



FRANCE
PASSION DES
TRANSPORTS
URBAINS

LE MAGAZINE DES RÉSEAUX URBAINS

ACTUALITÉS HISTOIRE FRANCE ÉTRANGER

Magazine de l'association FRANCE PASSION DES TRANSPORTS URBAINS.



Présentation
des réseaux de:

**RENNES
LA VALLEE
DU RHONE**

Dossier
technique

**AGORA
au gaz**

**N°12
JANVIER
FEVRIER
1997**

37 Fr



**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'engagent que la responsa-
bilité de leur auteur.*

Au sommaire du prochain numéro:

Présentation des réseaux d'Avignon et de
Narbonne.

Actualité des réseaux.

Le matériel: dossier technique de l'Heuliez
GX 217 à essence et au gaz.

N°12

JANVIER-FEVRIER 1997

Sommaire

Editorial.....	p 3
Présentation de réseaux/ LA VALLEE DU RHONE.....	p 4
RENNES.....	p 8
Actualité des réseaux.....	p 21
LE MATERIEL:	
Etats de parc.....	p 43
Les bus surbaissés.....	p 46
Congrès UTP de Rouen.....	p 49
Renault Agora au gaz.....	p 53
Le magazine de la Belgique.....	p 58
Courrier des lecteurs.....	p 61

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. J.J. Doerflinger pris au dépôt de
Bézons: autobus Renault 215D n°18 du réseau de Mulhouse et
immatriculé 412 T 68. A son arrivée à Bézons, ce bus vient
d'être offert au Musée des Transports de Saint-Mandé.
Malheureusement il n'ira jamais dans ce musée et rejoindra la
ville de Nantes où il sera repeint aux anciennes couleurs du
réseau de cette ville.

Photo du bas: cliché de M. A. Mugica pris en janvier 96 sur
le réseau Z.E.T. - Zagrebacki Elekt - de Zagreb en Croatie.
Ancien tram Duwag de type GT6 venant d'un réseau allemand
en circulation en livrée publicitaire intégrale sur le réseau de
Zagreb en ex-Yougoslavie (voir courrier des lecteurs p 61).
La rame articulée 927 circule sur la célèbre place Jelacic
à Zagreb.

=====

LE PROCHAIN NUMERO SORTIRA LE:

3 MARS 1997

Chers amis, bonjour

*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

Tout d'abord, permettez moi de vous présenter mes meilleurs vœux pour vous même et votre famille à l'occasion de l'arrivée de 1997. Meilleurs vœux également de la part de l'ensemble du Conseil d'Administration de France Passion des Transports Urbains. Que 1997 puisse encore nous procurer du plaisir au sein de notre passion et notre vœu le plus cher reste de pouvoir vous apporter tous les deux mois un magazine enrichissant. Vous savez bien que nous nous efforçons de faire le mieux possible mais que nous ne sommes et serons toujours des amateurs qui font le maximum pour d'autres amateurs. Comme nous ne voulons pas sombrer dans le professionnalisme nous souhaitons rester de vrais amateurs même si notre magazine présente quelques imperfections qui sont en quelque sorte notre marque de fabrique. Notre plus grande satisfaction a été le réabonnement d'un bon nombre d'entre vous qui y ont souvent joint un petit mot de grande satisfaction lors de la lecture du magazine. Je concluais ce paragraphe en citant la phrase d'un lecteur: " Avant vous, il n'y avait rien. Aujourd'hui, grâce à vous, nous avons notre magazine. Forcément nous vous devons beaucoup de reconnaissance de faire cette revue qui a le grand mérite d'exister. J'admire le courage et votre cœur à l'ouvrage et je vous dit le bonheur de recevoir et de dévorer votre magazine en ne vous souhaitant qu'une chose: continuer votre bel ouvrage pour notre plus grand plaisir et ne nous laisser pas tomber ! ".

Sur le plan pratique, à partir du prochain numéro, le magazine ne présentera plus que trois chapitres: présentation de réseaux, actualité des réseaux et le matériel. En résumé nous ne parlerons plus que des réseaux français et du matériel qui circule sur ces derniers. Notre magazine se doit d'être le reflet de la vie des transports urbains en France. En conséquence les rubriques consacrées à la Belgique, - Tram 2000 est très bien fait pour ceux qui s'intéressent à ce pays -, à la Suisse - l'Illustré Suisse des tramways et des Transports publics vous renseignera fort bien sur les T.U. de ce pays - et au monde cesseront de paraître. Ce n'est que répondre à bon nombre d'entre vous qui s'intéressaient fort peu à ces trois rubriques. Cela laissera un peu plus de place aux trois grands chapitres cités plus haut et en particulier à celui consacré au matériel que nous commençons à développer dès ce numéro; vous nous réclamez souvent des rubriques sur les états de parc, des tableaux sur les bus surbaissés ou sur les sites propres, des descriptions techniques de véhicules, alors nous vous ferons plaisir d'en parler souvent. Mais je me répète souvent: plus je reçois de vos nouvelles et plus les 3 chapitres seront riches. Pour terminer le magazine après ces trois importants chapitres nous conserveront les rubriques " Courrier des lecteurs ", les " Petites Annonces " et " la Vie des Associations Françaises ". Il est bien évident que notre magazine ne ferme pas ses pages hermétiquement aux transports urbains d'autres pays mais ce sera à dose homéopatique. La grande majorité d'entre vous s'intéressent à ce qui se passe sur les réseaux urbains de notre pays et c'est à cela que nous nous efforceront de répondre. Que cela soit bien clair pour tous.

Le Magazine des Réseaux Urbains - le premier du genre en France - se doit avant d'être le Magazine des Réseaux Urbains de France.

Des nouvelles de " l'Atlas des Réseaux Urbains de France " et plus précisément du premier fascicule qui sera consacré à la Picardie. Plusieurs lecteurs nous ont adressé divers documents, d'autres nous ont promi de le faire; la première phase de collecte de documents va bientôt s'achever et dès février nous pourrions passer à la phase de rédaction. Encore un peu de patience mais nous ne pouvons pas nous hasarder à donner une date de parution.

Je vous adresse, chers amis lecteurs, tous mes remerciements pour votre fidélité à nous lire.

LEGENDE DES PHOTOS DE LA PAGE 52 EN COULEUR:

Thème: autobus en circulation sur nos réseaux: 1: un des premiers Heuliez GX 217 en circulation ici sous la pluie à Toulon (n°307), photo de M. Rostagni. 2: Van Hool AG300 n°500 du réseau de Rennes, photo de M. Meyrueis. 3: PR 100MI n°4399 en service à Annonay le 24/8/92, cliché de M. Giana (Droits réservés). 4: Van Hool A500 de Montélimar à la station centrale, photo de M. Rostagni. 5: SC 10UO de la RATP en version publicitaire " Planta fin " n°9312 en circulation sur le boulevard Murat le 14/11/96, photo de M. Meyrueis. 6: R 312 n°234 de Dunkerque assure son service sur la ligne touristique Dunkerque - la Panne en Belgique; il est ici à son terminus en Belgique devant la boucle du terminus du tram côtier à la Panne; photo de M. Janssens.

Présentation des Réseaux

- 4 -

LES RESEAUX DE LA VALLEE DU RHONE

par Robert ROSTAGNI

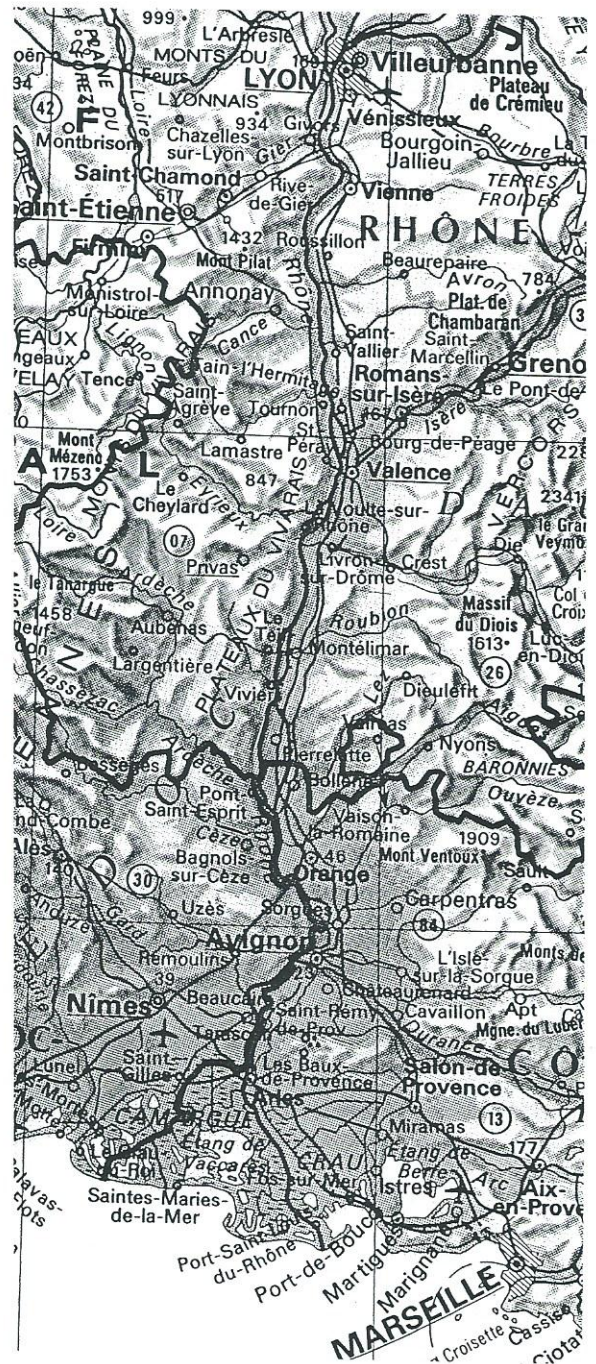
BALADE ENTRE LYON ET AVIGNON

Certains d'entre vous, à l'occasion des dernières vacances, ont emprunté l'autoroute A7 entre Lyon et Avignon et en ont subi les inconvénients: monotonie, trafic intense, attention permanente et grosse fatigue. Il est de tradition quand on rentre, de songer à l'année suivante. Je vous propose donc un programme d'étapes reposantes de deux à trois heures qui seront enrichissantes sur le plan de la découverte de quelques petits réseaux de province peu connus, mais combien attractifs.

Nous allons donc descendre cette vallée du Rhône de Lyon à Avignon, ces deux villes exclues, car méritant à elles seules plusieurs pages d'un numéro de notre revue à venir, ainsi que Valence déjà traitée dans le n°1 pour laquelle nous nous contenterons d'une simple mise à jour. Enfin nous vous rappelons qu'au sud d'Avignon, le réseau d'Arles a été traité dans notre n°7.

Nous nous écarterons quelque peu pour ceux qui seront tentés par un petit détour sur les routes pittoresques des environs, aboutissant à un petit réseau caché dont on ne parle jamais.

Tous ces réseaux ont un point commun; ils n'ont connu ni tramways, ni trolleybus. Ils sont nés, sauf pour Vienne, dans les années 60 ou 70, quelques fois grâce aux bienfaits du versement transport, et leurs lignes régulières ont souvent été précédées de services spéciaux scolaires ou ouvriers.



PRESENTATION DES RESEAUX DE LA VALLEE DU RHONE

GIVORS

SAINT CHAMOND

VIENNE

ANNONAY

ROMANS

MONTÉLIMAR

ORANGE

BOLLENE

CARPENTRAS

Relire le numéro 1 pour le réseau de Valence et le numéro 7 pour celui d'Arles.

La description de ces réseaux correspond à leur situation en septembre 1996.

GIVORS - réseau Gibus:

Cette ville est desservie par le réseau Gibus du groupe GTI. Il ne comprend que trois lignes 1 à 3. La 1 nécessite trois R 312, la 2 un seul et la 3 un minibus. Mais cette dernière ligne est également desservie par une autre départementale Lyon-Givors-Vienne, exploitée par Lyon cars avec des PR 100 autocars à face avant spéciale. Il y a eu des modèles dérivés du PR 100MI, puis maintenant du PR 100.2.

La découpe du matériel est agréable, mariant le rouge, le jaune et le bleu. La gare routière est bien centrale et dispose d'un bureau informations et vente de titres de transport. Le dépôt est situé près de l'avenue Berthelot à la ZI du Ricou sur la commune de Grigny.

Nous avons connu comme matériel des SC 10 - O44 - n°31 à 34 et les 36 & 37, dont deux, les 31 & 32 encore en service, un ou deux CBM TDU dont le n°35.

Le matériel de base est actuellement les R 312 - 7 exemplaires à 3 portes - n°40 à 46, pour la ligne 3 un Gruau MG 36 n°21 et en réserve un petit Citroen n°38 de type non connu. Un vieux Van Hool à deux portes est apparemment disparu. Un Setra S 130 S aux couleurs du réseau assure des services spéciaux; il est affrété par les cars Faure.

SAINT-CHAMOND - réseau TVG:

On accède à cette ville industrielle au départ de Givors par l'autoroute en direction de Saint-Etienne. Ce réseau a longtemps été exploité par les cars Chazot (cars Rouges) qui assurent la ligne interurbaine à haute fréquence Rive de Gier - Saint-Chamond - Saint-Etienne. Le 1er janvier 1987 le syndicat local, le

SITVAG, composé des villes de Saint-Chamond, Saint-Paul en Jarez et Sorbiers signe une nouvelle convention avec la CGEA qui crée les Transports de la Vallée de Gier - T.V.G. -.

Le réseau est constitué des lignes 1 à 6 et les 9 & 10. Particularité, la ligne 1 n'est autre que la longue ligne Rive de Gier - Saint-Etienne, toujours exploitée par les cars Rouges, de même que la ligne 5, renfort urbain de la précédente, à l'aide de Van Hool T 815 ayant remplacé les S 105. La découpe du matériel est de deux tons de bleu. Le dépôt est situé à la zone industrielle du Coin. La station centrale avec kiosque Infobus est implanté place de la Liberté.

Nous avons connu comme matériel un Renault Master revendu à Nîmes STDG, un Renault S 105R n°12 disparu - sans doute reliquat d'une série plus importante - et un Gruau MG 36. Actuellement le parc de véhicules se compose d'un Renault R 212 n°13, un Mercedes-Heuliez O 305 n°11 - affrété par les autocars Pellet - 6 Heuliez GX 107 n°3 à 8, 2 R 312 à 3 portes n°10 & 15, et récemment un Heuliez GX 77H n°14 et un Renault PR 112 n°12. A noter que des services scolaires sont concédés aux autocars Pellet dont le dépôt est voisin de celui du réseau, qui a possédé des SC 10 achetés d'occasion - notamment au réseau Gibus de Givors - et dont un seul reste en service.

VIENNE - réseau SUV:

Cette ville située en rive gauche du Rhône, possède un réseau plus ancien puisque les premières lignes urbaines furent créées par les Voies Ferrées du Dauphiné en 1938. Le nombre de lignes du Service Urbain de Vienne - S.U.V. - est maintenant de 9, mais seule la 1 offre des cadences moyennes avec 26 départs par jour, les autres étant bien souvent, surtout en heures creuses, exploitées en alternance. La gare routière a toujours été implantée devant la gare SNCF et est commune aux lignes interurbaines des VFD. Notons cependant que les autres compagnies, et notamment la ligne Lyon - Givors - Vienne dont nous parlions précédemment, disposent d'une gare routière le long d'un square en descendant vers le fleuve.

La découpe du matériel est restée dans la tradition des VFD depuis l'abandon du vert à l'époque des Chausson; elle est maintenant constituée de bandes rouges après transition du bas de caisse en rouge uni. Le dépôt, commun aux lignes interurbaines, est situé sur la commune voisine de Pont l'Evêque sur la ZA de Monplaisir.

Sur le plan du matériel, il est probable que plusieurs types de véhicules plus autocars qu'autobus, aient ouvert les lignes. En 1945, les VFD disposaient de Saurer, Citroen, Renault ZPD et Berliet PCK, renouvelés essentiellement par plusieurs types de Chausson et quelques Renault 215 D ou R 4130/4131. Certaines sources citent la possession par les VFD de quelques Berliet PLR mais nous ignorons leur présence à Vienne.

Nous avons connu dans les années 60 des PH 100 n°B13, B15, B22 à B24, B29, B30 & B32, ces trois derniers étant des ex-Lyon, puis les PR 100PA n°B26, B27, B28 & B44, ce dernier d'origine inconnue. A noter qu'à l'époque les numéros étaient dans une série commune aux autres réseaux qui étaient l'Est de Lyon, en substitution du chemin de fer, et Grenoble réseau ville et banlieue. C'est ainsi que les B16 à B19 étaient à Grenoble.

Parc actuel: Renault PR 100MI n°33, 36 à 42 et le 51; ce dernier a été racheté à Cannes où il portait le numéro 54. Ces bus tournent souvent pour des services spéciaux. Les PR 100.2 ont été numérotés 46 à 50, 52 & 53. Les véhicules les plus récents sont des R 312 à 3 portes n° 54 à 58. Un Renault Master figure aussi au parc - n° non connu -. Le nombre de véhicules affectés à Vienne était de 19 en 1979 puis 20 au début des

années 80 et reste stabilisé autour de ce chiffre depuis. A noter que depuis la suppression du préfixe B chaque réseau, et notamment l'Isle d'Abeau et Bourgoin Jallieu créés en 1981, a sa numérotation particulière.

ANNONAY - Annonay Bus:

Cette ville, un peu à l'écart sur la rive droite du Rhône, est le berceau des autobus et autocars de Renault Véhicules Industrie. Elle possède un petit réseau dénommé Annonay Bus, confié aux cars Burtin du groupe Verney. Le nombre de lignes ou circuits, parfois très courts, est de 8 desservis alternativement. La découpe du matériel est à dominance jaune. La gare routière est bien centrale et récemment réaménagée. Le dépôt est situé assez loin de la ville, en pleine campagne à proximité de la route de Saint-Etienne.

Le réseau a eu un Renault PR 70 n°4453 aujourd'hui réformé. Les véhicules actuels sont un PR 100MI à trois portes n°4397 (ex-Dunkerque n°507), trois PR 100MI à deux portes n°4398 à 4400 (ex-Annecy n°39, 43 & 44), un PR 100R n°5436, un PR 100.2 n°3633 et cinq R 312 à trois portes n°4401, 4457, 4660 (ex-Toulouse n°8501) 5278 & 5279. Le réseau possède aussi un Renault Master n°4206.

ROMANS - T.U.R.:

Ville située au début de l'axe alpin Valence - Grenoble, elle possède un réseau dénommé TVR du groupe Progecar. Quatre lignes avec antennes le composent. La station centrale est située place Jean Jaurès, le garage est aussi celui des Rapides Bleus, route de Mours, près du stade bouliste. La décoration du matériel est le rose et le bleu en plusieurs bandes étroites. Les fréquences sont satisfaisantes sur les lignes 1 et 2 même en heure creuse.

En parc de matériel, nous avons connu un Saviem SC 50 n°11 réformé, un Gruau PR 70 provenant de Bourgoin-Jallieu et revendu à Auto-Nice, les CBM 220 n°16 & 19 revendus, ce dernier à Beltrame - S.V.A. concessionnaire du petit réseau de Saint-Raphael. A ce jour, le parc compte un Renault R212 n°20, cinq SC 10R - 044 - n°13, 15, 17 (ex 10), 18 et 21, deux Van Hool A 500 n°22 & 23, trois Heuliez GX 77H n°24, 26 & 27 et un Heuliez GX 317 - 2 portes - n°25.

MONTELIBAR - Montélibus:

Cette ville a connu des services spéciaux effectués avec un Mercedes 305 et un articulé, ainsi qu'un PR 100PA de la société Teste de couleur jaune. Le réseau Montélibus, du groupe GTI, est assez récent et semble avoir débuté avec des SC10 ex-RATP numérotés 10 à 17 - le 10 est passé 18 -; un exemplaire est toujours présent au dépôt, étant resté en l'état au titre de réserve de pièces.

Le réseau a sa gare routière place du Général de Gaulle, à proximité de la gare SNCF où se trouve aussi une gare routière interurbaine. Le dépôt est situé avenue de la Feuillade, pôle d'activités le Meyrol 3. Le matériel est décoré de jaune et bleu foncé avec inscription en rouge. Les lignes ont été au nombre de 4 plus une privée assurée par autocar. Les cadences étaient de trois départs par heure pour les lignes 1 et 2 et un par heure pour les autres. Il n'y a désormais plus que deux lignes, la 1 et la 2, mais la 1 comprend des circuits différents dénommés 1A, 1B et 1C. Le matériel actuel comprend encore 4 SC10 - plus un en réserve de pièces -, un CBM 220 n°31 - le second n°32 n'est plus présent -, trois R 312 climatisés à trois portes n°21 à 23, un Van Hool A 500 n°19 et un Gruau MG 36 n°10. On ignore les numéros des SC 10 encore en service et celui qui est conservé pour pièces.

A noter qu'à une dizaine de km au sud de la ville, en bordure de la RN7, se trouve un revendeur de pièces détachées d'autocars et d'autobus; il s'agit de la maison Bieron. On peut y voir des centaines de véhicules réformés de toute provenance.

ORANGE - TCVO:

La desserte de cette ville est concédée au réseau des Transports en Commun de la Ville d'Orange - T.C.V.O. - de la STAM Midi du groupe Progécar. La gare centrale est située place Pourtoules, le dépôt sur la zone industrielle à gauche de la route de Carpentras. La découpe du matériel est le bleu marine avec l'orange sur fond blanc.

Dans les années 60, quelques services étaient assurés par la STAM avec un Berliet PH 12/100 n°761 et au moins deux SC 10 bleus n°9049 et 916. Le réseau a pris forme dans les années 70 avec deux puis trois lignes, la dernière en minibus. Il se compose aujourd'hui de cinq lignes dont deux principales. Le matériel provient généralement d'autres réseaux du groupe, notamment d'Avignon et est parfois renuméroté. Pour la ligne 3 nous avons connu un Renault T 35 D.

A ce jour les véhicules composant le parc sont deux Van Hool, un AU 138 n°9610 et un A 508 n°9561, quatre Renault PR 100MI n°923, 924, 935 (ex Rapides de Touraine) et 9264, deux PR 100R n°9030 ex-Avignon et le 9365 racheté à Carcassonne. Tout récemment le réseau a reçu son premier PR 100.2 n°9818 de provenance inconnue.

BOLLENE - TUB:

Le réseau des Transports Urbains de Bollène - T.U.B. - assure dans cette ville des services grâce à la STAM du groupe Progécar, mais pratiquement avec du matériel autocar en réemploi des services interurbains. Nous avons remarqué au dépôt un SC 10 réformé ainsi qu'un CBM TDU ex Menton dont nous ignorons sa destination finale.

CARPENTRAS:

Deux petites lignes et 7 circuits sont assurés en alternance avec deux véhicules en Régie municipale, mais gérés par les autocars Comtadins - 38, avenue Wilson. Nous avons connu comme matériel urbain deux CBM TDU orange et gris portant les n°21 & 22 d'un ancien réseau et deux Van Hool AU 138 provenant sans doute d'un réseau du Jura du groupe Monts Jura. Un petit autocar assure les remplacements.

VALENCE - CTAV:

Ce réseau a été décrit dans notre n°1. C'est pourquoi nous nous limitons à une simple mise à jour. La ligne Valbus, ligne principale du réseau, est maintenant entièrement équipée de Renault Citybus n°1 à 19. Les derniers PR 100 PA ont été réformés. Un exemplaire - le n°63, ex03 - était encore présent récemment au dépôt. Un articulé PR 180 assure sur cette ligne des renforts en pointe. La ligne de Saint Peray porte désormais le n°10 et est doublée essentiellement en matinée vers Valence et en soirée vers Saint Peray par une ligne express assurée par un articulé PR 180 immatriculé en 07, Saint Peray étant dans l'Ardèche sur la rive droite du Rhône. Quant à la ligne de Porte les Valence, elle porte maintenant le n°20 et est exploitée par la CTAV. Des services express vers Briffaut sont assurés par l'articulé PR 180 n°302 de Drôme Cars (Cariane) ex CTAV n°47. Les Mercedes 0 405 et 0 405N de Drôme Cars assurent des services du réseau principal, ainsi qu'une navette de desserte de la zone industrielle de Porte les Valence en correspondance au terminus Algoud de la ligne Valbus.

Nous profitons de cette mise à jour pour vous redonner l'état du parc du réseau de Valence:

I/ Réseau principal CTAV:

- un Renault PR 100 PA n°63 - ex 03 -.
- 12 Renault PR 100 MI n°19 à 30.
- 3 Renault PR 100 R n°31 à 33.
- 30 Heuliez GX 107 n°64 à 82 et 84 à 94.
- 7 Renault R 312 - 3 portes - n°51 à 57.
- un PR 180R n°43.
- 5 Renault PR 180 n°44 à 46 et les 48 & 49.
- 2 Renault PR 180.2 n°41 & 42.
- un Heuliez GX 187 n°40.
- un Heuliez GX 17 n°?.
- 19 Renault City Bus n°01 à 19.

II/Sous-traitant: Régie Départementale de la Drôme:

- un Mercedes-Heuliez 0 305 n°208.
- 2 Renault PR 100.2 n°189 & 322.
- un Mercedes 0 405N n°328.

III/Sous-traitant: Drôme Cars:

- 2 Mercedes 0 405 n°270 & 282.
- 2 Mercedes 0 405N n°291 & 303.
- un Setra articulé SG180 n°147.
- un Man n°129.
- un Renault PR 180 n°302 ex CTAV n°47.

Pour conclure à cette intéressante étude sur les réseaux de la vallée du Rhône, nous informons nos lecteurs de la parution dans le prochain numéro de la présentation du réseau d'Avignon toujours par M. Rostagni bien sûr.



LES BUS DE RENNES

Star

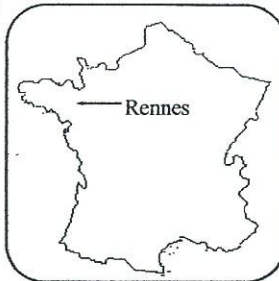
Rennes, plongée dans une agglomération de 330 000 habitants, est la capitale de la Bretagne. La ville de Rennes est au confluent de l'Ille et de la Vilaine. C'est en 1561, qu'elle devient siège du Parlement de Bretagne qui marque souvent son indépendance face au pouvoir central français. En 1720, un terrible incendie détruit le centre ville. L'architecte royale GABRIEL en profite pour reconstruire de superbes immeubles. En 1846, la rivière est canalisée.

Actuellement, Rennes, est une ville universitaire, mais aussi industrielle. Les principales industries sont Citroën, Bridel, Oberthur, ou encore Ouest France, premier quotidien national. De nombreuses technologies, tel que le Minitel, Transpac, la fibre optique, ou des innovations dans les bios-industries sont le fruit du travail des ingénieurs rennais de Supélec, du Celar, du CCETT, de l'Irisa, Insa, INRA, ... Mais Rennes est aussi une ville culturelle qui rayonne beaucoup, comme le montre le Théâtre National de Bretagne (TNB) ou les festivals musicaux (Transmusicales, ...).

La création des Tramways Electriques à voie métrique de Rennes date du **27 mars 1897**. La **Compagnie de l'Ouest Electrique** qui exploitait depuis peu le réseau du Mans (9/12/1896), fût la société retenue pour ce service placé sous un contrat Risques et Périls. En 1897, 5 lignes régulières furent construites ainsi qu'une voie de desserte du dépôt. Soit 12 kms de lignes. On distingue 4 lignes diamétrales et une 5^e ligne qui en fait est le prolongement de la ligne 4, car il n'y avait pas besoin de changer de tramway. 22 motrices **Fives Lille** (à deux moteurs) sont nécessaires pour assurer l'exploitation du réseau. Il faut ajouter 3

remorques (12 au total plus tard, accompagnées de 12 motrices **Carel et Fouché** neuves avec plates-formes fermée en 1935).

Le **12 juin 1907**, le bourg de Cesson Sévigné est relié à Rennes par le Tramway, grâce à 3 nouveaux kilomètres qui rejoignent la ligne 3 au Faubourg de Paris.



Par ailleurs, en 1914/1918, une ligne temporaire relie l'Arsenal.

En 1933, les premiers bus, des Citroën C6 G1, font leur apparition sur le réseau sur trois lignes :

- République - Châtillon ;
- République - Villeneuve ;
- Bd Volney - Bd Voltaire.

La guerre 39/45 et les bombardements de la libération perturbèrent l'exploitation, les tramways ne furent jamais arrêtés longtemps, mais souvent déviés. Le 1er décembre 1944, le réseau est complètement reconstruit après quelques circulations de bus sur quelques lignes.

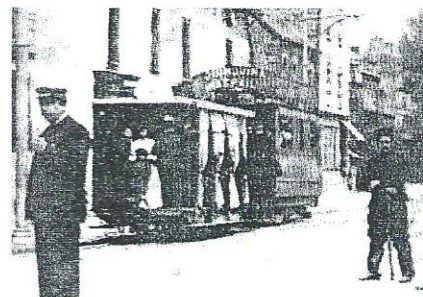
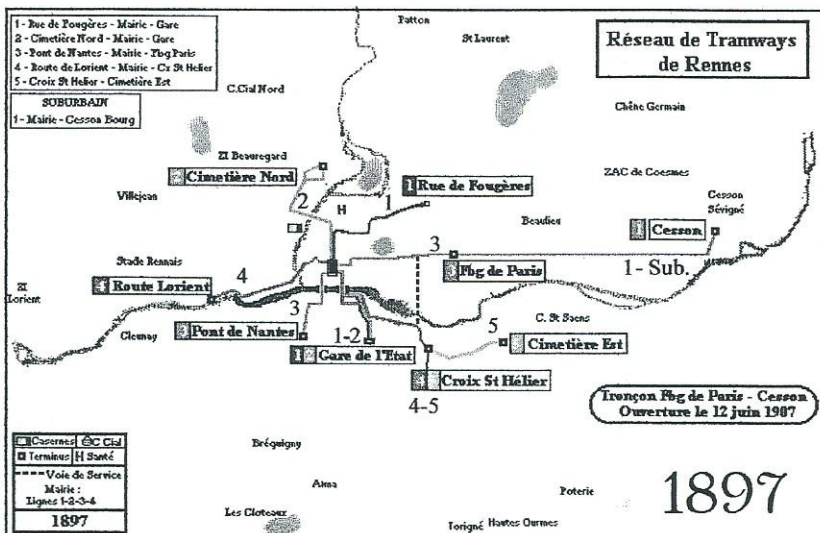


Arrêt Central du Centre Ville entre le Théâtre (ci dessus) et la Mairie.

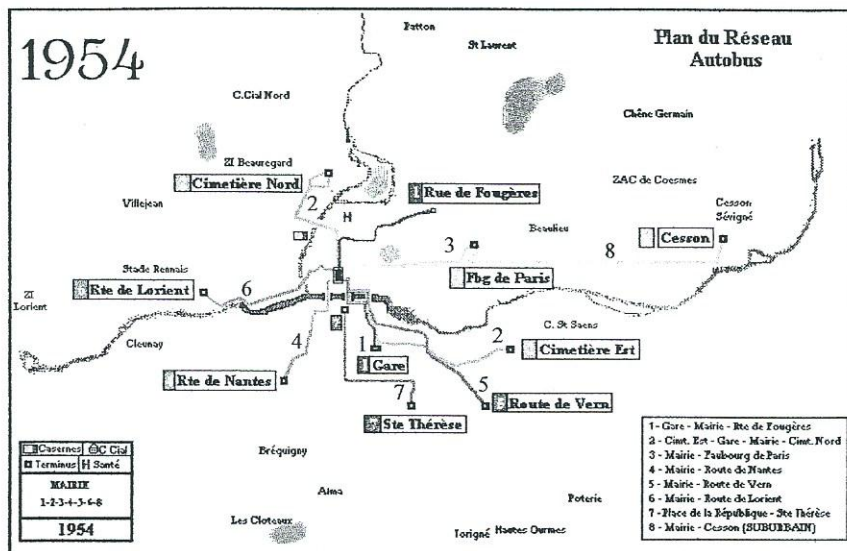
La modernisation du réseau décidée en 1938, ne s'applique qu'à partir de 1951 et 1952. Les bus remplacent les Tramways qui disparaissent. En 1954, le tracé des lignes correspond à celui de 1897/1907. On remarque toutefois des prolongements et la création de la ligne 7 vers Ste Thérèse au départ de la Place de la République. On remarque aussi que la plupart des lignes sont des radiales avec pour terminus la Mairie (République pour la ligne 7). Seuls les lignes 1 et 2 restent diamétrales.

Longueurs des Lignes

- Ligne 1 - 3 000 m
- Ligne 2 - 3 400 m
- Ligne 3 - 3 170 m
- Ligne 4 - 3 867 m
- Ligne 5 - 865 m
- Ligne S - 759 m



Faubourg de Paris - Départ du Tramway avec Balladeuse vers Cesson Sévigné - Cliché Rennes en 1900.



MATERIEL ROULANT

(année 1966)

MGT B5 - 60 places	07
MGT B9 - 65 places	12
Berliet PLH8U - 84 places	10
Berliet PLH8MU - 82 places	12
Berliet PH 85 - 87 places	12
Soit au total	53

En 1966, un bureau sous le théâtre assure les ventes de titres, la communication d'informations et le contrôle des lignes. Les potelets des arrêts sont en fait un poteau avec une plaque en hauteur qui indique les directions et le nom de l'arrêt (Toujours les mêmes en 1996). Deux

points centraux (République et Mairie) assurent les correspondances au centre ville.

En 1966, on trouve 9 lignes toujours exploitées avec des autobus. On remarque que les indicatifs de lignes sont panachés (Lettres ou Chiffres). De nouveaux quartiers en pleine expansion sont desservis, tel que Cleunay (depuis 1955), Europe (1960), Villejean (1965) et les Champs Marceaux (1966).

Au niveau du parc, 53 autobus à 2 portes représentent 4068 places. Il faut noter les **autobus MGT** qui ont la particularité d'avoir un moteur arrière ! A cette date, le PH85 est le véhicule apprécié par la société exploitante. Le dépôt d'une surface de 6500 m² est situé depuis l'origine Boulevard Laënnec (Voir plan de 1897 : sur la ligne de service en pointillés). La capacité de stockage en carburant était de 38000 litres !

La tarification, depuis 1938, se compose de carnets de tickets avec comme système d'oblitération, l'appareil CAMP. Il existe aussi des cartes d'abonnements hebdomadaires (Washington). La vente de titres se répartie comme suit :

Tickets de Carnets	35 %
Tickets Rouleaux	35 %
Cartes Washington	17 %
Cartes Hebdomadaires	3 %
Ecoliers	6 %
Produits Divers	4 %

Chaque ligne se décompose en 2 sections (sauf les lignes T - 3 sections et de Cesson - 4 sections).



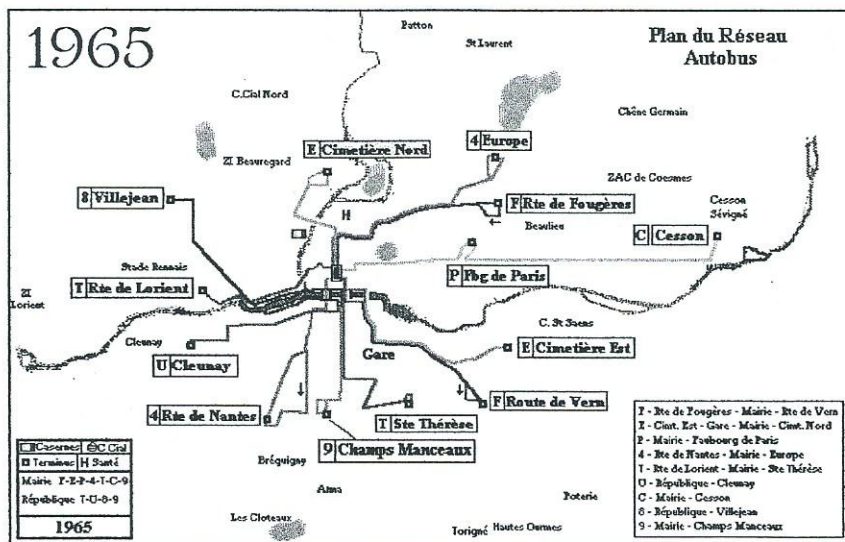
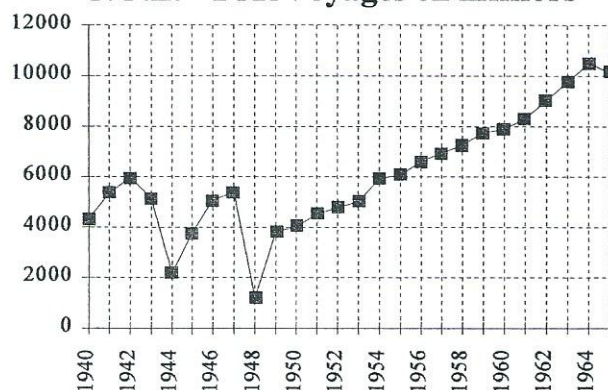
Bus MGT avec moteur Panhard sur la ligne 3 vers la Mairie - Cliché Transports Urbains

MGT : Million Guiet Tubauto

Déjà en 1966, les **TUR** (Transports Urbains Rennais depuis 1954) exploitent sur 3 lignes des services directs pour décharger les lignes régulières très fréquentées.

Toujours, en 1966, 10,7 millions de personnes ont été transportées pour 1,268 million de kilomètres. Le service en heure de pointe est très important (Il faut 83 % de services supplémentaires en période de pointe qu'en période creuse).

C.O.E. - TUR Voyages en milliers



Nomenclature des Lignes de 1965 (Exploitation Autobus 1 agent)

Lignes	Longueur	Nb. Bus	Fréquence	Vitesse	V/K
Route de Fougères - Route de Vern	6 km 625	4 à 7 bus	15 mn	13,25	9,2
Cimetière Est - Cimetière Nord	6 km 175	4 à 6 bus	15 mn	12,35	7,0
Mairie - Faubourg de Paris	2 km 325	3 bus	10 mn	13,95	9,0
Quartier Europe - Route de Nantes	6 km 240	5 à 10 bus	15 mn	12,40	9,1
Route de Lorient - Ste Thérèse	5 km 900	3 à 6 bus	20 mn	12,80	7,3
Cleunay - République	3 km 000	2 à 3 bus	15 mn	12,50	7,0
Mairie - Cesson Sévigné (1)	5 km 460	1 bus	11 dép.	15,50	1,81
République - Villejean (2)	3 km 250	1 bus	30 mn	13,00	1,01
Ensemble du réseau	39 km 075				8,00

(1) ligne Suburbaine - (2) Ligne avec garantie de Recettes

Population desservie

1897 - 70 000 habitants
1954 - 124 000 habitants
1972 - 190 000 habitants
1996 - 330 000 habitants

Effectifs 1966

59 conducteurs receveurs
9 receveurs à terre
6 agents de contrôle
26 agents d'atelier
5 agents administratifs, cadres et Direction.
Soit 105 personnes.

Il faut noter l'existence d'agents de perception à terre parmi les 105 salariés des TUR.

Enfin, pour terminer avec 1966, la consommation des autobus est de 38,1 litres aux 100 kilomètres.

En 1972, la ville de Rennes décide d'abandonner le système aux risques et périls. La ville rachète le dépôt, les autobus, l'outillage et le mobilier. A cette date les TUR deviennent STAR (Service de Transport de l'Agglomération Rennaise). L'exploitation est à nouveau confiée à la Compagnie de l'Ouest Electrique (COE). Le réseau est restructuré, les tarifs réorganisés (tarification unique) et de nouvelles dessertes sont mises en place.

Entre 1972 et 1980, le parc est renouvelé. Il passe de 81 bus en 1972 à 167 en 1980 (dont 44 articulés). Pendant ces 8 années, le réseau est mis en Self Service et les premiers bus articulés apparaissent à Rennes en 1977 (1ère en France paraît-il ?). Les Saviem MAN SG (192 et 220) au nombre de 53 présentent l'avantage d'un rayon de braquage exceptionnel pour les petites rues rennaises et cela grâce au moteur placé au centre de la première voiture. En 1975, c'est la création du Versement Transport.

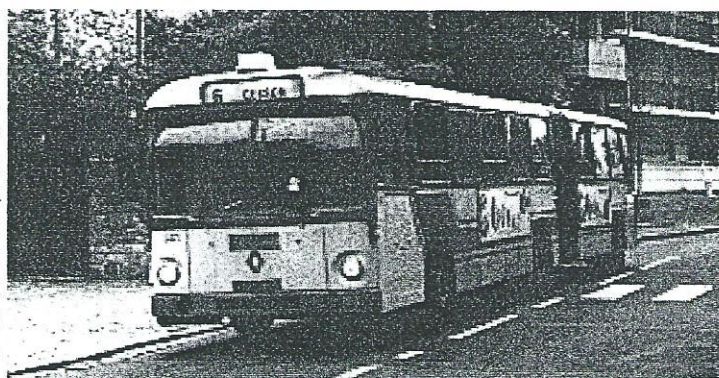


En 1980, un nouveau dépôt est construit Plaine de Baud. C'est aussi la création du Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Rennaise (SITCAR). Le réseau qui dessert déjà 4 communes périphériques s'étend sur 16 autres communes. Deux réseaux coexistent ; l'Urbain et le Suburbain. En parallèle, la ville de Rennes favorise la circulation des autobus en créant des couloirs bus.

En 1984, le SITCAR prend en charge

l'organisation des transports scolaires sur le PTU et décide d'étudier la possibilité d'équiper l'agglomération d'un Transport en Commun en Site Propre.

En 1992, le SITCAR confie à la SEMTCAR (Transcet) l'étude, la construction et l'exploitation du système VAL. A cette même date, le District de Rennes prend la compétence



MAN Renault SG 220 n° 341 sur la ligne 6 vers Mairie (malgré la girouette CESSON !) à l'arrêt Oberthur - Juillet 1996 - YLC



Transport exercée auparavant par le SITCAR.

Vers 1993, la STAR met en place le concept "Au théâtre en Bus" qui permet d'acheter un billet qui comprend l'entrée au théâtre et le passage à domicile d'un bus. (350 personnes sur la saison 93/94).

Le 1er janvier 1994, la SEMTCAR devient l'exploitant du réseau STAR actuel mais aussi du futur réseau VAL/BUS. La STUR (Via Transport) reste le principal prestataire de service (70% de l'offre).

En novembre 1994, la STAR lance un concours "OBJECTIF BUS" qui récompense les plus belles photos de bus (catégorie Professionnelle - Personnel STAR et Clients).

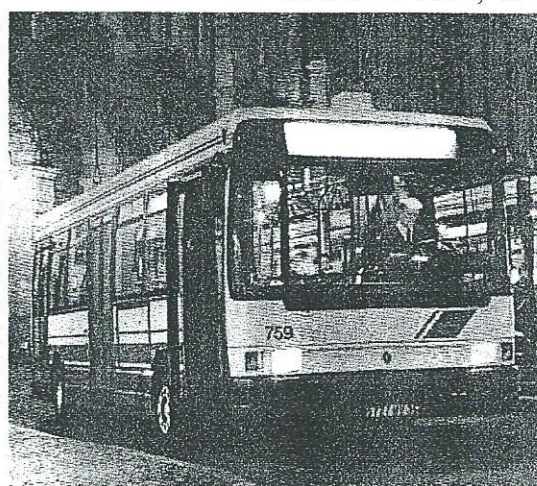


Photo Catégorie Salariés STAR 20h30 place de la République. - Concours objectif Bus

En septembre 1995, la nouvelle Gare Routière de Rennes qui abrite, entre autre, les lignes suburbaines 60-63-70 et 71 s'installe à côté de la Gare SNCF.

LES TECHNOLOGIES

Au niveau des Technologies, il faut noter l'existence de Girouettes Electroniques, mais plus intéressant, un système de Thermomètre automatique (Plan de Ligne dans le Bus). En fait, à partir du numéro de ligne affiché sur la girouette électronique, le thermomètre change de ligne lorsque le bus en change !!! En ce qui concerne les statistiques, le système STARMIT équipe 25 bus depuis 1992 qui permet de mieux adapter les temps de parcours.

LES SERVICES

Afin de mieux informer ou servir les usagers, le STAR propose les services de deux agences commerciales mais aussi 3 services :

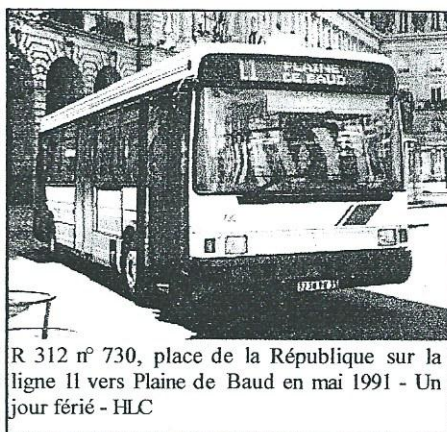
Colibri permet d'opter pour le prelevement automatique et de recevoir à domicile les coupons mensuels. Beaucoup de Réseaux proposent ce service.

Chrono est un service déjà plus rare puisqu'il permet d'obtenir à domicile les horaires d'un arrêt spécifique. Ce service permet de pallier le manque de précision des fiches horaires.



Pilote s'adresse aux enfants qui utilisent pour la première fois le réseau de bus. Une hôtesse les accompagne et les informe sur la manière de prendre le bus.

Enfin, la STAR édite régulièrement un guide appelé J'Y BUS qui permet de connaître l'arrêt le plus proche des différentes rue de Rennes, mais aussi de certains services publics.



R 312 n° 730, place de la République sur la ligne 11 vers Plaine de Baud en mai 1991 - Un jour férié - HLC

La gratuité est accordée aux enfants de moins de 6 ans, aux grands invalides et aux personnes à revenu modeste.

Le réseau de Rennes, accepte la carte hermine qui permet de voyager sur un trajet SNCF et des réseaux de bus (par exemple quelqu'un qui habite St Brieuc et qui travail à Rennes, peut acheter un coupon hebdo ou mensuel qui comprend le trajet SNCF St Brieuc - Rennes et les voyages illimités sur les réseaux de Rennes et St Brieuc.

Par ailleurs, il convient de rappeler que le réseau est en Self Service et donc un composteur est présent devant chaque porte.

LE RESEAU

Le réseau de Rennes comprend **16 lignes urbaines** (1-3-4-5-6-7-8-9-10-13-14-16-17-18-20-30), **4 services périphériques** (A-D-G-H), et **24 lignes suburbaines** (12-50-51-52-53-54-55-56-57-58-59-60-61-62-63-64-65-66-67-68-69-70-71-72).

Seuls les lignes urbaines sont desservies les Dimanches et Fêtes (La ligne 59 bénéficie de certains services les dimanches et fêtes).

Les lignes 10, 13 et 30 ne desservent pas l'hypercentre de Rennes.

La ligne 6 doit être considérée comme Suburbaine. En effet, comme chaque ligne suburbaine, les arrêts du réseau urbains ne sont pas desservis (Sauf pour la montée vers l'extérieur, ou la descente vers Rennes). Ce

système permet aux usagers qui viennent des communes extérieures de ne pas perdre de temps avec la desserte interne du réseau urbain. Il est vrai que cela peut être frustrant, mais on s'habitue. La plupart des lignes suburbaines sont exploitées par des affrétés (TIV-TAE-Jollivet-Courriers Bretons).

TARIFICATION

La tarification est horaire. Les tickets sont du format 6 x 3 cm.



Rennes District
Autorité Organisatrice

SEMTCAR

Société d'Economie Mixte - Exploitant

Actionnaires :

District 55% - Transcet 43,7 %

CMB + CRCA + BPO : 1,3 %



Réseau STAR (Marque du Réseau)

STUR - Gestionnaire
de 70 %des Services (Bus)
Filiale de Via Transport



Affrétés (30 %des Services)
Services Suburbains
TIV (Verney) - TAE - Jollivet
Courriers Bretons - ...

**Service de Transports
des Handicapés**
Association spécialisée PMR

Tarification 1/4/1996

Ticket Unité	006,00 Frs
Carnet de 10 tickets	042,50 Frs
Carnet Hebdo de 6 tickets	034,00 Frs

Coupon Mensuel	175,00 Frs
Coupon Mensuel Réduit (*)	124,00 Frs
Coupon Mensuel Jeune	098,00 Frs
Coupon Mensuel Etudiant	124,00 Frs
Coupon Hebdomadaire	042,00 Frs

(*) Personnes de plus de 65 ans et invalides à plus de 80 %

Nomenclature des Lignes Urbaines - Septembre 1996

- 01 - Chêne Germain - Maurepas - Hôtel Dieu - Mairie - Gare SNCF - Torigné
- 03 - St Laurent - Gayeulles - Bd de Vitré - Rue de Paris - Mairie
- 04 - St Laurent - Europe - Hôtel de Dieu - Mairie - Arsenal - Pont de Nantes - Bréquigny
- 05 - République - Colombier - J. Cartier - Ste Thérèse - Poterie
- 06 - Mairie - Rue de Paris - Beaulieu - La Hublais - Cesson Sévigné Bourg - Base de Loisirs
- 07 - Patton - Volney - Hôtel Dieu - Mairie - Arsenal - Cleunay
- 08 - Villejean - Le Mail - République - Colombier - J. Cartier - Volclair - Hautes Ourmes
- 09 - République - Colombier - J. Cartier - C Cial Alma
- 10 - Villejean - Maison Diocésaine - Mac Mahon (16° RA) - Hôtel Dieu - Bd Vitré - RU Beaulieu
- 13 - Bréquigny - C Cial Alma - Volclair - Hautes Ourmes
- 14 - République - Colombier - J. Cartier - Italie - Portugal
- 16 - Préfecture Beauregard - Pontchailou CHR - Maison Diocésaine - République - Plaine de Baud - Beaulieu - ZAC de Coesmes
- 17 - ZI Lorient - Stade Rennais - Le Mail - République - Gare SNCF - Haut Sancé - Chantepie
- 18 - Mairie - Hôtel Dieu - Mac Mahon - Cimetière Nord - St Grégoire
- 20 - ZI Sud Est - C. St Saens - Cimetière Est - Gare SNCF - Mairie - Hôtel Dieu - Mac Mahon - Cimetière Nord - C Cial Nord
- 30 - Villejean - Beauregard Préfecture - Patton - St Laurent - Europe - Bd Vitré - RU Beaulieu - ZAC de Coesmes (Ex ligne périphérique B) - Nouveauté 1996.

LIGNES PERIPHERIQUES (Du Lundi au Vendredi)

A - Hautes Ourmes - Cimetière Est - Plaine de Baud - Beaulieu - Joliot Curie
D - Hautes Ourmes - Volclair - Bréquigny - ZI de Lorient
G - Bréquigny - Italie - Hautes Ourmes - Haut Sancé - ZI Sud Est
H - Cimetière Est - Torigné - Italie - Suède - Bréquigny - Beauregard Préfecture

Les Dimanches et Fêtes : Lignes 1 (Jusque Portugal) - 3-4-5-7-8-9 (limitée Suède) - 17 (Limitée Stade Rennais) - 18 (Trois Croix Cim. Nord - Mairie - Plaine de Baud) - Soit pas de circulations sur les lignes 6-10-13-14-16-20-30.

Réseau de Soirée
Du Lundi au Samedi
de 20 h 30 à minuit

Ligne 01 - Prolongée jusque Portugal.
Ligne 04 - Prolongée jusque ALMA.
Ligne 07.
Ligne 08.

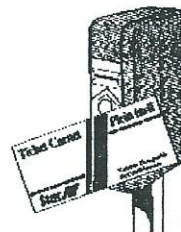
Les Dimanches et Fêtes de 20 h à 0 h 20

Service Orange : Gare SNCF - République -
Hôtel Dieu - Bd de Vitré - Beaulieu RU -
Joliot Curie

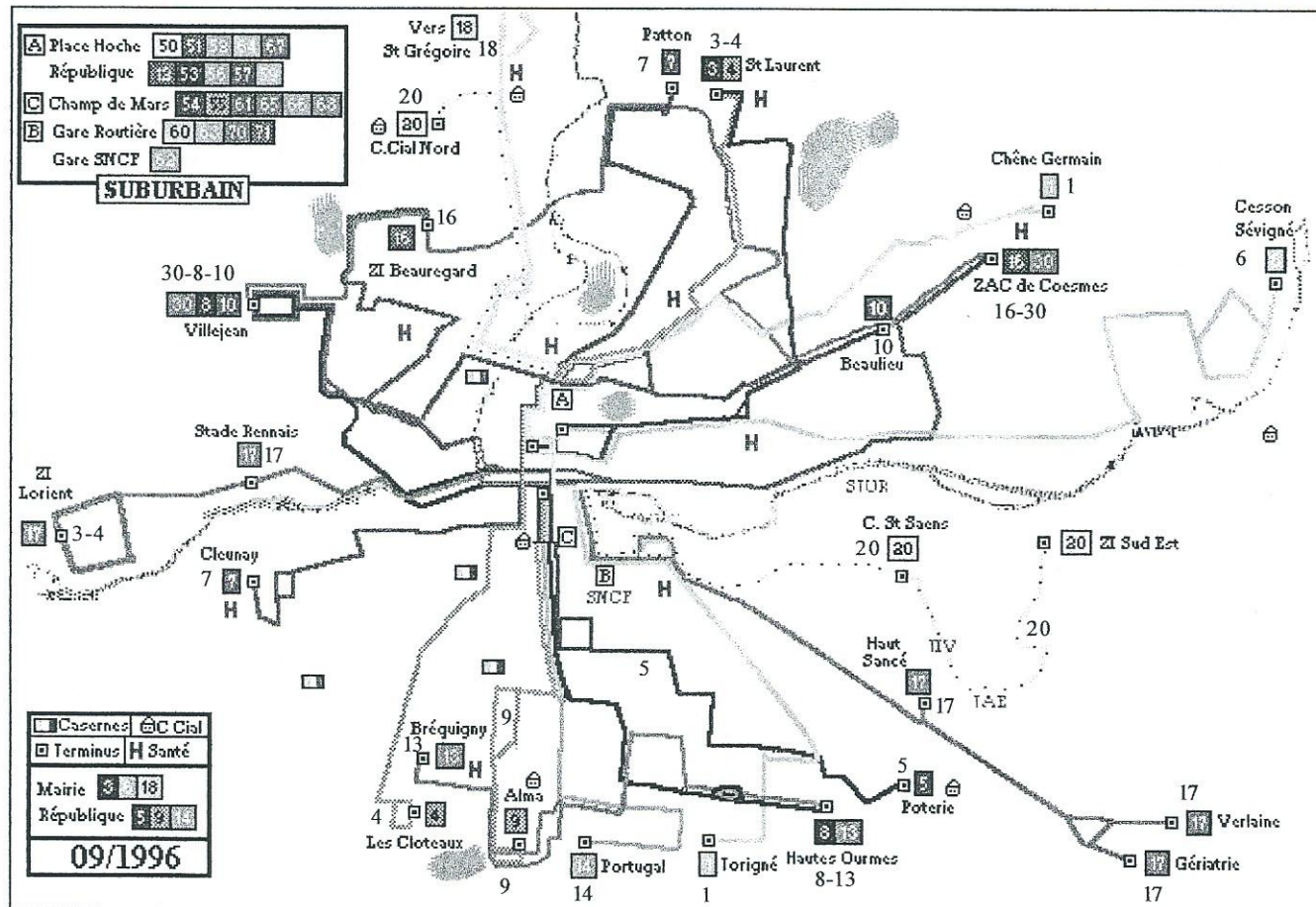
**Service Vert - Gare SNCF - République -
Pontchaillou - Villejean**

**Service Violet - Gare SNCF - Cx St Helier -
Pologne - Italie - Alma - Bréquigny - Arsenal
- République - Gare SNCF**

Service Jaune - Cleunay - Arsenal - Mairie - Hôtel Dieu - Europe - St Laurent.



Il faut ajouter a ces lignes les dessertes spéciales pour les Matches de Football (4 circuits), mais aussi pour tous les événements importants de l'agglomération. On peut citer les dessertes lors des Transmusicales, les Foires Expositions, les Forums, ...



Réseau Suburbain - Septembre 1996



TAE	Ligne 12 - République - La Janais - Chartres de Bretagne Centre - Parc de Loisirs
STUR/TIV	Ligne 50 - Place Hoche - Thorigné Fouillard Mairie
C. Bretons	Ligne 51 - Place Hoche - Volney - St Laurent - Betton Mairie - Gentilhommière
TIV	Ligne 52 - Place Hoche - C Cial Nord - Montgermont Mairie - La Chapelle des Fougeretz Mairie
TIV	Ligne 53 - République - Vezin Centre - L'Hermitage Eglise - La Chapelle Thouarault Eglise
TIV	Ligne 54 - Cours des Alliés - Le Rheu Centre - Cintré Centre
TIV	Ligne 55 - Cours des Alliés - Mordelles Mairie - Le Verger
Jollivet	Ligne 56 - République - Moigne Centre - Chavagne Croix Verte
TAE	Ligne 57 - République - St Jacques de la Lande Centre
TAE	Ligne 58 - Bréquigny - St Jacques de la Lande Centre
Jollivet/STUR	Ligne 59 - République - La Janais - Bruz Centre
TAE	Ligne 60 - Gare Rouière - Pont Péan Centre
TAE	Ligne 61 - Cours des Alliés - Noyal Chatillon sur Seiche Centre - St Erblon Mairie
STUR	Ligne 62 - Gare SNCF - Hautes Ourmes - ZI Champ Martin Eglise - Vern/Seiche Centre
TAE	Ligne 63 - Gare Routière - Pont Réan Centre
TAE	Ligne 64 - Place Hoche - Beaulieu - Acigné Mairie
TAE	Ligne 65 - Cours des Alliés - Pacé Centre
TAE	Ligne 66 - Cours des Alliés - St Gilles Centre
TAE	Ligne 67 - Place Hoche - Cesson Sévigné - Noyal/Vilaine Bourg - Brécé Anjou
TIV	Ligne 68 - Cours des Alliés - Gévezé Mairie
TAE	Ligne 69 - Clayes - Parthenay - Pacé (Correspondance avec ligne 65)
C. Bretons	Ligne 70 - Gare Routière - St Sulpice la Forêt Bourg
C. Bretons	Ligne 71 - Gare Routière - Betton Centre - Chevaigné Mairie
TIV	Ligne 72 - Cesson Sévigné - Thorigné Fouillard

NB : TIV - Transports d'Ille et Vilaine (Verney) / TAE - Transports Armor Express / C. Bretons - Courriers Bretons (GTI)



1 2
3



4



Photos : 1. PR 180.2 n° 441 de la STUR, rue d'Isly, sur la ligne 59 vers RENNES République - 2. S215SL des Voyages Jollivet, place de la République, sur la ligne 59 vers Bruz - 3. PR 100.2 des TIV, Pont Pasteur, sur la Ligne 55 vers Mordelles - 4. R 312 des TAE, Place de la République, sur la ligne 57 vers St Jacques de la Lande.

VAL sûrement pas avant l'an 2000 !

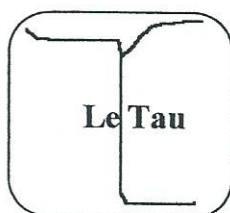
En effet, le projet de TCSP qui devait permettre aux Rennais d'éviter les embouteillages et les trains de bus au centre ville, c'est transformé en usine à gaz ! Voici l'histoire du projet de TCSP et des péripéties du VAL Rennais !

C'est en 1983, que Rennes met en place son premier plan de circulation. Les premières rue piétonnes apparaissent. Néanmoins, les efforts réalisés entre 1972 et 1980, avec la mise en place de couloirs bus, d'acquisition des premiers bus articulés (SG220), d'équipement en Self Service du parc et de priorité aux carrefours ; ne suffisent plus pour absorber l'augmentation des déplacements dans l'hyper centre. Les temps de parcours augmentent tandis que les coûts des Transports Collectifs dérapent. Le SITCAR pense alors développer un nouveau système capable de résoudre ces problèmes.

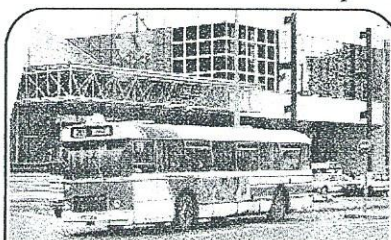
Deux projets se dégagent : une ligne de TCSP en "Tau" (deux branches : une principale de 9 km et une de 3 km) et un axe bus est-ouest.

Le TCSP doit desservir impérativement les quartiers très denses du Sud, la Gare SNCF, le Centre Ville, et le Centre Hospitalier au Nord Ouest. Par ailleurs, les quartiers denses du Nord/Nord Est mériteraient aussi une desserte, ce qui explique la branche supplémentaire (le Tau).

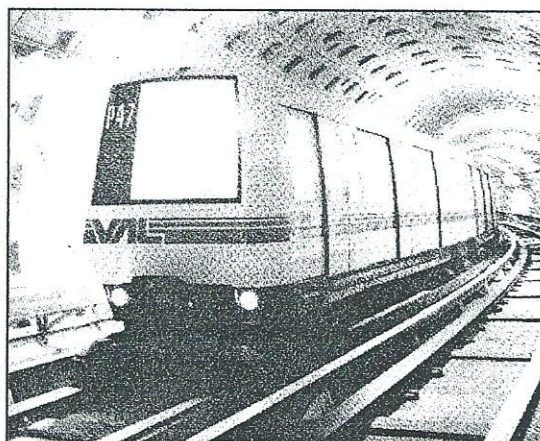
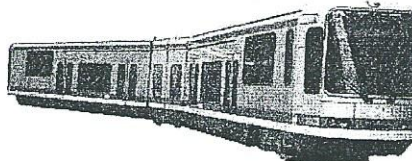
Il ne reste plus qu'à déterminer la technologie à employer : Tramway ou brochure éditée en 1988 dresse un entre les deux modes (voir en bas de cette page). En effet, au départ seul le tramway semblait correspondre aux besoins rennais. Or, Matra Transport répond à l'appel d'offres avec son système VAL (Métro Automatique qui repose sur le principe de l'occupation de cantons et de la modulation de la vitesse de lecture des informations contenues dans le sol).



En octobre 1989, le projet définitif présente 9410 m (8650m hors voies de service)



SC10 devant la Gare - Brochure SEMTCAR/Rennes District



VAL 206 (P47) à Lille en tunnel - Cliché repris sur le Magazine de la ville de Rennes

VAL ? Une comparatif

Comparaison en 1988	Tramway	VAL
Longueur Totale	9240 m	9320 m
Longueur Aérien	6340 m	5500 m
Longueur Souterrain	2900 m	3820 m
Nombre de Stations	22	17
- Dont Souterraines	6	6
Vitesse Commerciale	21 km/h	31,5 km/h
Tps Villejean - Centre Ville	9'30"	6'20"
Tps Hautes Ourmes - Centre	13'45"	9'10"
Fréquences Heures Pointes	3'30" / 5'	2'30" / 3'
Fréquences Heures Creuses	7' / 10'	4' / 5'
Trafic Journalier (Voyages)	60 000	82 800
Trafic Annuel (Voyages)	15 millions	20,7 millions
Coût Total HT 7/88	1680 MF	2000 MF
Coût du Génie Civil	1025 MF	1120 MF
Coût Mat. Roul. + équipt.	655 MF	880 MF
Coût Total au Km	182 MF	215 MF

de ligne dont 3820m couverts pour le VAL et 2900 pour un tramway. La décision doit être prise par le SITCAR. Ce dernier offre à 500 Rennais un voyage à Lille pour découvrir le VAL (berceau du système) et à Grenoble où circule la version évoluée du Tramway Alsthom de Nantes. Coût de l'opération : 500000 Frs. L'influence sur l'imposition est l'élément qui préoccupe le plus les rennais : en effet, pour le Tramway un coût annuel supplémentaire par Rennais de 150 F, contre 210 F pour le VAL !

Le 26 octobre 1989, le SITCAR choisit le VAL et la première ligne doit ouvrir en 1997. Néanmoins, en 1990, le Maire de Rennes, Edmond HERVE, décide d'enterrer le métro là où le passage en viaduc pouvait causer des problèmes avec les riverains (Villejean - Hautes Ourmes ...). Soit plus de 7 km en souterrain sur une ligne de 8650m. Le

coût du VAL s'envole et remet en cause le choix du système. En effet, 2,4 milliards de Francs pour le VAL, l'opposition commence à s'organiser ! L'APS est voté assez facilement en 1990. En 1991, le patron de Citroën Rennes (premier employeur) conteste l'intérêt du projet VAL ; et surtout se plaint des incidences sur les comptes des entreprises ponctionnées par le biais du Versement Transport.

Le Géographe rennais Michel PHILIPONNEAU (de

Gauche comme le Maire) affirme son opposition au projet qui risquerait selon lui d'éloigner les

investisseurs de la capitale bretonne. Par contre, Gérard POURCHET (CDS opposition) se dit favorable au métro mais aussi à un référendum sur la question.

En 1992, l'enquête d'utilité publique est ouverte. Le conseil Général (de Droite - Pierre Méhaignerie) estime que le système n'est pas adapté aux besoins rennais.

L'enquête publique bas des records puisque 50 000 personnes ont donné leur avis (contre 5000 pour un projet autoroutier ou 15000 pour une centrale nucléaire ...). Une pétition récolte 47000 signatures contre le VAL, l'opposition se place définitivement du côté des protestataires. En fait, les rennais se posent deux questions : Le VAL est-il adapté à Rennes ? Rennes a-t-il le moyen de financer un tel investissement sans conséquences dramatiques ?

En octobre 1992, le ministre (de Gauche) des Transports annonce une **subvention de 500 millions**. Hélas, le projet prend un tournant politique politicien !

En janvier 1993, les élus du District adoptent l'APD du VAL pour un coût de 2,733 milliards de Francs, 15 stations, 8,5 kms (1 km en aérien) et une mise en service pour 1998. Par ailleurs, le préfet d'Ille et Vilaine signe la Déclaration d'Utilité Publique.

L'association Rennes Verte dépose le premier recours contre la DUP du VAL auprès du tribunal Administratif. Des manifestations sont organisées en mai 1993. Le Changement de ministre des Transports (Cohabitation de Droite) engendre la remise en cause de la subvention. Le projet est au fossé ! En juillet 1993, Bernard BOSSON nomme un collège d'experts chargés d'étudier le dossier rennais. En décembre 1993, l'état accepte de financer à hauteur de la subvention calculée pour le système le moins couteux (en l'occurrence le Tramway 1,68 milliards de Francs). Soit ici une subvention calculée de 372,8 millions de francs. Malgré la réduction de l'aide de l'état le District adopte "définitivement" le projet VAL. Les opposants, en parallèle, poursuivent leurs actions juridiques. Citroën conteste la hausse à 1,5% du Versement Transport. Il faut noter la présence de 8 entreprises dans les requérants contre la DUP : Citroën, Legris, Triballat, Téléphonie Centrale, Robin Châtelain, Ets Maillard et la Sté Maillieux.

En février 1994, les premiers travaux annexes débutent. La réussite du VAL de Toulouse redonne espoir à la majorité municipale. Tandis que les tribunaux donnent raison aux opposants du VAL sur la validité de la DUP, une nouvelle enquête d'utilité publique est lancée pour combler les erreurs de la

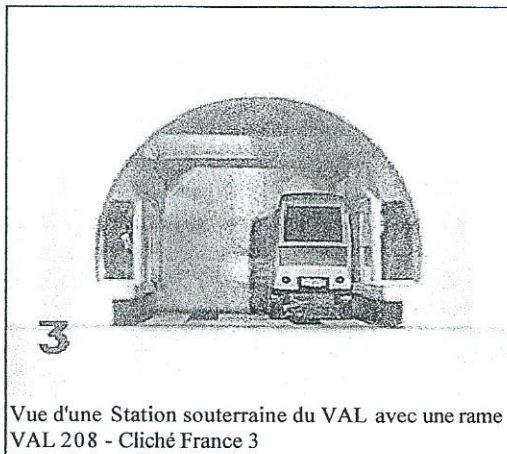
précédente. Mais déjà en mai 1994, les élections municipales de 1995 se profilent à l'horizon. Et comme l'état ne débloquent pas la subvention sans une nouvelle DUP, c'est aux électeurs que reviendra le choix du VAL ou non en réalisant Edmond HERVE ou non !

Détail qui marque l'importance du débat, c'est un comité de Chefs d'Entreprises qui décide de réaliser une campagne anti-VAL. Pour cela, ils distribuent des tracts et décident de lancer une campagne d'affichage avec pour slogan : "400 milliards de

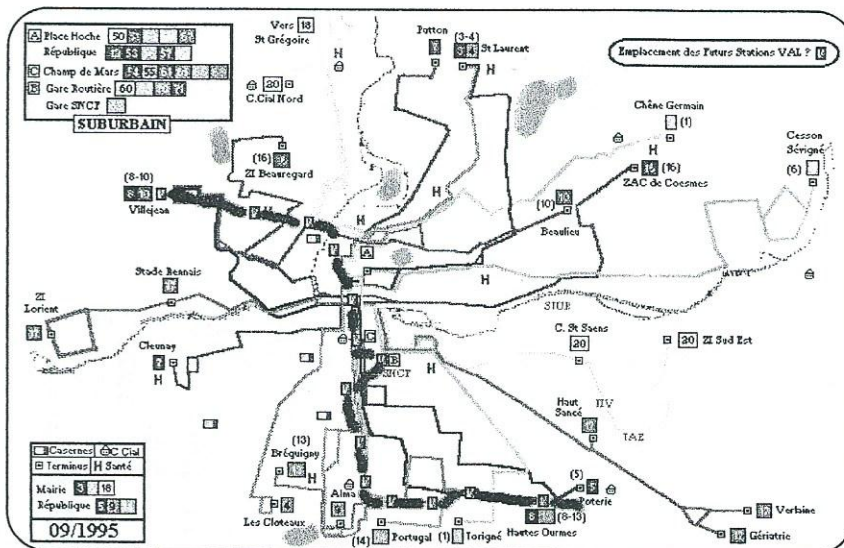
centimes, à ce prix là, le projet VAL, c'est le VAL dingue". Or, les afficheurs refusent cette commande, appuyés par le Bureau de Vérification de la Publicité. En effet, le jeu de mots leur semble tendancieux. Les patrons, furieux, décident de se pourvoir devant le TGI (Tribunal de Grande Instance) de Rennes. Le TGI les déboute et les condamne. Matra demande alors des dommages et intérêts, car il estime que cela correspond à un dénigrement du produit VAL. Le tribunal reconnaît le préjudice de Matra.

Autre détail, une plaquette de 1993 du conseil Général d'Ille et Vilaine qui vantait la région avec "le métro Val à Rennes et le TGV" afin de préparer "aujourd'hui ses communications de demain" - dans le même temps, le conseil général est toujours contre ce projet !!!

A la fin de l'année 1995, la nouvelle enquête d'utilité publique démarre. En février 1996, la commune du Rheu organise un référendum sur le VAL. 1183 électeurs (sur 3680) se rendent aux urnes : résultats 805 ont dit non ! Le Maire, Gérard POURCHET, décide alors de voter contre le VAL lors des votes futurs au sein du District.



Vue d'une Station souterraine du VAL avec une rame VAL 208 - Cliché France 3



LES STATIONS

Nom Station	Arrêt Actuel
J.F. Kennedy	Villejean (8-10)
Villejean Université	R. Henry (16)
Pontchaillou CHR	Pontchaillou (16)
Anatole France	Pontchaillou (10-18-20)
Sainte ANNE	Champ Jacquet (1-4-7-18-20)
République	République
Charles De Gaulle	Isly (5-8-9-14)
GARES	Gare SNCF (1-17-20)
Jacques Cartier	J. Cartier (5-8-9-14)
Clémenceau	Clémenceau (8-9-14)
Henri Fréville	H. Fréville (13-14)
Italie	Italie (13-14)
Triangle	Suisse (14)
Le Blossne	Galicie (1-8-13)
La Poterie	Hautes Ourmes (8-13)

Cet élu déclare qu'il n'est pas certain de faire ce qui est bon pour l'avenir de l'ensemble de l'agglomération en matière de Transports en Commun, mais il se range à l'avis de ses administrés.

Je pense pour ma part que de tels référendums n'ont que très peu de valeur puisque très peu d'électeurs se déplacent. En général, se sont plutôt les opposants qui prennent le temps de déposer leur bulletin.

Il faut signaler que Edmond HERVE est réélu en juin 1995 à la mairie de Rennes. Les urnes ont parlé, le projet VAL n'est pas coulé.

En juin 1996, les commissaires enquêteurs émettent un avis favorable au projet VAL. Il ne reste plus qu'au préfet d'édicter la Déclaration d'Utilité Publique. Mais pour cela, il faut attendre le déclassement de certaines zones publiques (Domaine Hospitalier, ...) afin de pouvoir

assurer la construction de la ligne.

Par ailleurs, le Versement Transport, pompe à finance du projet est mis à mal par le tribunal administratif qui estime que Citroën n'avait pas à payer la part liée à l'augmentation du VT pour le VAL puisque ce projet n'est pas encore décidé !

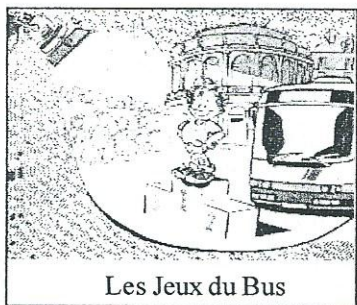


GX 187 n° 604 sur la ligne 8 vers Hautes Ourmes en juillet 1996 derrière la place de la République. A cause des Travaux de déviation des canalisations, les itinéraires des bus sont déviés au centre ville. Les rennais ont un avant goût des Travaux qui les attendent avec le VAL - Cliché YLC

Néanmoins, les Rennais commencent à Découvrir les premières perturbations liées aux travaux puisqu'en juin les déviations de canalisations ont débuté. Prendre son bus au centre ville relève du véritable jeu de piste.

Alors, VAL ou pas VAL, une chose est certaine, il ne sera pas en service pour l'an 2000 !

BOUGEZ BUS, C'EST L'ASTUCE - Le STAR sait communiquer !



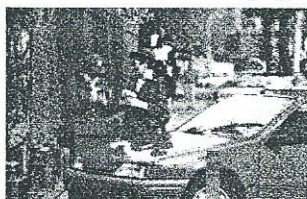
En effet, le STAR détient le Savoir faire, mais le faire savoir n'est pas en reste. Plusieurs campagnes de communication sont régulièrement lancées.

Mais communiquer c'est avant tout proposer aux clients les informations classiques : Un plan du réseau et un guide bus sont édités chaque année avec comme visuel la dernière campagne d'image (en 95/96 une étudiante dans le bus avec sa carte). On peut noter aussi les services évoqués auparavant et les traditionnelles fiches horaires.

Autre méthode la participation à la vie locale en organisant des tournois de football interquartiers, des concours comme objectif bus (pour fixer sur la pellicule la vie du bus !), ou encore organiser les "jeux du bus".

Les publicités sont souvent très attractives, voici quelques exemples :

- La campagne de juin 1994, résume en 4 photos les avantages du bus : "ça vous transporte au coeur de la ville et c'est direct..." (un couple) - "C'est 112 f pour voyager tout un mois et c'est économique ..." (une étudiante) - "ça évite les papillons et c'est malin..."



(deux contractuelles) - "ça fait respirer la ville et c'est tranquille ..." (Une mère et son enfant). Chaque slogan se termine par "... Bougez bus, c'est l'astuce !"

- En décembre 1995, on retrouve les dessins qui montrent les déboires de l'automobiliste. Chaque ville a utilisé à un moment donné ce type de campagne, mais celle de Rennes est particulièrement réussie. On trouve trois dessins avec comme slogan "Et si vous preniez le bus ?". Le premier dessin met en scène une pompe à essence qui avale les \$\$\$ et une voiture qui a soif ! - le second montre l'automobiliste dans les embouteillages et la pollution avec un bus qui va le dépasser (dessin ci-dessous) - Enfin, le dernier présente notre pauvre automobiliste qui pleure sa pauvre voiture trainée par une dépanneuse qui se dirige vers la fourrière et qui porte le numéro 22 !

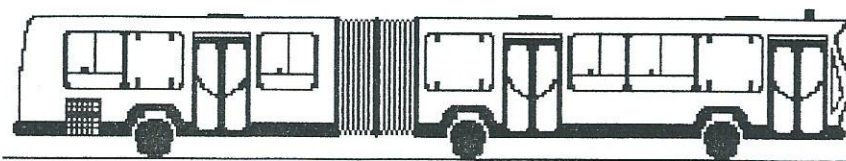
Beaucoup d'humour, qui permet



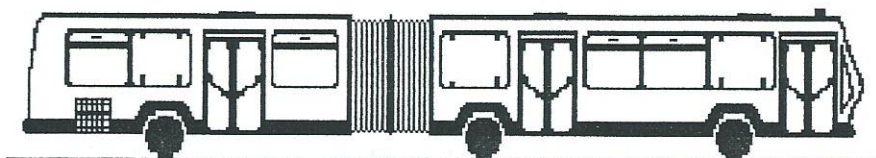
ETAT DU PARC DE LA STAR - Fin 1996



Saviem MAN SG 220 (51 ex.)
envir. 13 numérotés dans la série 300
Les premiers datent de 1977

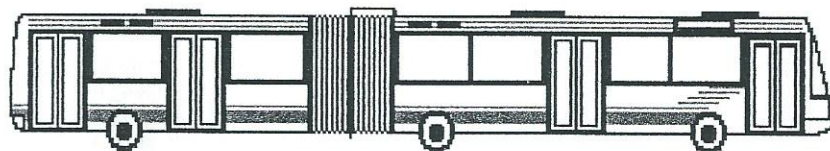
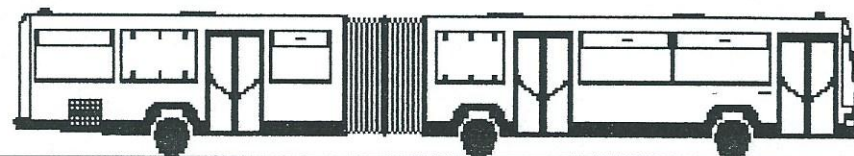


RVI PR 180 MI (46 ex.) dont 10 PR 180 R
46 numérotés dans la série 300 et 400
Les premiers datent de 1981

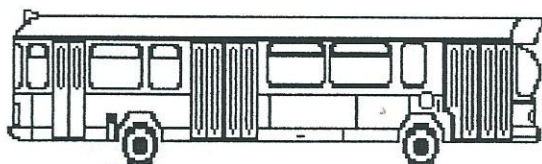


RVI PR 180.2 (13 ex.)
13 numérotés dans la série 400
Les premiers datent de 1985

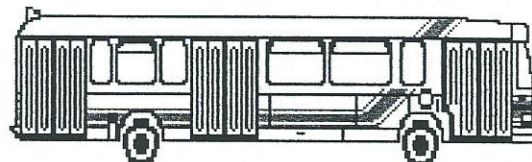
Heuliez GX 187 (13 ex.)
13 numérotés de 601 à 613
Les premiers datent de 1985



Van Hool AG 300 (52 ex.)
52 numérotés de 500 à 551
Les premiers datent de 1993

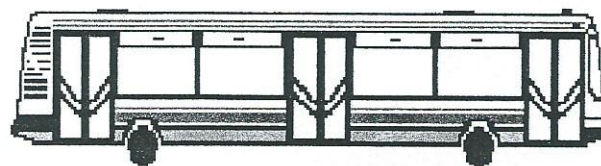


Saviem SC 10 (Plus de 100 ex.)
Env. 6 Ex. numérotés dans la série 100



RVI SC 10 R (28 ex.)
28 numérotés dans la série 100
Les premiers datent de 1981

Evolution du Parc 1987 à 1995				
Année 19..	87	90	92	95
CBM TDU 12	2	-	-	-
Saviem SC 10	72	35	22	13
RVI SC 10 R	28	28	28	28
RVI R 312	-	35	57	76
MAN SG 192	2	2	-	-
MAN SG 220	51	51	51	25
RVI PR 180 MI	46	46	46	46
RVI PR 180.2	11	13	13	13
Heuliez GX 187	6	8	13	13
Van Hool AG 300	-	-	-	32
Total Parc	218	218	230	246

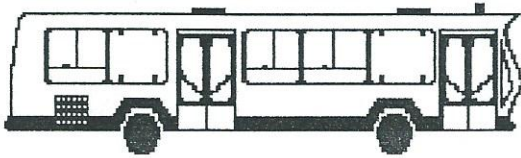


RVI R 312 (76 ex.)
76 numérotés de 701 à 776
Le premier date de 1988

L'AG300, bus articulé surbaissé, remplace les SG220. Comme le SG220, l'AG300 a un rayon de braquage faible (90°) grâce à son moteur central avant (comme les SG220). Enfin, son plancher est surbaissé, et il est propulsé par un moteur MAN.

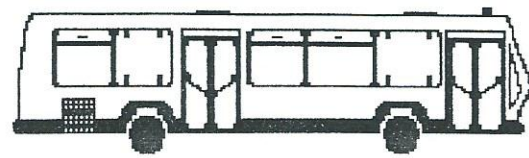
PREVISIONS : En 1997, 10 bus articulés à Plancher Surbaissé et 8 standards doivent être commandés par le District de Rennes.

Le Parc des Affrétés (70 véhicules)



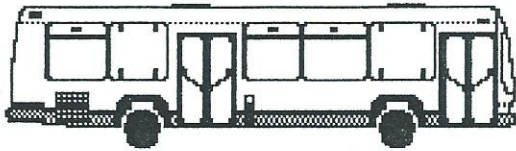
RVI PR 100 MI - TIV - CB

TIV : ?? ex. - CB : 4 ex. (Dont 1 PR100R)



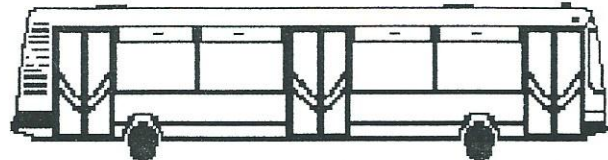
RVI PR 100.2 - TIV - CB

TIV : ?? ex. - CB : 1 ex.



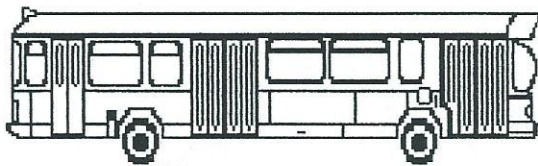
RVI PR 112 - TIV

TIV : 4 ex. (minimum)



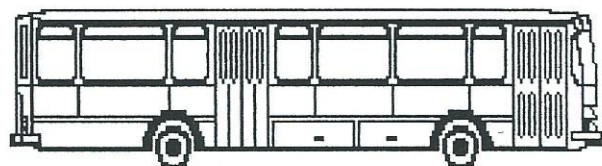
RVI R312 - TAE

TAE : ?? ex.



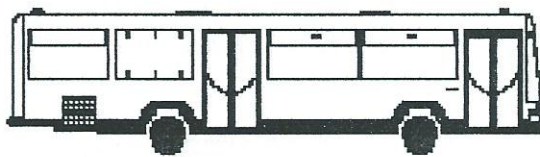
RVI-SAVIEM SC 10 - TAE

TAE : ?? ex. (En cours de réforme)



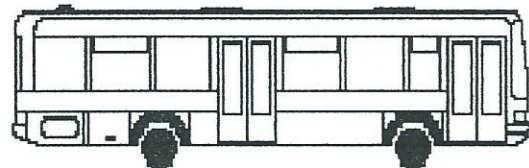
RVI-SAVIEM S105 RA/RAX - TAE

TAE : ?? ex.



Heuliez GX 107 - CB

CB : 1 ex. 3 portes (Ex ADP)



Setra Kassböhler S215SL - TAE - Jollivet

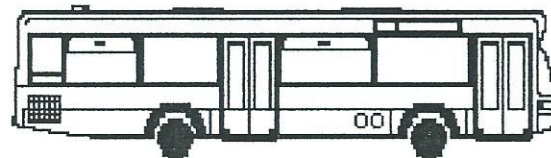
TAE : 20 ex (mini). - Jollivet : 1 ex

Abréviations - TIV : Transports d'Ille et Vilaine (Verney) - TAE : Transports Armor Express - CB : Courriers Bretons (GII)



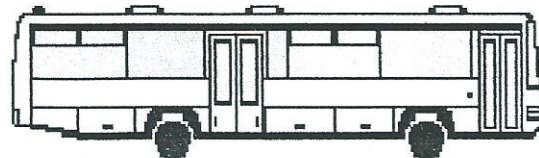
S215SL des TAE de la ligne 12 quittant la place de la république en HLP - Juin 1996 - YLC

Il faut ajouter à ces véhicules, peints aux couleurs du STAR, les véhicules interurbains munis de plaques de Pare Brise qui desservent les lignes suburbaines et qui assurent des doublages. Pour les TIV, il s'agit de S53R/RX, de Tracer et de FR1 ; pour les



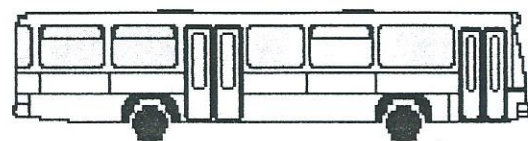
Mercedes O 405 - TAE

TAE : 1 ex. (minimum)



Van Hool T 815 TL - Jollivet

Jollivet : 2 ex. (minimum)



MAN SL200 / Mercedes O305 - TAE

TAE : 2 ex. (minimum)

TAE, de S215UL, de T815TL, de S53R/RX et de Tracer ; Pour les Courriers Bretons, de S53R/RX, Tracer et FR1. D'ailleurs, certains départs ne s'effectuent pas du terminus habituel, mais à partir de la Gare Routière.

Commencent à apparaître des Girouettes Electroniques sur les PR112 des TIV, S215SL des TAE et le S215SL de Jollivet. La plupart des autocars des Courriers Bretons sont déjà équipés de ce système pour l'interurbain !

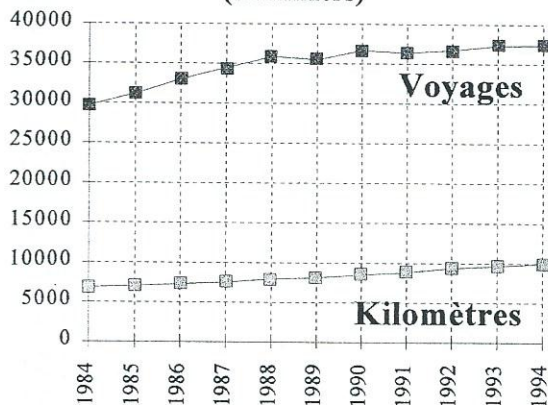
DES RESULTATS QUI STAGNENT



PR 180 MI n° 351 sur la ligne 7, place de la république, vers Cleunay - Juin 1996 - YLC

Les statistiques du réseau de Rennes montrent une bonne fréquentation avec plus de 100 voyages par an et par habitant. Hélas, on note une stagnation en 1994, et une baisse en 1995, surtout dûe aux nombreuses journées de grève de cette année là (particulièrement en novembre/décembre). Il devient urgent de réadapter le réseau et de mettre en service un TCSP qui permettent de redonner la performance du réseau de Rennes.

Voyages et Kilomètres (en milliers)

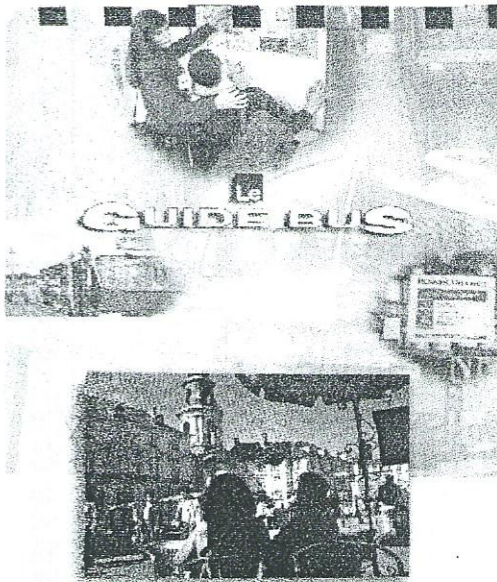


En septembre 1996, le réseau de Rennes donne un coup de jeune aux deux documents principaux que sont le plan du réseau et le guide bus. En effet, le plan du réseau est toujours décomposé avec un côté suburbain et l'autre côté urbain. La grande nouveauté a ce niveau, c'est la reprise des lignes suburbaines sur le plan urbain (au moment de la sortie des limites de ce plan). De plus, le réseau suburbain est beaucoup plus précis avec le détail des rues de chaque bourg.

T'ES BUS, MA PUCE.



Publicité de 1989, l'époque "T'es bus ma puce".



Le guide bus change complètement puisque à la suite du mode d'emploi du bus et des informations habituelles (Tarifs ; services spéciaux ; plans des arrêts Gare, Place Hoche, Mairie et République ; ...), la STAR a remanié l'information au niveau des lignes urbaines (Les lignes suburbaines ne sont plus reprises). Pour chaque ligne nous avons le plan de ligne, les principaux centres d'intérêt, les premiers départs, les derniers départs et la fréquence en cours de journée (Pour chaque période : Bleu Vert Samedi et Dimanche et Fêtes). De plus à chaque page les clients sont invités à utiliser le service CHRONO pour obtenir l'horaire précis de passage à son arrêt. Le gros problème, c'est que le guide bus n'est distribué que dans les boîtes aux lettres. Ce document très bien fait n'est donc pas disponible pour tous les clients !!! C'est très dommage quand on imagine le nombre de guides distribués mis à la poubelle avec les autres papiers promotionnels. Surtout, des personnes privées de cette information. En ce qui concerne les fiches horaires on ne constate pas de modifications majeures.

Il faut aussi noter que sur les documents commerciaux trois logotypes apparaissent : celui du district de Rennes, celui de la marque STAR, mais aussi celui de la SEMTCAR, exploitant du réseau.

Je tiens à remercier pour leur aimable coopération, Monsieur TIREL de la SEMTCAR, mais aussi le personnel du service marketing de la STUR pour les informations historiques communiquées en 1990.

Guide 96/97

horaires appliqués
à partir du 26 août 96

INFO STAR
(02) 99 79 37 37

Yves LECHANU (Septembre 1996).

[illegible]

On notera les modifications par rapport à l'article en ce qui concerne les attributions des lignes suburbaines.

En date du 3 septembre 1996



☒ Découpe STAR ☐ Découpe Transporteur

Soit 93 véhicules aux couleurs S'AR
et 59 véhicules complémentaires

PARC AFFRETES



Soit 153 véhicules

Actualité des Réseaux

TULLE - Tul'bus:

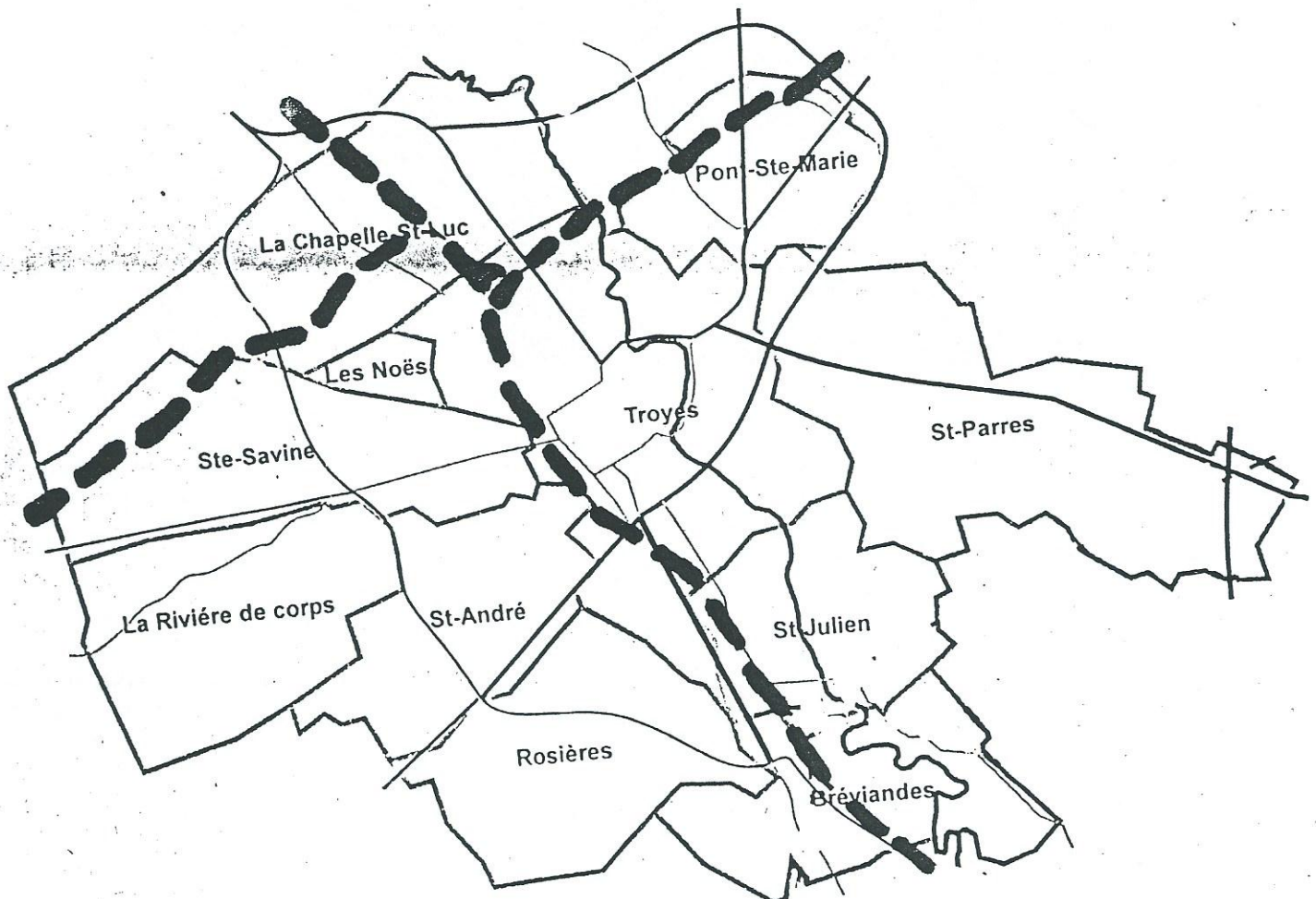
Depuis septembre 1990, le service urbain de la ville de Tulle est conventionné avec la CFTA qui gère le réseau urbain Tul'bus. Petit réseau, Tul'bus n'est composé que de trois lignes et de quatre véhicules. L'ensemble représente un peu moins de 110 000 km pour un peu plus de 9000 passagers par an. Le réseau de transport urbain Tul'bus s'engage dans une nouvelle restructuration; la CFTA cherche des solutions pour combler l'insuffisance de recettes du service. Un déficit de 1,6 million de francs est supporté par les contribuables tullistes.

CHARTRES - Filibus:

La CGT tire la sonnette d'alarme après les modifications apportées au réseau Filibus pour cette rentrée. Le syndicat émet des réserves quant à la sécurité des passagers et des agents de conduite. En particulier à la hauteur du lycée Herriot deux arrêts sont implantés de part et d'autre de la quatre voies de l'avenue de l'Europe que les élèves doivent traverser sans passage clouté, ce dernier étant situé à plus de 100m. Un autre arrêt " Marceau " situé dans un virage en "S" est signalé très dangereux par la CGT.

TROYES - TCAT:

La Communauté de l'Agglomération Troyenne a un projet - dans un avenir proche de 4 à 5 ans - d'un système de transport intermédiaire avec une solution qui pourrait être celle d'un tramway installé sur des rails SNCF. Il est vrai que l'agglomération dispose de deux axes importants d'emprises ferroviaires disponibles qui pourraient être ainsi utilisés. L'un va de la Chapelle-Saint-Luc à Saint-Julien-les-Villas et l'autre relie l'UTT à Pont-Saint-Marie. Les deux axes auraient pour tronc commun le centre ville de Troyes. Ces axes permettraient de desservir notamment les pôles des magasins d'usines.



LILLE - Transpole:

Voici quelques nouvelles du côté du matériel chez Transpole:

- l'autobus articulé Heuliez GX 187 n°8001 provient du réseau de Cannes. A l'inverse des PR 180 il n'est pas équipé de vidéo et est régulièrement visible sur la ligne 4.
- les 2 autobus articulés Mercedes n°1001 & 1002 ont été utilisés auparavant en démonstration dans le Val d'Oise. L'un est une version 4 portes et l'autre est un 3 portes.
- les autobus Sétra seront affectés au dépôt Vauban de Lille.
- l'autobus RVI PR 112 était un véhicule de démonstration.
- 8 nouveaux Heuliez GX 317 sont attendus au dépôt Faidherbe. Fin septembre, ils étaient visibles chez le concessionnaire de Seclin.
- en marge du réseau Transpole, l'autocariste Bolle de Comines, qui exploite certaines lignes suburbaines - 18, 35, 36, 37 & 38 - utilise des Setra en version autocar et autobus avec la livrée Transpole. Récemment, ces véhicules ont été équipés de girouettes à pastilles. Depuis peu un Heuliez autocar articulé circule sur la ligne 35.
- d'autres lignes sont exploitées par Cariane Nord avec des Tracer RVI en livrée Transpole.

Rubrique " insolite " ci-dessous à Marcq-en-Baroeuil:



Transports

Tradition française, bus à l'américaine

Bien à l'heure sous l'église du Plouich, à Marcq, le "school bus" affrété par la municipalité pour la Saint-Vincent d'automne ! Des moyens "américains" pour une fête on ne peut plus traditionnelle puisqu'elle s'appuyait une fois de plus sur les Journées du patrimoine.

Il fallait une navette pour transporter à travers la ville les amateurs d'art et de monuments. La société APF s'en est chargée avec son matériel importé de Floride et qu'elle promène par toute la France. Mais de moyen de communication, le bus s'est vite transformé en attraction puisqu'il fut bondé toute l'après-midi par des gens qui ne prenaient même plus la peine de descendre aux arrêts !

La société privée Mariot-Gamelin assure depuis début octobre le transport des " personnes à mobilité réduite dans le cadre d'une convention de " délégation de service public " passée avec le syndicat mixte des transports de la Communauté Urbaine de Lille et le conseil général du Nord.

CAEN - CTAC:

Le 9 septembre dernier, la CTAC - Compagnie des Transports de l'Agglomération Caennaise - a lancé la première ligne inter-campus, la 22 Express. Elle améliore la relation entre les deux campus de la ville et assure une desserte intra-campus. Malgré une subvention Européenne de 630 000 Fr, 22 Express reste fortement déficitaire du fait de la faible tarification consentie aux étudiants.

NANÇY - CGFTE:

C'est le 18 octobre au soir que le réseau CGFTE de Nancy a mis en service Noctobus. Tous les vendredi et samedi soir, à la demie de 22h, 23, minuit et à 4h, les bus partent du Point Central pour la périphérie du grand Nancy pour ramener chez eux les noctambules. Onze bus sont affectés à Noctobus et ont été sous-traités par la CGFTE aux Rapides de Lorraine.

NICE - Sunbus:

Vingt cinq bus climatisés vont devoir subir quelques transformations pour rouler avec une climatisation conforme aux nouvelles normes. Des travaux qui nécessitent une dépense de 1,1 million de francs; ils sont rendus nécessaires par l'obligation d'utiliser un nouveau gaz de refroidissement non polluant. Il faudra changer les canalisations des climatiseurs anciens. Par ailleurs 17 autres bus subiront une opération de rénovation du moteur, de l'habitacle, de la boîte de vitesse et de la climatisation du poste de conduite. Ces travaux seront terminés pour la fin de l'année.

SOISSONS - Situs:

Depuis le mois d'avril dernier, tous les bus du réseau Situs de Soissons fonctionnent avec du Gazole additionné d'ester méthylique de colza. De 94 à 95 le nombre de voyageurs a augmenté de 7,5%. A partir du 1er janvier 97, trois nouvelles communes - Chivres-Val, Missy-sur-Aisne et Venizel - seront desservies par Situs par le simple prolongement des lignes 8 et 11.

Ce jour le réseau Situs transporte 925 000 voyageurs par an, les bus - 4 SC 10 et 12 Heuliez GX 107 - parcourent 380 000 km/an. La couverture de la desserte concerne 9 communes et 51 962 habitants.

AMIENS - SEMTA:

Un contrat de modernisation a été proposé à l'Etat, qui l'a accepté, et qui permettra au réseau d'Amiens de recevoir sur deux ans, une subvention de près de cinq millions de francs; cet argent servira à l'aménagement de voirie et de points d'arrêts et de mettre en place dès le début de 97 un système moderne de billetterie à savoir la télébilletique.

Concernant le réseau proprement dit, depuis septembre, le terminus de la ligne 1 à Etouvie va permettre aux habitants de ce quartier de se rendre plus facilement au centre ville. Au campus, une gare urbaine permet maintenant aux étudiants de prendre le bus dans de bien meilleures conditions. Enfin plus de cent abribus compléteront l'équipement d'arrêts.

ABBEVILLE - BAAG:

Le réseau BAAG - Bus Abbeville AGlomération - a décidé que la commune de Mareuil-Caubert serait desservie dès l'automne 96 par les bus BAAG.

LAON - Tul:

Les innovations du réseau TUL - Transports Urbains de Laon - à la rentrée 96:

- dynamisation de la desserte du quartier Ile de France avec création de la ligne 4.
- début du programme de renouvellement des abribus.
- création pour la ligne 2 de départs supplémentaires depuis la gare.
- lancement de la ligne TAXIBUS sur Leuilly.
- passage de la ligne 1 à la ligne 4 sans changement de bus à certaines heures.

Enfin il est bon de rappeler que les TUL ont été le premier réseau français à faire rouler l'ensemble de son parc de bus avec un mélange de gazole et d'ester de colza.

MEZIERES-CHARLEVILLE - TAC:

Depuis le 26 août dernier, le périmètre de transport urbain a été étendu à huit communes; de nouvelles lignes ont été créées et d'autres prolongées pour desservir les communes qui ne bénéficiaient pas auparavant du transport urbain. Deux nouveaux bus ont été acquis pour cette extension. Aujourd'hui, les TAC - Transports de l'Agglomération de Charleville-Mézières - desservent une population de 72 000 habitants et le réseau s'étend sur 120 km. 28 nouveaux points d'arrêts ont été installés. De plus une tarification unique est appliquée à la fois pour les bus TAC et les autocars de la Régie Départementale des Transports des Ardennes qui desservent, à présent, le périmètre urbain des TAC.

ORLEANS - SEMTAO:

Lancement de la procédure d'enquête d'utilité publique pour la première ligne de tramway Nord-Sud - Fleury-les-Aubray - Orléans la Source - du 16/12/96 au 31/1/97. La ligne sera longue de 18 km avec 23 stations dont 15 en correspondance avec le réseau bus et dont deux des stations d'échange avec les transports interurbains (Gare SNCF des Aubrais et d'Orléans, gare routière). Un total d'environ 700 places de stationnement est prévu dans six parkings. La fréquence des rames sera toutes les 6 mn en heure de pointe et de sept à dix minutes en heures creuses. La vitesse prévue est de 22 km/h. La clientèle prévisible est estimée dans une fourchette de 40500 à 48000 par jour. Le Ministère des Transports pourrait accordé une subvention de 450 millions de francs.

MONTPELLIER - SMTU:

Tramway de Montpellier - Calendrier de la 1^{ère} ligne

ACT.	NOM ACTIVITÉ	DÉBUT	FIN	1995				1996				1997				1998				1999				2000		
				Trim 2	Trim 3	Trim 4		Trim 1	Trim 2	Trim 3	Trim 4	Trim 1	Trim 2	Trim 3	Trim 4	Trim 1	Trim 2	Trim 3	Trim 4	Trim 1	Trim 2	Trim 3	Trim 4	Trim 1	Trim 2	Trim 3
1	Concertation av. projet	08/95	03/96																							
2	D.U.P.* Projet définitif	04/96	12/96																							
3	Travaux préparatoires	01/97	07/97																							
4	Construction ligne	07/97	04/2000																							
5	Construction atelier dépôt	12/97	12/99																							
6	Matériel roulant	01/97	12/99																							
7	Essais	02/2000	06/2000																							

U.P. - Déclaration d'Utilité Publique

BORDEAUX - CGFTE:

Bordeaux est l'une des dernières grandes métropoles françaises à n'avoir que des bus qui s'asphyxient dans le flot des voitures. En avril dernier, le conseil de la Communauté Urbaine de Bordeaux a largement adopté le schéma directeur de déplacement urbain communautaire. Le projet actuel - tram ou TVR - prévoit un investissement de 3 milliards de Fr pour une première ligne.

CLERMOND-FERRAND - T2C:

Une vive polémique s'est engagée suite au résultat de l'appel d'offres concernant le futur transport en site propre de l'an 2000. Les maires de l'agglomération clermontoise ont, semble-t-il, été déçus du fait qu'un seul système sur pneu (Bombardier) ait répondu, les quatre autres réponses étant tous des transports sur fer. La mairie de Clermont souhaite vivement une annulation de l'appel d'offres en cours, tout en désirant qu'un nouvel appel soit fait en privilégiant un système sur pneu. Le SMTIC (Syndicat Mixte des Transports), a qui revient exclusivement la responsabilité des transports urbains collectifs, s'était indigné de cette prise de position des élus. Néanmoins, un nouvel appel d'offres prenant prioritairement en compte l'option d'un tramway sur pneumatiques pourrait être envisagé. Un transport collectif sur pneu semblant être d'une évidence (pour les élus du moins) dans la ville du grand caoutchoutier mondial. De tout cela, il semble bien que le projet de tramway pour l'an 2000 risque de pâtir et d'être un temps soit peu repoussé. Néanmoins, les maires sont d'accord à l'unanimité pour la création d'un tramway, ce qui pour les transports en commun reste l'essentiel.

Le plus ancien des autobus articulé Renault PR 180 du réseau, le numéro de parc 1, a été vendu au réseau de Cherbourg, T2C effectuera la remise en peinture du véhicule. A ce jour, tous les articulés Van Hool A 300 acquis en juillet, sont en circulation sur les lignes 1, 3 et 6 et sur certains services scolaires. Les autobus neufs sont désormais équipés en série de girouettes électroniques SLE. La ligne 41 est sous-traitée à un privé.

PERPIGNAN - CTP:

Matériel: mise en service le 30/10/96 de 6 GX 217 Volvo-Heuliez.

Lignes: suppression de la navette Parc Relais n°16 - Centre Ville-la Roseraie - depuis le 01/03/96. Service de soirée assuré 2 soirs par semaine: cette navette relie le centre-ville à la Cité Universitaire les mercredi et vendredi scolaires de 20h à 0h30 le mercredi et de 20h à 03h le vendredi. Ce service est assuré par un Master Chaudon et la tarification est identique à celle de la journée.

Une précision concernant l'ésitériophilie du réseau de Perpignan parue dans notre dernier numéro: en effet, seule la CTP dessert Perpignan et Canet en Roussillon. Les billets vendus par les Courriers Catalans - page 8 du n°11 - ne sont réservés que pour les trajets à Amélie les Bains (navette urbaine) ou bien sur les navettes plages ou sur Canet en Roussillon pendant la saison estivale reliant le port, le village ou les plages.

MARTIGUES - Bus du Soleil:

Nous vous avons présenté dans le n°5 ce réseau. Voici quelques infos complémentaires: le réseau exploite maintenant une ligne 21 sur la rive droite du canal de communication de l'Etang de Berre, ainsi qu'une desserte fine du centre ville en minibus. Deux Renault PR 112 n°56 & 57 et deux Renault Master n°13 & 14 complètent le parc du matériel.

LES BUS DE L'ETANG DE BERRE:

Relire la présentation de ce réseau dans notre numéro 5. Les Mercedes 0 405 N n°8662 à 8672 ont été renumérotés 8833 à 8836 et 8844 à 8850. Ce réseau marque une pose après le renouvellement presque complet de son matériel qui comprend en outre pour les trois entreprises 26 Heuliez GX 77 H.

UN NOUVEAU RESEAU:

Inauguré le 2 septembre dernier, le nouveau réseau " CITEBUS DES DEUX RIVES " s'étend sur le territoire des deux communes de Romans-sur-Isère et Bourg-de-Péage. Ce réseau qui comprend six lignes dépend du groupe Transdev. Son parc de véhicules comprend 11 bus dont trois surbaissés. Si un de nos lecteurs pouvait nous fournir quelques renseignements complémentaires

CHAMBERY - STAC:

Le 25 novembre, la Société de Transports de l'Agglomération de Chambéry - STAC - a mis en service deux minibus électriques pour la desserte en boucle de deux lignes de l'hypercentre. Ces dernières longues de 2,5km sont parcourues dans un seul sens et ont une fréquence de 15mn. Le service est assuré tous les jours de la semaine sauf dimanche et jours fériés. Ce mini-réseau porte le nom de Citel; l'accès au bus hors abonné coûte deux francs a déposé dans un monnayeur qui rend la monnaie (délivrance d'un billet ?). Les bus sont des Master Renault d'une capacité de 13 places et ont une autonomie de 95 km. Le temps de recharge des batteries est de 6 à 8 heures en charge lente. Merci de nous adresser tous renseignements complémentaires sur ces bus.

VANNES - TPV:

Le 12 septembre a été inaugurée la nouvelle gare routière de Vannes située à proximité immédiate de celle de la SNCF. Elle a coûté 2,4 millions de Fr.

METZ - TCRM:

Les Transports en Commun de la Région Messine - TCRM - vont tester un système portable d'information des heures de passage des bus du réseau; appelé Infobus et de la taille d'un alphaspage, il permettra de connaître les heures d'arrivée des cinq prochains bus sur une ligne donnée, à un arrêt donné et dans un sens précis. Infobus coutera 680 000 Fr; les clients du réseau pourront le louer 20Fr par mois.

LE HAVRE - Bus Océane:

Le syndicat intercommunal des transports de l'agglomération du Havre avec Bus Océane a fait réalisé 7 courts métrages montrant aux jeunes comment accéder en bus à une dizaine de lieux ou de sites pouvant les intéresser sur l'agglomération. Ces films seront présentés dans les lycées et collèges de la ville.

RENNES - STAR:

Le préfet d'Ille et Vilaine a signé début octobre l'arrêté d'utilité publique concernant la réalisation de la ligne du Val. Le cout est estimé à 2,942 milliards de Fr. Les travaux de construction commenceront le 6 janvier 97. Vous trouverez sur la page suivante les caractéristiques de la ligne et le schéma de son tracé.

VAL DE RENNES

CARACTERISTIQUES GENERALES DE LA LIGNE

Longueur totale	9,40 km
• longueur exploitée	8,56 km
• voies de liaisons	
- J.-F. Kennedy/Arrière gare	71 m
- La Poterie/Garage-Atelier-PCC	771 m
Nombre de stations	15
• aériennes	2
• souterraines profondes	7
• souterraines peu profondes	6
Distance moyenne d'interstation	611 m
Caractéristiques des interstations en fonction de leur mode de réalisation (hors liaison ligne/Garage-Atelier-PCC)	
• viaduc	
- tronçon nord	755 m
- tronçon sud	270 m
Total :	1 025 m
• tranchées couvertes et trémies	
- tronçon nord	1 010 m

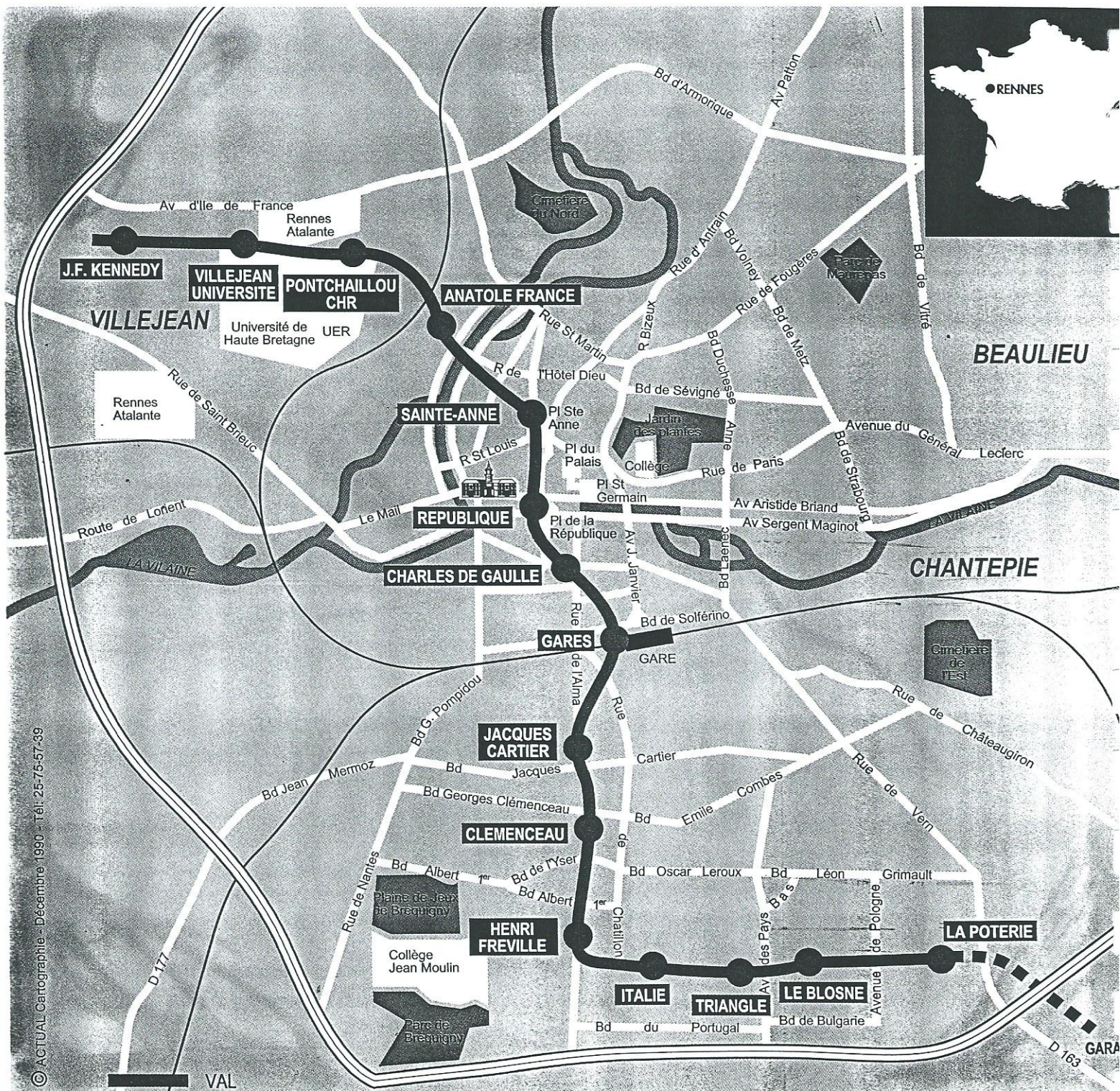
- tronçon sud

• souterrain profond	2 760 m
Durée totale du parcours (de terminus à terminus)	Total : 3 770 m
Vitesse commerciale	Total : 3 765 m
	16 mn
Parc de matériel roulant (nombre de rames)	32 km/h
dont 3 en réserve ou en entretien et maintenance	16

Niveau de service

Fréquence de passage des rames

• en heure de pointe	2 mn 30 s
• en heure creuse	5 à 7 mn
Amplitude horaire prévue	5h30 à 24h00
Capacité d'une rame	154 places
• dont places assises	44
• dont places debout	110



CHATELLERAULT - TAC:

Depuis début septembre, les dessertes de la gare par les bus des Transports de l'Agglomération de Châtellerault - TAC - ont été aménagées pour assurer de bonnes correspondances avec les trains régionaux Châtelleraux Poitiers. Les horaires ont été adaptés et une page spéciale " desserte de la gare " ajoutée au guide horaire de la SNCF. Les TAC ont créé une carte Duo réservée aux voyageurs possédant un abonnement SNCF, carte commercialisée exclusivement par la SNCF qui l'a vend aux guichets de la gare.

GRENOBLE - TAG:

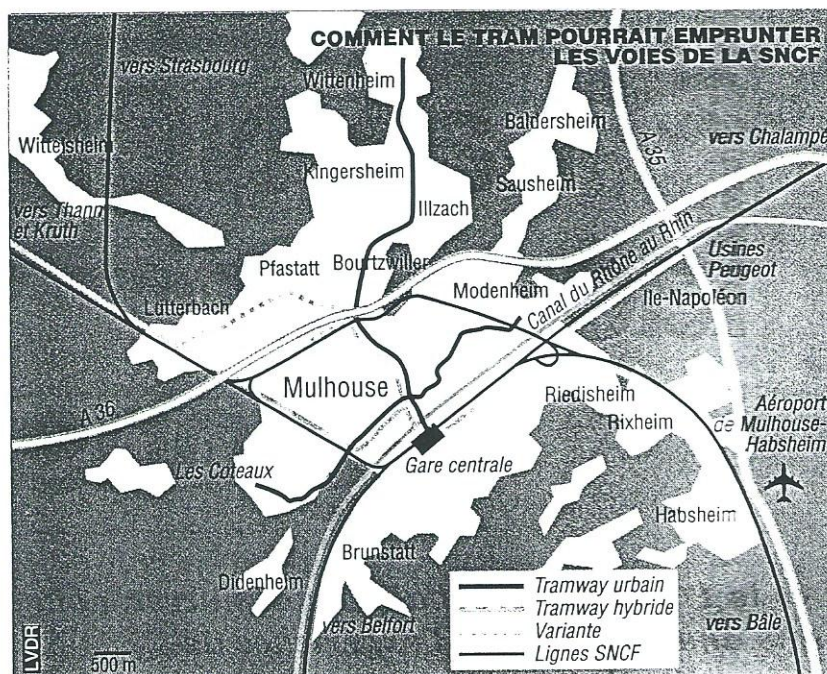
Le magazine belge TRAM 2000 nous apprend la réforme des trolleybus ER 100 numéros 711, 728 et le 750. Après ces réformes précédées par celles des deux ER 100 numéros 714 et 716, le parc des trolleybus grenoblois se réduit à 33 véhicules plus un, le 718 utilisé comme véhicule de service pour le déverglacage des lignes aériennes.

D'autre part, toujours par Tram 2000, nous apprenons la commande par la Semitag de 18 bus articulés surbaissés Agora avec une option pour 4 supplémentaires.

MULHOUSE - TRAM:

L'agglomération mulhousienne étudie un système de tramway " hybride " permettant de marier le réseau urbain et les voies ferrées classiques, selon un modèle existant dans plusieurs villes allemandes. Avantage de cette solution, son coût: il est évalué à 1,163 milliard de Fr, pour un réseau de 52,8 km de lignes, soit cinq fois moins que pour un tramway classique. Le syndicat intercommunal des transports de l'agglomération mulhousienne a débattu le 2 juillet dernier d'un projet de transport en site propre sur une étude d'un tramway hybride réalisant l'interconnexion entre le réseau urbain et les voies ferrées SNCF. Cette étude sera faite au printemps 97 et les travaux pourraient commencer début 98. L'essentiel du réseau utiliserait les voies SNCF et seulement 15% seraient à faire en site urbain classique. La région est enthousiaste autour du maire de Mulhouse.

Ce programme est sous doute lié au fait suivant: le 5 novembre dernier, le comité central de la SNCF a retenu 47 programmes prioritaires dont le n°14 définit que durant les dix prochaines années, la SNCF prévoit de participer à l'exploitation de transports urbains de type " tramway interconnecté " dans une douzaine de villes. Voilà enfin en France une décision intelligente quant à utiliser en agglomération de nombreuses plates-formes ferroviaires peu ou plus du tout exploitées. En France des projets comme Mulhouse existent à Troyes - voir plus haut - et à Valenciennes.



STRASBOURG - CTS:

Les travaux de prolongement de l'actuelle ligne de tramway de Strasbourg au sud de la ville sont commencés depuis novembre 96. La ligne A sera donc prolongée de 2,8 km avec quatre arrêts; il aura fallu construire un nouveau pont sur le canal du Rhône au Rhin. La mise en service de ce prolongement est prévu pour l'automne 98 et il aura coûté 205 millions de francs.

REIMS - TUR:

Pour revitaliser le quartier " Croix-Rouge " en grande difficulté, le district de Reims a décidé entre autres mesures, de créer un site propre autobus sur le principal boulevard de ce quartier. " Croix-Rouge " est desservi par la ligne H des Transports Urbains de Reims - TUR - et les autobus de cette ligne ont beaucoup souffert dernièrement des actes de délinquance (voir magazine n°8 page 8.)

LIMOGES - TCL:

Dans notre dernier magazine (p 32), nous vous relations l'inauguration de la réélectrification de la ligne 6. Nous y revenons pour apporter quelques précisions. Exploitée en trolleybus entre 1945 et 1991, elle avait été convertie en mode thermique et prolongée jusqu'au quartier de la Bastide au nord de l'agglomération. Cette remise en service a été rendue possible par l'électrification de la ligne au terminus " Maréchal Juin " et à celui du prolongement à " la Bastide 2 ". La ligne électrifiée a été maintenue en l'état sur le tronçon abandonné entre " Henri Lagrange " et l'ancien terminus " Aristide Briand ". Ne serait-elle pas une amorce idéale pour l'électrification d'une des principales lignes des Transports en Commun de Limoges - TCL -, la 10, équipée en articulés et reliant Beaubreuil au Cluzeau voire jusqu'à la mairie d'Isle; électrifiée, cette ligne serait idéale pour recevoir de modernes trolleybus articulés surbaissés.

Un axe lourd devrait être prochainement aménagé entre la gare des Bénédictins et la place Churchill en passant par la place Jourdan et la Poste Centrale. Actuellement parcouru par les lignes de trolleybus 6 & 8 et le bus 10, cet itinéraire serait également desservi par les lignes de trolleybus 4 & 5. Les TCL ont en projet la reconstruction du dépôt sur l'emplacement actuel.

ALBI - Albibus:

Notre ami Jacques Vaisson de " Car Histo Bus " nous prie de bien vouloir préciser une information parue dans le listing des Réseaux Urbains de France - n°11 p 71 -. Le réseau d'Albi n'est pas une filiale du groupe VIA-GTI mais une régie. Il dépend directement de la mairie et les employés sont des fonctionnaires territoriaux. Via Transport n'intervient qu'en tant que conseiller technique mais pour combien de temps ?

TOULON - RMTT:

Une ligne en site propre dont la technologie n'est pas encore choisie est prévue pour traverser l'agglomération d'Est en Ouest. Partant de la Garde, elle traversera la Valette, Toulon, Ollioules pour finir à la Seyne sur Mer. Le syndicat intercommunal a décidé d'anticiper la réalisation de cet axe pour venir en aide à la commune de la Seyne économiquement et socialement sinistrée et surtout désenclaver le quartier très difficile de " Berthe ". Pour cela la ligne d'autobus n°8 (Blache - Seyne centre) recevra du matériel surbaissé dont l'équipement en quais surélevés a débuté il y a deux ans sur Toulon. La ligne sera déviée pour passer au coeur du quartier " Berthe "; plusieurs tronçons de cette ligne seront aménagés en site propre, ces derniers préfigurant le futur TCSP. La ligne 8 verra sa fréquence passer de 20 mn à 10 mn aux heures de pointe et à 12 mn aux heures creuses. La RMTT, exploitante du réseau, a déjà une ligne équipée en surbaissés Heuliez GX 317 (six bus n°301 à 306).

ROUEN - TCAR:

Les succès commerciaux des nouveaux tramways ne sont plus à démontrer. Dans la cité normande le tram est une véritable " locomotive " pour l'ensemble du réseau. Jugez plutôt: en octobre 96 le cap de 20 millions de voyageurs a été franchi. Pour les huit premiers mois de 96 la progression du nombre de voyageurs a été de 12,9% pour le tram et de 10,2% pour les autobus. Mais la hausse pour l'ensemble du réseau atteint 40%. Un sondage nous apprend que 18% des voyageurs du réseau n'utilisaient pas ce dernier avant la mise en service de la restructuration. Pour le seul tram, le pourcentage s'élève à 27%.

SAINT-ETIENNE - STAS:

Suite à l'article de notre ami Olivier Delestrade - revoir le n°10 p28 - nous vous informons de la prise de contrôle conjointe par Transcet et Via Transport du réseau stéphanois. La société TRAS qui exploite le réseau sous la marque STAS est maintenant détenue à 45% par Transcet et à 35% par Via Transport, les 20% restants étant détenus par diverses banques.

A la rentrée de septembre 96 sont apparues 6 nouvelles lignes:

- 46: Reveux - Pacotière - Collège Curie
- 47: Pacotière - Fond perdu - Collège Terrenoire
- 53: NEC - Marcel Pagnol - Charpenet
- 64: Saint Genest Lerpt - Collège Grüner

- 65: Ecole Louis Comte - Collège Grüner
- 66: Roche Gare - Piotière

Ces 6 lignes sont d'anciens circuits scolaires transformés en lignes régulières.

La motrice PCC simple n°506 a été transformée en motrice de service.

Erratum: dans notre dernier numéro - p36 - la photo des travaux du tram a reçu une légende erronée; il fallait donc lire " Photo prise durant l'été 96 par Olivier Delestrade montrant le début de l'emprise des travaux à partir du site propre existant; au fond, la place Bellevue ".

TOURS - Fil Bleu:

La restructuration annoncée s'est soldée par des adaptations de lignes relativement mineures. Pourtant, devant le mécontentement des usagers, la direction a dû procéder dans l'urgence à plusieurs modifications, comme le prolongement de la ligne 11 de Chambray Hippodrome à Chambray Centre, la refonte totale de la desserte de la ville de Saint Avertin (lignes 20 & 21). Le changement de la cartographie du plan de cette rentrée 96/97, si elle améliore la lisibilité du réseau, est plus qu'hésitante sur l'exactitude des infos données: lignes manquantes (E1 et 32 sur le plan de semaine, 80 sur le plan du dimanche). Et puis les changements de dernière minute le rendent déjà obsolète.

Le projet de Transport en Site Propre patine de plus en plus, chaque conseil municipal ouvrant une voie nouvelle de réflexion: tramway au printemps dernier, TVR pendant l'été, mode hybride urbain-suburbain branché sur l'étoile ferroviaire de Tours cet hiver. En attendant, les bouchons persistent avenue de Grammont, et la Vie du Rail offre à Tours la 18ème place de son palmarès annuel des transports urbains, la plus mauvaise place pour Fil Bleu depuis sa création il y a 5 ans.

Enfin, l'Autorité organisatrice - le SITCAT - est en phase de réorganisation. La ville de Tours n'était pas membre de ce syndicat des transports, elle va donc l'intégrer.

LYON - TCL:

Une exposition itinérante organisée par le SYTRAL, syndicat des transports de l'agglomération, baptisée " Qualité de vie, qualité de ville ", a présenté du 18 septembre au 5 octobre aux lyonnais trois scénarios pour le futur plan des déplacements urbains. A l'issue de cette exposition, les visiteurs étaient invités à voter pour l'un de ces scénarios:

- le premier affiche la continuité: la voirie est prioritairement affectée aux voitures, la capacité de stationnement s'accroît. Le développement des transports en commun passe alors par l'extension du réseau de métro.
- le deuxième infléchit les tendances: la restructuration du réseau de surface est jugée prioritaire autour de douze " lignes fortes " bénéficiant d'un partage de voirie.
- le troisième réduit la capacité des voiries: il se situe dans la lignée du scénario précédent, mais est plus volontariste. De plus des parcs relais sont créés dans les gares importantes, une tarification intermodale est mise en oeuvre entre la SNCF et les TCL et un véritable réseau cyclable est mis en place pour les déplacements quotidiens et non plus seulement pour les loisirs. C'est ce dernier scénario qui semblait avoir la faveur des visiteurs.

Sur le réseau des TCL, de 5h du matin à minuit, 110 agents de ligne circulent sur le réseau du métro pour accueillir et informer les voyageurs, veiller à la propreté des stations et au bon fonctionnement des équipements.

La Société lyonnaise des transports en commun a réuni à Lyon les 4, 5 et 6 novembre les responsables du projet européen Titan, projet qui a pour objectif de définir et de mettre en oeuvre un système d'information qui permettra d'optimiser l'exploitation des réseaux.

Le 24 août dernier a été mis en service une ligne entre la gare routière de Lyon-Perrache et l'aéroport de Satolas; baptisée " Satobus ", elle est exploitée par le groupe Via-Transport à l'aide de 7 Renault FR1 spécialement équipés et climatisés. Un bus circule sur la ligne toutes les 20mn entre 5h et 23h du lundi au dimanche. Un système d'informations voyageurs sophistiqué fonctionne grâce au système de localisation GPS. Vous trouverez ci-après le graphisme de cette ligne.

Votre avion
va faire quelques
kilomètres de plus.



NAVETTE AÉROPORT
Ligne 175 Lyon-Satolas

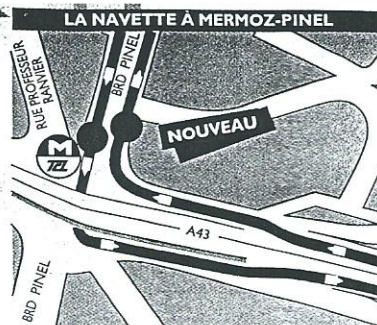
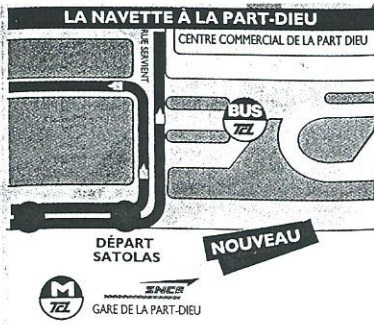
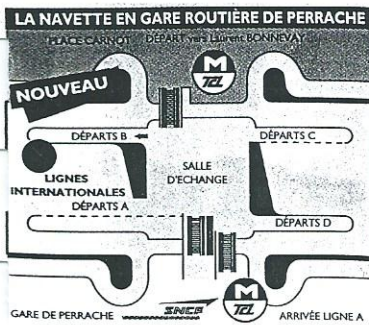


30 -



**ALLOTRANSPORT PUBLIC 69 :
Tél. 04 72 61 72 61**

ALLOTCL:
Tél. 0478 71 70 00



Satolas - Lyon en 30 minutes

NOUVEAU

- Des autocars neufs climatisés.
- Le même horaire toute la semaine : un bus toutes les 20 minutes du lundi au dimanche.
- Un départ supplémentaire de Satolas à 8 h.10, à l'heure de pointe du matin.
- Des correspondances directes au plus près des stations de métro : Mermoz-Pinel, Grange-Blanche, Part-Dieu, Perrache.
- Un nouveau terminus à l'intérieur même de la gare routière de Perrache, suivre la direction : "Lignes internationales → Eurolines"

Satolas - Lyon in 30 minutes

- New coaches with air conditioning.
- Fixed timetable throughout the week : a bus every 20 minutes from monday to sunday.
- A supplementary bus at Satolas at 8 h.10 a.m. rush-hour.
- Direct links with metro stations : Mermoz-Pinel, Grange-Blanche, Part-Dieu, Perrache.
- A new terminus inside Perrache bus station, follow the sign : "Lignes internationales → Eurolines"



Ligne 175 Lyon - Satolas

Premier départ Lyon : 5 H. Satolas : 6 H.	Dernier départ Lyon : 21 H. Satolas : 23 H.
--	--

Départ toutes les 20 minutes.

Horaires de passage Lyon vers Satolas / Timetable Lyon - Satolas

Perrache	Jean Macé	Part-Dieu	Grange-Blanche	Mermoz-Pinel	Satolas
05H.00	05H.02	05H.10	05H.20	05H.25	05H.40
05H.20	05H.22	05H.30	05H.40	05H.45	06H.00
05H.40	05H.42	05H.50	06H.00	06H.05	06H.20

Puis toutes les 20 minutes jusqu'à 21 H.00

Horaires de passage Satolas vers Lyon / Timetable Satolas - Lyon

Satolas	Mermoz-Pinel	Grange-Blanche	Part-Dieu	Servient	Perrache
06H.00	06H.15	06H.20	06H.25	06H.30	06H.35
06H.20	06H.35	06H.40	06H.45	06H.50	06H.55
06H.40	06H.55	07H.00	07H.05	07H.10	07H.15

Puis toutes les 20 minutes jusqu'à 23 H.00



CONSEIL GENERAL



Trajet simple

Le ticket doit être utilisé et conservé pour le voyage.

Ligne 175

Trajet aller-retour

Le ticket doit être utilisé et conservé pour le voyage.

Ligne 175 Lyon-Satolas

PREMIER VOYAGE

Ticket simple : 46,00 F

Ticket aller-retour : 82,00 F

Tarif réduit 4/12 ans

Le ticket doit être utilisé et conservé pour le voyage.

Ligne 175

Tarif réduit 12/25 ans

Le ticket doit être utilisé et conservé pour le voyage.

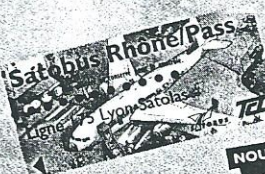
Ligne 175 Lyon-Satolas

Ticket jeune 4/12 ans : 23,00 F

Ticket jeune 12/25 ans : 34,50 F

Une tarification simple

Tarifs en vigueur au 24/08/96



Ticket Rhône-Pass : 50,00 F
Ticket valable pour un trajet simple avec la navette aéroport et un déplacement d'une heure en correspondance sur le réseau TCL

EN ILE DE FRANCE:

- **CHELLES:** dans la rubrique " RATP " de notre magazine n°9 page 34, nous vous relations l'entente entre la régie parisienne et les TUC - Transports Urbains Chellois - pour harmoniser leurs dessertes du nouveau centre commercial de Chelles. Cette fois les deux transporteurs vont plus loin. Devant une dégradation certaine de la qualité de transports des TUC, le Maire de la ville a décidé de revoir complètement le système actuel. Une nouvelle entreprise est créée le 1er janvier 97. Le groupe Transcet y est majoritaire mais la présidence sera assurée par la RATP. La nouvelle entité desservira Chelles mais aussi Brou, Courtry, le Pin, Claye-Souilly, Vaires et Villevaudé soit environ 80 000 habitants. En attendant la réorganisation complète du réseau, la nouvelle société reprendra la coordination de celui existant desservi à 70% par les TUC et à 30% par la RATP.

- **VILLEPINTE:** une nouvelle liaison a été créée le 14 novembre dernier entre la gare du RER " Vert Galant " et le quartier des " Mousseaux " à Villepinte. Exploitée par les CIF, la nouvelle ligne 39 aura une fréquence de 39 allers-retours quotidiens; le trajet durera une dizaine de minutes en empruntant la D40 avant d'enjamber la N2 après être passé près du dépôt CIF de Tremblay-en-France et du centre principal des TRA de Villepinte. Cinq fois dans la journée, le bus poursuivra sa route vers le " Vieux Pays " de Tremblay pour rejoindre la zone de fret de Roissy puis la gare RER B de l'aéroport de Roissy-CD. La tarification sera RATP.

- **Réseau CFTA:** depuis septembre 95, à partir des Mureaux, la CFTA du groupe CGEA dessert déjà avec des bus express, deux villes nouvelles, Cergy et Saint-Quentin en Yvelines. Avec l'ouverture de la nouvelle autoroute A14, le transporteur d'Ecquevilly réuni avec les Courriers de Seine et Oise - CSO - au sein de la Compagnie des Transports de l'Ouest Parisien, envisage très sérieusement la création d'une ligne directe Meulan-les Mureaux - Puteaux-la Défense par la A14. L'acquisition de trois véhicules haut de gamme sera nécessaire pour l'exploitation de cette nouvelle liaison.

LES PETITES NOUVELLES DE DERNIERE MINUTE:

NICE - Sunbus: les contrôleurs du réseau peuvent désormais consulter sur un ordinateur portable le fichier des fraudeurs géré par le service des infractions du réseau.

ANCOULEME - STGA: pour lutter contre le comportement perturbateur de certains de leurs jeunes clients, la STGA s'implique très fortement dans des actions d'information et de pédagogie. Une conductrice est chargée de coordonner ces actions.

CHALON-SUR-SAONE - STAC: depuis le 1er octobre dernier, les bus de la STAC diffusent en continu les programmes d'une station de radio locale.

TOULOUSE - Semvat: cette dernière avec la SNCF, France Télécom, EDF-GDF et la CAF se sont associés pour accueillir en un lieu unique les étudiants afin de leur faciliter un certain nombre de démarches: titres de transport, ouverture de compte EDF ou d'une ligne téléphonique.....

BESANCON - CTB: le réseau a lancé avec le concours de 20 garagistes une opération Contact qui consiste à offrir aux automobilistes dont la voiture est immobilisée pour réparations un ticket de bus valable une journée sur le réseau.

TOULON - RMTT: le réseau vient de recevoir 4 Heuliez GX 217 et trois articulés Heuliez GX 417, tous sur motorisation Volvo.

AIX EN PROVENCE - Aix en bus: le réseau vient de créer la carte Campus pour les étudiants de la ville; elle offre une réduction de 20% par rapport à l'abonnement classique.

LE PALMARES 96 DES T.U. DES VILLES DE FRANCE: pour conclure ce chapitre de l'actualité des réseaux, il nous paraît important de vous communiquer le résultat du palmarès 1996 des villes françaises établi depuis cinq ans par l'hebdomadaire " la Vie du Rail ": 1er Strasbourg, 2e Grenoble, 3e Dijon, 4e Toulouse, 5e Lyon, 6e Clermont-Ferrand, 7e Montpellier, 8e Nantes, 8e Lille, 10e Marseille, 11e le Havre, 12e Saint-Etienne, 13e Rennes, 14e Rouen, 14e Orléans, 16e Bordeaux, 17e Nancy, 18e Tours, 19e Toulon et 20e Nice.

ST BRIEUC : JUSQU'OU IRAS-TUB ? EXTENSION DU RESEAU 1ere Etape.

Depuis le 2 septembre, comme dans beaucoup de Villes, les Transports Urbains Briochins profitent de la rentrée pour mettre en place de nouveaux services. Cette année, les cartes des abonnés sont renouvelées et le réseau s'étend à 4 nouvelles communes. Hélas, cela n'est pas aussi simple. Faisons le point méthodiquement.

Au mois de janvier 1996, le District du Pays de St Brieuc ouvre ses portes à 4 nouvelles communes (Plérin, Hillion, Trémeloir et St Donan). La population passe alors de 89 000 à 106 000 habitants. La desserte de Pordic va donc pouvoir se faire. En effet, cette commune adhérente au District depuis 1992 ne pouvait pas, techniquement, bénéficier des Transports Urbains puisqu'il fallait passer sur la commune de Plérin sans la desservir. Ce qui va suivre, démontre, à mon avis, qu'il y a contradiction.



Campagne publicitaire.

Ainsi, à partir du 2 septembre 1996, Trémeloir est desservie par la **ligne 19**, St Donan par la **ligne 18**, Hillion bénéficie du prolongement de la **ligne 14** tandis que la **ligne 12** remplace la ligne 14B. La commune de Pordic est desservie par la **ligne 9** qui va jusqu'à la place l'Herminier, mais aussi par certains services de la ligne de Paimpol exploitée par la CAT (tronçon Rue de l'Ic - Pordic Centre - Plérin - St Brieuc). Un nouveau plan du réseau est édité et laisse apparaître la **ligne 6** qui relie St Brieuc à St Laurent (Commune de Plérin) alors qu'elle n'apparaît pas dans le guide bus ! En effet, rentrons dans le vif du sujet. La ville de Plérin qui fait partie du District depuis le mois de janvier 1996 a demandé de reculer au mois de Janvier 1997 la desserte de son territoire pas les TUB. Le problème c'est qu'en adhérent au District elle entre de fait dans le PTU (Périmètre des Transports Urbains). Le département n'a donc plus de raisons de maintenir les dessertes scolaires sur Plérin puisqu'il n'est pas l'autorité responsable des transports sur un PTU. De plus, l'appel d'offres pour l'exploitation du réseau départemental et des lignes scolaires ne prévoyait plus la desserte des communes comprises dans un PTU. A la rentrée le district a dû organiser, en catastrophe le transport des scolaires jusqu'au 1/1/97 sur la commune de Plérin.



Premier départ du bus, pardon, du TUB (A500 n° 244) de Pordic le 2 septembre 1996 à 7h13. Les élus étaient présents. (Photo OUEST FRANCE).

Résultat, la ligne de Paimpol (ligne CAT n° 8, mais aussi ligne TUB n° 9) et la ligne de St Laurent (futur ligne TUB n° 6) sont utilisables par les scolaires Plérinaïses avec l'abonnement scolaire TUB. Les autres usagers ne bénéficient pas encore de la tarification des TUB. J'en profite pour revenir

sur la ligne 9 qui assure la desserte de Pordic, et passe à Plérin avec les portes fermées pour les usagers potentiels des TUB à Plérin (CQFD). Cette situation devrait disparaître au mois de janvier 1997 avec une desserte sérieuse de Plérin. Je termine sur ce point en regrettant que les services de la CAT qui relient Paimpol et St Brieuc le Dimanche ne soient pas intégrés afin de pouvoir prendre les usagers de Pordic à destination de St Brieuc (particulièrement pour la desserte de la Gare SNCF). Parfois, un progrès mal préparé peut dicrédiéter les efforts réalisés par ailleurs et même engendrer une contre performance sur certains points !

Du coup, le 1er janvier 1997, sera marqué par une amélioration globale des services sur beaucoup de lignes.

Plus réjouissant, ces nouvelles dessertes vont permettre, à terme, l'emploi de 12 conducteurs (équivalents Temps Plein). 5 nouveaux bus Van Hool A 500 (n° 244 à 248), viennent renforcer les 7 premiers. Notez que le 244, 245 et 246 sont des bus d'occasion acquis auprès du réseau d'Annemasse (3085 à 3087).



Les pavés de la Saint Gui, éclaboussent toutes les semaines, dans le quotidien OUEST FRANCE les différents dysfonctionnements.

LES NOUVELLES LIGNES

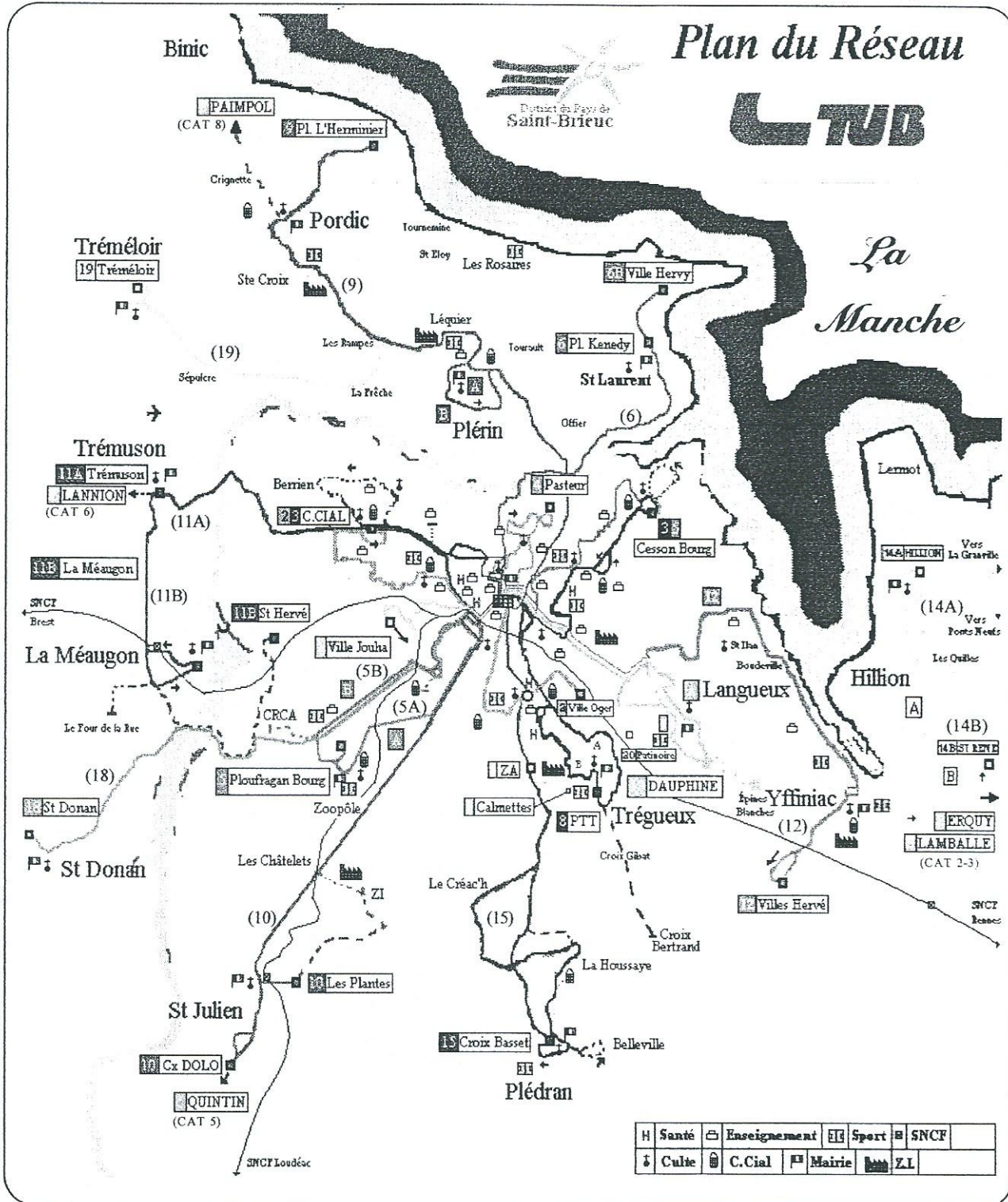
- Ligne 06** Champ de Mars - St Laurent Kennedy - Ville Hervy
- Ligne 09** Champ de Mars - Plérin Centre - Pordic Centre - Pordic Place l'Herminier
- Ligne 12** Champ de Mars - Langueux Les Grèves - Yffiniac Villes Hervé (Ex ligne 14B)
- Ligne 14A** Champ de Mars - Langueux Centre - Yffiniac Centre - Hillion Bourg
- Ligne 14B** Champ de Mars - Langueux Centre - Yffiniac Centre - Hillion St René
- Ligne 18** Champ de Mars - Ploufragan La Villette - Le Pont Noir - St Donan
- Ligne 19** Champ de Mars - Plérin Centre - Plérin Le Sépulcre - Tréméloir
- Ligne 20** Champ de Mars - Patinoire - les Mercredis et Samedis Après Midi (Ex ligne 12)
- TUB EXPRESS n° 7** - Pordic rue de l'Ic - Lycée Freyssinet - Lycée Jean Moulin.

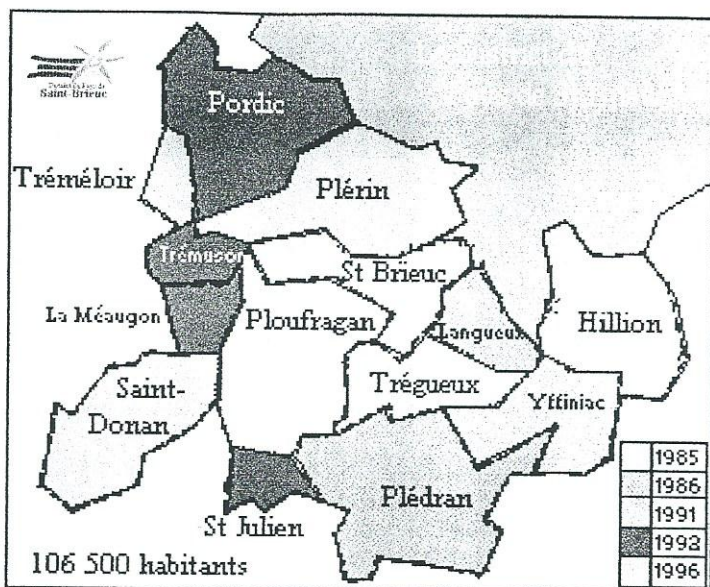
Création de 18 nouvelles lignes TAXiTUB (Pordic : 6 / Tréméloir : 5 / Trémuson : 1 / St Donan : 2 / Hillion : 4)

Plan du Réseau



La
Manche





A 500 n° 238 au centre de Ploufragan sur la ligne 5A - Cliché repris sur le plan du réseau 96.



Beaucoup de cartes d'abonnement étaient falsifiées. Les TUB décident alors de renouveler toutes les cartes classiques par des cartes sécurisées avec photo numérisée (Fournisseur : PROSUMER). Hélas, à cause de problèmes de livraison du matériel, la période d'abonnement a été retardée au 2/9/96 et l'exigibilité des coupons au 10/9/96. De plus, il semble que les TUB furent submergés par les demandes de nouvelles cartes (essentiellement des nouvelles communes mais aussi et surtout des scolaires plérinaïses !!!).

Les immatriculations des 3 A500 Van Hool qui viennent d'Annemasse sont : 244 - 3771 VB 22 (Ex 3087 de 1993) - 245 - 3770 VB 22 (Ex 3086 de 1993) - 246 - 3768 VB 22 (Ex 3085 de 1992). Ces véhicules ont été équipés de Girouettes Electronique et du SAE. Il faut souligner la mise en place de nouveaux afficheurs (verts) peut être tomberont-ils moins souvent en panne que les afficheurs qui équipent l'ensemble du parc (Leds rouges sur deux lignes).

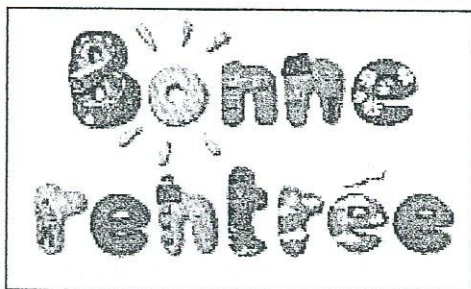
En ce qui concerne la matérialisation des arrêts, lors de mon passage en octobre les nouvelles lignes ne bénéficiaient pas encore de potelets "MONGY", mais de panneaux montés sur un piquet. Par ailleurs, à la Gare Routière, d'où partent les cars (CAT) et les bus (TUB) de la ligne 9 l'horaire indique en libellé direction PORDIC et aucun renvoi n'indique si le bus va jusque la pointe de Pordic où vers Crignette (et Binic, Paimpol).

Enfin, deux appelés vont effectuer leur service national en qualité d'agents d'accompagnement au sein du réseau briochin.

ORLEANS : UN RESEAU QUI COMMUNIQUE



En effet, la SEMTAO ne rate pas une occasion de montrer qu'elle participe à la vie de la cité. Une vaste campagne de publicité a été lancée pour préparer la rentrée 1996. Pour cela, des affiches dans la ville et sur les bus souhaitaient une "BONNE RENTREE" avec comme slogan, "des idées et des projets, vive la rentrée !". Une édition du journal d'information de la SEMTAO "RENCONTRES" annonçait la mise en place d'un numéro vert (du 26/8 au 16/9), les différents tarifs, les nouveautés tel que le développement d'Abraysie bus (Cf n° 8 Mai 96), ou encore une sensibilisation sur la sécurité..

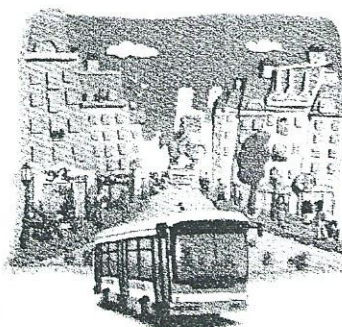


Pour les fêtes de la St Fiacre (30/8 au 1/9), fête des fleuristes, les bus furent équipés de petits drapeaux et 1000 roses furent distribués dans une dizaine de bus le samedi 31 août ! Les petits drapeaux, lorsqu'ils avaient résistés à la sortie de dépôt et aux arbres, permirent aux usagers (et les autres aussi) de parler : Vous arrivez à lire ? Que peut-on lire ? ... Ah, la St Fiacre à St Marceau... Oh oui elle est belle l'église ornée de

fleurs, ... Monsieur le conducteur pourquoi des drapeaux sur vot' bus ? ...

La SEMTAO participe aux actions commerciales du centre ville d'Orléans à travers l'opération "les incontournables". Un guide regroupe les informations sur les différentes boutiques qui participent à l'opération, mais surtout ce guide présente un plan du centre ville en bus "car le bus c'est plus malin. Adieu les problèmes de circulation, le stress des embouteillages".

Je ne résiste pas à l'envie d'évoquer les 2 SC10U (n° 10 et 11) à plate-forme qui desservent, en été, tous les jours l'île Charlemagne et le dimanche la ligne Chlorophylle (Cf n° 8). Une vue superbe sur la Loire et des sensations assurées ne peuvent que satisfaire les passionnés. Hélas, il faut du courage pour les conducteurs, et plus encore pour les piétons et cyclistes qui respirent les gaz des bons vieux SC10 !



BUS : LES BONNES IDEES DES RESEAUX

VANNES : LE BUS GRATUIT EN AOUT !

Les abonnements pour les étudiants (Saxo) et pour les scolaires (Samba) sont gratuits en août pour ceux qui ont acheté le coupon du mois de juillet. On peut noter aussi une desserte spéciale de la gare SNCF en période scolaire les dimanches soirs pour les étudiants qui rentrent sur Vannes (à 19h10 - 20h et 20h48).



Pendant l'été 96, en collaboration avec la mairie, une navette de bus gratuite à été mise en place entre le centre ville (Office du Tourisme à côté du port) et le parking gratuit "Parc du Golfe" situé à proximité de l'embarcadere pour les îles du Golfe du Morbihan. Ce service est assuré par un R312 (n° 117) de 10h15 à 12h30 et 14h15 à 19h. La fréquence de la navette est de 15mn !

Enfin, à la fin du Guide Bus 95/96 (visuel ci-dessus), propose un imprimé à expédier aux TPV afin de communiquer des remarques éventuelles (en franchise postale). Alors comme le dit le slogan des TPV, "Prenez de l'avance, prenez le bus !".

Transports du Pays de Vannes

SAXO

TOURS : BUS DES CHAMPS ET DES VILLES

Les transports départementaux d'Indre et Loire proposent aux usagers du réseau Touraine FIL



VERT une correspondance gratuite sur le réseau urbain de l'agglomération Tourangelles FIL BLEU. C'est un bel exemple de complémentarité entre les modes de transports. De plus, les usagers qui utilisent des navettes de rabattement vers les gares du département peuvent bénéficier de ce système. Techniquement, le ticket

au format edmonson (65x30mm) est fournit par le conducteur du cars lorsque le client le réclame après avoir acheté son billet interurbain. Ce ticket est valable pour deux trajets sur le réseau Fil Bleu (un aller et un retour).



La SEMITRAT, exploitant du réseau FIL BLEU a mis en place à la rentrée 1996 deux services à la clientèle : CHRONO permet de recevoir à domicile les horaires des bus de son arrêt. FIL ECLAIR, permet d'opter pour le prélèvement automatique et la reception de son abonnement par le courrier pour le 25 du mois précédent. Il est possible de mettre fin à la formule par simple coup de fil ! Bleu...

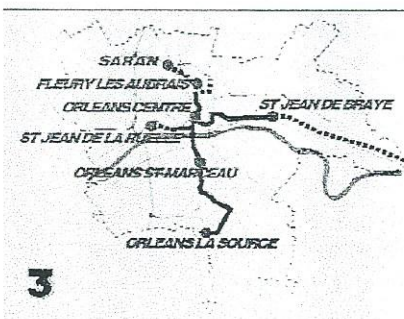


GX 417 Heuliez - 4 portes n° 469 sur le pont qui enjambe la Loire à Tours. Ligne 5 vers St Avertin. (YLC 10/96)

Enfin, en septembre certaines lignes voient leurs itinéraires simplifiés afin de gagner du temps.

Dans tous les cas le slogan, "parce que votre temps nous est très précieux, nous vous dédions ces quelques lignes", qui accompagne la promotion de rentrée des modifications correspond à l'attente des usagers, pardon, des clients !

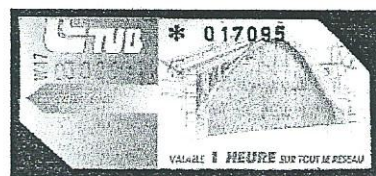
ORLEANS : DES IDEES RECOMPENSEES



Les lignes Chlorophylles avec SC10U à plateforme (010 et 011) (Cf n° 8), le service TER BUS qui relie Orléans au quartier de la Source à l'aide de la ligne SNCF Vierzon-St Cyr en Val-Orléans et d'une ligne de minibus entre St Cyr en Val et La Source, ont reçu le premier prix 1996 ADEME/GART. Comme une bonne nouvelle ne vient jamais seule, l'agglomération orléanaise a reçu le prix Orange de la FNAUT, (à partager avec Montpellier), pour son projet de Tramway (schéma ci-contre) et sa politique globale de transports.



SC10U PF n° 010 de 1977, à Halma Grand, sur la ligne RS vers l'Ile Charlemagne (YLC 8/96).



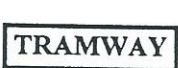
ST BRIEUC : DE NOUVEAUX TICKETS



Ces nouveaux tickets (ici l'unité - Rose) représente le Restaurant Universitaire, ancienne Gare du Petit Train des Côtes du Nord et Gare Routière Ensuite. A SUIVRE.

RESULTATS :

Lors du conseil d'administration du 25 octobre 1996, le président annonçait qu'à l'issue de deux mois d'été favorables, les résultats soulignaient une reprise lente mais régulière du trafic par rapport à 1995. Cumulé depuis janvier 1996, l'écart avec les résultats 1995 s'amenuise doucement, mais se situe encore à - 3,2 %. Les recettes sont elles aussi en augmentation, l'écart n'étant plus que de - 3,9 %.



Prolongement de la ligne T 1 à Noisy le Sec :

Les désaccords survenus entre le conseil général et la région à propos du financement bloquent toujours le lancement des travaux pour le prolongement du tramway entre Bobigny et Noisy le Sec.



EXPLOITATION :

Modifications du réseau Paris :

Chaque année, la ville de Paris vote un programme d'aménagements de voirie en faveur des bus. Cette année, le programme intègre la création d'une ligne 88 (Cité Universitaire - Bd. Victor), la restructuration des lignes 48 et 95, et le prolongement du 39 de Porte de Versailles au terminus du tramway "Issy-Plaine". Le 57 devrait être prolongé de la gare de Lyon à Porte de Bagnolet, empruntant au départ de gare de Lyon le Boulevard Diderot, la Place de la Nation, la Rue d'Avron, et le Boulevard Davout.

Dans le même ordre d'idée, un prolongement du 89 est mis en place pour la desserte de la bibliothèque de France.

Concernant les restructurations du réseau suite à la mise en service du tramway T 2 (voir n° 9, p. 34), on peut ajouter que la ligne 93 (Invalides/Levallois-Libération) sera prolongée de Levallois à la station du tramway "Suresnes-Charles de Gaulle".

Modifications du réseau Banlieue :

Une demande de modification du 167 à Bois-Colombes a été transmise au conseil d'administration pour examen, ainsi qu'une autre requête visant au prolongement du 138 de Saint Gratien-RER à Ermont-RER. Si cette dernière se réalise, elle entraînera la suppression de l'antenne C du 154 (Porte de Paris/St. Gratien-Cité J. Moulin)

Experimentation du T.V.R. :

Si l'expérimentation de cet engin sur un tronçon de site propre du réseau s'affirme de plus en plus (on parle de 1997), le site de Vitry sur la RN 305 est abandonné pour un tronçon du TVM, plus précisément dans la côté de Thiais (RN 186). Un rail de guidage et une ligne de contact devraient y être installés prochainement. Un local d'entretien et une zone de remisage spécifiques devraient aussi être aménagés au dépôt de Thiais, venant s'ajouter à d'autres opérations lourdes programmées pour ce dépôt et en particulier avec l'arrivée du S.A.M. (Système d'aide à la maintenance). Pour les responsables, le délai d'un an prévu pour mener l'opération à bien semble bien court.

Altaïr :

Dans un précédent "Mag", nous vous relations les retards de livraisons de materiel inhérents aux économies imposées. De ce fait, l'équipement en "Agora" articulés du 95 est retardé. Par déduction, l'installation du SAEIV "Altaïr" s'en trouve repoussée, et l'expérience de "ligne confiance" est remise en question. Par contre, il se confirme qu' "Altaïr" équipera la ligne 92 (Centre de Croix-Nivert), les voitures de cette ligne étant en cours de transformation.

Ligne PC :

Suite à nos précédentes informations, nous sommes en mesure de vous apprendre que le PC sera probablement scindé en trois arcs. Une ou plusieurs de ces nouvelles lignes pourraient être équipées en articulés. Les éventuelles commandes seront passées courant 1998.

MATERIEL :

Articulés :

En 1995, trois lignes ont été converties en standards : les 143, 187, et 158/258. Pour les responsables, le bilan semble économiquement favorable. Les problèmes de charge apparaissent avec plus d'irrégularités (formation de trains de bus). D'ores et déjà, la décision de déséquiper à court terme le 80 est prise; par contre le 304, lui aussi examiné, restera en articulé. Le remplacement des lignes restantes (27, 31, 43, 91, 95, 105, 183, 208, 283, TVM) est jugé non envisageable.

Au printemps, un marché de 61 articulés à plancher bas a été passé afin de remplacer une partie des PR 180 arrivés à bout de souffle. Ces "Agora" seront répartis comme suit : 30 pour le 95, 20 pour le 91 (avec accessibilité pour les handicapés), et enfin 11 pour la fusion 48/95.

Les 25 PR 180 du 80 seront eux aussi remplacés par 38 "Agora" standards.

Si l'introduction de matériels articulés est étudiée sur des tronçons du PC et sur le 352 (Roissy-Bus), les autres lignes à fort trafic (plus de 1100 voyageurs à l'heure de pointe) pouvant être intéressées par ces véhicules ont soit des tracés difficiles, soit sont remisées dans des dépôts inadaptés, ou bien encore sont susceptibles de perdre leur trafic suite à l'ouverture de nouvelles infrastructures ferrées (255 avec ligne 13 et 344 avec T 2)

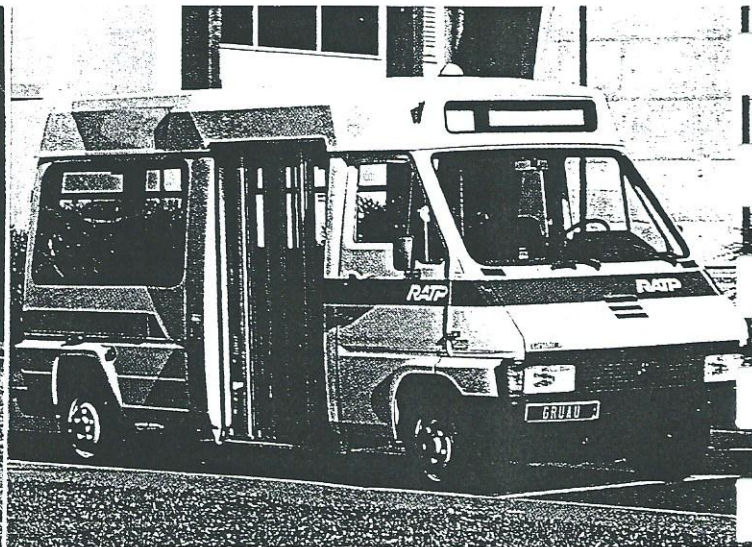
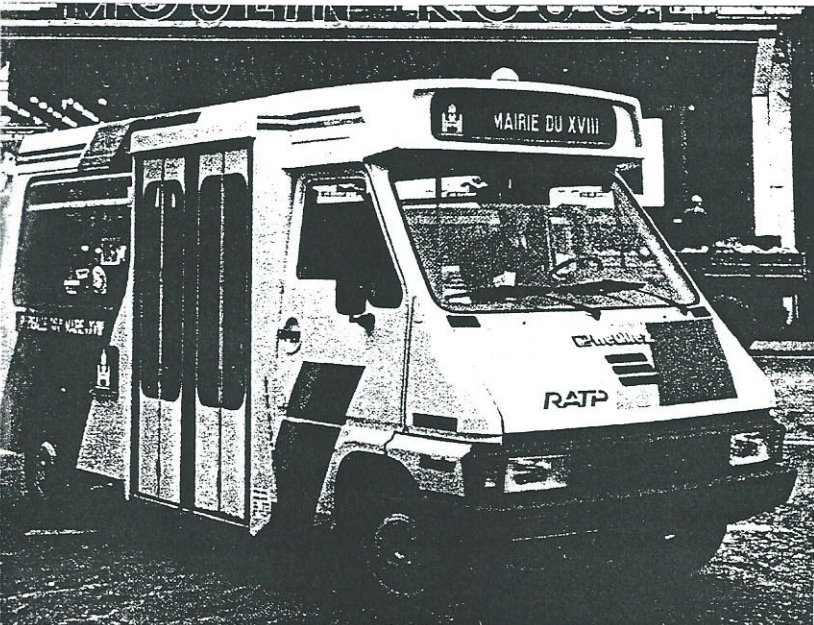
Minibus :

Dans notre précédent numéro, nous répondions aux questions de nos lecteurs en particulier sur le matériel de "la Navette" de Neuilly sur Seine (576). Depuis le 14 octobre, le dernier Renault-Master en service à la régie (coquille n° 38) est remplacé par un MG 19 (n° 226). Les cinq véhicules de cette ligne sont maintenant tous du même type portent les coquilles 201, 204, 217, 225 et 226.

Les Gruau MG 19 sont donc au nombre de vingt-six (201 à 226) et équipent exclusivement les lignes communales à garantie de recettes.

Sous l'appellation "Master", restent donc les six minicars utilisés par les équipes de lutte contre la fraude (coquilles 51 à 56), jusqu'alors répertoriés dans notre tableau matériel à la rubrique "divers".

Précisons encore que le Master GX 17 n° 38, réformé, était le dernier survivant d'une série de 28 véhicules (coquilles 11 à 38) livrés à la régie par Heuliez de 1982 à 1990 (le 38 le fut le 14 septembre 1990 !)



Master Gruau MG 19

ster Heuliez GX 17 n° 19 sur la ligne "Montmartrobus" lors de sa création

Mouvements :

Suite à l'équipement en GX 317 du 285 (20 octobre) et du 292 (18 novembre), des SC 10 R ont été dégagés et des SC 10 O réformés. Voici le détail de ces opérations :

La ligne 172 est maintenant équipée de 12 SC 10 R (3322 à 3325, 3565 à 3567, 3572 à 3576). Un SC 10 R a été réformé (n° 9363) alors que quatre nouveaux restylés regagnent Championnet pour y être transformés en véhicules de ramassage des sans-abris (brigade BAPSA). Les six véhicules SC 10 R "BAPSA" seront les 3570, 3571, 3580 à 3582, et 3584.

Réformes :

Outre le Master n° 38 et le SC 10 R n° 9363, sont réformés :

- 19 SC 10 UO : 9076, 9154, 9158, 9159, 9161 à 9164, 9229, 9306, 9320, 9321, 9332, 9334 à 9338, et 9342
- 4 PR 180 : 4569, 4571, 4581, et 4632

Précision :

Dans le dernier "Mag", un oubli a fait disparaître le numéro de coquille du R 312 affecté au "Fontenaysien" (594) et muté à Belliard sur le 53. Il s'agit du n° 5072.

Bus publicitaires :

Du 2 au 30 novembre, une opération publicitaire a été commanditée par la marque de margarine "Planta". Pour l'occasion, trois autobus SC 10 UO ont reçu une publicité intégrale par adhésifs.

Coquilles	Dépôts	Lignes concernées
9310	Lilas	69, 76, 96
9311	Croix-Nivert	39, 70
9312	Point du Jour	22, 52, 72, PC

Du 4 au 16 novembre, des hôtesses embarquées sur les bus servaient un petit déjeuner aux voyageurs. Comme pour les "Courrèges", ces véhicules sont des matériels réformés à l'issue de ces campagnes, et c'est bien heureux !

Tableau du matériel :

Nous publions le nouveau tableau de répartition du matériel. Il se présente sous une forme légèrement remaniée, où les matériels surbaissés ressortent mieux. Les SC 10 UM (M, MR, MCR) sont regroupés sur une même colonne du fait de leur faible nombre, tandis que les CBM 220 et les Master disparaissent au profit des futurs "Agora" standards et articulés.

D'autre part, nous avons supprimé les alinéas "en attente de réforme" et "divers - V00" ne présentant aucun intérêt. Nous rappelons que dans "divers" étaient consignés des véhicules tels que les ramassages de sans-abris, les minicars de la brigade de surveillance, etc... alors que les bus-info ou expo. n'y étaient pas représentés. Nous avons donc opté pour la solution la plus simple.

D'autre part, vous remarquerez que le nombre de SC 10 R et de R 312 est pratiquement identique (1590 pour 1592) et surtout le quasi équilibre entre les SC 10 et les nouveaux matériels standard (R 312 + GX 317) : 1719 SC 10 pour 1699 nouveaux standards. C'est un palier important à mentionner, car les SC 10 perdent leur hégémonie sur le réseau parisien.

DEPOTS :

Vitry :

Les travaux avancent normalement. Le gros oeuvre du sous-sol (remisage) est pratiquement achevé et le rez de chaussée (ateliers) est bien avancé.

Lebrun :

La direction du "département bus" souhaiterait conserver ce centre, mais envisage d'apporter des modifications quand à son statut : Lebrun pourrait devenir le satellite d'un autre centre.

Par ailleurs, les responsables ne sont pas favorables à la création d'un centre en tant que tel à Massy, mais s'orienteraient vers la création d'une "zone de remisage limité". Une structure identique serait envisagée pour le secteur de Torcy.

METRO



Ligne 1 :

C'est le 14 novembre 1996 qu'a eu lieu l'inauguration officielle du nouveau matériel MP 89 sur la ligne 1 (Grande Arche de la Défense-Château de Vincennes)



Photo : Une rame MP 89 en essai sans voyageurs, passant à la station "Bastille" en direction de "La Défense".

Toute l'équipe, Patrick, Gérard, Daniel, et Fabrice vous souhaite une très bonne année 1997

BUS RATP REPARTITION DU MATERIEL OCTOBRE 1996

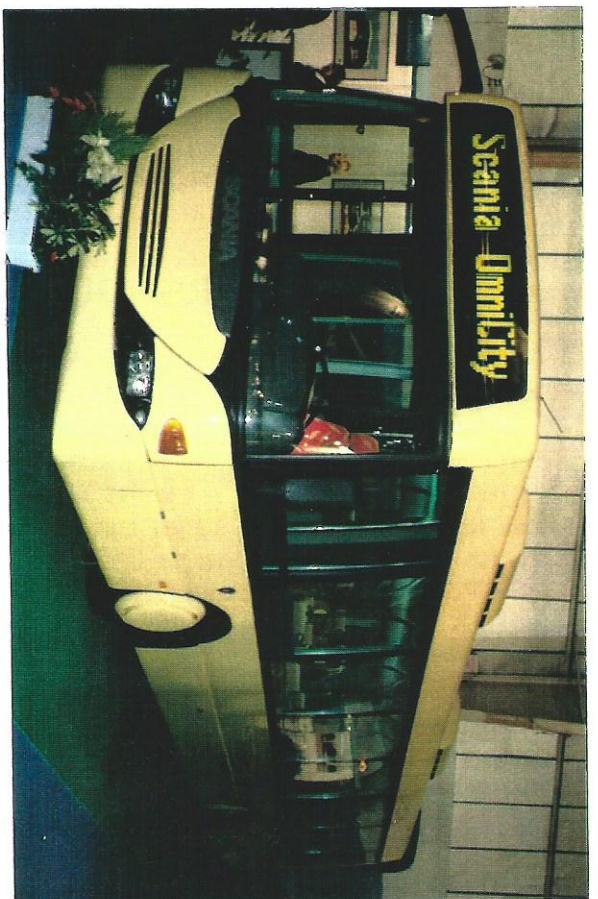
CENTRES		PARC		STANDARDS												ARTICULES		GABARITS REDUITS				MINI	
																						BUS	
SC 10												R 312		PR 100	SURBAISSES				PR180	VANHOOL A508	GX 77	MG 36	MG 19
M*	O	R	RA	3P	2P	GX 317		Agora 2P	S300	Agora													
ASNIERES	90			62		23													3	2			
AUBERVILLIERS	165		6	79		67	13																
BELLARD	207		9	33		48									109	8							
CHARLEBOURG	184		3	64		79	33													5			
CRETEIL	161		2	48		63	19								27		2						
CX NIVERT	144			36		83	25																
FLANDRE	186			19		39	95	33															
FONTENAY	227			75		108											2						
IVRY	210		13	42		53	37				42				65								
LAGNY	124			1	34	71	18																
LEBRUN	86			64					21				1										
LILAS	225		48	138			25	12												2			
MALAKOFF	189			129			26				30						4						
MALTOURNEE	229		24	192				13															
MONTROUGE	177			45		51	54	27															
NANTERRE	217			61		74	48								26					8			
PAVILLONS	188			84			75								27			1		1			
PLEYEL	174			71		103																	
PT DU JOUR	154			138													8			8			
ST DENIS	210			50		52	108																
ST MAUR	89	1	1	65		22																	
THIAIS	223		9	73			77			7					57								
TOTAL SUR LIGNE				3859	1	115	1569	34	936	653	85	21	79	0	1	0	311	8	16	4	26		
Spéciaux				8	2	1					4						1						
Disponibles				0																			
Attente mise scc				8									7	1									
TOTAL EXPLOITATION				3875	3	116	1569	34	936	653	89	21	86	1	1	0	312	8	16	4	26		
Etudes, essais				6			1		3										2 **				
Voitures école				29		10	19																
En transformation				1			1																
TOTAL PARC				3911	3	126	1590	34	939	653	89	21	86	1	1	0	312	8	16	4	26		

* Ensemble restant des SC10 UM,MR,MCR.
 ** Electrobus Ponticelli FE 150 U

Tableau établi par Patrick KIRSTETTER
 (Source MRB/RATP)



1



4



2



5



3



6

Côté Matériel ?

LES AVATARS DU SETRA S 300 NC:

On sait que suite au rachat de Setra par Mercedes, la fabrication des Setra S 215 SL et S 300 NC est arrêtée. Si le premier donnait toute satisfaction aux réseaux qui en sont équipés et leur pose des problèmes de renouvellement et de standardisation du matériel, il faut reconnaître que le second a été victime d'une avancée technologique trop rapide, et la maintenance des installations électroniques est difficile à assurer. C'est pourquoi la politique de Mercedes est de les regrouper pour permettre cet entretien par du personnel spécialisé. C'est ainsi que Rouen qui en avait 32 en aurait reçu cinq de plus et Lille 18. En attendant, le véhicule de démonstration confié à la S.T.A.V.S. pour la ligne 9 du réseau de Cannes, vient d'être immatriculé en 06, et donc cédé à des conditions sans doute avantageuses. Quant à celui de Nice, il roule sur des services scolaires !

MATRA ET RVI S'ASSOCIENT:

Sachant que la modernisation des transports urbains ne peut pas passer que par le bus, Renault Véhicules Industriels et Matra Transport International - né de l'accord Matra-Siemens - ont signé le 16 octobre dernier une lettre d'intention " pour développer de nouveaux systèmes de transports urbains en site propre ". Il s'agit pour les deux partenaires de développer un système de transport situé entre l'autobus et le tramway pour le marché des villes moyennes de 60 000 à 200 000 habitants. RVI et Matra vont proposer un nouveau mode de transport guidé dont le prototype du matériel sera présenté au printemps 97. Les caractéristiques principales de ce système seront:

- un véhicule articulé électrique et diesel électrique - pour les parcours autonomes - roulant sur pneus et à plancher bas intégral; d'une esthétique attractive, ils offriront une capacité de 100 à 150 places.
- le transport guidé sera installé sur un site propre délimité par des murets de 20 à 30 cm de hauteur. Toutefois l'engin sera équipé d'un système de guidage à base de balises optiques dans le cas où le site propre sera interrompu aux carrefours.
- la capacité sera de 3000 passagers par heure et par sens avec une vitesse commerciale comparable aux trams et des fréquences de passages toutes les 3 ou 4 mn.
- offrir aux voyageurs de nouveaux services tant dans les véhicules que dans les stations.

Le coût avancé par RVI et Matra serait de l'ordre de 50 millions de francs du km soit deux à trois fois moindre que celui d'un tram classique.

A NOS LECTEURS:

A partir de ce numéro vous retrouverez la rubrique " Côté Matériel ? " de façon régulière et bien étoffée. Dans ce numéro nous vous offrons:

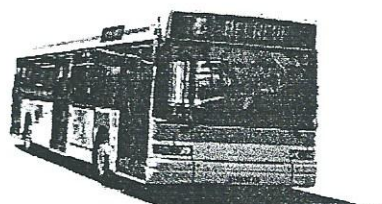
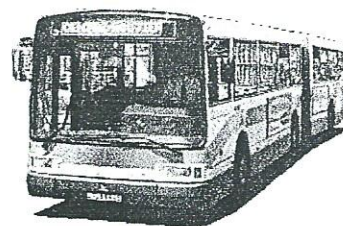
- des états de parc avec celui d'Orléans, l'affectation des bus du réseau de Nice.
- un tableau faisant le point sur les sites propres en cours de réalisation et en projet. Ce tableau est extrait du numéro 12 hors série du mensuel " Le Rail " de novembre 96.
- comme promis un tableau récapitulatif des bus surbaissés en France. Dans le numéro 15 de juillet-août 97 nous referons paraître ce tableau réactualisé. Aussi nous comptons sur vous pour le tenir à jour.
- un compte-rendu du congrès de l'UTP qui s'est tenu à Rouen du 27 au 29 novembre dernier.
- un dossier technique consacré à l'autobus Renault Agora fonctionnant au gaz naturel; la documentation nous a été aimablement fournie sur le stand Renault du congrès de l'UTP à Rouen.

Et déjà dans le prochain numéro de mars nous pouvons vous annoncer dans le chapitre " Côté Matériel " la présentation du dossier technique de l'autobus Heuliez-Volvo GX 217 dans ses deux versions à essence et au gaz naturel. Du côté de l'état des parcs vous prendrez connaissance de celui ancien et actuel de la ville d'Amiens.

LE PARC DE LA SEMTAO (09/96)



Type Bus	Acq.	Qté	Numéros de Parc
PR 180 R	08/84	002	233 - 234
PR 180.2	07/85	003	235 - 236 - 237
PR 180.2	10/85	003	238 - 239 - 241
PR 180.2	12/85	004	242 - 243 - 244 - 245
PR 180.2	06/88	005	261 - 262 - 263 - 264 - 265
PR 180.2	02/90	003	326 - 327 - 328
PR 180.2	10/91	007	349 - 350 - 351 - 352 - 353 - 354 - 355
GX 187	08/92	002	375 - 376
GX 187	11/92	003	377 - 378 - 379
GX 187	07/96	010	380 - 381 - 382 - 383 - 384 - 385 - 386 - 387 - 388 - 389
PR 118	01/96	004	701 - 702 - 703 - 704
SC 10 U	1995	002	010 - 011 (Plate-Forme Ex RATP années 70)
R 312	01/88	001	259
R 312	02/89	015	266 - 267 - 268 - 269 - 271 - 272 - 273 - 274 - 275 - 276 - 277 - 278 - 279 - 281 - 282
R 312	03/89	010	283 - 284 - 285 - 286 - 287 - 288 - 289 - 291 - 292 - 293
R 312	05/89	010	294 - 295 - 296 - 297 - 298 - 299 - 301 - 302 - 303 - 304
R 312	06/89	018	305 - 306 - 307 - 308 - 309 - 311 - 312 - 313 - 314 - 315 - 316 - 317 - 318
			319 - 321 - 322 - 323 - 324.
R 312	03/90	001	325
R 312	10/90	015	329 - 330 - 331 - 332 - 333 - 334 - 335 - 336 - 337 - 338 - 339 - 340 - 341 - 342 - 343
R 312	01/91	005	344 - 345 - 346 - 347 - 348
R 312	12/91	007	356 - 357 - 358 - 359 - 360 - 361 - 362
R 312	06/92	010	363 - 364 - 365 - 366 - 367 - 368 - 369 - 370 - 371 - 372
R 312	12/92	002	373 - 374
R 312	07/93	005	390 - 391 - 392 - 393 - 394
R 312	06/94	001	395
R 312	07/94	003	396 - 397 - 398
GX 317 H	12/94	001	500 (Ex 400)
GX 317 H	05/95	006	501 - 502 - 503 - 504 - 505 - 506
GX 317 H	10/95	001	507
GX 317 H	11/95	004	508 - 509 - 510 - 511
AU 138	05/83	001	231
GX 77 H	07/95	002	201 - 202
GX 77 H	10/95	001	203
MASTER	1990	003	110 - 111 - 112
MASTER	1986	001	113
MASTER	1992	001	114
MASTER	1993	001	115
MASTER	1994	007	116 - 117 - 118 - 119 - 120 - 121 - 122
C25	04/94	001	427 (Abraysie Bus) - 9 places
Trafic	08/96	001	050 (Abraysie Bus) - 9 places
MASTER PMR	02/91	001	004
MASTER PMR	1992	003	007 - 008 - 009
Chausson APVU		001	006
Petit Train Touristique		001	005



SOIT 188 véhicules

002	PR 180 R
025	PR 180.2
015	GX 187
004	PR 118
002	SC 10 U PF
103	R 312
012	GX 317 H
001	AU 138
003	GX 77 H
013	MASTER
004	MASTER PMR
002	Minibus Abraysie Bus
002	Petit Train + Chausson

AFFRETES RVL (Parc SEMTAO et RVL)

001 - PR 180 MI	-	174 (9410)
003 - PR 180 R	-	9725 - 183 (9726) - 228 (9728)
001 - GX 187	-	180 (9739)
001 - AG 700	-	172 (9740)
003 - PR 100.2	-	254 (9727) - 253 (9741) - 256 (9742)
Ajouter 3 véhicules des Cars DUNOIS (Setra), 2 véhicules des Cars SIMPLON et 1 Cars des Voyages PITOU.		

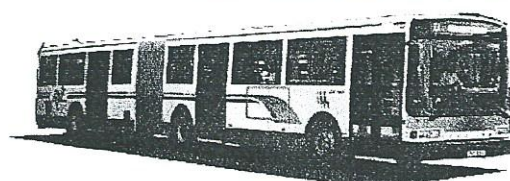


Illustration : GX 187 - GX 317 - Minibus Master Emplet et GX 187 RVL.

RESEAU SUNBUS A NICE

Frédéric GIANA
2ATN

AFFECTATION DES AUTOBUS ST2N AU 01.10.96 (service d'hiver)

<u>N°</u>	<u>NOMBRE</u>	<u>TYPES D'AUTOBUS</u>	<u>NUMÉROS AFFECTÉS</u>	<u>RÉSERVE</u>
<u>LIGNE</u>	<u>PAR TYPES</u>			
1/2	13	R 312	44/55 à 67	+1
3	8	SC 10 R 444D	262 à 267, 269, 271 & 272	+1
4	11	R 312	101 à 109/68 & 69	-
5	17	PR 180.2	10 à 15/27 à 33/50 à 54	+2
		GX 187	300	
6	11	SC 10 R 444D	283 à 292	-
		SC 10 UO 444D	231	-
7	10	SC 10 R 444D	247 à 251/270	-
		SC 10 U 444D	218/223 à 229	+4
9/10	14	PR 180 MIPS	273 à 282/01 à 03	+5
		PR 180-R	04 à 07	
		PR 180.2	08 & 09	
	2	SC 10 U 444D	221 & 222	-
12	11	R 312	71 à 73	-
		SC 10 R 444D	246/252 à 261	+3
14	5	SC 10 U 444D	212/214 à 217/220	+1
15	12	R 312	74 à 80/83 à 88	+1
16	8	PR 180 MIPS	236 à 245	+2
17	4	PR 100.2	16 à 19	-
20	6	PR 100.2	36 à 43	+2
22	10	R 312	89 à 99	+1
23/24	8	R 312	112 à 119	-
25	2	AU 138	46 & 47	-
26	3	GX 107	20 à 23	+1
31	1	AU 138	298	-
32	1	MG 36	81	-
34	2	J9 TU2	49	-
		MG 36	82	-
35	1	AU 138	45	-
36	2	MG 36	110 & 111	-
37	1	J9 TU2	70	-
38	2	AU 138	296, 297 & 299	+1
<u>NAVETTES CHAUFFEURS</u>				
	4	SC 10 U 444D	207 à 211	+1
	1	J9 TU2	295	
<u>RÉSERVE GARÉE A LA STATION ST2N</u>				
	1	SC 10 U 444D	219	
<u>REMISE A NIVEAU TECHNIQUE</u>				
	1	SC 10 R 444D	268	
<u>PEINTURE BAS DE CAISSE GRIS</u>				
	1	R 312	78	
<u>SCOLAIRES</u>				
	2	PR 100.2	34 & 35	
	4	SC 10 UO 444D	230 & 232/234 & 235	
	1	SETRA S 300 NC	100	
<u>REFORMÉS ET DEMONTÉS</u>				
	2	SC 10 U 444D	197 & 206	
<u>RÉFORMÉS ET GARÉS</u>				
	3	SC 10 U-PF 244D	203 à 205	
	4	SC 10 U 444D	194/198 à 200	
<u>MINIBUS DE RÉSERVE</u>				
	1	J9 TU2	294, 25 & 48	

OPÉRATIONS TCSP EN COURS DE RÉALISATION - 1996 - PROVINCE - (source enquête GART 96)

Agglomérations (année du franc)	Population	Taux VT (en %)	Total	Etudes	Coût en M.F Infrastructures	Matériel	Divers	Longueur (en km)	Stations (unités)	Mise en service	Subvention de l'Etat (en M.F)
LILLE											
VAL ligne 2 (89)	1 065 600	1,70%	5 760	279	2 870	2 344	266	16,1	26	1999-2000	990,00
LYON											
Métro et TCSP bus	1 135 000	1,63%									
Prolongement ligne D (91)			1070	150	360		560	1,8	2	1997	150,00
Prolongement ligne B (95)			1100	120	470		510	2,4	3	2000	120,00
TCSP bus de La Duchère (91)			170	20	120		30	1,5		1997	20,00
ROUEN											
Prolongement du tramway jusqu'à St.-Etienne- du-Rouvray (90)	392 000	1,75%	530	69	353	108		4,3	8	1997	42,70
SAINT-ETIENNE											
Mise en site propre du tramway de Charcot à Centre II (95)	316 000	1,50%	33		33			0,85	3	1996	13,20
STRASBOURG											
2ème tranche du tramway ligne A (90)	430 000	1,75%	151	8	138		5	2,8	4	1997	25,00

PROJETS ADOPTÉS MAIS EN ATTENTE DE RÉALISATION - 1996 - PROVINCE - (source enquête GART 96)

Agglomérations (année du franc)	Population	Taux VT (en %)	Total	Etudes	Coût en M.F Infrastructures	Matériel	Divers	Longueur (en km)	Stations (unités)	Mise en service	Subvention de l'Etat (en M.F)
CAEN											
Projet de transport intermédiaire dit TVR (96)	193 000	1,00%	1125	138	657	221	109	15,5	34	2000	en cours de définition
GRENOBLE											
Tramway	373 000	1,75%	70		65		5	0,5	1	1997	12,50
2ème extension de la ligne A (96)			476		349	72	55	1,9	3	1998	88,00
Extension de la ligne B (93)											
MONTPELLIER											
Tramway nord-ouest/ sud-est (96)	282 000	1,75%	2 180	258	1 370	340	212	15,2	28	2000	606,00
ORLEANS											
1ère ligne de tramway (93)	260 000	1,00%	1790	211	499	226	854	18	23	2000	450,00
RENNES											
VAL (95)	332 000	1,75%	2942					9,4	15	2000	390,00
SAINT-ETIENNE											
Mise en site propre du tramway de Carnot à Jean Jaurès (95)	316 000	1,50%	35		35			0,6	3	1997	11,00
STRASBOURG											
2ème ligne de tramway (95)	430 000	1,75%	1510		1000	390	120	9,8	21	2000	300,00
TOULON											
tramway ou transport intermédiaire (96)	298 500	1,00%	1500	10				24	34		en attente

OPÉRATIONS TCSP EN COURS DE RÉALISATION - 1996 - ILE-DE-FRANCE - (source STP)

Projets	Total	Coût en M.F Infrastructures	Matériel	Somme inscrite au XIème plan	Longueur (en km)	Stations (unités)	Rames (unités)	Mise en service
TRAM VAL-DE-SEINE								
La Défense / Issy Plaine	822	572	250	378	11,3	13	16	1997
METEOR								
Madeleine / Tolbiac-Massena	6 674	6 047	627	1733	7,2	7	19	1998
METRO (ligne 13)								
Prolongement à St.-Denis Université	511	464	47	434	1,3	1	2	1998
EOLE								
Première étape	8625	5425	3200	3218	4	2	53	1999

OPÉRATIONS TCSP DU XIÈME PLAN EN ATTENTE DE RÉALISATION - (source STP)

Projets	Total	Coût en M.F Infrastructures	Matériel	Coût inscrit au XIème plan	Longueur (en km)	Stations (unités)	Rames (unités)	Mise en service
RER C								
Champ de Mars et terminus à Gennevilliers	727	493	234	507			6	1999
Prolongement à Pontoise	457	457			9	2	4	1999
SITE PROPRE BUS								
RN 305, partie nord/ Ivry - Choisy-le-Roi	197,5	197,5		110				1999
TRAMWAY 1 St.-Denis-Bobigny	555	450	105	126	3	4	5	2001
Prolongement à Noisy-le-Sec								
METEOR								
Madeleine / St.-Lazare	951	885	66	880	1	1	2	2003
Tolbiac-Massena / Tolbiac Nationale	630	630		300	0,677	1	0	2003
TRAM VAL-DE-SEINE								
Issy Plaine / Porte de Versailles	565	397	168	100	2,7	2	4	
GRANDE CEINTURE OUEST								
Noisy-le-Roi / St.-Germain grande ceinture	965	720	245	639	9	5	7	

LES BUS SURBAISSES EN FRANCE

RESEAUX	VILLES	NBRE	NUMEROS DE PARC	PORTES	OBSERVATIONS
HEULIEZ GX 317					
SEMTA	AMIENS	13	39 à 51	3	
COTRA	ANGERS	3	501 à 503	3	
TVO	ARGENTEUIL	2	8967 et 8968	2	
STCRA	ARRAS	2	Immatriculation	3	7306QR62 & 553QY62
STCRA	ARRAS	1	Immatriculation	2	2104RC62
CTB	BESANCON	8	105 à 112	?	
CTAC	CAEN	10	111 à 120	3	
STAC	CHALON-S-S	?	?	?	
STAC	CHARTRES	3	?	?	
Transurbain	EVREUX	2	52 & 53	?	
TICE	EVRY	13	?	?	
Arcangioli	FECAMP	2	U7 & U8	2	U = Urbain
CTPO	LE HAVRE	1	10	3	
Sodetrav	HYERES	1	9537	1	
TAG	GRENOBLE	6	921 à 926	?	
VFD	GRENOBLE	4	517 à 520	?	
TUL	LAVAL	3	102 à 104	3	
CTRL	LORIENT	1	401	?	
M. & M.	MEAUX	1	?	?	
Bus en Seine	MONTESON	8	?	?	
TAN	NANTES	8	1 à 8	?	
SEMTAO	ORLEANS	12	500 à 511	?	
STY	La Roche-s-Y.	2	85 - 87	?	
Semaaas	SAINTES	3	801 à 803	?	
CTS	STRASBOURG	8	470 à 477	?	
RMTT	TOULON	6	301 à 306	?	
SEMVAT	TOULOUSE	84	à partir de 9550	2	en service et commandés
Fil Bleu	TOURS	7	170 à 177	3	
TPV	VANNES	1	?	?	
Phébus	VERSAILLES	10	176 & 185 à 193	3	

RENAULT Citybus:

Transpole	LILLE	4	9001 à 9004	3	
TCL	LYON	5	2501 à 2505	?	
RATP	PARIS	21	1001 à 1021	3	
RATP	PARIS	103	1022 à 1124	2	En service et commandés
CTAV	VALENCE	14	01 à 14	?	

SETRA S300 NC:

CTAC	CAEN	6	101 à 106	3	
TUC	COMPIEGNE	1	?		
	ETAMPES	5	?	3	
Transpole	LILLE	18	5001 à 5018	3	APTR - Cars Martignon
Sunbus	NICE	1	100	3	
TUDIP	Le Puy en Velay	6	?		
RATP	PARIS	1	506	3	
RBus	RAMBOUILLET	6	E271 à E274, E317, E318	3	
TCAR	ROUEN	32	601 à 632	3	
TRA	VILLEPINTE	?			

RESEAUX	VILLES	NBRE	NUMEROS DE PARC	PORTES	OBSERVATIONS
<u>VAN HOOL A300:</u>					
CTB	BESANCON	4	101 à 104	3	
TRACE	COLMAR	1	135	3	
CAM	MONACO	4	20 à 23	3	
CGFTE	NANCY	3	301 à 303	3	
QUB	QUIMPER	3	301 à 303	3	
<u>MERCEDES 0 405 N:</u>					
TAA	AUCH	1	?	?	
Bus Azur	CANNES	1	?	?	
RTM	MARSEILLE	10	701 à 710	?	Ancienne découpe
RTM	MARSEILLE	27	711 à 737	2	Nouvelle découpe
Cars Rose	MONTLIGNON	5	Immatriculation 674BEK95, 676BEK95,	3	Ancienne découpe 679BEK95, 681BEK95, 916BEG95
TPV	VANNES	4	120 à 123	?	Nouvelle découpe
Bus de l'E.	VITROLLES	14	8662 à 8675	3	Ancienne découpe
SAVAC	VERSAILLES	1	9447 XM 78	3	Ancienne découpe
<u>MAN NL 222:</u>					
CGFTE	BORDEAUX	53	9501 à 9553		
<u>BERKHOF Premier:</u>					
TCRB	Boulogne-s-M.	2	55 & 56		Plate-forme arrière
<u>RENAULT Agora:</u>					
TVO	ARGENTEUIL	4	1500 à 1503	3	
STAC	CHAMBERY	4	56 à 59	3	
TCL	LIMOGES	8	?	3	
RATP	PARIS	112	2001 à 2112	2	commandés
<u>MATERIELS ARTICULES</u>					
<u>HEULIEZ VOLVO GX 417:</u>					
SEMTA	AMIENS	5	234 à 238	3	
CTAC	CAEN	5	301 à 305	3	
TICE	EVRY	5	?	?	
Fil Bleu	TOURS	7	460 à 466	4	
Fil Bleu	TOURS	3	467 à 469	3	
<u>VAN HOOL AG 300:</u>					
TUB	BLOIS	1	?		
QUB	QUIMPER	1	204		
STAR	RENNES	52	500 à 551	4	

RESEAUX	VILLES	NBRE	NUMEROS DE PARC	PORTES	OBSERVATIONS
CTS	STRASBOURG	44	515 à 558		
<u>MERCEDES 0 405 GN:</u>					
STCRA	ARRAS	1	Immatriculation	4	1533 QX 62 Nouvelle découpe
Bibus	BREST	22	461 à 482	?	
Transpole	LILLE	1	1001	4	
Transpole	LILLE	1	1002	3	
STAS	ST-ETIENNE	20	741 à 760	?	
<u>MAN NG 272:</u>					
CGFTE	BORDEAUX	16	9382 à 9399, 9451 à 9455	?	

MISE A JOUR DE DERNIERE MINUTE:

A RAJOUTER DANS LE FICHER GX 317:

ANGOULEME - STGA - 4 ex. n°525 à 528

VILLEPINTE - TRA - ? ex.

LA ROCHELLE - STCR - 5 ex. n°505 et 508 à 510

ROMANS SUR ISERE - Citébus des Deux Rives - 3 ex. - 2 portes - dont le n°25

A Toulouse les bus n°9550 à 9569 et les 9601 à 9623 sont en service.

A RAJOUTER DANS LE FICHER DES SETRA S 300 NC:

AEROPORT DE PARIS-ORLY: 1 ex. n°994

AEROPORT DE PARIS-ROISSY: 9 ex. immatriculés 6343 à 6348, 6351, 6359 et 265 BEK 95.

Rouen en aurait reçu 5 en plus des 32 en service.

A RAJOUTER DANS LE FICHER VAN HOOL A 300:

LORIENT - CTRL - 3 ex. n°301 à 303

A RAJOUTER DANS LE FICHER MERCEDES 0 405 N:

CHEVREUSE - SAVAC - 1 ex. en 3 portes et ancienne découpe immatriculé 9447 XM 78

MULHOUSE - TRAM - 7 ex. n°501 à 507

Régie Départementale de la Drôme: 1 ex. n°328

A RAJOUTER DEUX TYPES NOUVEAUX DE BUS SURBAISSES:

- HEULIEZ-VOLVO GX 217: Perpignan: 6 ex. et Toulon: 4 ex.

- HEULIEZ-VOLVO GX 417 articulé: Toulon en possède 3 exemplaires

Merci par avance à nos lecteurs qui continuerons à nous tenir informer de l'évolution de ce tableau. Nous ferons paraître une nouvelle mise à jour de ce tableau dans le numéro 15 de juillet-août 97.

VILLES EN MOUVEMENT



RELIER LES HOMMES, LES ACTIVITÉS, LES TERRITOIRES

CONGRES UTP
ROUEN 27,28,29 NOVEMBRE 1996

- 49 -

L'UNION DES TRANSPORTS PUBLICS

COMPTE-RENDU DE L'EXPOSITION DU CONGRES U.T.P. DE ROUEN

par Jack PIERRON

Pour nos lecteurs, je me devais de me rendre au Congrès de l'UTP qui se tenait à Rouen du 27 au 29 novembre dernier afin de pouvoir faire un compte-rendu sur l'exposition qui se tenait en marge du congrès dans le parc des Expositions de la ville de Rouen. Mais comment y accéder quand l'UTP m'avait informé que l'exposition était strictement réservée aux professionnels avec une entrée interdite au public ? Eh bien en implorant un exposant par courrier afin de lui demander une invitation pour avoir accès à l'exposition. C'est la maison Heuliez qui m'a gentiment donné un carton d'invitation valable uniquement pour l'exposition.

En gare SNCF de Rouen, les personnes se rendant au congrès étaient invitées à passer au guichet des TCAR - Transports en Commun de l'Agglomération de Rouen - pour se voir remettre gracieusement un titre de transport valable trois jours sur l'ensemble du réseau, titre qui ne m'a pas servi pour me rendre de la gare au parc des Expositions car ce jour - le 28/11 - aucun véhicule des TCAR ne circulait suite à une grève complète du personnel du réseau !..... Mais par compen^{sa}tion pour les visiteurs, les TCAR avaient mis en place une navette entre la gare et le parc des Expos. Arrivée sur place, je me rends compte que les portes du Congrès ne font l'objet d'aucun contrôle et que l'accès est libre à tout quidam s'y présentant !..... Donc c'est sans problème que j'ai pu accéder à l'exposition de matériels et aux salles où se tenaient conférences et débats.

LE MATERIEL EXPOSE:

Le thème principal du matériel " bus " exposé devait être la lutte anti-pollution car pas moins de quatre bus fonctionnant au Gaz Naturel pour Véhicules - GNV - étaient exposés dont deux nouveautés françaises.

MERCEDES O 405 GNV:

Normal de commencer la présentation de bus fonctionnant au gaz naturel par la marque allemande Mercedes qui a déjà dix ans d'expérience de bus à gaz et fait circuler à ce jour 250 véhicules de ce type en Europe.

Le modèle présenté à Rouen est le O 405 GNV construit sur la base du O 405 N. On pouvait le voir dans une livrée blanche et en version à trois portes. Son moteur est du type M 447 hG avec 6 cylindres en ligne; sa cylindrée est de 11 967 cm³ et sa puissance maxi est de 175 KW (238 CV DIN). Le régime de puissance maxi est de 2000 t/mn. Il existe une version à deux portes.

MAN GNC NL 232 CNG:

Pour rester en Allemagne voyons maintenant le second constructeur germanique, à savoir la firme MAN. Cette dernière présentait au congrès un modèle au gaz naturel comprimé - GNC - de type NL 232 CNG construit sur la base des bus à essence NL 222/262/312. Six bouteilles en acier contiennent 840l de gaz naturel; elles assurent au bus une autonomie de 320 km. Le moteur est un six cylindres de 12l de cylindrée qui développe une puissance de 170 KW (230 CV DIN). Le bus présenté est en version à deux portes à plancher surbaissé bien sûr mais il existe un modèle à trois portes.

RENAULT AGORA GNV:

Une des deux grandes nouveautés françaises de ce congrès aura été présenté par Renault avec l'Agora en version gaz GNV qui a déjà deux frères à savoir l'Agora standard et l'articulé. L'Agora GNV présent à Rouen était en version 3 portes et en livrée blanche. Son moteur est de type MCDR 06.20.45 A491 avec six cylindres en ligne. Sa puissance maxi est de 186 KW (253 CV DIN) à 2100 tr/mn. Nous vous présentons dans ce numéro le dossier technique de ce véhicule.

HEULIEZ GX 217 GNV:

La seconde grande nouveauté française de ce congrès aura été l'Heuliez GX 217 GNV qui complète la belle gamme d'autobus surbaissés de la firme de Rorthais. Le modèle présenté en version à trois portes était dans une livrée magnifique vert d'eau. De plus un spoiler placé sur le toit à l'avant lui donne un air futuriste. Il aura été sans doute la vedette de cette exposition en préfigurant le modèle des bus de l'an 2000. Impressionnant de beauté et de son allure en général. Son moteur est de type GH 10A, d'une puissance de 180KW (245 CV DIN). Il est conçu par Heuliez sur chassis moteur Volvo B10L. Le modèle de base possède sur le toit 7 réservoirs ayant une capacité de stockage de 892l pour une autonomie de 350km. Dans notre prochain numéro nous vous présenterons un dossier technique sur ce véhicule et sur celui de son homologue à essence.

SCANIA OMNICITY:

L'autobus standard le plus futuriste était sans contestation possible le Scania Omnicity dont l'usine de fabrication est à Angers. Sa structure a la particularité d'être entièrement faite d'aluminium; de type CN94B il n'est conçu qu'en version 3 portes. Il est bien sûr à plancher surbaissé avec la particularité que la porte arrière ne présente pas de marche à l'inverse de nombreux autres surbaissés à trois portes qui ont tous une marche sur la porte arrière. Sa face avant est très esthétique et originelle. Son moteur est de type DSC9 11 EURO2 d'une puissance de 162 KW (220 CV DIN) à 2000 trs/mn.

A noter que Scania fabrique également des bus urbains fonctionnant au gaz naturel; la ville de Sydney en Australie lui a passé la plus grosse commande du monde avec une acquisition de 250 exemplaires.

VAN HOOL A 320:

Van Hool présentait au congrès son dernier né, un bus standard surbaissé, le A 320. N'ayant pas pu obtenir de documentations techniques nous ne pouvons vous en dire plus sinon que le modèle présenté était en version deux portes mais que le A 320 pourra être aussi commandé en trois portes, la porte arrière comportera une marche.

MINIBUS RENAULT MASTER ELECTRIQUE CITEL:

La firme CITEL présentait un minibus Renault Master qu'elle a équipé en tout électrique: moteur EPE courant continu 30KW fonctionnant avec des batteries de 670kg assurant au bus une autonomie de 95 km pour une vitesse maxi de 60 km/H. Le temps de recharge des batteries est de 6 à 8h. Le minibus a une capacité de 12 places assises. Le modèle présenté appartient au réseau STAC de Chambéry qui en a acquis 3 exemplaires, celui-ci porte le numéro de parc 301.

MIDIBUS PONTICELLI ELECTRIQUE:

Pour rester dans les véhicules électriques, voyons le midibus Ponticelli carrossé par Gruau. Ce dernier est aux couleurs de la RATP - n°301 - et est en service sur la ligne du Montmartrobus. Ses batteries au nickel cadmiun lui autorise une autonomie de 150 km à 45 km/H maxi en emmenant 35 voyageurs.

RENAULT AGORA ARTICULE:

Renault est maintenant en mesure de commercialiser son Agora articulé; il présentait un modèle à quatre portes - une version à trois portes existe -. Ce bus est équipé d'un moteur MIDR 06.20.45.141 d'une puissance maxi de 186 KW (253 CV DIN) à 2100 tr/mn.

HEULIEZ GX 417:

Le plus grand concurrent en France du précédent est sans doute l'Heuliez GX 417 qui lui aussi se décline en 3 et 4 portes. Le bus présent à Rouen était à quatre portes et aux couleurs du réseau TAN de Nantes où il allait être livré. Son moteur Volvo de type DH 10A est un quatre temps diésel d'une puissance maxi de 210 KW (285 CV DIN) à 2000 tr/mn et possède six cylindres en ligne.

HEULIEZ GX 77H:

C'est sous les couleurs du réseau de la RATP qu'Heuliez présentait son midibus 77H et qui circule en grand nombre sur bon nombre de réseaux français. Le modèle exposé était muni d'une rampe Bode rétractable au niveau de la porte arrière pour faciliter l'accès à une personne en fauteuil roulant.

HEULIEZ GX 317:

C'est le numéro un français en matière d'autobus surbaissé sur nos réseaux et malgré tout il était présent à Rouen. Il s'agit du Heuliez GX 317 dont un exemplaire à trois portes venu du réseau Choletbus et portant le numéro de parc 59. Son moteur, un diesel Renault MIDR 062045F/3 a une puissance maxi de 152 KW (206CV DIN) à 1900 tr/mn. Il existe aussi en version deux portes.

MERCEDES O 405 N:

Peu présent en France, il est en service en nombre dans plusieurs ^{pay}européens; c'est bien sûr le très connu Mercedes O 405 N qui a succédé à son frère le O 405 qui était non surbaissé. Le modèle présenté en livrée blanche était en version deux portes. Mercedes rappelle que ce bus est maintenant fabriqué en France à Ligny-en-Barrois. Standard surbaissé en deux ou trois portes, il est doté d'un moteur de type OM 447 HLA d'une puissance maxi de 157 KW avec un régime de puissance maxi de 2200 tr/mn.

MERCEDES TEAMSTAR CITY:

Mercedes présentait également un minibus d'allure futuriste et portant le nom de " Teamstar City ". Equipé de deux portes louvoyantes - un vanta à l'avant et deux à l'arrière - ce minibus était aux couleurs de réseau TCRB de Boulogne sur Mer.

SETRA S 315 NF:

Nous terminons la présentation des véhicules exposés au congrès UTP de Rouen par une nouveauté de chez Setra. Ce dernier vient de sortir une nouvelle gamme de bus et autocars appelés " KOMBI ". Dans cette gamme figure un bus urbain qui est le successeur des S 215 SL; il s'agit du S 315 NF à plancher surbaissé; il n'existe qu'en version deux portes - à l'avant porte louvoyante simple ou double et double au centre -. Doté d'un moteur de type MB OM 447 HLA de 184 KW (250 CV DIN) avec une puissance maxi de 1100 tr/mn. Le modèle présenté à Rouen était aux couleurs des Cars Lacroix de Beauchamp dans le Val d'Oise et était muni d'une double porte louvoyante à l'avant.

TRAMWAY CITADIS:

Deux maquettes de tramways étaient présentées à Rouen: la première à l'échelle 1 représentait le nouveau tramway " CITADIS " du groupe franco-britannique GEC Alstom

TRAMWAY CITY RUNNER:

La seconde maquette aussi à l'échelle 1 était celle du tramway " CITY RUNNER " du groupe Bombardier Eurorail.

Durant les trois jours du congrès s'est déroulé à l'extérieur le trophée du meilleur conducteur de bus. Les candidats avaient à leur disposition un PR 112 n°434 du réseau Stradibus de Dieppe, un R 312 de la Semta d'Amiens (n°38) et un GX 107 du réseau Métrobus de Rouen (n° 520).

Maintenant, chers amis lecteurs, nous vous donnons rendez-vous dans nos magazines de juillet et de septembre pour avoir le compte-rendu du congrès mondial de l'UITP qui se tiendra à Stuttgart en Allemagne du 1er au 6 juin 97. Bien sûr France Passion des Transports Urbains y sera pour vous tenir informer de l'actualité du monde des Transports Urbains.

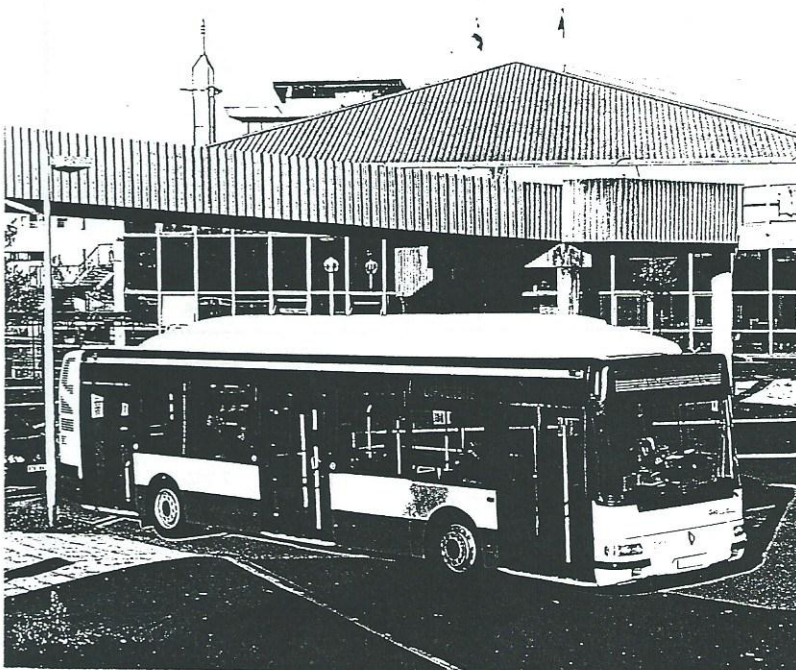
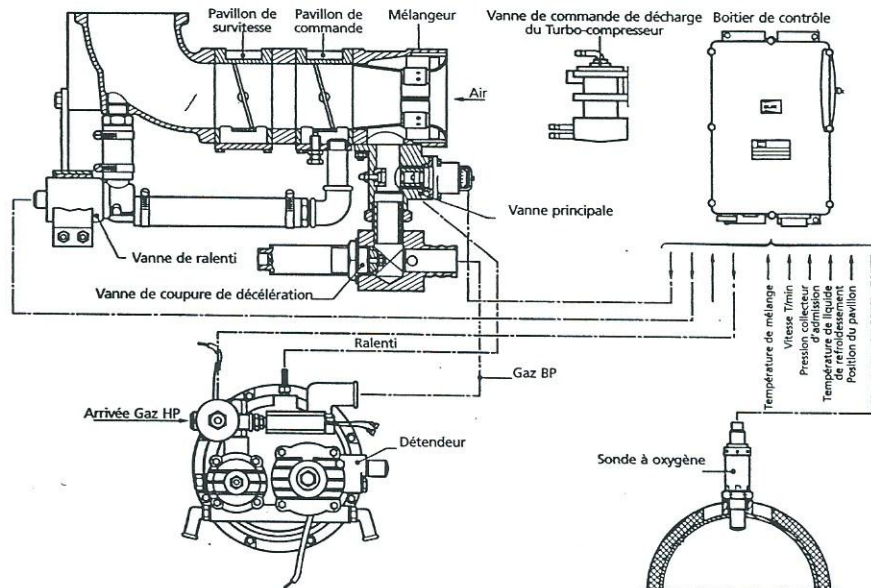
Les photos couleur de la page 41 ont été prises durant l'exposition du Congrès de l'UTP à Rouen par Jack Pierron le 28/11/96: photo 1: Renault Agora au gaz. Photo 2: Setra S 315 NF. Photo 3: Man NL 232 CNG au gaz. Photo 4: Scania Omnicity. Photo 5: Mercedes O 405 GNV au gaz. Photo 6: cliché Heuliez: GX 217 GNV au gaz.



Agora

Gaz Naturel

Le moteur RENAULT Gaz Naturel
il respire la performance



Opérations de remplissage des réservoirs: le plein de simplicité.

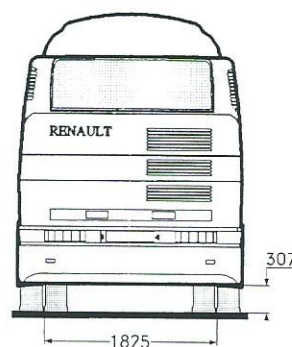
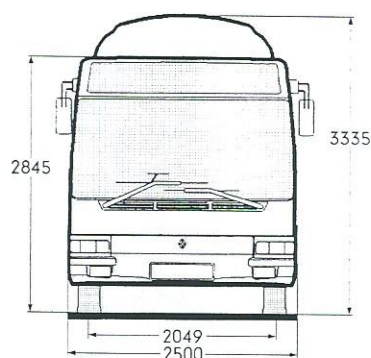
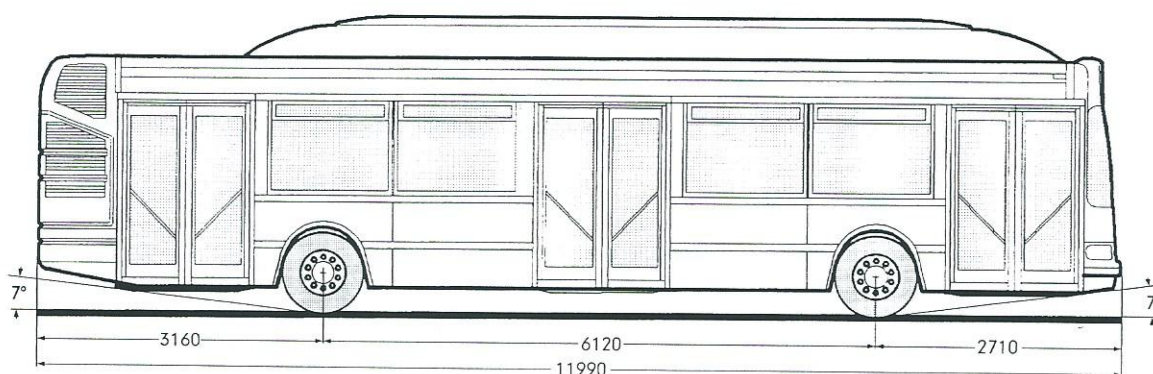
RENAULT

- 40 places assises
- 55 places debout
- 186 kW (253 ch)

AGORA

AUTOBUS

STANDARD 3 PORTES GAZ



■ DIMENSIONS (mm)

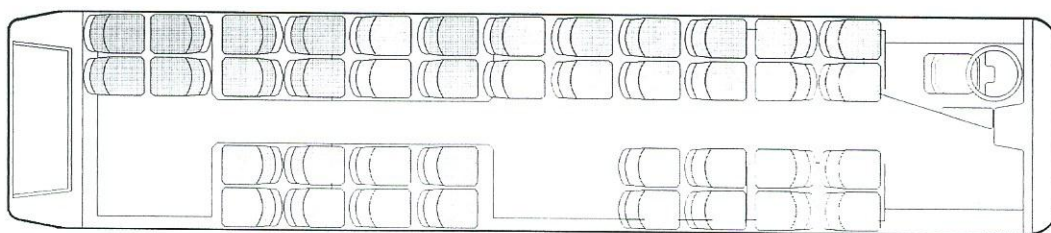
Hauteur intérieure libre partie avant	2 333
Hauteur intérieure libre partie arrière	2 108
Pente maximale du plancher en partie arrière	8 %
Hauteur d'accès portes avant et médiane	320
Hauteur d'accès porte arrière	330
Hauteur de marche à la porte arrière	222
Rayon de balayage	11 305

■ POIDS (kg)

Poids total à vide, en ordre de marche, pleins effectués, avec conducteur.	12 482
P.T.A.C	19 600
Sur essieu avant	7 100
Sur essieu arrière	12 500

IMPLANTATIONS SIEGES

BASE : Implantation
40 places assises - 55 places debout.



SIEGES PASSAGERS

Sièges passagers individuels type CITAD B.
Piètements, poignées et cale-hanches en epoxy.
Sièges sans surélévation jusqu'à la porte médiane.
Tissu plat.

OPTIONS

- Sièges passagers type CITAD C antilacération.
- Sièges passagers type ROCAD urbain.
- Surélévation des sièges.
- Tissu velours.
- Poignées et cale-hanches en inox.

Se reporter aux fiches techniques des gammes de sièges CITAD et ROCAD.

ACCES AU VEHICULE ET AUX COMPOSANTS

3 portes pneumatiques louvoyantes intérieures à 2 vantaux.
Sécurité sur portes médiane et arrière par valves reverses.
Commande séparée du vantail avant de porte avant
L'ensemble des équipements de portes est piloté par un microprocesseur permettant la programmation du mode et des séquences de fonctionnement des portes.
Accès sans marche au niveau des portes avant et médiane. Une marche à la porte arrière.
Plates-formes devant les accès dégagées sur toute la largeur du véhicule avec misericorde.
Hayon arrière relevable dégageant l'ensemble du groupe motopropulseur.
Portillons de coffres latéraux relevables, assistés par compas à gaz, donnant accès aux batteries et au préchauffage; panneau boulonné pour les composants pneumatiques.

OPTIONS

- Portes électriques.
- Système d'abaissement côté droit avec ou sans bords sensibles (sauf partie avant).
- Bords sensibles pour sécurité.
- Sécurité à l'ouverture des portes médiane et arrière.
- Tapis de marche sensible aux accès pour sécurité et comptage.
- Commande séparée du vantail arrière de porte avant.
- Libre service avec boutons sensitifs.
- Comptage passagers avec ou sans compteur.

STRUCTURE PROTECTION ET PEINTURE

Structure :

Structure auto-portante composée de 6 éléments assemblés par boulonnage :
Le soubassement de conception mixte constituée d'une ossature tubulaire et d'une coque en acier alliant des profilés et des tôles assemblées par soudure.
Les faces latérales en tubes alliés soudées électriquement.
Le pavillon en tôle acier.
La face avant en tôle d'acier emboutie.
La face arrière en polyester.
Carrosserie :
Les panneaux latéraux en tôle d'aluminium.
Les pare-chocs avant et arrière et les protections latérales de bas de caisse en matériau composite.
Le plancher en contreplaqué protégé par un film phénolique sur chaque face.
Ferrure de remorquage avant et arrière.

Protection contre la corrosion :

Spécialement étudiée en fonction des zones de vulnérabilité, par le choix des matériaux et des technologies de protection.
Les principaux éléments de la structure sont constitués de profilés et de tôles à revêtement allié fer/zinc.
la structure bénéficie en plus d'une protection par trempé cataphorétique.
Les zones exposées sont protégées par des produits bitumineux anti-gravillonnage et par le moulage intérieur des corps creux.

Peinture :

La protection est complétée par un apprêt et par une laque de finition, à base de résines polyuréthane, lisse sur la caisse et grainée sur les protections latérales et les pare-chocs.

OPTIONS

- Outillage démontage de roues.
- Lot de bord.
- Peinture vernie et métallisée .
- Laque de finition pour bas de caisse grainée.

EQUIPEMENTS EXTERIEURS

Cache-écrous de roues avant.
Panneaux sous baies amovibles.
Porte-drapeaux intégrés.
Bavettes de protection arrière.
Cadres de publicité.

OPTIONS

- Cache-écrous de roues avant et arrière + cache moyeu.
- Bavettes de protection avant et arrière.
- Girouette frontale matricielle.
- Girouettes latérales matricielles, intégrées à la carrosserie.
- Girouette arrière de ligne matricielle.
- Plaques numéro de ligne.
- Plaques d'itinéraire.

EQUIPEMENTS INTERIEURS

Garnissage plancher :

Tapis de plancher carborundum.
Tapis carborundum sur surélévations.
Tapis carborundum gris foncé sur les remontées.
Cornières de surélévation et de marche en aluminium strié.
Habillage des passages de roues par coquille thermoformée; surélévation en polyester, surmoulage de la partie plancher antidérapante.

Garnissage faces latérales et arrière :

Stratifié.
Garnissage pavillon :
Partie centrale en polypropylène et voussoirs en aluminium époxy.
Aménagements de sécurité :
Poignées montoirs sur portes.
Séparations vitrées aux portes.
Colonnes, rambardes et mains-courantes en époxy.

Poignées de maintien.
Plaques indicatrices.
Témoin sonore de départ portes fermées.
Prédisposition extincteur 2 kg.
Rétroviseurs de contrôle des portes.

OPTIONS

- Tapis de sol navette.
- Garnissage des faces latérales et arrière en moquette.
- Bourrelet sur plates-formes.
- Appui-dos sur cloison arrière.
- Colonnes, rambardes et mains-courantes en inox.
- Supports d'information en voussoirs.
- Boîte à pharmacie.
- Prédisposition extincteur 3 ou 6 kg.
- Cric.

ELECTRICITE

Deux batteries Master plus 12V - 200 Ah cosses à oeil, sans entretien, montées sur chariot.
 Alternateur 180 A, démarreur 7,5 kW bosch.
 Prise de charge et de démarrage Fenwick.
 Protection par disjoncteurs thermiques.
 Câblage sous gaine plastique.
 Bloc optique avant, feux de route et de croisement.
 Bloc optique arrière à 5 compartiments.
 Feux de positions.
 Feux clignotants, signal de détresse.
 Feux arrière de brouillard.
 Feux de recul.
 Essuie-glace électrique à 2 vitesses et balayage intermittent.
 Lave-glace électrique.
 Eclairage du compartiment passagers par 2 rangées de plafonniers fluorescents.
 Eclairage des emmarchements et des plates-formes par projecteur au pavillon.
 Eclairage du poste de conduite.

Boîtier lumineux « Arrêt demandé » avec 4 boutons de commande.
 Commande des portes par microprocesseur.
 Boîtier diagnostic dans le compartiment moteur.
 Dispositif de délestage.
 Prédiposition sonorisation, lignes tirées sans haut-parleur ni antenne.

OPTIONS

- Fusibles.
- 4 haut-parleurs.
- Antenne KATHEREIN.
- 7 boutons « Arrêt demandé ».
- Prédiposition oblitérateurs.
- Feux latéraux.
- Projecteurs anti-brouillard avant.
- Prise de charge et démarrage Martin-Lunel ou Keops.
- Prise 24 V.

BAIES - CONFORT THERMIQUE

Baies :
 Pare-brise feuilleté clair et anti-reflet.
 Glace de girouette frontale claire dégivrante.
 Baie conducteur coulissante claire.
 Baies latérales basculantes claires.
 Issues de secours fixes claires basculantes en partie supérieure avec marteau.
 Lunette arrière galbée teintée.
 Vitres de portes claires.
Isolation :
 Isolation thermique du pavillon.
 Isolation thermique et phonique du compartiment moteur.
Ventilation :
 Ventilation du poste de conduite.
 2 aérateurs opaques de pavillon.
Chauffage :
 Dégivrage du pare-brise et de la baie conducteur.
 Dégivrage de vantail avant de porte avant.

Chauffage du poste de conduite.
 Extraction d'air par 2 turbines.
 Chauffage par 2 aérothermes.

OPTIONS

- Glaces teintées.
- Pare brise teinté.
- Glaces de porte teintées.
- Défecteur sur baie conducteur.
- Issues de secours fixes, sans partie supérieure basculante.
- Vantail arrière de porte avant dégivrant.
- Isolation des faces latérales.
- Chauffage par 4 ème aérothermes suivant implantation.
- Double vitrage

POSTE DE CONDUITE

Enceinte conducteur intégrale.
 Portillon de perception avec tiroir basculant.
 Tableau de bord en 3 modules solide du volant avec témoins de contrôle à deux niveaux « Alerte » et « Alarme ».
 Volant Ø 500 réglable en hauteur et inclinaison.
 Pupitre de service latéral gauche.
 Console supérieure.
 Porte-bagages conducteur.
 Siège conducteur à suspension pneumatique.
 Garnissage du siège conducteur identique à celui des passagers.
 Pare-soleil frontal et latéral gauche à commande manuelle.
 Rétroviseur intérieur central à réglage manuel.
 Rétroviseurs extérieurs droit et gauche dégivrants.
 Porte-manteaux.
 Vide-poches.

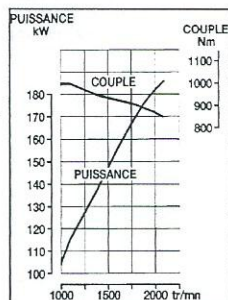
OPTIONS

- Contrôlographe électronique KIENZLE 13.18, 4ème stylet, 1 ou 2 conducteurs, avec ou sans compte-tours.
- Compte-tours.
- Siège conducteur avec soutien lombaire pneumatique.
- Portillon de porte-bagages.
- Rétroviseur extérieur droit télécommandé.
- Rétroviseurs extérieurs réglage manuel non dégivrant.

MOTEUR

MOTEUR MGDR 06.20.45 A491.

Puissance maxi : 186 kW (253 Ch) à 2100 tr / mn*.
Couple maxi : 1000 Nm (102 mkg) à 1100 tr / mn*.
 Diesel 6 cylindres en ligne vertical transversal à l'arrière.
 4 temps - Injection directe.
 Alésage 120 mm - Course 145 mm - Cylindrée 9,84 litres.
 Suralimenté par turbo compresseur sur échappement avec refroidissement de l'air d'admission par radiateur air-air.
 Pompe d'injection avec régulateur mini-maxi.
 Chemises amovibles humides.
 Ventilateur à entraînement hydrostatique.
 Capacité en huile, filtration comprise : 20 litres.
 Filtre à huile à cartouches jetables.
 Echangeur de température d'huile.



* Selon Directives CEE 88/195 et 91/542.

Circuit de refroidissement avec radiateur faisceaux cuivre.
 Filtre à air sec.
 Commande d'arrêt d'urgence.
 Commande de ralenti.
 Alarme sonore : moteur tournant (eau et huile).
 Dispositif de graissage à niveau constant.

OPTIONS

- Vidange avec prélèvement

BOITE DE VITESSES

BOITE DE VITESSES AUTOMATIQUE ZF 4 HP 500 EST18
 4 rapports AV et 1 marche AR.
 Rapports de démultiplication :

1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	4 ^e
2,81	1,84	1,36	1

OPTIONS

■ **BOITE DE VITESSES AUTOMATIQUE ZF 5 HP 500**
 5 rapports AV et 1 marche AR.
 Rapports de démultiplication :

1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	5 ^e
2,81	1,84	1,36	1	0,8

PONT ARRIERE

Pont portique inversé à triple réduction type **PX 1161**.
Couple : 21x34.

OPTIONS

Couple	Boîte de vitesses	
	ZF 4 HP 500	ZF 5 HP 500
19 x 35	Km/h 58,7	Km/h, 74,3
21 x 34	66,8	83,5
23 x 31	80,3	-

ESSIEU AVANT - DIRECTION

Essieu rigide **E 70 XH**.
Direction **ZF type 80/98** à vis avec assistance hydraulique intégrée.
Démultiplication variable.

SUSPENSION

Suspension pneumatique intégrale à correction d'assiette.

A l'avant :

2 coussins - 2 amortisseurs télescopiques - 2 biellettes inférieures - 2 triangles supérieurs - 1 valve de nivellement.

A l'arrière :

4 coussins - 4 amortisseurs télescopiques - 2 bielles de retenue - 2 triangles supérieurs - 2 valves de nivellement.

AIR COMPRIME

Compresseur d'air bi-cylindre 500 cm³ (Pression 12 bars).
Dessiccateur d'air.
Clapet de purge manuelle sur réservoirs d'air.
Robinets de gonflage.

FREINAGE

Frein de service :

A commande pneumatique.

Avant : Freins à disque.

Arrière : Freins à tambours

Frein de stationnement :

Pots à ressort sur les freins arrière. En cas d'avarie d'air, déverrouillage mécanique ou pneumatique.

Frein de secours :

Indépendance des circuits avant et arrière.

Frein d'exploitation :

Dispositif manuel d'immobilisation temporaire par action progressive du freinage arrière.

Réglage :

Rattrapage automatique de jeu des garnitures.

OPTIONS

- Anti-blocage de roues A.B.S.

RALENTISSEUR

Hydraulique incorporé à la boîte de vitesses et couplé au frein de service.

OPTIONS

- Commande manuelle.

RESERVOIR A COMBUSTIBLE

Réservoir 875 litres. Remplissage à droite.
Jauge à carburant.

OPTIONS

- Réservoir 1125 litres

PNEUS ET ROUES

Pneumatiques 275/70 R 22,5 XZU.

OPTIONS

- Pneumatiques 275/70 R 22,5 XZA, SP 331 et CITY.
- Roue de secours en vrac.

Magazine Belgique

par Laurent HUBERT

BRUXELLES - S.T.I.B

Le Jonckheere Volvo B59-55 a passé ce 20 octobre le cap des 21 ans de bons et loyaux services. Rappelons que le record est détenu par le Fiat 8526 qui a été déclassé après 23 ans et 52 jours de service.

Le Van Hool Man A120 n° 8194 n'est pas déclassé comme indiqué par erreur dans le dernier numéro. Il est donc toujours présent dans l'effectif du dépôt de Haren.

Les Van Hool A300 de la série 8620 à 8679 sont tous en service au dépôt de Haren. Le parc de ce dépôt est donc sensiblement rajeunit avec l'arrivée de ces nouveaux véhicules. Tout au plus ne reste-t-il que 5 Van Hool A120 datant de 1979 qui ne roulent qu'en heure de pointe, sur le 54 principalement.

WALLONIE - TEC

TEC LIEGE-VERVIERS

Les Renault R312 n° 652 à 672 sont entrés en service au TEC Liège.

Les Van Hool Man A120 n° 398, 399 et 980 (ex 933) ont été déclassés. Le 398 est à présent numéroté 985 et est utilisé pour le transport scolaire. Il est affecté au dépôt de Robermont.

Dans la liste de autobus revendu à Sarajevo publiée dans le dernier numéro, il y lieu de supprimer le 173. Celui-ci a en effet été déclassé en août dernier.

Le Van Hool Man A120 n° 234 a été déclassé et est entré au musée de Natalis où il entame une nouvelle carrière.

TEC CHARLEROI

Les "gaz", enfin! Le Jonckheere City 041-II n° 7050 effectue de temps en temps du service en ligne. C'est ainsi qu'on peut le voir sur la ligne 60, le matin. Les 7048 et 7049 en sont encore au stade des réglages et mises au point.

Le VW LAG Atlantic n° 283 du TEC Namur-Luxembourg est en prêt au TEC Charleroi où il sert de réserve pour les Renault Ikarus du City-bus de Charleroi.

TEC NAMUR-LUXEMBOURG

Les Jonckheere Volvo B59 323, 328 et 331 ont été déclassés.

FLANDRE - DE LIJN

De nouveaux types d'autobus ont été mis en service en Flandre. A Anvers, les Jonckheere Communo Volvo B10B et les Van Hool A360 sont entrés en service, tandis que le Brabant Flamand (dépôt de Grimbergen) reçoit ses nouveaux Van Hool AG500.



Voici le premier Jonckheere Communo Volvo au dépôt anversoïis de Tjalkstraat en septembre dernier. Photo LH

MUSEES

BRUXELLES - M.T.U.B

Le Jonckheere Brossel A92DAR qui se trouve actuellement à l'atelier de Hasselt, reviendra en ordre de marche à Bruxelles pour la fin de l'année.

Le moteur du Bussing 8010 a été totalement démonté et les pièces défectueuses seront remplacées. Et dire que la restauration de ce bus a été faite dans les ateliers ultra-sophistiqués de Haren...

Nous avons enfin trouvé une solution pour l'hébergement de nos autobus vicinaux garé à l'extérieur depuis 1995 (et non 1993 comme indiqué par erreur). Nous avons passé un accord avec l'association "AMUFEU", qui occupe actuellement l'ancien dépôt autobus de Frontispice, par ailleurs berceau des Autobus Bruxellois, puisque c'est de ce dépôt de sortaient jadis les Renault TN6 et autre MUL...

Nous y gareront les autobus vicinaux Jonckheere Brossel 2002, Brossel BL61D 3291, Van Hool Fiat 3853, Van Hool Daf A1119 n° 4272 (actuellement garés au dépôt de Haren), le Magirus STIB n° 8040, les deux TN6 (garés dans les remises de Haren), le Jonckheere Scania de l'exploitant privé De Decker-Van Riet, que nous devons rapatrié à Bruxelles, le trolleybus n° 6006 et le chassis de l'autobus Brossel AB6DS n° 507 qui se trouvent au dépôt de Schaerbeek (que nous devons évacuer pour cause de travaux).

LIEGE-NATALIS

Une petite lueur d'espoir nous arrive de Natalis, puisqu'après la démolition du Jonckheere Daf n° 72, les Van Hool Fiat 410A 135ST1 n° 503 et le Van Hool fiat 409AU9 n° 147 ont été envoyés chez Van Hool pour restauration. Celle-ci concerne uniquement la carrosserie pour le 147, tandis que la carrosserie et la mécanique vont être revus pour le 503.

Comme décrit plus haut, le Van Hool Man A120 n° 234 est entré au musée de Natalis en septembre. Cet autobus a été mis en service en 1979 pour le compte de la STIL. Il est ensuite passé dans le parc du TEC Liège-Verviers en 1991 avant de représenter sa série au sein des collections du musée.

CASTEAU-BUS & CAR

En plus du matériel entré dans les collections et décrit dans le dernier numéro, l'association a récupéré les Jonckheere Scania BF110-59 n° 451126, 451129 et 451130 de l'exploitant privé "Senne Autobus" de Braine-le-Comte. Un de ces autobus sera préservé roulant tandis que les autres seront dépiécés.

CONSTRUCTEUR

VAN HOOL

Le constructeur belge Van Hool a présenté au salon de Hanovre son dernier né : le A320. Vu de l'extérieur, ce nouveau produit ne diffère en rien d'un A300. C'est au niveau du châssis que cela se passe. Le moteur a en effet été disposé à l'arrière gauche (ou du côté non portes si vous préférez), ce qui, lors de la présence d'un troisième porte, nécessite une marche. Pour le plancher, celui-ci reste plat sur toute la longueur du véhicule, contrairement au A360, où vous serez obligé de lever le pied pour passer dans le compartiment arrière. La documentation reçue prévoit une possible motorisation par Man (D0826LUH ou D2865LUH) ou Mercedes (OM447hLA), une capacité de 32 à 39 places assises pour un total général de 91 et une longueur de 11,985 mètres.



Voici le Brossel
sncv n° 2002
après le passage
des artistes.
Photo prise au
dépot de Haren
en août. Photo-LH

Courrier des Lecteurs

Un lecteur nous écrit pour nous donner son avis en référence à un article paru dans notre magazine n°10 à la page 40 et concernant le paragraphe " Bus publicitaires ". Voici la lettre de notre lecteur: " Je cite: voici la régie livrant ses bus aux annonceurs comme cela se pratique **malheureusement** dans d'autres réseaux européens. Les exemples **affligeants** de superbes villes Des trams aux couleurs criardes devraient nous **interpeller** l'autre (partie) restant obligatoirement réservée à l'identité visuelle du réseau il serait dommage que l'identité d'un réseau soit abandonnée OK c'est un avis. La pub est envahissante, c'est un fait. Seulement il faut un peu nuancer le problème. Ma première question est: qu'est-ce que l'identité visuelle d'un réseau ? Je vais tenter de fournir une réponse. 1ère version: un bus blanc avec une bande rouge foncé. 2ème version: un bus blanc avec deux bandes rouge foncé. 3ème version: un bus blanc avec une bande vert foncé. (il y a des variantes). Ma deuxième question est: à quoi sert une identité visuelle ? Je suis à Reims, je vois des bus passer. Ils sont jaunes et noirs. Mais c'est bien sûr, ils sont de Reims, je les reconnais grâce à l'identité visuelle Autre exemple, lorsque je suis à Tours, je sais grâce au blanc et bleu dont sont revêtus les bus que ces derniers sont bien du réseau de Tours. D'aucuns comprendront donc l'utilité évidente de l'identité visuelle d'un réseau. Maintenant je vais donner ma version des choses. Pour moi, l'identité visuelle d'un réseau ne sert pas vraiment à grand chose dans la mesure ou dans la majorité des cas elle est triste à mourir. Du rouge foncé (Reims, Toulouse, Strasbourg....) du vert foncé (RATP avant...) etc.. si vous aimez c'est évidemment votre droit. C'est vrai que depuis quelque temps de la couleur apparaît dans les réseaux. Bonne initiative, mais encore trop rare. Parce que la couleur dans la ville c'est de la gaieté, de la bonne humeur, de la couleur dans la ville, c'est de la vie dans la ville, et un bus jaune ou rouge vif, c'est de la couleur donc de la vie. Vous souvenez-vous, en 1988, à Paris, quelques SC 10RA ont eu des capsules de Perrier en guise d'enjoliveurs. C'était un début, petit certes, mais sympa. Dans le même genre d'idée, il fleurit à Lyon des fresques publicitaires ou non sur des façades d'immeubles. Osez dire que c'est " malheureux ", que ça devrait nous " interpeller " ... Osez dire que vous préférez les immeubles gris béton ? Et les bus blancs/bandes vertes foncées ?

Je vis à Zagreb, en Croatie, depuis deux ans. L'identité visuelle du réseau de transport en commun est bleu et crème. Mais il y a environ 1/4 du matériel – surtout des trams – qui a des pubs intégrales (Kodak, Marlboro, Benston...). Une quarantaine de trams sont venus de Manheim en Allemagne. Ils ont tous des décorations délirantes. Ils gardent cette déco sauf les " plus sages " qui exhibent des nouvelles décors croates, elles aussi délirantes.

Fou de T.U. depuis 14 ans, archiviste à la tête d'environ 8000 documents divers, il est clair que mon jugement est complètement subjectif. Mais je travaille ici avec des gens qui n'ont absolument aucune passion pour les T.U. et qui, à l'occasion s'amuse à prendre des trams en photos. Simplement parce que ces trams sont beaux et ils sont de Croatie, ils représentent ce pays au même titre que les maisons cassées, les îles de la côte Dalmate ou le soleil omniprésent.

Je joins quelques photos pour accompagner cet avis qui est le mien. Je ne prétends pas avoir raison, la discussion est ouverte..... "

Alain Mugica de Zagreb

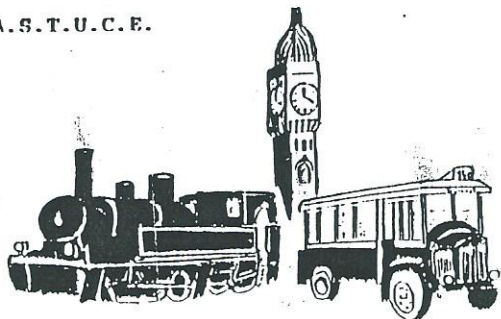
NDLR: malgré sa longueur, nous avons décidé de publier cette lettre qui lance un débat intéressant sur la publicité des véhicules de transport en commun. Comme le dit si bien notre lecteur, le débat est ouvert et nous invitons nos lecteurs à nous donner leur avis sur la question. En tout cas notre lecteur aura été entendu par la RATP qui en novembre à donner la carrosserie de trois de ses bus à une publicité intégrale pour la margarine " Planta fin ". M. Mugica appréciera.

PETITES ANNONCES

Je cherche des photos d'autobus Leyland/Verheul et de Brossel des années 1970 et aussi Leyland National de Dijon et Valenciennes.

J'échange des tickets surtout des petites villes françaises et du type magnétique. J'en possède beaucoup pour échanger y compris ceux des années 60 et 70.

Ecrire à M. Malcolm CHASE 12 KENT ROAD FLEET HAMPSHIRE GU 13 9AH.



TRANSP'EXPO 97

15 & 16 MARS 97

ROANNE

Association pour la Sauve-garde des
Transports Urbains, des Chemins de fer
et leur Environnement

Après le succès de la première édition en mars 1994, l'association A.S.T.U.C.E. et ses partenaires organisent comme prévu la seconde édition en mars 97. Chemins de fer et Transports Urbains seront présentés sous tous leurs aspects: rétrospectives, modélisme, véhicules anciens et modernes, petits matériels et animations.

Comme en 1994, 4 sites, reliés par des navettes STAR, seront le rendez-vous, pendant deux jours, des transports collectifs:

- la salle du Grand Marais à Riorges: rétrospectives, modélisme, pôle des associations.
- le dépôt de la STAR à Roanne: expositions, présentation de véhicules.
- la gare SNCF de Roanne: expositions, présentation de matériels.
- Roanne Boisson à Riorges: expositions, animations.

PROGRAMME

Cette année TRANSP'EXPO devient internationale avec les stands des villes jumelées avec Riorges: Donzdorf (Allemagne) et Elland (Angleterre) qui retraceront l'histoire des chemins de fer dans leur région.

Rétrospectives: 65 ans d'autobus à Roanne.

La ligne de chemin de fer Saint-Victor/Cours (Rhône)

Les 100 ans de la ligne de chemin de fer Djibouti/Addis Abeba.

Les autocaristes de la région de Montbrison (rétrospectives).

Les voies ferrées du dépôt de Roanne.

Présentations: le tramway et le trolleybus à l'aube de l'an 2000.

Les bus de l'Ile Maurice.

Modélisme: réseaux de chemins de fer des clubs de modélisme de Roanne, Chamalières et de particuliers.

Modèles réduits d'autobus et autocars.

Petits matériels: panneaux, signaux de chemin de fer, plaques de constructeurs de bus.

Associations: chemin de fer de la Bievienne, AGRIVAP et pour les transports urbains le pôle des associations.

Matériels: chemin de fer (encore non précisé par la SNCF).

Autobus, autocars: surprise.

Concours photos: chemin de fer et ouvrage d'art (exposition des clichés et résultats du concours).

Les partenaires d'ASTUCE: ville de Riorges (pour les moyens techniques), la STAR et le District de l'agglomération Roannaise, la SNCF, Roanne Boisson et le Conseil Général de la Loire.

En même temps que TRANSP'EXPO, ASTUCE avec le concours du District de l'Agglomération Roannaise organise les **1ères rencontres nationales des associations de préservation du patrimoine des Transports Urbains**. Les associations présentes seront au pôle des associations de Transp'expo. Associations invitées: Amis du Rail du Forez, AMITRAM, AMTUIR, France Passion des Transports Urbains, Musée de la Barque, Car Histo Bus, Rétrobus Lyonnais, Standard 216 et les Tramophiles de la Côte d'Azur.

Nous informons nos lecteurs que France Passion des Transports Urbains sera présent au pôle des associations de TRANSP'EXPO. Venez nous rendre visite en visitant TRANSP'EXPO vous ne le regretterez pas.

LES RESEAUX FRANCAIS

LISTING ETABLI PAR PROVINCE ET PAR DEPARTEMENT

I

ALSACE

BAS-RHIN - 67 - :

SAVERNE: Distrinavette.

STRASBOURG: C.T.S. - Compagnie des Transports Strasbourgeois.

HAUT-RHIN - 68 - :

COLMAR: TRACE - TRANsports de l'Agglomération de Colmar et Environs.

GUEBWILLER: réseau appartenant au groupe SN SODAG

MULHOUSE: TRAM - TRANsports de l'Agglomération de Mulhouse.

SAINT-LOUIS: Distribus exploité par Métrocars

SAINTE MARIE-AUX-MINES: réseau exploité par Régie.

AQUITAINE

DORDOGNE - 24 - :

BERGERAC: T.U.B. - Transports Urbains de Bergerac exploités par Régie

PERIGUEUX: P.U.B.- Périgourdine Urbaine de Bus.

SARLAT: Sarlat Bus

GIRONDE - 33 - :

ARCACHON: S.A.A. - Société des Autobus d'Arcachon.

BORDEAUX: C.G.F.T.E. - Compagnie Générale Française de Transports et d'Entreprise.

Sous-traitant pour des lignes interurbaines: les
Cars Serveau.

LIBOURNE: LIBUS - Société des Transports Libournais.

LANDES - 40 - :

MONT DE MARSAN: T.U.M. - Transports Urbains de Mont de Marsan

DAX: URBUS la ligne bleue.

LOT-ET-GARONNE - 47 - :

AGEN: S.T.A.A. - Société de Transports de l'Agglomération Agenaise.

MARMANDE: ?

PYRENEES ATLANTIQUES - 64 -:

BAYONNE: S.T.A.B. - Société de Transports en Commun de l'Agglomération de Bayonne.

PAU: S.T.A.P. - Société des Transports de l'Agglomération Paloise.

AUVERGNE

ALLIER - 03 -:

CHAMALIERES: réseau exploité en Régie par la ville de Chamalières.

MONTLUCON: T.U.M. - Transports Urbains de Montluçon.

MOULINS: Maybus.

VICHY: Bus Inter.

CANTAL: - 15 -:

AURILLAC: Stabus.

HAUTE-LOIRE: - 43 -:

LE PUY EN VELAY: T.U.D.I.P. - Transports Urbains du District du Puy.

PUY DE DOME - 63 -:

CLERMONT-FERRAND: T2C: société de Transports en Commun de l'agglomération Clermontoise.

RIOM: S.T.A.R.: Société de Transports de l'Agglomération de Riom.

THIERS: T.U.T.: Transports Urbains de Thiers.

A suivre.....

+++++

En marge de la publication du premier fascicule régional de l'Atlas des Réseaux Urbains de France consacré à la PICARDIE, le magazine des réseaux urbains commence dans ce numéro à publier pour vous la liste des réseaux urbains de transports en commun existant dans les villes françaises. A l'exemple du mode de présentation des fascicules régionaux, le listing des réseaux sera publié par régions, elles-mêmes divisées en départements, le tout étant présenté par ordre alphabétique.

Ainsi vous trouverez ci-dessus les 3 régions de l'Alsace, l'Aquitaine et l'Auvergne. Ce listing a été voulu très simple en ne citant que le nom de la ville et celui de son réseau urbain ou à défaut le nom de l'exploitant du réseau. Les réseaux cités seront décrits dans le fascicule régional lors de la parution de celui-ci. Aussi nous vous demandons de nous signaler sans faute les erreurs ou omissions parues dans ce listing. Merci par avance.