FEDERATION - CRAV de la ligne 40 (NEUHOF - FOULONS) est elle aussi abandonnée, sans mise en place de ligne de substitution.

La ligne interurbaine P/V (WINGERSHEIM - ROTONDE) est intégrée au réseau urbain

La CTS exploite également en saison un petit train touristique effectuant le tour du centre historique.

GRENOBLE - Réseau TAG

La mise en service du dernier tronçon de la ligne A du tramway d'AUGUSTE DELAUNE à ECHIROLLES VILLAGE (1 station) est reportée de quelques mois. Le prolongement de la ligne B de GARE à EUROPOLE est engagé, tandis qu'à l'autre bout de cette ligne, un prolongement d'UNIVERSITES à GARE DE GIERES, permettant une correspondance avec le réseau SNCF est de plus en plus envisagé au détriment du tronçon EUROPOLE - CENTRE NUCLEAIRE définitivement abandonné.

Pour une meilleure "lisibilité" du réseau Tram, les TAG ont simplifié la dénomination de nombreuses stations, supprimant la 2ème partie du nom des stations ayant été baptisées de noms composés. La station MAISON DU TOURISME devient quant à elle HUBERT DUBEDOUT en hommage à l'ancien maire de Grenoble.

Sur le réseau Bus, la ligne de rocade 23 (Dr MARTIN - GRAND'PLACE) est prolongée de GRAND'PLACE au MAS DES ILES. La ligne 51, en provenance de SASSENAGE est quant à elle prolongée de CHAUMIERES aux NALETTES sur la commune de Seyssins.

ROUEN - Réseau METROBUS TCAR

Aucun changement sur le réseau METROBUS, excepté le remaniement de certaines navettes exploitées par taxi. Les prochains événements tram : l'ouverture de la station souterraine PALAIS DE JUSTICE en plein centre de Rouen (1997) et le prolongement en cours de construction entre SOTTEVILLE et SAINT ETIENNE DU ROUVRAY (1998).

RENNES - Réseau STAR

Le réseau de Rennes qui depuis 10 ans propose aux heures de pointe un service unique en France de lignes périphériques (réseau complet de lignes de rocade) voit ses efforts récompensés. La ligne B de ce réseau secondaire devient cette année la ligne 30 (VILLEJEAN - ZAC DE COUESME) et est intégrée au réseau urbain et fonctionne désormais toute la journée. A signaler également quelques améliorations d'itinéraire sur les lignes 12 (RENNES - CHARTRES DE BRETAGNE) et 54 (RENNES - LE RHEU) pour desservir de nouveaux quartiers.

Les travaux préparatoires à la construction du VAL vont débiter au centre-ville de Rennes. Cette fois, semble-t-il, c'est la bonne. De nombreux mois de perturbation en perspective sur le réseau rennais.

COUP DE CHAPEAU !

Un coup de chapeau à un petit réseau qui est loin de figurer parmi les 10 précédents mais qui mérite pourtant une attention particulière : les TUL de Laon.

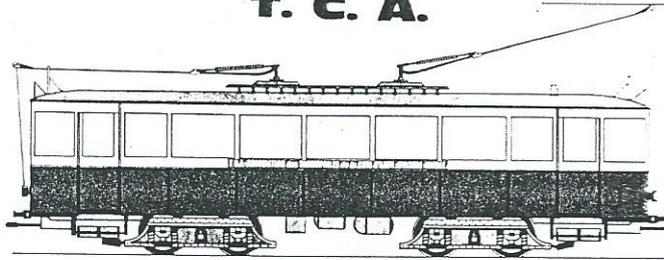
Cette petite ville de 20 000 habitants propose rien moins que 5 lignes bus régulières (4 -dont une toute nouvelle- pour desservir la ville basse et une navette en ville haute), le mini-méto POMA (3 stations) pour relier la gare à la ville haute, un service de taxis à la demande, un service dimanche et fêtes, des services scolaires, des bus roulant au colza et une billetterie magnétique.

Les résultats ? A faire rougir les grandes agglomérations congestionnées : une offre kilométrique en augmentation annuelle de 100 % depuis 2 ans, nombre de voyages par habitant (63,4) en augmentation de 90 % par rapport à l'année précédente et une offre globale de transport équivalente à la moyenne des villes de plus de 100 000 habitants.

Qui a dit que les transports urbains étaient réservées aux grandes agglomérations urbaines ?

ASSOCIATION DES TRAMOPHILES DE LA COTE D'AZUR

T. C. A.



Complément à la note sur les autobus utilisés sur le réseau

de LILLE

(Cf n°10 p 54)

- 1°) Il me semble que, sous l'occupation allemande (1940/1944), après des destructions causées par les bombardements alliés, une ligne d'autobus ait été créée, vers 1943, avec un ou deux véhicules, de marque DELAHAYE. Vous ne la mentionnez pas. Un de vos lecteurs peut-il en confirmer l'existence? (Au départ de la rue Royale).
- 2° En ce qui concerne les autobus ISOBLOC, ils n'ont pas été construits par la Sté. FLOIRAT, mais par la S.A.C.A. (Société Automobiles de Constructions d'Annonay). La S.A.C.A. était le résultat de la fusion de la carrosserie BESSET avec les deux constructeurs ISOBLOC et FLOIRAT. Ceci pour les 10 premiers véhicules livrés au réseau. Les 7 autres furent construits dans les mêmes ateliers, rachetés entre-temps par SAVIEM sous cette dernière appellation. Cette deuxième série comprenait en réalité 10 véhicules. Les trois dernières unités circulèrent à Annemasse, réseau exploité par la SAT et les CEN, ils terminèrent leur carrière à Valenciennes, également géré par les CEN.

-+--+

N.B.- Précisons que ces autobus ISOBLOC ont servi de référence à l'U.T.P. dans la mise au point du cahier des charges de l'autobus standard français. La Direction des T.E.L.B. avait su être novatrice. Le SC 10, en effet, doit beaucoup à ce prédécesseur.

A ce titre il aurait été judicieux de préserver un de ces véhicules. Le réseau de Douai, où certains d'entre eux finirent leur carrière, en a proposé un, à l'époque, à l'A.M.T.U.I.R.. Hélas!... le Président de cette Association refusa cette offre. C'est certainement très regrettable!

Les N° de parc de ces autobus étaient:

101 à 110 pour la série fabriquée par la SACA sous la marque ISOBLOC.

111 à 117 pour la série fabriquée par la SAVIEM, sous cette marque.

-+--+

A. LEBECQUE

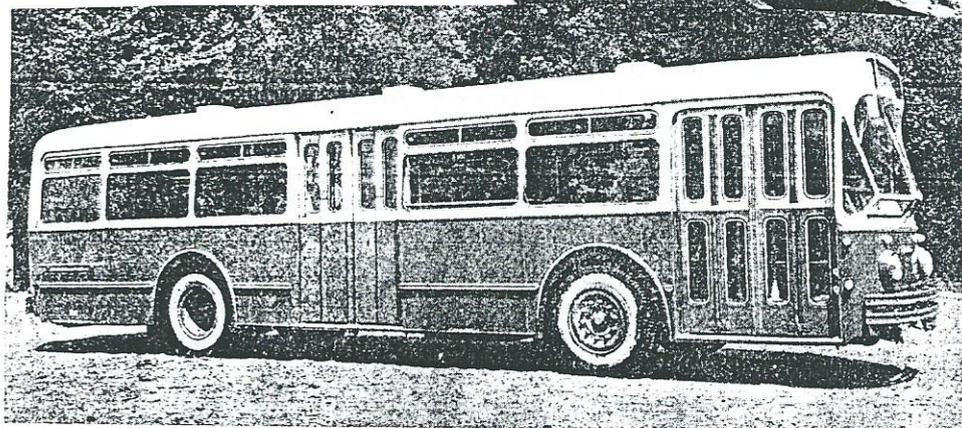
Voici comment se présenteront sans doute les successeurs des tramways



On a beaucoup parlé, ces mois derniers, de la suppression des tramways.

On en parlera encore, car la convention passée entre la compagnie et la ville expirera le 31 décembre prochain. Mais depuis longtemps déjà, les responsables de la T. E. L. B. se soucient de ce problème capital pour une agglomération comme la nôtre. Ils viennent d'en donner une nouvelle preuve en étudiant les possibilités d'un « bus » prototype construit d'après les plans de la compagnie.

Silhouette agréable et lignes modernes



Ce « bus » a déjà circulé dans les rues de Lille et de la banlieue. Vous avez donc pu voir sa silhouette agréable, apprécier ses lignes modernes. Quant à nous, nous avons eu le privilège de le visiter.

Le « 8910 B E 59 » est un « Isobloc » doté d'un moteur Hispano-Suiza de 128 CV. Il mesure 10 m, 63 de long, 2 m, 50 de large et fait 2 m, 16 de hauteur intérieure. 74 voyageurs peuvent y trouver une place, debout ; 26 une place assise.

Pour y accéder, ils ont le choix entre deux couloirs : celui de gauche s'ils sont munis de tickets spéciaux, qu'ils obtiennent eux-mêmes, grâce à un système électro-magnétique ; celui de droite les menant au chauffeur, auquel, s'ils n'ont pas de tickets, ils paient le prix de la course.

Pour descendre, les voyageurs n'ont qu'à lever une poignée et pousser légèrement le « vantail-gauche » de chacune des deux portes centrales dont le verrouillage est automatique ; en marche normale, elles sont bloquées ; à l'arrêt, débloquées par un levier.

Tant que « l'opération-descente » n'est pas terminée, le « bus » se trouve dans l'impossibilité de démarrer. Cette mesure de sécurité intéresse surtout les vieillards, les mamans accompagnées de leurs enfants, ainsi que les étourdis et les imprudents.

AUTOBUS ISOBLOC "655 D H U"

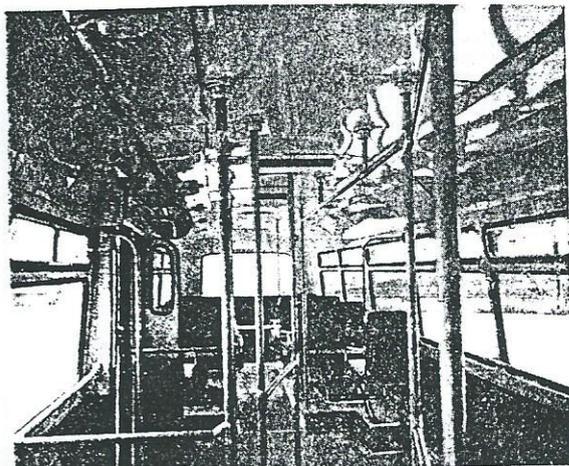
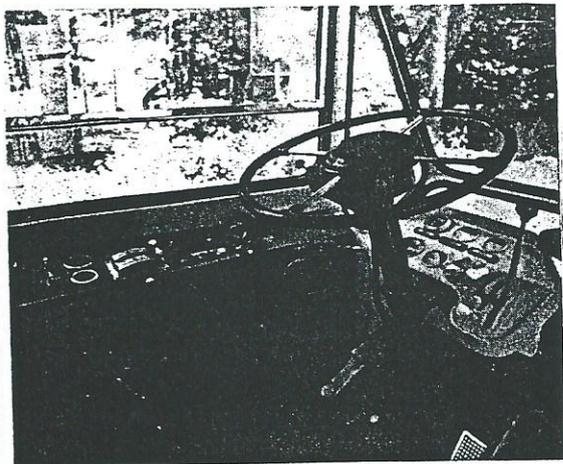


Le 8910 BE 59 » a fière allure.

Tous les circuits électriques passent par une boîte à fusibles accessible de l'extérieur et communiquant avec le tableau de commande placé à la gauche du

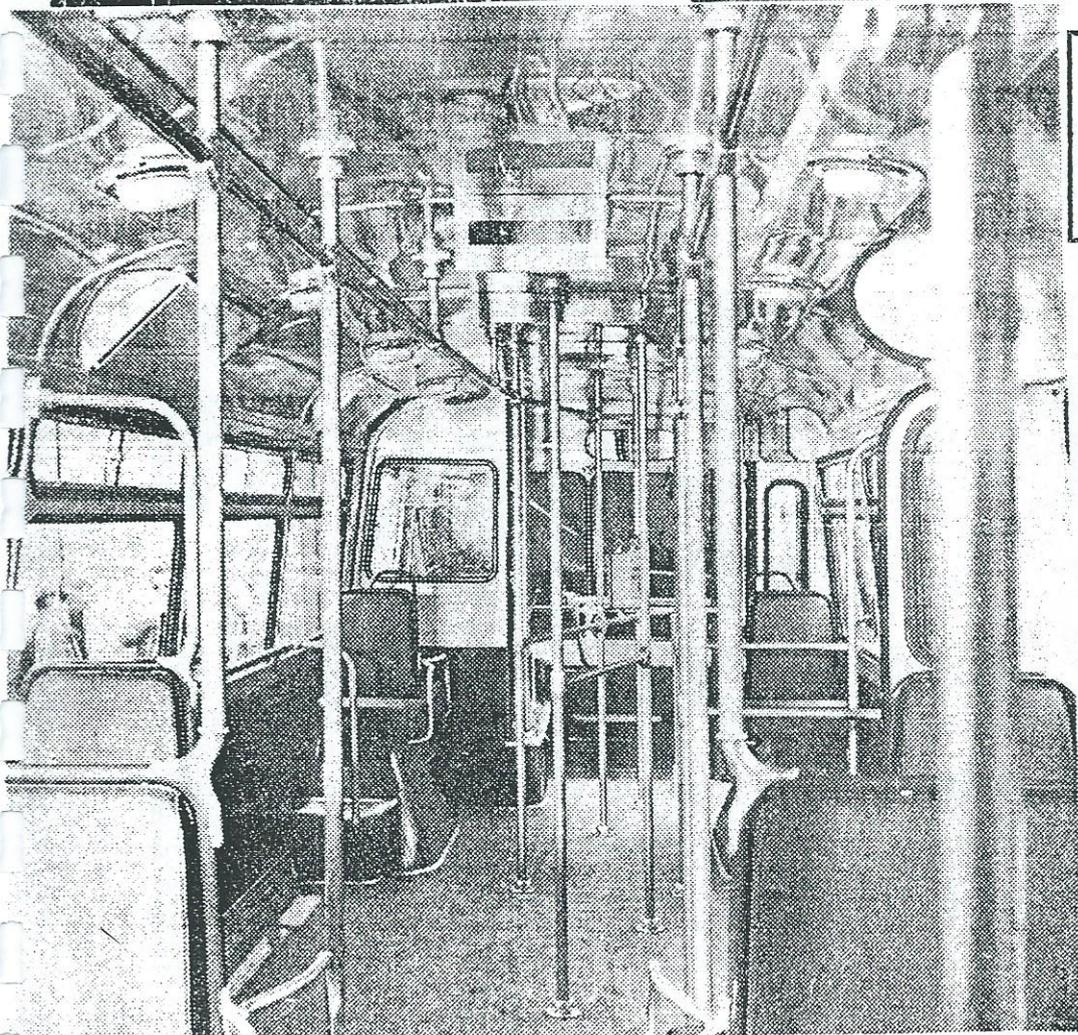


conducteur. La forme typique du pare-brise permet au conducteur de voir le sol juste devant l'autobus, ce qui est un gros avantage en service urbain.

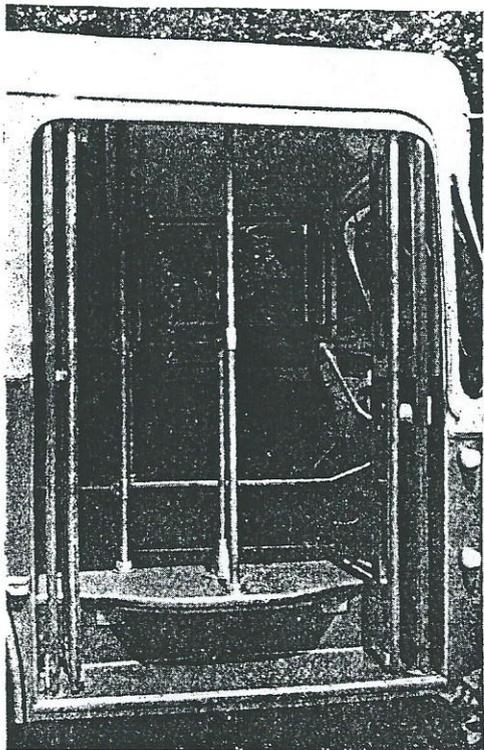


Ci-dessus : pour descendre, il suffit de soulever une poignée et de pousser légèrement le vantail de gauche. Ci-dessous : une vue de l'intérieur du « bus ».

voici l'autoperception. Grâce à cet appareil, le voyageur oblitère lui-même son ticket.



L'allègement du travail du personnel



Les responsables de la compagnie n'ont pas seulement pensé au confort des voyageurs, mais encore à l'allègement du travail de leur personnel. Afin d'éviter les multiples changements de vitesse dont la fréquence dans une ville comme Lille peut atteindre trois mille en l'espace de huit heures, le « 8910 B E 59 » comporte une boîte présélective. Le chauffeur n'a qu'à choisir sa vitesse et la passer à l'aide d'une pédale pneumatique.

Lors des arrêts, ce même chauffeur n'a pas l'obligation de se retourner. Un clignotant installé au plafond du véhicule lui indique : « Arrêt demandé ». Un feu vert transmis par d'énormes rétroviseurs lui signale également si des voyageurs se trouvent sur le marchepied.

Reste à savoir maintenant quelle ligne desservira le nouveau car... La compagnie l'ignore encore.

« Et à quel moment entrera-t-il en service ? », avons-nous demandé aux ingénieurs qui nous ont présenté le prototype.

« Environ dans un mois » nous ont-ils répondu. Et ils ont ajouté : Nous chercherons à connaître les résultats de cette étape préparatoire : remplacement progressif des tramways, par des « bus ».

Mais remplacement et modernisation du matériel ne veulent pas dire pour autant licenciement, dont nous rejetons toute idée, malgré la suppression du receveur.

Comme la moyenne d'âge de notre personnel est assez élevée, nous jouerons sur les départs en retraite. Quant aux agents jugés inaptes à conduire un « bus », ils finiront leur carrière sur les tramways ou dans d'autres services.

« Si parmi ces agents jugés inaptes, il en est de fort jeunes ? »

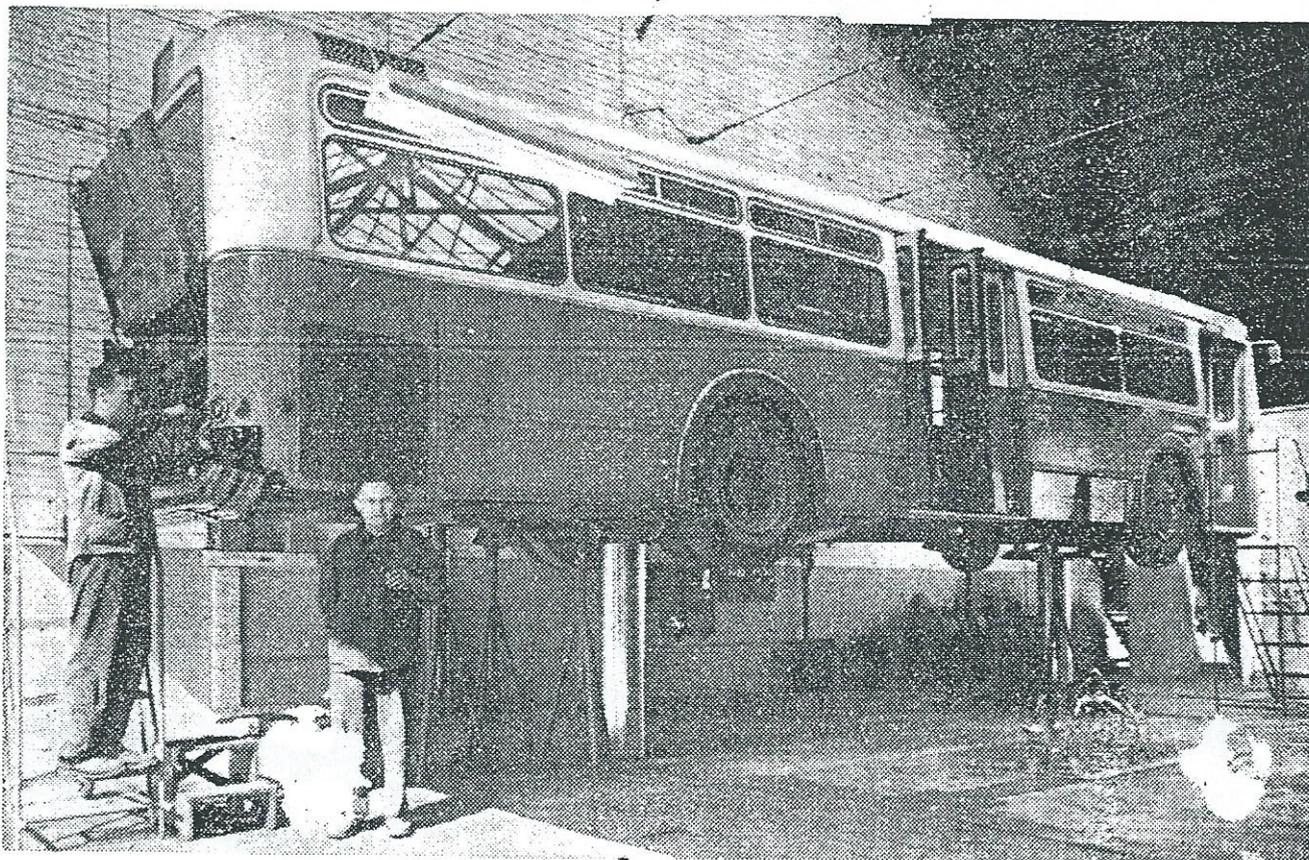
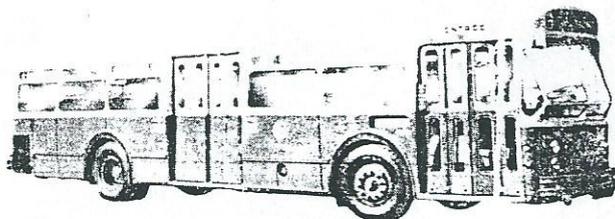
« Bien que seuls, 20 % des « routants » possèdent leur permis de conduire, nous avons pris la précaution depuis la fin de la dernière guerre de leur faire passer avant l'embauchage, un examen psychotechnique ».

Les automobilistes qui ont l'habitude de crier « Haro sur les tramways » ne se doutent certes pas de la difficulté posée par tous ces problèmes. Et ont-ils seulement pensé un jour à celui déjà compliqué à l'avance que présenterait le stationnement en ville des cars ?

Qu'ils sachent que pour un prototype de l'importance du « 8910 B E 59 » il faut 25 m. de dégagement pour deux, 40 m., pour trois, 50 m. Les chiffres leur donneront à réfléchir.

A. L.

Cet autobus destiné à la Ville de Lille est prévu pour service à un seul agent. L'entrée se fait à l'avant par une large porte à 4 vantaux avec double couloir d'accès, à droite, pour la perception du prix des billets, à gauche pour le pointage des cartes d'abonnement. La sortie se fait par une porte centrale à 4 vantaux dont l'ouverture et la fermeture sont contrôlées par le conducteur. Cet autobus peut transporter plus de 100 personnes. Sa hauteur intérieure est de 2 m 10.



Séance de levage dans les ateliers du dépôt "AUBER."

Côté Matériel ?

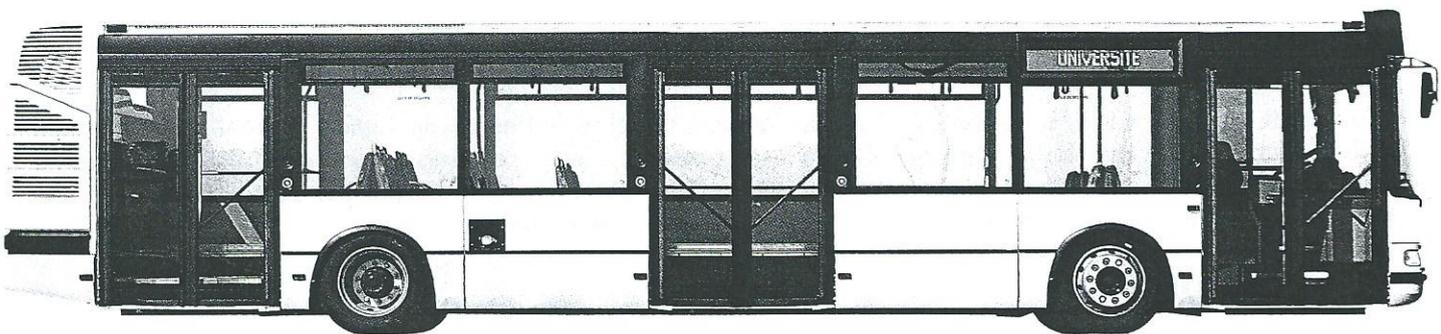
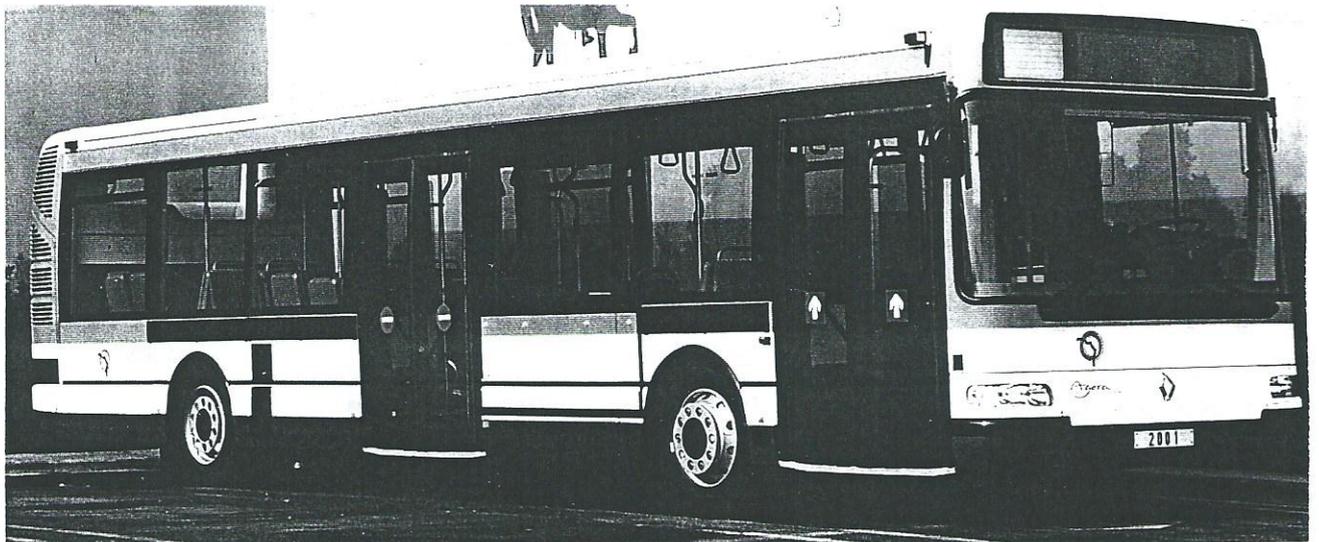
DOSSIER TECHNIQUE AGORA de RENAULT

par Patrick KIRSTETTER

Comme promis, nous vous présentons le nouvel autobus standard de la gamme de RENAULT VI l'AGORA. Nous vous avons présenté dans notre dernier numéro la photo du premier exemplaire reçu par la RATP en version deux portes; mais l'Agora est aussi commercialisé en version 3 portes.

Photo ci-dessous: Agora en identité visuelle de la RATP (photo RATP)

Photo du bas: Agora en version 3 portes (photo RVI)

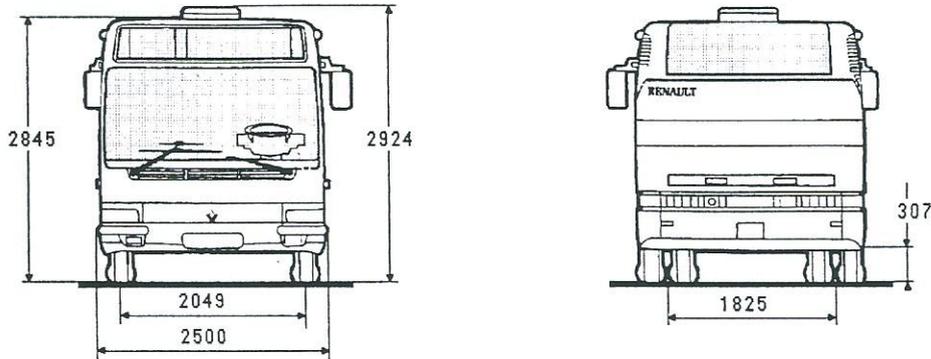


PRINCIPALES CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Nous ne vous apprendrions rien de nouveau en disant qu'il est conçu sur un châssis surbaissé et que d'autres modèles vont suivre dans cette même gamme: articulé, moteur GNV

STRUCTURE:

Il est constitué d'une structure auto-portante composée de 6 éléments assemblés par boulonnage. La protection est assurée par trempé cataphorétique. Le soubassement est de conception mixte, constitué d'une ossature tubulaire et d'une coque en acier alliant des profilés et des tôles assemblées par soudure. Les faces latérales sont en tôle d'aluminium, la face avant et le pavillon en tôle d'acier alors que la face arrière est en matériaux composite.



■ DIMENSIONS (mm)	
Hauteur intérieure libre partie avant	2 344
Hauteur intérieure libre partie arrière	2 119
Pente maximale du plancher en partie arrière	8 %
Hauteur d'accès portes avant et médiane	320
Hauteur d'accès porte arrière	330
Hauteur de marche à la porte arrière	220
Rayon de balayage	11 305
■ POIDS (kg)	
Poids total à vide, en ordre de marche, pleins effectués, avec conducteur.	11 380
P.T.A.C	19 000
Sur essieu avant	7 100
Sur essieu arrière	12 500

MOTEUR:

Le MIDR 06 2D 45 F/3 de 206 CV est un moteur diésel 6 cylindres en ligne, vertical et transversal à l'arrière, suralimenté par turbo-compresseur sur échappement, avec refroidissement de l'air d'admission par radiateur air-air. En option il existe le modèle V 41 de 253 CV. Le modèle adopté par la RATP est le F/41 de 206 CV aux normes Euro-2 et d'une puissance maxi de 2100 tours/minute.

BOITE DE VITESSE:

Automatique de type ZF 4 HP 500
 En option le type VOITH 851.3.
 Sur le modèle RATP c'est le type VOITH DIWA 3 qui est en service.

SUSPENSION:

Pneumatique intégrale à correction d'assiette avec à l'avant 2 coussins et à l'arrière 4 coussins.

FREINS:

- Avant: à disques
- Arrière: à tambours
- de stationnement: pneumatique à vide d'air (pots à ressort)
- d'exploitation: automatique agissant sur freins arrière

RALENTISSEUR:

Hydraulique incorporé à la boîte de vitesses et couplé aux freins.

PONT:

Portique inversé à triple réduction de type PX 1161.

DIRECTION:

Assistance hydraulique avec boîtier ZF.

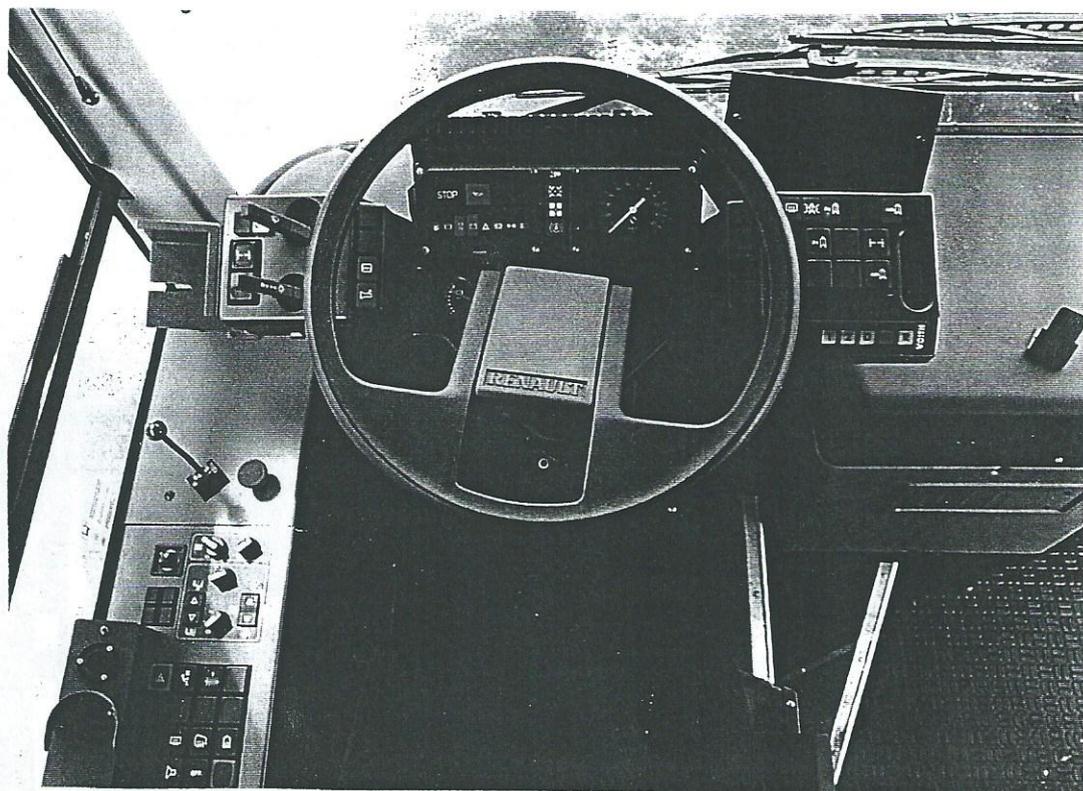
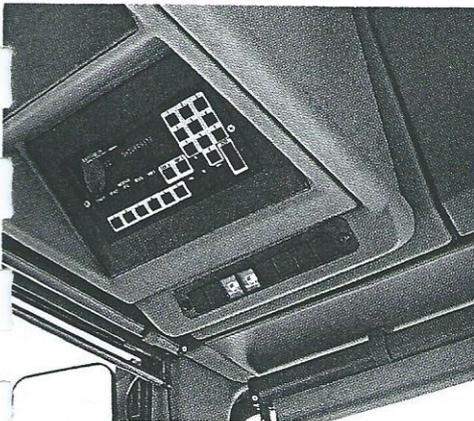
RESERVOIR:

230 l avec remplissage à droite.

POSTE DE CONDUITE:

Avec volant de 500 de diamètre réglable en hauteur et en inclinaison.

Photo ci-dessous à gauche: poste de conduite console supérieure (Photo RATP).
Photo ci-dessous à droite: poste de conduite (Photo RATP).



GIROUETTE:

Frontales électriques avec film.
Options: frontales électroniques et girouettes latérales.
à film ou électronique intégrées à la carrosserie.

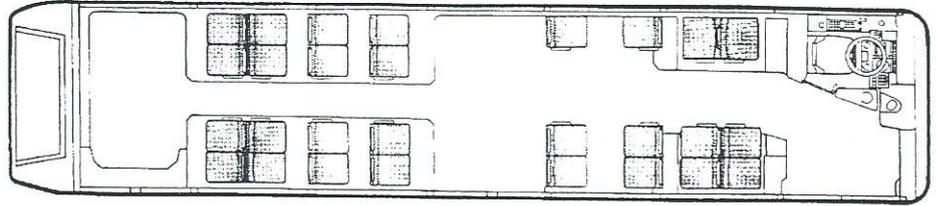
Les Agora RATP ont une girouette frontale mixte: à film de couleur pour l'indice de ligne et électronique pour la destination. La régie peut de ce fait garder ses indices de ligne de couleur ce qui est une bonne initiative. Par

contre il est dommage qu'elle ne reconnaisse toujours pas l'utilité des girouettes latérales dispensant une information fiable étant actionnées en même temps que les frontales et d'un maniement plus aisé pour le machiniste que les plaques métalliques.

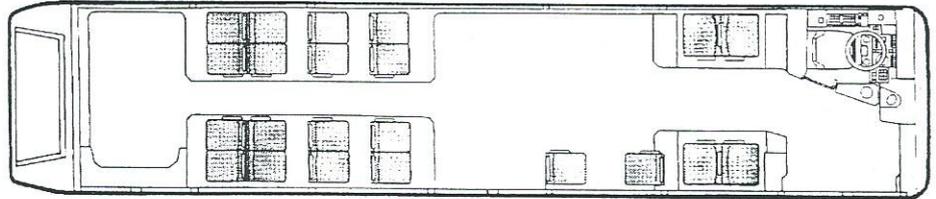
AMENAGEMENT INTERIEUR:

Plan ci-dessous: pour l'Agora 3 portes aménagement standard et deux options possibles.

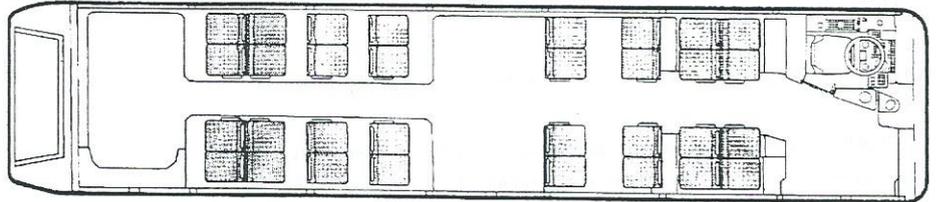
BASE : Implantation
28 places assises - 83 places debout.



OPTION : Implantation
22 places assises - 95 places debout.

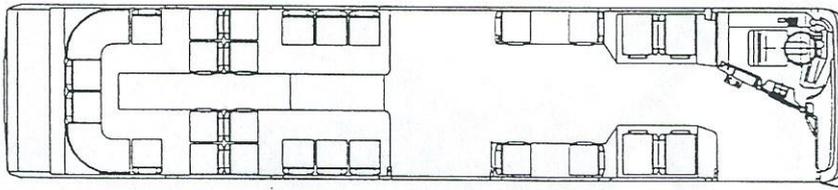


OPTION : Implantation
32 places assises - 75 places debout.



Plan ci-dessous: Agora 2 portes; aménagement intérieur retenu par la RATP. Photo du bas de M. Crosnier: intérieur du premier Agora de la RATP n°2001 avec au fond la cabine de conduite.

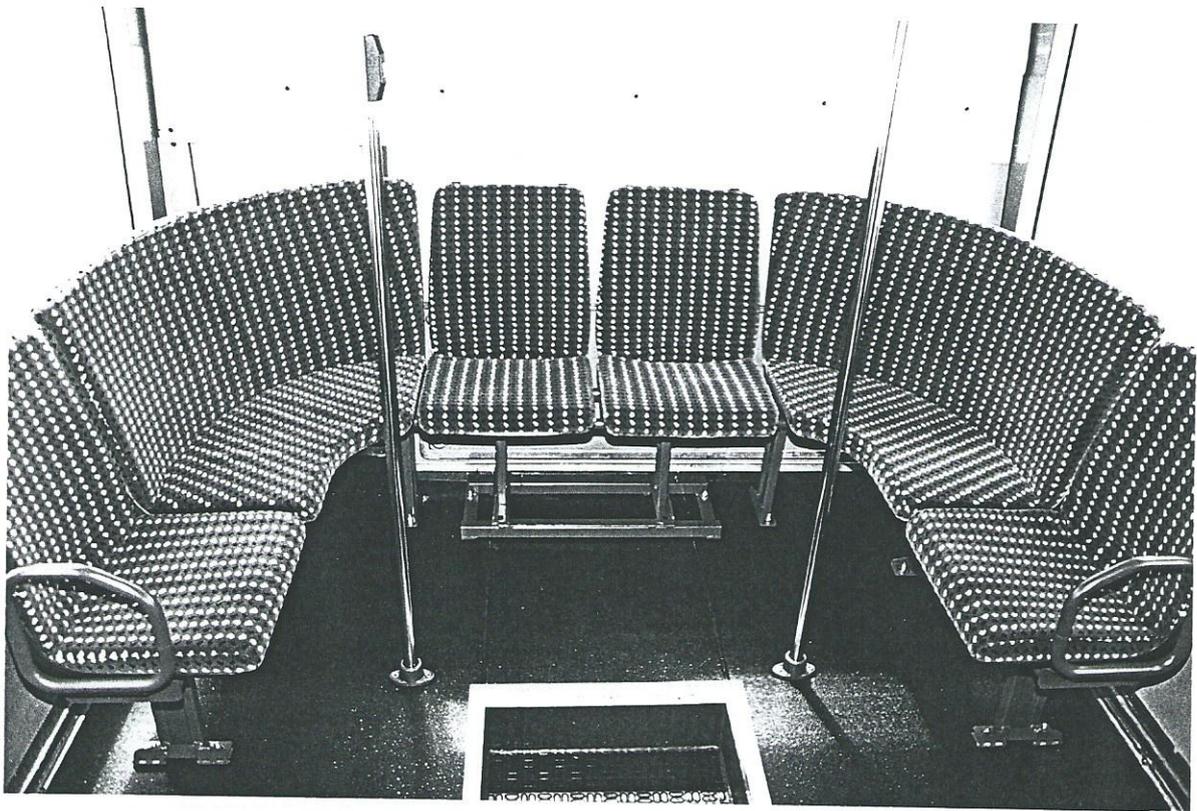
assis : 28
debout : 67
total : 95



Masse à vide :
11640 kg
P.T.A.C :
19000 kg



Photo ci-dessous de M. Crosnier: la rotonde arrière de l'Agora 2 portes de la RATP. A noter la marche pour accès à ces sièges.



GARDE AU SOL:

Sous organe: 140,6 mm. Sous carrosserie: 307 mm.

PLANCHER:

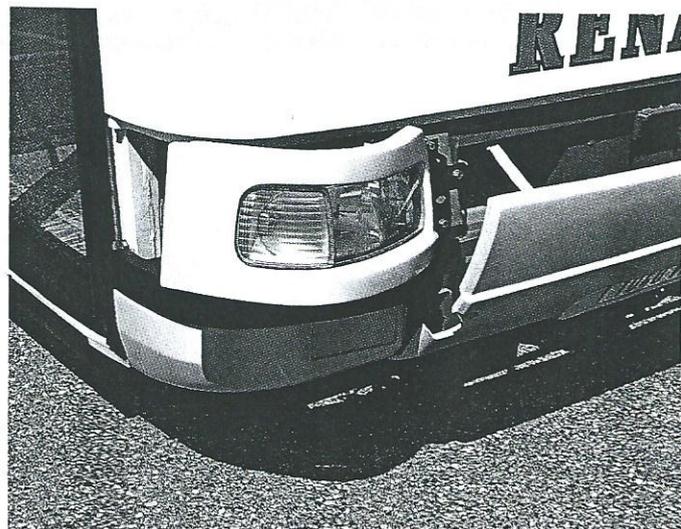
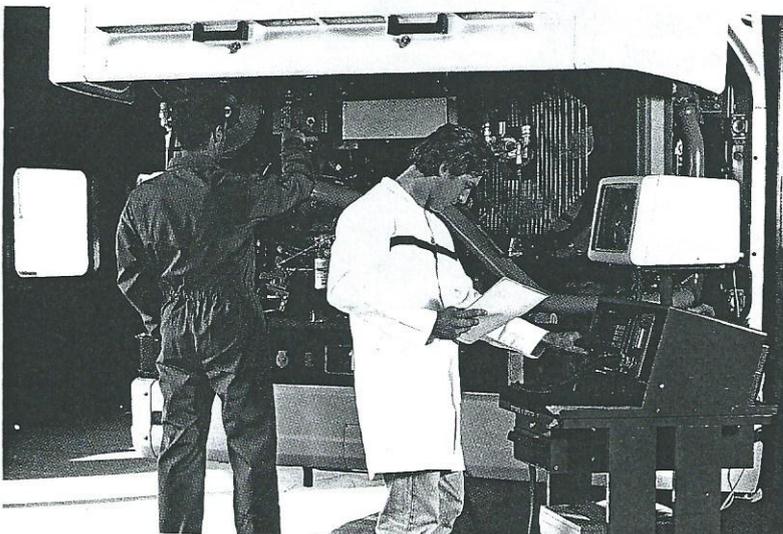
Porte avant à médiane: 320 mm ensuite pente de 8%

RAYON DE GIRATION:

11 m 305.

ACCES AUX ORGANES:

Photo de gauche (RVI) : hayon arrière relevable dégageant l'ensemble du groupe motopropulseur.
Photo de droite (RVI) : accès au boîtier de phares.



PORTES:

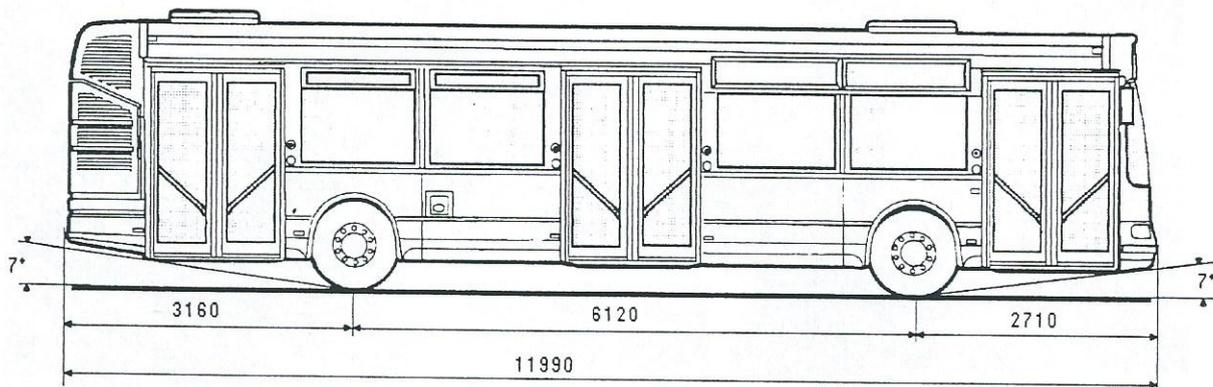
Agora est commercialisé en 2 ou 3 portes.

L'accès dans le 2 portes se fait sans marche aux portes avant et médiane. Pour le modèle à 3 portes l'accès se fait sans marche aux portes avant et centrale mais avec une marche à la porte arrière.

Les modèles 2 portes ont actuellement la porte médiane placée au même endroit que les trois portes. Les prochaines séries verront la porte médiane reculée d'un demi pas vers l'arrière (Agora V2).

Ci-dessous diagramme du modèle 3 portes (documentation Renault).

Photo du bas de M. Crosnier: vue latérale du premier Agora 2 portes de la RATP (n°2001) avec ses portes ouvertes où l'on remarque l'absence de marche.



L'Agora standard a déjà été livré ou commandé par plusieurs réseaux. Citons notamment la RATP à Paris, les TCAT à Troyes, la STAC à Chambéry (un exemplaire est en photo couleur en page intérieure du précédent magazine), les TVO d'Argenteuil et les CIF du Mesnil-Amelot.

Photo ci-dessous de M. Crosnier: vue arrière de l'Agora 2 portes n°2001 de la RATP sur les pistes du dépôt d'autobus de Beillard.



LEGENDE DES PHOTOS COULEUR

Un de nos lecteurs belge nous a adressé quatre belles photos de SC 10 à plate-forme qui circulent ou ont circulé dans une ville cotière de la mer du Nord. Ils sont tous trois joliment décorés avec des couleurs vives sur le thème de la mer et du soleil.

- Photo en haut à gauche: SC 10 U-PF 044 n°47, immatriculé 6872 PD 62 est un ex-RATP n°7485. Il a appartenu au réseau de Boulogne sur Mer qui en possédait un second, le n°46 (ex-RATP n°7484). Le réseau TCRB (Transports en Commun de la Région Boulonnaise) les a réformés pour acquérir deux Berkhof Premier également à plate-forme et portant les numéros 55 & 56. Le n°47 pris en photo le 28/06/93 sur la place de France porte l'inscription sur ses plaques latérales: " Dig'Bus, l'omniplages d'été ".

- Photo en haut à droite et en bas à gauche: SC 10 U-PF 244, Immatriculé 3134 QK 62 du réseau Opale bus de Calais. Il a été baptisé " la Baleine " qu'il représente magnifiquement dessinée sur ses flancs. Opale Bus possède un second SC 10 à plate-forme. Les deux clichés ont été pris le 26/6/95, celui du bas représente le bus à la station Théâtre.

- Photo du bas à droite: SC 10 U-PF 044 n°145 du réseau STDE de Dunkerque (ex-RATP n°7879). STDE en possède un second - n°146 ex-RATP n°7887 - pour un service estival seulement d'exploitation de la navette vers les plages.

Les quatre photos sont de M. Prégaldien que nous remercions.



Ésitériophilie

Dans notre dernier numéro nous vous avons présenté un dossier sur le réseau de Monaco écrit par M. Rostagni. En complément à ce dossier, M. Jean Le Gendre, ésitériophile, nous a préparé cette page de billets des Transports urbains de la Principauté. Les premiers tickets sont d'une grande rareté.

TRAMWAYS DE MONACO

Place d'Armes	Sainte Dévote	Casino	Les Moulins	Saint Roman
---------------	---------------	--------	-------------	-------------

TRAMWAYS DE MONACO

20 C^{mes} 10 20 30 40 50 2^{me} Cl^{me}

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12

PRÉSENTER CE BILLET A TOUTE REQUISITION DES CONTRÔLEURS

4274

V

SAISON 19... 19... N°

TRAMWAY ÉLECTRIQUE
DU RIVIERA PALACE HOTEL
A MONTE-CARLO



est autorisé, sur la présentation de cette carte à voyager gratuitement dans les voitures du Tramway Electrique, faisant le service du Riviera Palace à Monte-Carlo et vice-versa.

SIGNATURE DU TITULAIRE, LE DIRECTEUR DU RIVIERA PALACE HOTEL,

TRAMWAYS DE NICE ET DU LITTORAL

De la frontière Ouest à Monaco ou de Monaco à la frontière Ouest

Billet supplémentaire à offrir aux voyageurs venant de ou allant en France au même temps que le billet pour parcours en France (Voir au dos.)

A09,534 1^{re} Cl. 0.15

MONTMARS, P. de l'Imp. 200, Paris

C^o des Tramways de Nice et du Littoral

RÉSEAU DE MONACO

Une Section 2^o Cl.

Ce billet doit être présenté, à toute réquisition et déchiré en descendant.

40442 B

0.30

MONTE-CARLO

MELCHIORRE Monte-Carlo

051088 4 fr.

VILLEFRANCHE ou NICE

MONTE-CARLO LA TURBIE

M.C.T. PRIX 2^e CLASSE

PL. TARIF 2,55

22154

63 62

40504

40504

19 19

F 14 F 13 F 12

07887 07887 07887

DE AUTOBUS DE AU CO MONACO M

3 3 3

31 P 31 P 31 P

Jean Noël

VOTRE CHASSEUR SPÉCIALISTE

POUR ENFANTS ET LE SPORT :

ASTER - BABYBOTE - BEVERLY - KICKERS - BOO'S

ADIDAS - NIKE - NOËL - REPROK - CHERKSON

POUR DAMES ET HOMMES : FREPINSO - TED LAPINS

LE PLUS GRAND CHOIX DE LA RÉGION AU PLUS JUSTE PRIX

13, place d'Armes - MONACO - Tél. 93.30.34.90

SENS D'INTRODUCTION 8 VOYAGES

Compagnie des Autobus de Monaco
3, avenue J-F Kennedy
MC 98000 Monaco - Tél. 93.50.62.41

COMPAGNIE DES AUTOBUS DE MONACO

8 VOYAGES DEMI-TARIF

Sens d'introduction

Une correspondance est possible aux seuls arrêts portant le signe © sur les plans du réseau. Pour être acceptée il faut :

- qu'elle soit immédiate.
- la demander au conducteur receveur et valider ensuite la présente carte.
- emprunter une destination qui ne puisse être un retour ou une continuation même partielle sur l'itinéraire de la ligne d'origine.

DT 039957

Magazine Belgique

NOUVELLES DES RESEAUX DE TRAMS

par Patrick KIRSTETTER

GAND - De Lijn.

Nous vous faisons part dans le numéro 8 de la petite guérilla que se livre les agents de conduite gantois et leur direction au sujet des motrices articulées " ex-Bochum ". En final les motrices 60; 61 et 68 avaient réussi à reprendre un service normal. TRAM 2000 dans son numéro de mai nous informe que les trois véhicules sont de nouveau garés au dépôt de Gentbrugge. Deux incidents (une avarie en centre-ville et un retournement de pantographe) survenus les 22 et 23 avril ont remis le feu aux poudres entre le personnel et la direction.

Le 27 juin dernier a eu lieu la mise en service du tunnel tramway sous la gare de Gand (Sint Pietersstation Il préfigure le futur prolongement de la ligne 1 à Zwijnaarde dont les travaux de voie sont maintenant achevés. Les lignes 21, 22 et 40 utilisent le nouveau tunnel pour faire leur terminus de l'autre coté dans la Sint-Denijslaan. Les autres lignes (1, 10, 11, 12 & 13) ont vu leurs emplacements reculer pour permettre le remaniement du faisceau des voies sur la place de la gare.

Motrice stéphanoise: nos médias n'étant pas à une absurdité prêt, il était question, dans la coupure de presse présentée page 56 du n°7 de notre magazine, de 8 trams du réseau de Saint-Etienne livrés au réseau d'Anvers. S'il en a été un moment question, le réseau d'Anvers n'a finalement jamais acquis d'anciennes motrices stéphanoises. La motrice photographiée devait certainement partir pour Gand. Ce réseau a en effet acquis une de ces motrices pour l'expertiser en vue d'acquérir d'autres anciennes motrices de la STAS - Société de Transports de l'Agglomération de Saint-Etienne. Ce projet ne sera pas retenu, De Lijn préférant acquérir des motrices Duwag rachetées au réseau allemand de Bochum, celles là même qui causent tant de soucis aux responsables gantois. La motrice stéphanoise a été quant à elle démolie récemment dans l'atelier du dépôt de Gentbrugge.

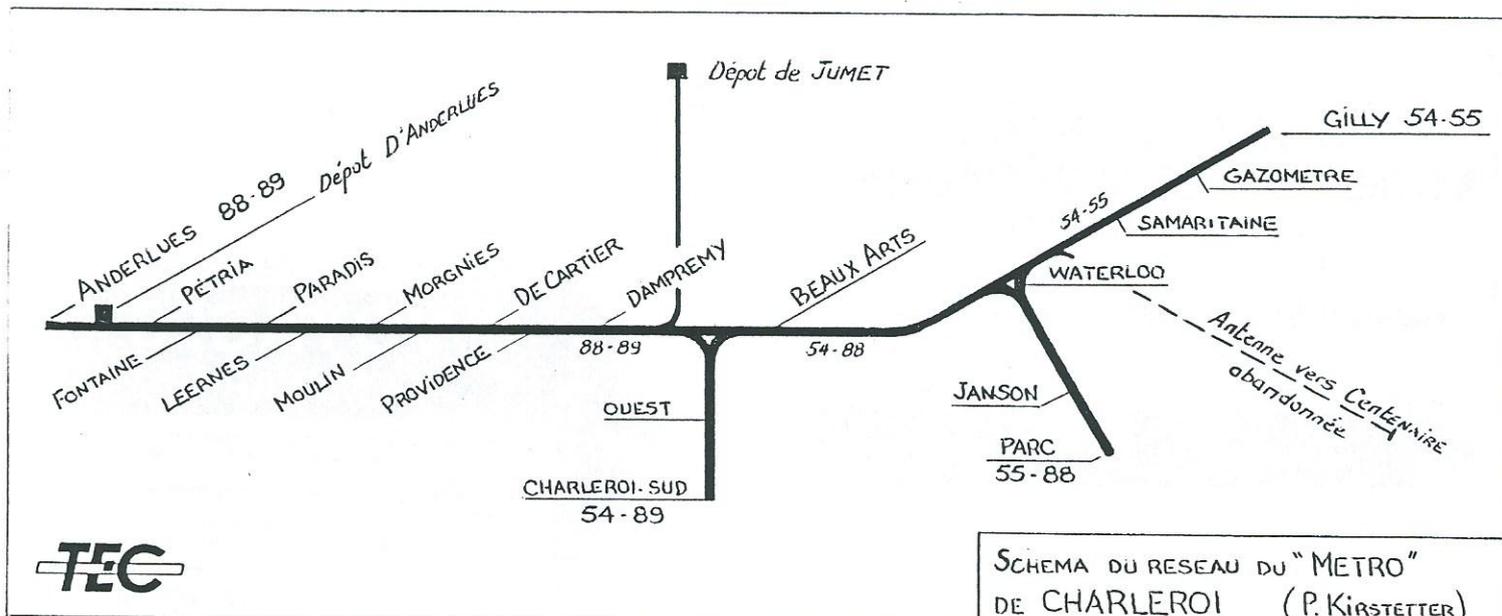
CHARLEROI - TEC.

L'atelier de Jumet procède à la rénovation de 3 motrices (7401, 7411 & 7413). Celle de la 7409 est achevée.

Deux dates importantes ont marqué le réseau cet été. Tout d'abord le 21 août, la nouvelle boucle du terminus " Charleroi-Sud " était opérationnelle; enfin le 30 août, l'antenne de Waterloo vers " Parc " a été mise en service. Le réseau comprend donc maintenant 4 lignes:

- ligne 54: Charleroi-Sud - Gilly.
- ligne 89: Charleroi-Sud - Anderlues.
- ligne 55: Parc - Gilly.
- ligne 88: Parc - Anderlues.

Voici ci-dessous très schématiquement la structure du nouveau réseau TEC de Charleroi.



PAYS-BAS:

- Trois projets de construction de métro sont à l'étude à Amsterdam et Rotterdam.
- **AMSTERDAM:** la nouvelle " Noordzuidlijn " reliera sur 9 km la gare Sud (Zuid WTC) à celle d'Amsterdam Nord. Plusieurs extensions sont prévues d'une part vers Schiphol, Turmerend, Zaanstad et Waterlandplein au Nord, Hoofddorp au Sud et Amstelveen au Sud-Est. Décision prise en novembre 96 pour une première phase de mise en service en 2005. 21 rames de 2 voitures exploiteront cette ligne.
 - **ROTTERDAM:** une nouvelle ligne de 11,5 km, la Beneluxlijn, reliera en 2001 Rotterdam à la commune de Hoogvliet au Sud de l'agglomération. Une autre, la " Ridderkerklijn ", longue de 12 km devrait relier Rotterdam à la commune de Ridderkerk. L'étude de cette dernière sera achevée fin 96. La mise en exploitation n'interviendra pas avant 2006.

SUISSE:

- **ZURICH:** un nouveau trolleybus articulé Mercedes circule sur le réseau des VBZ. Il s'agit du " 0 405 GNTD véritable vitrine technologique pour le constructeur allemand. (Pour mémoire nous vous avons présenté une photo couleur de ce trolley sur la couverture du numéro 3) Ce véhicule est équipé de 4 moteurs électriques asynchrones logés dans les roues, ce qui supprime les transmissions classiques par arbre et permet de ce fait un plancher mieux surbaissé grâce au gain de place. En mode trolley, il est alimenté par ses perches qui fournissent l'électricité aux moteurs. En mode diesel, c'est un moteur de 300CV qui entraîne une génératrice pour fournir l'électricité nécessaire à ces moteurs. Ce véhicule sera rejoint par 5 autres exemplaires à la fin de l'année.
- **GENEVE:** le journal d'information des TPG nous apprend qu'une nouvelle organisation va régir les rapports entre l'Etat et la compagnie exploitante TPG. La caractéristique essentielle de ce " contrat de prestations " est d'accorder aux TPG une enveloppe budgétaire garantie sur plusieurs années en échange d'une obligation de résultats. Quelque soit l'état des finances publiques, les TPG auront la certitude de toucher les sommes prévues; mais responsables de leurs résultats, ils pourront conserver un éventuel bénéfice mais devront aussi supporter le déficit. L'exercice est périlleux. Souhaitons que le réseau genevois réussisse avec ces nouvelles règles. Il est à noter que le " contrat de prestations " instaure un service minimum en cas de perturbations.

Pendant la durée du contrat, les TPG s'engagent à poursuivre les réalisations prévues dans le plan directeur 1996/1998 à savoir:

- pour l'automne 1996:
 - Ouverture partielle de la nouvelle ligne Tram 16 entre Augustins et Moillesulaz.
 - Toutes les courses du Tram 13 prolongées à Bachet de Pesay.
 - Suppression de la ligne du doublure du bus 21.
- pour l'automne 1997:
 - Ouverture totale de la ligne tram 16 entre Cornavin et Moillesulaz.
 - Prolongement de la ligne de tram 13 de Bachet de Pesay aux Palettes.
 - Suppression de la branche Grand Lançy - Palettes de la ligne de bus 44.
 - ligne de bus 4/44 restructurée.
- pour l'automne 1998:
 - Création de la ligne de bus J: Bachet de Pesay - Plan les Ouates - Perly - Certoux - Lully - Soral.
 - Suppression de la ligne de bus 42 sur le tronçon Bachet - Lully.
 - Modification du tracé de la ligne L.

SUEDE:

La compagnie d'autobus et autocars interurbains SWEBUS gérée par la compagnie nationale des chemins de fer SJ a été vendue au transporteur britannique Stagecoach. Swebus emploie quelque 6200 personnes.

FINLANDE:

Mise en service sur la ligne 52 de la capitale finlandaise, HELSINKI, de deux autobus fonctionnant au gaz naturel.

RENOUVELLEMENT DE VOTRE ABONNEMENT

Avec ce numéro prend fin votre abonnement annuel 1996.

Afin de pouvoir recevoir dès le 6 janvier 1997 le magazine des réseaux urbains sans interruption nous vous invitons à régler dès maintenant le montant de votre abonnement avant de toute façon la date limite du 31 décembre 1996. Si nous n'avons pas reçu votre règlement pour cette date, nous considérons que vous ne souhaitez pas renouveler votre abonnement et vous êtes automatiquement rayé de nos listes. Il ne sera fait aucun rappel après le 1er janvier pour toute personne n'ayant pas adressé le renouvellement de son abonnement. Pour nous qui ne sommes que des bénévoles, le passage d'une année à l'autre est toujours source de travail supplémentaire aussi nous vous invitons à nous adresser votre règlement le plus tôt possible; cela nous facilite notre tâche et vous ainsi vous êtes quitte d'un oubli.

LES TARIFS 1997

- France Métropolitaine: 220 Fr
- Etranger: 230 Fr Français.

Formalités pratiques de renouvellement de votre abonnement

1/ Pour nos lecteurs de France Métropolitaine:

Adressez nous un chèque de 220 Fr libellé au nom de " FRANCE PASSION DES TRANSPORTS URBAINS " à l'exclusion de tout autre mode de règlement. Votre chèque doit nous parvenir avant le 31 décembre dernier délai.

2/ Pour nos lecteurs étrangers:

Adressez nous un mandat-carte international de 230 Fr Français libellé au nom de: Mr Jack PIERRON

7A, rue de Rethondes F - 95100 ARGENTEUIL

à l'exclusion de tout autre règlement. Les Eurochèques et les billets de banque seront refusés et retournés à leur expéditeur. Votre mandat doit nous parvenir avant le 31 décembre dernier délai.

Merci de votre confiance.

RAPPEL DE NOS COORDONNEES

FRANCE PASSION DES TRANSPORTS URBAINS

7A, rue de Rethondes

F - 95100 ARGENTEUIL

Tél. 01 34 11 17 93 (répondeur)

CCP n° 3863966D centre: LA SOURCE

ATLAS DES RESEAUX URBAINS DE FRANCE

par Jack PIERRON

Chers amis lecteurs,

Dans l'éditorial du dernier numéro, je vous avais fait part d'une idée de réalisation d'un " ATLAS DES RESEAUX URBAINS DE FRANCE ". Nombre de lecteurs m'ont fait part de l'intérêt d'une telle réalisation. Aussi je vous fait part de l'évolution de ce projet:

- Nos amis de TRAM 2000 nous ont fait part de la sortie d'ici le début de l'année prochaine d'un atlas des réseaux urbains de France décrivant les modes électriques sans toutefois citer les autobus.
- Notre idée première était la réalisation d'un atlas sous la forme d'un livre décrivant en détail les modes électriques (comme celui que TRAM 2000 va sortir) et citant très sommairement les réseaux bus.

De cette idée nous tirons 2 conclusions:

- 1/ en réalisant cet ouvrage nous entrons en " concurrence " avec celui de TRAM 2000.
- 2/ un certain nombre d'entre vous m'ont fait part de l'absence de tout intérêt à ne citer que brièvement les réseaux bus; il faut au contraire détailler ces réseaux.

Aussi il nous paraît logique d'abandonner l'idée de réalisation d'un atlas conçu selon notre première idée.

Néanmoins nous savions que bon nombre de nos lecteurs sont jeunes et manifestent un grand intérêt pour les autobus, véhicules fortement majoritaires sur les réseaux urbains de France.

Aussi nous avons adopté une autre forme d'ouvrage: l'atlas des réseaux urbains de France sera édité sous la forme de fascicules régionaux décrivant dans le détail tous les réseaux urbains de France, tout mode de transport confondu. La réalisation par fascicules régionaux est possible à l'inverse de d'un livre qui serait trop volumineux en pages vu le nombre de réseaux en France.

Chaque fascicule comprendra une page de présentation de la région avec carte, une identique par département avec carte et selon l'importance du réseau plusieurs pages dont certaines en couleurs détailleront le réseau à ce jour: présentation chiffrée, adresses, état du parc, détail des lignes, plan, photo d'un véhicule, d'un poteau d'arrêt, présentation du logo, billetterie.....

Nous nous mettons au travail dès aujourd'hui en préparant le fascicule n°1 consacré à la **PICARDIE**.

Aussi nous lançons un appel à nos lecteurs concernant les réseaux des villes de:

BEAUVAIS, COMPIEGNE, CREIL, MERU, LAON, SAINT-QUENTIN, CHATEAU-THIERRY, SOISSONS, AMIENS et ABBEVILLE. Tout nous intéresse sur ces réseaux, n'hésitez pas à nous faire parvenir le moindre petit document, nous en acceptons même en prêt dont nous prendrons le plus grand soin et que nous vous retournerons rapidement. Nous sommes plus particulièrement à la recherche de documents anciens pour rédiger l'historique de chaque réseau ainsi que de photos anciennes de matériel roulant, de poteaux d'arrêt, de dépôt, de personnel en uniforme....

Nous vous remercions par avance de votre contribution pour la réalisation - unique en France - d'une véritable encyclopédie des réseaux de transports en commun de France.

En avant-première à cet atlas, nous vous adressons ci-joint une liste des réseaux urbains de France, liste gracieusement fournie par notre ami Yves Le Chanu. Merci de nous adresser vos remarques en rapport à ce document.

LISTING DES RESEAUX URBAINS DE FRANCE

par Yves Le Chanu

N°	Ville	Groupe	Réseau	Dpt	Pop.	km ²	par Yves Le Chanu		SAE Elec.	SAI Elec.	Visio Bus
							Effectifs	SAE Affrétés			
1	Abbeville	GTI	BAAG	80	26			14			
2	ADP Marseille			13							
3	Agde	Cariane	Transports Génies	34	13				oui		
4	Agen	Transcset	STAA	47	55	90		24			
5	Aix En Provence	CGEA	Aix en Bus	13	127	186		137		SAEI	
6	Aix les bains	CGEA/Transcset	ST2A	73	37	72		26	11		
7	Ajaccio	Transcset	TCA	20	60	82		61	2	SAE	
8	Albi	GTI	Albibus	81	49	44		46		SAE	
9	Alençon	GTI	Alto	61	43	56		34	4		
10	Alés	GTI	ST2A	30	47	43		26		SAE	
11	Allauch		SETAM SPA	13	15						
12	Amiens	CGEA	SEMTA	80	153	88		226	7	oui	SAE
13	Angers	GTI	COTRA	49	240	250		368	6	oui	SAEI
14	Angoulême	Agir	STGA	16	104	148		204	6	oui	SAEI
15	Annecey	Agir	SIBRA	74	118	95		145			oui
16	Annemasse	GTI	TAC(CT2A)	74	56	27		37		SAEI	
17	Annonay	Verney	Annonay Bus	7	19	21		13			
18	Antibes-Grasse	CGEA	STGA	6	100						
19	Antony	BRIDET	PALADIN	92							
20	APTR										
21	Arcachon		SAA	33	14						
22	Arcueil	GTI		92	10			4			
23	Argenteuil	GTI / TVO	R Bus	95	96						
24	Arlés	GTI	STAR	13	53	759		38			
25	Arras		STCRA	62	86	104		73	1	SAEI	
26	Athis Mons	Cariane	CITEBUS	91	29			35		oui	
27	Aubagne	CGEA	Autob Aubagnais	13	55	130		47	17		
28	Aubevoye	Cars Guy AUZOUX		27	15						
29	Auch	Lopez	TAA	32	25	72		8			1992
30	Auchy les Mines - Chauny	GTI	T2C	62	31			20		oui	
31	Aurillac	Transcset	STABUS	15	49	239		53	11		
32	Autun	Transcset	Rapides Saone et Loire	71	23			2			
33	Auxerre	Transcset	TSA	89	45	152		29		SAEI	
34	Avignon	Transcset	TCRA	84	130	119,99		164	5	SAEI	
35	Bains les Bains	STAHV		88	4						
36	Bar Le Duc	GTI	TUB	55	19			4			
37	Bastia		Autobus Bastiais (SAB)	20	49	68		24			
38	Bayeux	GTI	BYBUS	14	17			4			
39	Bayonne	Transcset	STAB	64	124	100		191	4	SAEI	
40	Beaune	Régie	TUB/ou TB	21	21			10			
41	Beausoleil	RCA		6							
42	Beauvais	GTI	TUB	60	56	33		41			
43	Belfort	GTI	CTRB	90	117	261		191	67	SAEI	oui
44	Bellegarde	Cariane	TUB	1	12			2			
45	Bergerac	Régie	TUB	24	28			2			
46	Bernay	Berncult	Bernay Bus	27	10			3			
47	Besançon	GTI	CTB	25	119	65		376	2	SAEI	oui
48	Béthune	GTI	CTA	62	147	225		109	43	oui	oui
49	Béziers	Epic	RMIB	34	72	95,48		98		SAEI	
50	Blagnac	Régie	RTVB	31	15			2			
51	Blois	GTI	TUB	41	67	84,51		58		SAEI	Alcatel
52	Bolbec	Hirsch		76	12						
53	Bollène	Transcset	TUB	84	13			2			
54	Bordeaux	CGEA	CGFTE	33	634	552		1708	45	oui	SAEI
55	Boulogne s/Mer	GTI	TCRB	62	121	205		161	10	oui	
56	Bourg en Bresse	AGIR	TUB	1	57	99		62	1	oui	SAEI
57	Bourg Madame	GTI	Télébus	66	1			2			
58	Bourg St Maurice	Cars Martin		73							
59	Bourges	CGEA	CTB	18	100	183		133	3	oui	SAEI
60	Bourgoin Jallieu	VFD	TUB	38	23	24,37		18	2		
61	Brest	GTI	Bibus	29	214	218,37		449	40	oui	SAEI
62	Bretigny S/Orge	CGEA/Cariane	Transsessone	91							
63	Briançon	Transcset	SEMYTIB	5	12	28		7	5		
64	Brive	CGEA	STUB	19	59	65		27			
65	Caen	GTI	CTAC	14	196	120,78		457		oui	SAEI
66	Cahors Pradine	GTI	Evidence	46	23	81,21		12			oui
67	Calais	CGEA	OPALE BUS	62	76	33,5		79			
68	Cambrai	Transcset	TUC/CFC	59	49	48		20			
69	Cannes	CGEA	BUS AZUR	6	111	27		141	16	oui	SAEI
70	Carcassonne	Régie	CART	11	45	65		29			
71	Carhaix	Régie	TMC	29	9	26		5			
72	Carpentras	Transcset	TRA'm	84	26			4			
73	Carros	TACAVL	Bus Var Mer	6							
74	Cassis		SCAC	13	6			2			
75	Castres	Régie	RMTU	81	48	98		45			
76	Cayenne	Régie	RIPV	97							
77	Cergy Pontoise	Cars Giraux	STAN	95	170			200			
78	Chalon s/Saône	CGEA	STAC	71	80	76,62		66	5		SAEI
79	Châlons s/Marne	GTI	SITAC	51	65	43,45		59			
80	Chamalières	Régie		63	10			1			
81	Chambéry	CGEA	STAC	73	110	141		145	17	oui	SAEI
82	Chamonix	Transcset	Chamonix Bus	74	9			2			
83	Chantilly		DUC	60	10	72		2			
84	Charlevilles Mézières	GTI	TAC	8	72	79,96		50			1990
85	Chamay les Mâcon	Transcset	Rapides de Saone et Loire	71	10			2			
86	Charny	Verney	TVS	77	25			24			
87	Chartres	GTI	STAC	28	87	62		99		SAEI	
88	Château Thierry	Marne et Morin		2	15			2			
89	Chateaudun	Dunois Voyage		28	16			6			
90	Châteauroux	GTI	Chât Bus	36	72	172,59		52			
91	Châtelleraut	GTI	TAC	86	39	101,24		34	3		
92	Chaumont	Piot SADAC	TUC	52	29	55,26		22			
93	Chelles	Transcset	TUC	77	60			12			
94	Cherbourg	GTI	ZéphirBus	50	98	80		108			
95	Chevreuse	Transcset	SAVAC	78							
96	Chinon	Transcset	Rapides de Touraine	37	9			2			

97	Cholet	CGEA	CHOLETBUS	49	57	87,47	35				
98	Clans	Ville		6	5		2				
99	Clermont Ferrand	AGIR	T2C	63	261	150,97	415		SAEI		
100	Chuses	Verney ?	SAT	74	17	10,46	3				
101	Cognac	GTI		16	10		4				
102	Colmar	AGIR/GTI	TRACE	68	86	127,72	80	2	SAEI		
103	Colomiers	Régie	RMC	31	24		20				
104	Compiègne	Acary	TUC	60	44	145	12		oui		
105	Comtamines Montjoie	Sté des Remontées Mécaniques		74	5						
106	Concarneau	GTI	BUSCO	29	25	92,25	17	5			
107	Conflans Ste Honorine	CGEA	CGEA	78	29		20				
108	Corbeil	STA	Trans Essonne	91	30		20				
109	Courchevel	RDTs	Transavoie	73	5						
110	Creil	Transcet	STAC	60	70	34,14	76	8	SAEI		
111	Dax	RDITL	URBUS	40	32	88,68	12				
112	Dieppe	CGEA	TUD	76	45	58,76	49	21			
113	Digne	Cars Gireud	TUD	4	16		2				
114	Dijon	GTI	strd	21	237	140,77	492	5	oui	SAEI	
115	Dinard	Régie	SUM	35	10	7,9	2				
116	Dôle	GTI	Dôle Bus	39	30		5				
117	Domont	GTI		95	10		4				
118	Douai	Cariane	TUB	59	157	155,95	173	35	oui		Camp 86
119	Douarnenez	Voyages D'Ys	STU	29	17	25	4				Camp 1992
120	Draguignan	Régie	SUD	83	33	53,75	13				
121	Draveil - Juvisy	Gareil et Navarre	Trans Essonne	91	30		20				
122	Dreux	Cariane	STAD Caulier	28	52	67,35	32				
123	Dunkerque	CGEA	STDE	59	208	255	228	27	SAE		
124	Ecquevilly			78							
125	Elbeuf	GTI	TAE	76	56	95,6	41				1991
126	Epernay	Transcet	Spamabus	51	28	22,69	30		oui		oui 13/11/95
127	Epinal	STAHV	TRAS	88	52	78	43				
128	Etampes	Régie		92	20		4				
129	Evreux	AGIR	Trans Urbain	27	63	73,96	72	1	SAEI		
130	Evry	GTI	TICE	91	280	80	115				
131	Fécamp	Cariane	Autocars Gris	76	22		20				
132	Flers	Verney	Flers Bus (STAO)	61	23	37	11				
133	Fontainebleau	CGEA	Les Cars Verts	77	19	170	20				
134	Fontenay le Comte	Sovetours	TVF	85	16		4				
135	Forbach	Transcet	Forbus	57	51	33	34				
136	Fougères	Verney	SURF	35	28	39,98	10				
137	Fréjus	CGEA	Esterel Cars	83	33		2				
138	Gap	Régie	Transp. Urb.	5	36	110,43	12				
139	Gardanne	Sté Blanc	Gardanne Bus	13	20		10				
140	Génicourt	Giroux									
141	Gisors	Grisel		10							
142	Givors	GTI	Gibus	69	31	31,15	19	2	SAEI		
143	Granville	Verney	STN	50	15		2				
144	Grenoble	Transcet	TAG	38	413	213	850	118	oui	SAEI	
145	Guebwiller	SN SODAG		68	11	9,67	1				
146	Hénin Carvin	GTI	TUHC	62	130	112,07	83	38	SAI	oui	
147	Honfleur	GTI	HO BUS	76	12	33,54	4				
148	Hyères	GTI	SODETRAV	83	42		10				
149	Isle D'Abau	VFD	Idabus	38	30	64,41	20				
150	Issoudun	GTI	TIG	36	17		2				
151	Istres	alliero-Fassetta-SDCPT (CGE)	Trigone	13	30		27				
152	Janville	Ville		28	5		2				
153	Joigny	Transcet	Rapides de Bourgogne	89	11		2				
154	La Baule	Cariane	Atlantic	44	15		4				
155	La Ciotat	CGEA	Ciotabus	13	41	75,22	19				
156	La Roche Sur Yon	GTI	STY	85	49	87,52	76	1	oui	SAEI	
157	La Rochelle	AGIR	AUTOPLUS	17	107	91,21	221	10	oui	SAEI	oui
158	Langres	Langres Tourisme	Autobus Langrois	52	11	22,33	2				
159	Lannion	Régie	TUL	22	17	43,9	6				
160	Laon	GTI	TUL	2	31	62,58	45			SAEI	Schlumberger
161	Laval	GTI	TUL	53	68	128,52	96		oui	SAEI	oui
162	Le Creusot	Transcet	CTC	71	101	376,83	59	11	SAEI		
163	Le Havre	CGEA	Bus Océan	76	253	105	399		oui	SAEI	
164	Le Mans	GTI	SETRAM	72	186	142,11	348	3	oui	SAEI	
165	Le Mesnil Amelot	GTI	CIF	77							
166	Le Plessis Robinson	GTI		92	10		4				
167	Le Port	Transcet	Semitell	97	163		121				
168	Le Puy En Velay	AGIR	TUDIP	43	40	36,65	28		oui		
169	Le Tréport	CGEA	Courriers Automobiles Picards	76	20						
170	Lens Liévin	GTI	STILL	62	253	236,34	172	105	oui	SAEI	oui
171	Les Andelys	GTI	Andybus	27	9		4				
172	Les Sables D'olonne	Hervouet	TUSCO	85	17		8				
173	Levallois Perret	Régie	Abeilles/Gratuit	92	54						
174	Libourne	GTI	LIBUS	33	22	20,63	11	1			
175	Lille	GTI	TRANSPOLE	59	1079	611,45	1577	110	oui	SAEI	oui
176	Limoges	GTI	TCL	87	173	199,49	246			SAEI	1993
177	Lisieux	GTI	Lexobus	14	27	37,34	11				
178	Longwy	Transcet	SEMITUL	54	58	84,31	66	16	oui		
179	Lons le Saunier	GTI	TUL Urbest	39	20	8	7				
180	Lorient	GTI	CTRL	56	150	242,39	276	29	oui	SAEI	oui
181	Lourdes	Régie	TCVL	65	18		8				
182	Louviers	Cariane	Transbord	27	33		4				
183	Lyon	GTI	TCL	69	1160	606	3540			SAEI	
184	Mâcon	Transcet	Mâcon Bus SA	71	39	27	23				
185	Maison Laffite	CGEA	CGEA	78	23		10				
186	Mantes la Jolie		Transdum	78							
187	Marly Le Roi	CGEA	CGEA	78	17		4				
188	Marmande			47	18		2				
189	Marne la Vallée	Transcet	AMV	94	20		10				
190	Marseille	Régie	RTM	13	1096	240,62	2718	18	oui	SAEI	1994
191	Martigues	Robert (GIT?)	Bus du Soleil	13	43	71	15				
192	Maubeuge	Transcet	STIBUS	59	130	213,66	150	6	oui	SAEI	
193	Mayenne	Cars Bleus		53	14		2				
194	Meaux	Marne et Morin		77	46		10				

195	Melun	CGEA	TRAM	77	36		6					
196	Mende	Boulet		48	12		2					
197	Menton	Transcet	TUM	6	29	14	22	2	SAEI			
198	Meru	GII		60	10		4					
199	Metz	Transcet	TCRM	57	174	77,72	311		SAEI			
200	Millau	Millau Cars	TUM	12	22		2					
201	Mitry Mory	GII		77	10		4					
202	Monaco	Monaco	CAM	6	30	2	62					
203	Montargis	GII	STAM	45	56	132,83	43	4	oui	SAEI		oui
204	Montauban	Ex GII	TM	82	53	135,17	32			SAEI	oui	
205	Montbéliard	GII	CTPM	25	126	171,54	199	14		SAEI		
206	Montélimar	GII	Montélibus	26	31	46,81	16	2				
207	Montesson	CGEA	Bus en Seine	78	50		20		oui			
208	Monthlery	Meyer		91								
209	Montignion	Roses		95								
210	Montluçon	CGEA	TUM	3	66	94,75	71					
211	Montmorency	GII		95	10		4					
212	Montpellier	Transcet	SMTU	34	285	189,36	538	52		SAEI		
213	Morez	Transcet	TRANSVAL	39	7		2					
214	Morlaix	GII	TIM	29	27	40,52	16		oui			
215	Moulins	AGIR	MAYBUS	3	43	106,14	33					
216	Mt de Marsan	RDITL	TUM	40	39	63,13	12					
217	Mulhouse	AGIR/RATP	TRAM	68	226	176,69	412	13		SAEI		
218	Nancy	CGEA	CGFTE	54	318	142,3	505		oui	SAEI	1993	
219	Nantes	Transcet	TAN	44	510	486,8	1100	140	oui	SAEI		
220	Narbonne	Michau	TUN	11	47	172,96	18					
221	Nemours	CGEA	Les Cars Verts	77	12		2					
222	Nevers	Transcet	STUNIV	58	63	122,34	60					
223	Nice	GII/CGEA	SUN BUS	6	480	71,92	687	18	oui	SAEI		
224	Nîmes	GII	TCN	30	134	161,85	203		oui	SAEI		
225	Niort	CGEA	TAN CGFTE	79	61	98,62	54					
226	Nogent le Rotrou	GII		28	13		2					
227	Orange	Transcet	TCVO	84	28		10					
228	Orléans	Transcet	SEMTAO	45	248	281,99	490	9	oui	SAEI	1989 Schlumberg	
229	Orsay	Cars D'Orsay		91								
230	Ouessant	GII	Bus Presqu'île	29	10		2					
231	Pau	GII	STAP	64	137	112,34	181			SAEI		
232	Périgueux	CGEA	Péribus	24	67	157,9	48	6				
233	Perpignan	GII	CTP	66	116	90,46	171					
234	Plaisir	Cars Hourtoulle		78								
235	Plessis Le Roi	CGEA	CGEA	77	10		4					
236	Poissy	GII	CSO	78	37		20					
237	Poitiers	AGIR	STP	86	110	172,1	212	7	oui	SAEI		
238	Pont à Mousson	GII (Respault)	Le bus	54	16		6					
239	Pont Audemer	Berneult		27	14		2					
240	Pont Ste Maxence		TUM	60	10		6					
241	Pontarlier	GII	PONTA BUS	25	20		10					
242	Pontivy	Le Beller	TUP	56	13	25	2					
243	Port St Louis			13	10		2					
244	Quiberon	Quiberon Transports	Le Bus Presqu'île	56	5	8,8						
245	Quimper	GII	QUB	29	66	84,45	95		oui		AES PRODATA	
246	Rambouillet	CGEA	Vr Bus	78	23		160			SAE 95 Magbus		
247	Reims	GII	TUR	51	212	87,74	461	2	oui	SAEI		oui
248	Remiremont	STAHV	TUR	88								
249	Remes	GII	STAR	35	329	558,9	668	122	oui			
250	Riom	Verney	STAR	63	26	40,91	7					
251	Roanne	GII	STAR	42	77	81,73	98	7				oui
252	Rochefort	GII	CITRAM	17	28		4					
253	Rodez		SATAR	12	42	51,38	28					
254	Roissy	Autocars de Marne la Vallée	AMV	77	2		2					
255	Romans	Transcet	TUR	38	34	33,08	18					
256	Rosny Sous Bois			93								
257	Rouen	CGEA	TCAR+SATAR	76	392	291,57	871	82	oui	oui	AES Prodata	
258	Royan	Régie	RDAS	17	18		4					
259	Sablé Sur Sarthe	Verney	CCA	72	13	36,92	2					
260	Saintes	GII	SEMAAAS/CTS	17	29	91,11	16					
261	Salon de Provence	CGEA	Autobus Auréliens	13	42	70,3	20					
262	Sarreguemines	Régie	RTU	57	24	29,67	17					
263	Sartrouville	GII		78	10		4					
264	Saumur	Verney	Saumur Bus	49	33	66,25	23	1				
265	Saverne	Cariane	Distrinavette	6	26		1					
266	Sceaux	GII		92	10		4					
267	Sens	Transcet	TIS	89	40	93,45	21					
268	Sète	Cariane	STU	34	42	24,21	28					
269	Soissons	Acary	SITUS	2	48	66,12	16					
270	St Avoild	Respault	TRAW	57	17		4					
271	St Brieuc	GII	TUB	22	107	172,48	97	14	oui	oui		
272	St Chamond	CGEA	TVG	42	44	74,86	27	4				
273	St Claude	GII (Mt Jura)	URBUS	39	14	70,19	9			SAEI		
274	St Cyr l'Ecole	Cariane / SVTU	CSTA	78	17		4					
275	St Denis de la Réunion	CGEA		97	123	140	146					
276	St Dié		TUD	88	25	46	7					
277	St Dizier	Piot	TUB/SADAC	51	38	53,07	13					
278	St Etienne	Transcet	STAS	42	316	210,61	619	35	oui	SAEI	1993	
279	St Laurent du VAR			6								
280	St Lô	Verney	TUSA	50	29	47,18	18					
281	St Louis / Huingue		Metro Cars	68	29	26,54	15					
282	St Malo	Régie	St Malo Bus	35	49	36,58	49		oui			
283	St Nazaire	AGIR	STRAN	44	108	316,92	162	50				
284	St Pierre de la Réunion	Transcet	SEMITELL	97	100		20					
285	St Quentin	GII	TUSQ	2	77	110,37	90	3				
286	St Quentin en Yveline	Cars Perrier	SQYBUS	78	150		123		oui			
287	Ste Marie aux Mines	Régie		68	6	45,23	2					
288	Ste Menchould			51	8		2					
289	Strasbourg	Transcet	CTS	67	433	315,1	943		oui	SAE		
290	Tarbes	GII	ALEZAN	65	50	15,33	34		oui			
291	Thiers	Verney	TUT	63	17	44,49	13					
292	Thionville	Transcet	Trans Fensch	57	178	352,49	266	64			oui	

293	Thonon les bains	Philippe Transp SA	BUT	74	36	48,79	19					
294	Toul	CGEA	Rapides de Lorraine	54	18	30,59	2					
295	Toulon	CGEA	RMTT	83	445	155,1	483	44		SAEI	1987	
296	Toulouse	Transcet	SEMVAT	31	632	615,7	1466		oui	SAEI	1993	
297	Tours	GII	FIL BLEU	37	278	355,77	445	21	oui	SAEI		
298	Tremblay les Gonesse	GII		93	10		4					
299	Troyes	AGIR	TCAT	10	128	99,44	150		oui	SAEI	1993	
300	Tulle	CGEA	TUL'BUS	19	20	31	6					
301	Valence	GII	CTAV	26	110	102,02	191	12	oui		1992	oui
302	Valenciennes	Transcet	SEMURVAL	59	341	529,93	443	50	oui	SAEI	1994	
303	Vannes	Verney	TPV	56	81	250,79	80	10	oui			
304	Velizy	Cars Gaubert		78								
305	Vendôme	GII	V'Bus	41	19		4					
306	Verdun	GII		55	25		2					
307	Verneuil	Cariane		27	10		1					
308	Vernon	Vernon Car	TUV	27	30		6					
309	Versailles	Cariane	Phébus	78	165	56	210		oui	oui	Magbus	
310	Vesoul	GII	VBUS	70	20		2				oui	
311	Vichy	IPN	Bus Inter	3	54	68,13	38			SAEI		
312	Vienn	VFD	SUV	38	36	31,41	32					
313	Vierzon	CGEA	TUV	18	36	74,5	42					
314	Villefranche	CGEA	STAV	69	49	47,79	27			SAEI		
315	Villemeneux	SETRA										
316	Villepinte	CGEA	TRA	93	40		260					
317	Vire	GII	V'Bus	14	15		2					
318	Vitré	TAE	Vitré Bus	35	15	2,46	3					
319	Vitrolles	CGEA	Bus Etang de Berre	13	107	135	82	8	oui			
320	Paris		RATP	75	7230	1190	38980		oui	SAEI	oui	

LE MAGAZINE DES RESEAUX URBAINS

recherche toutes documentations et photos concernant les
réseaux urbains de:

AMIENS, ABBEVILLE, BEAUVAIS, COMPIEGNE,
CREIL, MERU, LAON, SAINT-QUENTIN,
CHATEAU-THIERRY et SOISSONS.

Tout nous intéresse, documents anciens et actuels concernant les plans, billets, détails des lignes, historique du réseau, photos anciennes et actuelles de véhicules, poteaux d'arrêt, dépôt, billets, tarifs....

Nous acceptons les prêts de documents dont nous prendrons le plus grand soin avant de vous les retourner rapidement.

Ecrire ou téléphoner à:

FRANCE PASSION DES TRANSPORTS URBAINS

7A, rue de Rethondes F - 95100 ARGENTEUIL