RESEAUX URBAINS DE FRANCE

Au sommaire de ce numéro

Présentation du réseau de TOULON

Dossier technique:

HEULIEZ articulé GX 417

N°14

MAI – JUIN 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'aticles entiers doit faire l'objet d'une demande écrite à la rédaction. Le magazine décline toute responsabilité sur les documents qui lui sont soumis. Les articles signés n'engage que la responsabilité de leur auteur.

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

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

Sommaire

N°14
MAI - JUIN 1997

Editorial..... p 3
Présentation de réseaux:
TOULON..... p 4
Le matériel..... p 18
Dossier technique:
HEULIEZ articulé GX 417..... p 33
Actualité des réseaux..... p 38
La vie des Associations..... p 65

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:

Les deux clichés sont de M. ROSTAGNI:
Photo du haut:
HEULIEZ GX 417 n°242 en service sur la ligne 1 traversant la place Blache.
A noter un problème technique sur la girouette avant, problème survenu sur plusieurs véhicules de la série.
Photo du bas:
Navette maritime au départ du port de Toulon.

==========

Le prochain numéro sortira le:
30 JUIN 1997

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

EDITORIAL

Chers Amis, bonjour

de Jack PIERRON

Tout d'abord je ne remercierai jamais assez les lecteurs qui nous communiquent des nouvelles d'un réseau, apportent une info ou un rectificatif, rédigent un article de fond. C'est ainsi que je sens que notre magazine est bien vivant et qu'une amitié se développe entre passionnés. Je n'ai jamais été d'accord de publier en tête du magazine la liste des lecteurs car je sais que certains d'entre vous s'y opposent et que de plus la liste serait longue. Aussi je préfère de loin et avec bon coeur adresser tous mes remerciements aux lecteurs adressant un petit mot ou un grand article au magazine.

La rubrique " Le matériel " est la préférée des lecteurs; aussi afin qu'elle soit encore plus intéressante, on pouurait y adjoindre tout ce qui touche la billetterie: tickets, machines à oblitérer, distributeurs automatiques. Si cela branche quelqu'un d'entre vous, vous pouvez essayer de nous écrire et y adjoindre des photos. Et bien sûr l'ésitériophilie a toujours sa place dans notre revue et nous recherchons toujours des articles décrivant un réseau au travers de l'histoire de ses titres de transport.

Egalement dans la rubrique " Le matériel " on pourrait y adjoindre la description technique des poteaux d'arrêt, des abri-bus ou des SAE ou SAI (Système d'Aide à l'Exploitation, Système d'Aide à l'Information). Je pense que le contenu de la rubrique du matériel doit s'étendre à autre chose qu'au matériel roulant. A vous de voir, ce ne sont que des idées pour rendre plus riche et variée votre rubrique préférée.

Concernant la rubrique " Présentation de réseaux ", on peut l'a traitée sous une forme très complète des origines à nos jours ou sous une forme plus simple avec une description complète du réseau ce jour.

Vu l'abondance de la pagination de ce numéro, vous ne trouverez pas danc celui-ci la suite du listing des réseaux urbains de France ni celui de la présentation de nos confrères européens. Mais rassurez-vous cela paraitra dans le prochain numéro.

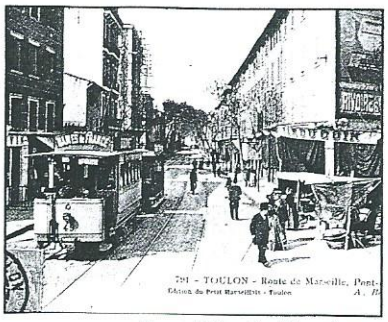
Des impératifs professionnels vont m'empêcher de me rendre comme prévu au congrès mondial de l'UITP qui se tient début juin à Stuttgart en Allemagne. Si un de nos lecteurs à l'occasion de s'y rendre, merci d'avance de nous faire un compte-rendu succinct sur l'exposition de matériel et de nous présenter le matériel français exposé.

Enfin dans ce numéro vous découvrirez le beau travail de M. Wadoux qui vient de rejoindre les actifs de la réalisation du magazine. M. Wadoux réalise la mise en pages et la frappe de la rubrique " L'actualité des réseaux ". Merci pour son aide.

Très amicalement, je vous donne rendez-vous début juillet.

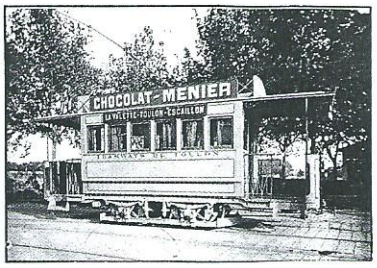
Jack

PRESENTATION DE RESEAUX



TOULON
UNE VILLE, UN RESEAU

par Robert ROSTAGNI

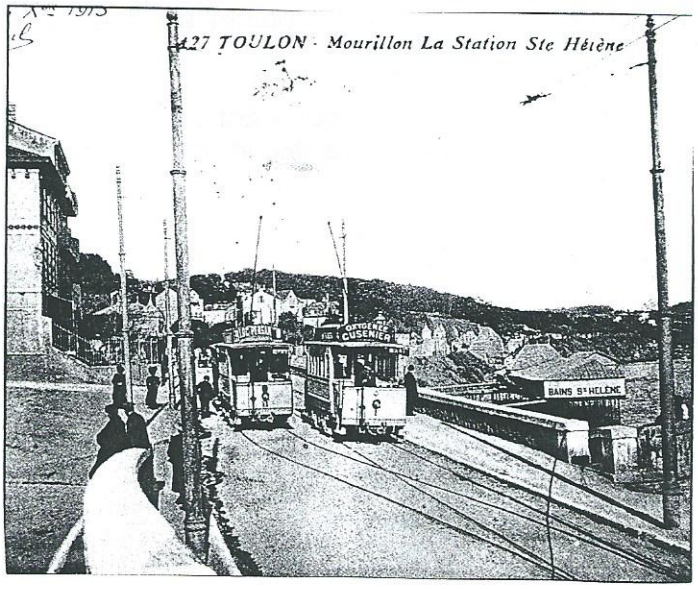


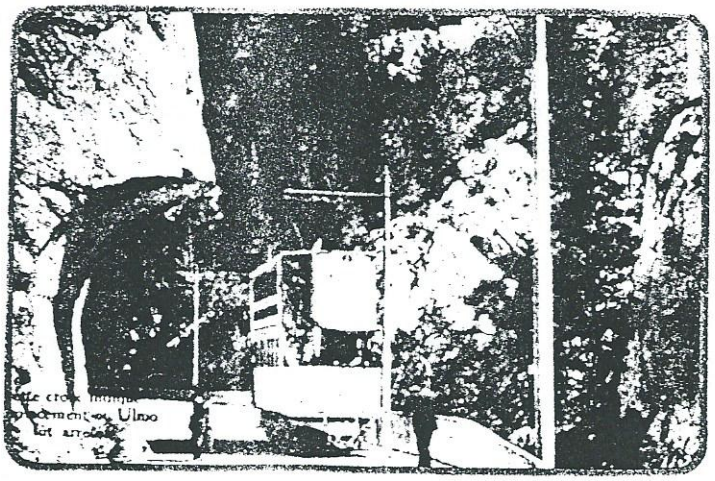
La ville de Toulon porte bien son nom, elle est toute en long, enserrée entre le mont Faron au Nord, célèbre par sa course de côte cycliste du Paris - Nice, sa rade au Sud, reconnue comme laplus belle d'Europe, bordée par l'arsenal de la Marine Nationale, qui est à lui seul une ville dans la ville. A l'Est, La Valette, La Garde, La Crau, Le Pradet, Carqueiranne et Hyères, à l'Ouest Le Revest les Eaux, Ollioules, La Seyne sur Mer, et fermant partiellement la rade au Sud, la presqu'île de Saint Mandrier.

LE TEMPS DES DILIGENCES : Au cours du 19° siècle, divers services de diligences assuraient les liaisons entre les villes de l'actuel périmètre urbain. Il existait même une liaison La Seyne Toulon par bateau à vapeur. Dans les années 1880, des lignes d'omnibus urbain à traction animale reliaient les quartiers éloignés au centre ville, et on note parmi les exploitants, la compagnie des Omnibus de Marseille.

LE RESEAU PRINCIPAL DE TRAMWAYS : Ce n'est qu'en juillet 1886 que fut mis en service par M. Renier une première ligne de tramways à traction animale, suivie quatre ans après d'une seconde. En 1892, il existait 49 voitures de divers types, tirées par 105 chevaux. En 1895, la Société des Tramways du Var et du Gard (S.T.V.G.) prend le relais et électrifie le réseau, qui s'étend progressivement jusqu'à atteindre Ollioules, Les Sablettes après La Seyne à l'Ouest, et La Valette puis Hyères à l'Est. Le réseau comprendra 9 lignes à son apogée, la dernière vers Dardennes étant construite en 1925.

LE RESEAU DE L'OUEST VAROIS : Le 5 novembre 1917, un deuxième réseau est ouvert par la Compagnie de l'Ouest Varois, avec deux lignes Le Beausset Ollioules et Ollioules Sanary La Seyne, soit au total, 23,2 km.. C'est ainsi que l'on put voir une motrice à impériale circuler dans les gorges d'Ollioules. Ces lignes étaient en correspondance avec le réseau principal à Ollioules et La Seyne. Elles furent les premières à disparaître, dès 1936.

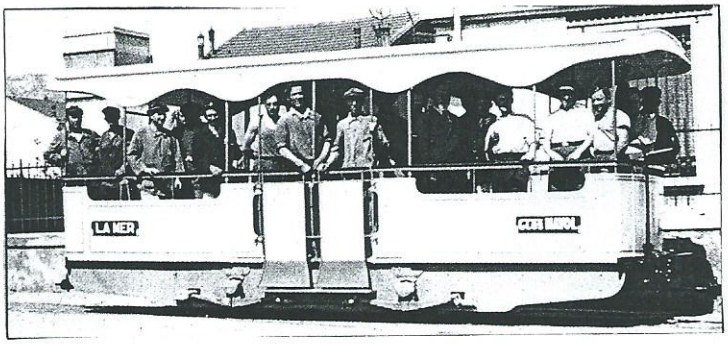




Motrice à impériale de l'Ouest varois dans les gorges d'Ollioules.

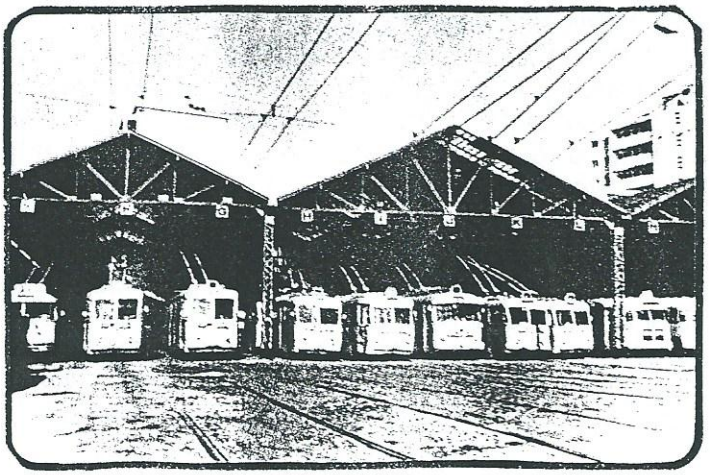
LE PREMIER RESEAU AUTOBUS : En 1924, la ville de Toulon passe une convention avec les autobus Bouchard pour la mise en place d'un réseau bus complémentaire, qui atteindra 7 lignes. Le matériel utilisé au début était de fabrication Berliet, ensuite Delahaye par association avec ce constructeur. De plus, divers petits transporteurs assuraient des services urbains ou lignes interurbaines avec du matériel plus autocar qu'autobus.

LA REGIE MUNICIPALE DES TRANSPORTS TOULONNAIS : Le 30 septembre 1936, par suite de grêves et de problèmes de concurrence sauvage bloquant le service public, la S.T.V.G. est déchue de ses droits. La date de naissance de la R.M.T.T. est le 15 octobre 1936. A la même époque, la longue ligne de Hyères, doublée par une ligne des Chemins de fer de la Provence, qui vient de mettre en service des autorails modernes, est supprimée. Il en est de même des bateaux à vapeur dont les services avaient été étendus aux Sablettes et Saint Mandrier. Le 5 avril 1938, le Conseil Général du Var approuve un plan de transports interurbains ferroviaires et routiers, incluant la suppression des lignes non urbaines de tramways. Mais la guerre allait en décider autrement. Pendant les années sombres, tramways et bateaux à vapeur, remis en service, allaient assurer un minimum de service public, à l'exception de la ligne du Mourillon détruite par faits de guerre.



L'APRES GUERRE : Le réseau routier reprit rapidement le dessus, au fur et à mesure des reconstructions. Dès 1948, un arrêté ministériel supprimait les lignes de La Seyne et Ollioules. Puis ce fut les lignes urbaines. Le 15 avril 1954, à 16 heures, un convoi formé des motrices Cardes n°107, 125 et 127 pavoisées, allait faire sur la ligne des Routes son dernier voyage. Entre temps, en 1951, la ville de Toulon abandonne l'exploitation en régie directe, au profit d'une régie mixte en partenariat avec la Compagnie Générale Française des Transports et Entreprises (C.G.F.T.E.), majoritaire à 60 %.

L'EPOQUE DES TROLLEYBUS : La première section de ligne fut mise en service le 7 mai 1949. La première ligne terminée fut la 3, suivie des 1, 7 et 9. Mais en 1964, la mise en chantier de l'autoroute Est, nécessite la dépose des lignes 7 et 9. La ligne principale n° 1 La Valette Escaillon disparut à son tour en 1972, et la 3, la première construite, le 20 février 1973, le matériel, malgré reconstruction partielle avec partie de carrosserie d'aubus Berliet PH, étant à limite d'usure, au point où on appelait la R.M.T.T. "Rien Marche Tout Tremble".



LA CREATION DU SYNDICAT INTERCOMMUNAL DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION TOULONNAISE (S.I.T.C.A.T.) : Dans l'ensemble, la mise en place du réseau bus n'a pas apporté grande modification dans la structure de base du réseau urbain. Grace à l'achat de bus de plus faible capacité, une desserte plus fine de la ville facilite l'accès des usagers au réseau. Mais celui de la R.M.T.T. se limite maintenant aux lignes internes de Toulon et à l'Ouest de La Valette. Partout ailleurs, le transport public est du ressort des entreprises privées. Dans un souci d'harmonisation, divers rapprochements sont négociés. C'est paradoxalement la nécessaire organisation des liaisons maritimes rennaissantes, qui semble avoir été à l'origine de l'idée de création d'un syndicat intercommunal. L'idée s'impose peu à peu, et le 24 novembre 1978 est créé le Sindicat Intercommunal des Transports en Commun de l'Agglomération Toulonnaise qui devient opérationnel le 1° mai 1979. Dès lors, les transporteurs privés ne perçoivent plus les recettes directes des usagers, mais une rémunération forfaitaire kilométrique, qui leur permet de faire fonctionner leur entreprise.

De gauche à droite

Société Orlandi
Compagnie Etoile
R.M.T.T.
SODETRAV
Compagnie STAR
TRANSVAR

L'EVOLUTION DU RESEAU BUS : Comme dans toutes les villes, le réseau bus s'est étendu en fonction de l'urbanisation de quartiers nouveaux, ou pour satisfaire le besoin de desserte plus fine. Toulon a été un précurseur pour la desserte de quartiers à faible demande avec le système appel bus dont nous consacrerons un chapitre. Nous pourrions passer directement à la description du réseau actuel, mais certaines lignes ont une histoire particulière intéressante à raconter, c'est pourquoi nous allons nous y attarder. Nous laisserons volontairement de côté l'époque de l'avant guerre où l'anarchie régnait en maître. Nous ne citerons que l'exemple de la ligne La Valette Toulon qui était desservie, en plus du tramway, par 14 transporteurs particuliers regroupés, alignant 19 cars, sans compter la compagnie Bouchard, et les lignes directes vers Ollioules, La Seyne et Le Brusc desservant le centre ville au passage. Nous invitons les amateurs d'histoire à se procurer un ouvrage précis et détaillé publié par M. Gabriel Bonnafoux, la Caillère basse, n° 23 - 8314O Six Fours les Plages, qui comprend environ 3OO pages. Dans le cadre forcément limité de cet article, cet ouvrage m'a été fort utile pour la période antérieure aux années 6O que je n'ai pas connues.

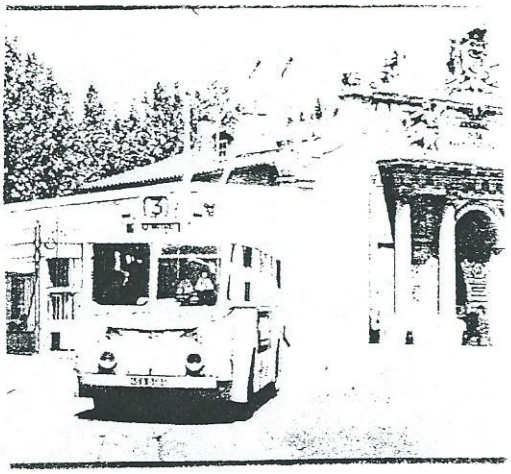
DESCRIPTION DES LIGNES : LIGNES 1, 2 et 111 : Aprés suppression des trolleybus, la ligne 1 était exploitée de La Valette à l'Observatoire à l'Ouest du centre ville, et la ligne 2 du quartier neuf de La Beaucaire à la place Blache, à l'Est du centre ville. En 1978, l'achat d'autobus articulés permet la soudure des deux lignes sous n° 1. A ce jour, le terminus de La Valette est prolongé à La Coupiane, tandis qu'à l'ouest, en pointe, il est prolongé à La Cordeille pour soulager la ligne 11B. Un ancien appel bus desservant les hauts quartiers au delà de La Beaucaire a été transformé en ligne 111 avec minibus, mais emploi en pointe d'un gabarit réduit. Elle dessert en plus depuis la dernière rentrée, de nouveaux quartiers proches de La Beaucaire.

LIGNES 3, 13, 23, AB3 et 6 : La ligne 3 gare Mourillon est maintenant soudée à la ligne 6 Centre ville Les Routes, sous n° 3. Elle traverse le centre ville par le Bd. de Strasbourg, et c'est la ligne 13 qui a repris l'itinéraire traditionnel par le port. La ligne 23 est une longue ligne partant de Sainte Anne et la Préfecture, et terminant au Pradet. Elle est exploitée en pool avec la SODETRAV dont nous consacreront également un chapitre particulier. Les lignes 3 et 23 sont

exploitées en bus standart. Sur la 13 Circulent aussi un ou deux articulés.Aux Quatre Chemins des Routes, existe un service appel bus AB3 de desserte fine du quartier.

LIGNE 5 et AB5 : Cztte ligne part du centre ville, place Blache pour atteindre Dardennes et La Ripelle au Nord. Un service appel bus AB5 avec deux véhicules dessert les quartiers environnants, et en particulier Le Revest, où une ligne directe vers Toulon a existé jusque vers 1980, exploitée par la S.T.A.R.. Cette société possédait plusieurs Berliet PH 85 et 8/1OO. A leur réforme, trois Berliet PR 100 PA d'occasion, dont deux rachetés à Ajaccio, assuraient la ligne. A la reprise par la R.M.T.T., ils portèrent les n° 91 à 93 mais furent déclassés aux scolaires. La desserte du Revest, un temps assurée alternativement avec le terminus actuel de la Ripelle, ne l'est plus en matériel standart qu'en pointe avec 9 A.R. journaliers.

LIGNE 7 : De la gare au Cap Brun et Terre promise. Son prolongement vers le Pont de la clue (17) et Le Pradet (27) a été remplacé par la ligne 23. L'exploitation est mixte, R.M.T.T. et SODETRAV.



LIGNES 8, 38, 189, 198 : La ligne La Seyne Toulon est exploitée jusqu'au début des années 8O par une coopérative de petits transporteurs, les Autobus Etoile, adhérents au S.I.T.C.A.T. depuis sa création. Nous y consacreront un chapitre spécial? A ce jour, la ligne 8 est équipée d'autobus articulés. Sa fréquence devrait être améliorée sous peu. Les lignes I89 et I98 étaient des lignes prolongées à l'Est vers la Garde, et à l'Ouest aux Sablettes pour la 198. Sensiblements parallèles, ces deux itinéraires n'en font plus qu'un sous n° I89 depuis le 14 octobre 1996 et le prolongement des Sablettes exploité seulement en pointe. La ligne 38 La Seyne Saint Mandrier et Marégau a été parallèlement améliorée en fréquence.

LIGNES 9, 29, 39, 49, 91 : La ligne, au départ de la gare, un temps prolongée vers La Garde sous n° I9, a changé plusieurs fois de terminus et termine actuellement au marché de gros. Les lignes 29 et 39, qui acceptent le trafic urbain, terminent à Hyères hors S.I.T.C.A.T., et sont exploitées par SODETRAV (voir chapitre spécial). La ligne 49 desservait Les Oursinnières. Après avoir été remplacée par un appel bus desservi alternativement par minibus avec la ligne régulière La Garde Le Pradet n° 91, elle est passée ensuite sur matériel à gabarit réduit, et depuis la dernière rentrée, transformée en ligne régulière La Garde Les Oursinnières. Elle est équipée en matériel standart et ne dessert plus les hauts quartiers. Reste un aller et retour Les Oursinnières Toulon, antenne de la ligne 39 pour les besoins scolaires.

Lignes 10, 2O, 4O : La ligne 1O Observatoire Darboussèdes au pied du Faron, et les lignes 2O et 4O dites lignes des forts, ont en commun leur exploitation en gabarits réduits.

LIGNES 11, 11B, 12, 22, 122, 128 : Ces lignes desservent la direction d'Ollioules. La 11 termine à Montserrat, sur les hauteurs de La Beaucaire. La 12, exploitée par les autocars (rouges et blancs) d'Orlandi, termine à La Baume à la sortie Ouest d'Ollioules. La 11B, nouvelle appelation de la 22, a le même terminus que la 12, mais avec passage plus au Nord par l'itinéraire de la 11, puis La Cordeille. Particularité, elle nécessite trois Heuliez GX 1O7, dont deux, les n° 77 et

78, aux couleurs du réseau, mais avec raison sociale Orlandi, et parfois, remplacement par un PR 1OO MI rouge et blanc. La ligne 122 dessert en minibus le centre ville et La Coyote, au Nord d'Ollioules, avec correspondances à l'Est, en pointe, avec la ligne 1 à l'Escaillon. Quant à la 128, c'est une rocade Ollioules La Seyne, dont les horaires sont essentiellement fonction des besoins scolaires, et également exploitée par Orlandi.

Lignes 21, 121 et AB 121 : Ayant la gare pour origine vers La Valette, cette ligne est prolongée sous forme interurbaine sur La Farlède et Souliès Toucas et est exploitée par la Société Transvar. La ligne 121 et AB 121 sont des services internes à La Valette exploités par minibus, deux en pointe plus un taxi.

LIGNE 31 : C'est une rocade Est reliant le quartier du port à La Valette Sud.

LIGNES 36 ET 36 A : Ce sont des lignes complémentaires sur un axe Est Ouest, cependant assurées avec du matériel standart.

LIGNES 81, 83, 85, 86 : Ces lignes constituent le réseau urbain restructuré de La Seyne. La 85 ouverte, sous forme d'appel bus en bout de ligne est maintenant exploitée de bout en bout en minibus. Quant à la 86, elle est à l'essai pour trois mois sur minibus jusqu'en limite de Six Fours, ville non adhérente au S.I.T.C.A.T..

LIGNES 97 ET 98 : Ces lignes sont internes à La Garde. La 98 est curieusement exploitée par un bus standart et un gabarit réduit ou minibus accessible aux handicapés légers. Quant à la 97, c'est une ligne taxi activée à certaines heures trois jours par semaine. Précisons qu'il existe aussi un petit service de rabattement en taxi sur la Corniche au pied du Faron.

LIGNES 129, 191 : Point commun, ouvertes par la SODETRAV et reprises par la R.M.T.T.. La 129 est une ancienne rodade La Valette La Garde Le Pradet . Un seul bus SC IOU n° 1OO acheté spécialement par la SODETRAV, remplacé par des minibus R.M.T.T. plus fréquents, et ensuite par des gabarits réduits, et maintenant par des standarts, mais avec parcours limité à La Garde. De La Garde au Pradet, voir ligne 91. La ligne 191 dessert la Z.I. Est au départ de l'Observatoire. Depuis la fin de l'exploitation mixte R.M.T.T. - SODETRAV, un articulé assure les renforts en pointe.

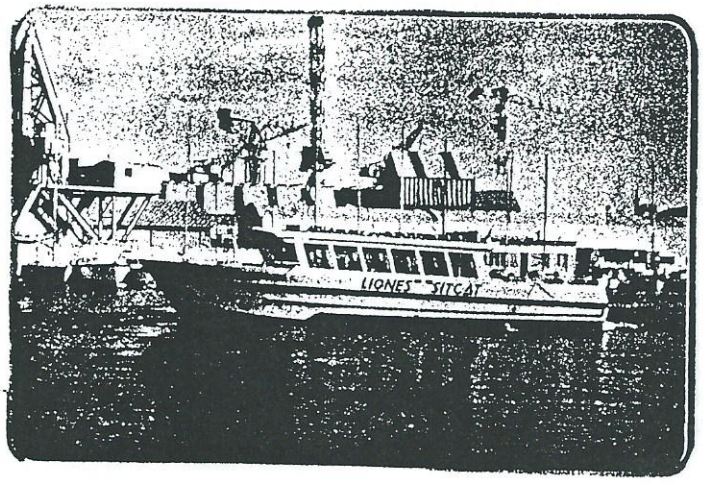
LES SERVICES SPECIAUX : Plusieurs services desservant les lignes principales terminent à l'intérieur de l'arsenal ou en repartent, aux heures d'entrée ou de sortie. Il existe de nombreux services scolaires ou périscolaire et ouvriés effectués avec du matériel en fin de vie, mais aussi récent et adapté. Des services à la demande sont possibles avec des autocars hérités des autobus Etoile.

LES SERVICES MARITIMES : C'est le 22 juillet I836 que le premier bateau à vapeur a relié La Seyne à Toulon. Depuis, divers petits transporteurs se sont succédés avec des fortunes diverses, notemment l'arrêt de tout service vers la fin des années 3O. Le 12 juin 1981 la ligne

de la Seyne est reprise par le S.I.T.C.A.T.. A ce jour, il existe les lignes 8M vers La Seyne, I8M vers Les Sablettes, Saint Elme et Tamaris, et 28M vers Saint Mandrier. De plus, une liaison 38M La Seyne Saint Mandrier est activée en saison estivale. Les six vedettes les plus anciennes portent les noms "Le Flibustier, l'Aine II, Sirène IV, Creux Saint Georges 2, 3 et 5". Les plus récentes, en plastique, sont baptisées "Lou Gabian et La Mousquo". Leur renouvellement envisagé d'une vedette en matériaux composites tous les deux ans a été annoncé. A noter que la vedette "La Provence 3" a été vendue et vogue sous le nom de Serre Ponçon sur ce lac alpin.

LE CANOT MAJOR : En terme de marin, c'est le bus de desserte interne de l'arsenal qui circule en navette sur un axe Est Ouest. Autrefois assuré par des Berliet PBR à trois portes, il l'a été ensuite par plusieurs générations de Saviem et Renault S IO5 à trois portes.

LE TELEPHERIQUE : Le Mont Faron, où se trouve entre autres le Musée Mémorial du débarquement de Provence, n'est accessible que par les véhicules légers et le téléphérique qui est une régie municipale, la R.E.D.I.F.. Il est desservi par la ligne 4O. Autrefois, un minibus confié à la R.M.T.T. assurait la liaison avec le centre ville.



Le Flibustier dans la rade.

LES INSTALLATIONS FIXES : Le dépôt Brunet est situé sur la route de La Valette, Avenue Colonel Picot puis impasse Octave Virgilly. Il vient d'être récemment agrandi côté Sud-Est où se situe un vaste parking découvert. A La Seyne le dépôt des Autobus Etoile, au début du Bd. Maréchal Juin a été conservé. L'agence commerciale se trouve à proximité du dépôt Brunet. Il existe trois kiosques de ville place de la Liberté au centre ville, gare maritime au quai Stalingrad, et quai Gabriel Péri (gare routière) à La Seyne. La gestion et l'exploitation du réseau est facilitée par le SAE., et SAI pour l'information.

LE SYSTEME APPEL BUS : Il a vu le jour en octobre 1983 au quartier peu dense des Routes et étendu depuis. Certains de ces services ont été repris en ligne régulière. Sur ce premier service, des bornes d'appel étaient installées. Il était nécessaire d'introduire un badge magnétique pour obtenir la venue d'un minibus dans les 10 ou 15 minutes. Pour les services suivants et de nos jours, il suffit d'un appel téléphonique à un central spécialisé. Au retour, le bus attend les usagers en correspondance de la ligne régulière. Malgré de bons résultats d'une expérience de bornes connectées au SAE réalisée en 199O, ce système n'a pas été adopté.

LES SERVICES NOCTURNES : Appelés Clair de lune, ils sont centrés sur la place de la Liberté. il existe une tarification spéciale et une carte d'abonnement pour les salariés.

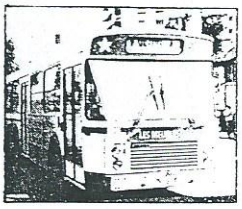
LES SERVICES DU DIMANCHE : Réduits, ils fonctionnent sur les lignes principales.

LES PMR : Sur simple appel téléphonique, les handicapés sont pris en charge par minibus et conduits à leur lieu de destination. Des enfants sont régulièrement transportés vers leur établissement scolaire. A noter que de nombreux établissements de convalescence existent dans la région, surtout sur Hyères.

LA BILLETTERIE : En plus des bureaux précités, il existe 130 dépositaires agréés pour la vente des titres de transport. La validation des cartes est magnétique. Il en existe pour tous les besoins et les diverses catégories sociales. Nous en avons compté 18 différentes, certaines existant aussi en version petit parcours. D'autres sont à débit selon la consommation, mais non rechargeables. Enfin, à titre comparatif avec d'autres réseaux, le tarif détail est à 8 fr..mais est différend la nuit et sur les lignes maritimes.

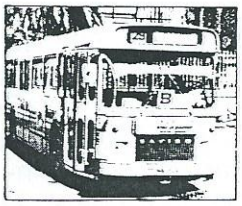
LES SOCIETES INDEPENDANTES : Nous ne reviendrons pas sur la S.T.A.R. disparue(voir ligne 5). Pour Transvar,nous dirons simplement que le dépot principal est à Solliès Toucas et que le matériel a toujours été du type autocar (PH 1OO, S45 OU 53, et maintenant essentiellement Jonckeere). Son trajet urbain étant commun avec la ligne 1, puis 121, son rôle est secondaire.

LES AUTOBUS ETOILE : Bien que disparus, ils ont joué un rôle important dans un passé récent (voir ligne 8), puisque le rachat ne date que de mars 1982. Avant cette date, outre la ligne Toulon La Seyne, ce groupement de petits transporteurs assurait le service urbain débutant de La Seyne, ainsi que la desserte de la presqu'île de Saint Mandrier. A la reprise, le matériel numéroté à deux chiffres, les a conservés mais dans la tranche 300. Il comprenait de nombreux S45 ouS53 rapidement revendus ou affecté aux scolaires ou spéciaux, cinq Van Hool A12O n° 3O3, 3O5, 315, 322, 324, deux SC IO U O44 n° 338 et 34O, deux SC 1O UPF n° 331 et 332 (puis renumérotés 31 et 32), deux PR IOO MI n° 333 et 334 (puis renumérotés 161 et 162), ainsi que des autocars pour services à la demande, un Renault E7 n° 32O, un Iveco Lorraine 24OL n° 325, un mercedes 3O3 n° 326 et un Setra S 13O n° 337. Les 325 et 326 sont toujours en service, essentiellement pour affrêtement par des groupes.



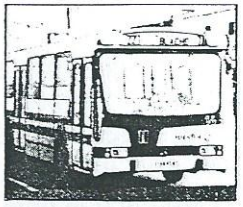
Société des autobus ETOILE

de couleurs BLEUE et CREME.
Ils desservent les communes de la SEYNE et ST-MANDRIER et assurent des services de transport entre ces communes et TOULON.



autobus de la SODETRAV

de couleurs BLEUE (autobus ancien modèle) ou BLEUE et BLANCHE (autobus nouveau modèle).
Ils desservent les communes de LA VALETTE, LA GARDE, et LE PRADET , et assurent des services de transport entre ces communes et TOULON.



Société des autobus ORLANDI

de couleurs ROUGE et CREME.
Ils desservent la commune d'OLLIOULES et assurent des services de transport entre cette commune et TOULON.

SODETRAV

LES AUTOCARS ORLANDI : Toujours présents sur les lignes 11B 12 et 128, nous avons connu dans les années 6O de nombreux PH 8O,85 ou 8/100, ensuite quelques Berliet PCM ex Lyon ayant peu roulé, puis les Berliet ou Renault PR IOO PA n° 16 et MI (2P) n° 1, 5, 9, 12 à 14, 31, 32, les MI (3P) n° 2 à 4, 7 et 8, puis les PR 1OO/2 n° 3, 4, 6 et 8. Nous avons vu que deux Heuliez GX IO7 n° 77 et 78 aux couleurs du réseau leur sont affectés pour les besoins de la ligne 11B. Le dépôt est situé à l'entrée Est d'Ollioules, de part et d'autre de la fourche vers Marseille et centre ville. Cette entreprise possède aussi du matériel pour excursions et un Renault Master long pour la ligne Ollioules Sanary hors réseau.

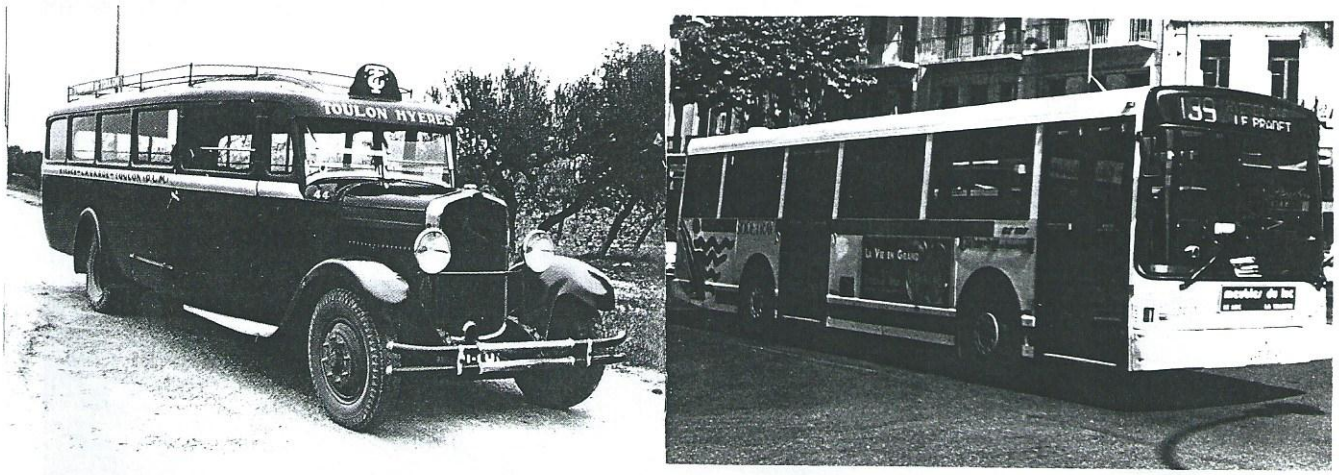
LES AUTOCARS SODETRAV[A] : Cette société est issue du regroupement des Chemins de fer de la Provence (réseau autocars seulement) qui assuraient la ligne Toulon Saint Raphael avec

[A] SOCIETE DEPARTEMENTALE DES TRANSPORTS DU VAR
47, Avenue Alphonse Denis - B.P. 711
83412 HYERES Cedex - Tél. 94.12.55.12

vue le 1.11.86

antenne sur Cogolon et Saint Tropez, la Société G.A.B.Y. qui desservait Hyères et ses environs, ainsi que les deux lignes Hyères Toulon, et d'autres entreprisesayant repris depuis leur indépendance. A ce jour, la SODETRAV, outre les activités principales précitées, assure des services affrétés pour la R.M.T.T. (voir lignes) et les services urbains de Hyères. Outre les quartiers éloignés comme Les Salins ou la presquîle de Giens, deux lignes principal et des services secondaires ou déviation des principales desservent la ville.

A l'exception de deux Savien SC2 et d'une vingtaine de S IO5 R puis X, le matériel utilisé a longtemps été du type autocar des diverses séries Renault. Cependant la ligne Toulon Hyères a été exploitée quelque temps par des SC10 (un n° 9O puis 9 n°91 à 99). Ce matériel, inadapté a été remplacé par les S 1O5. Rappelons l'existance du n° IOO ayant ouvert la ligne 129 rapidement revendu. Toujours sur ce service qui se répartit sur deux itinéraires différents (lignes 29 et 39) le matériel récent comprend quatre Sétra 215 UL n° 687O à 6873 et onze Heuliez GX 107 suburbains n° 9489 à 9491, 8910 à 8915 et 8947 et 8948. Pour les services urbains de Toulon et Hyères, la SODETRAV dispose des Renault PR 100/2 n° 8764, 8768, 877O, 9721 à 9725, 9825, et des Heuliez GX 107 (3P) ex aéroport de Paris n° 9908 et 9909. Sur Toulon il existe aussi des liaisons directes par autoroute avec des Renault FR1. Précisons qu'il existe aussi quelques services directs par auroute à l'Ouest avec des autobus du parc.



TOULON - HYERES : l'ancêtre et le moderne.
(seule la photo de droite est de l'auteur)

MATERIEL TRAMWAY (réseau principal) : M. Bonnafoux, du fait de la disparition de certaines archives et de nombreuses mutations entre Marseille et Toulon, a dû renoncer à en reconstituer le parc. Nous nous contenterons donc de reproduire un inventaire du matériel daté de 1930 : 3O motrices type Schuckert, 10 type Parisiennes, 1O type Yvry et 16 type Carde. A rajouter 63 remorques fermées et 39 ouvertes.

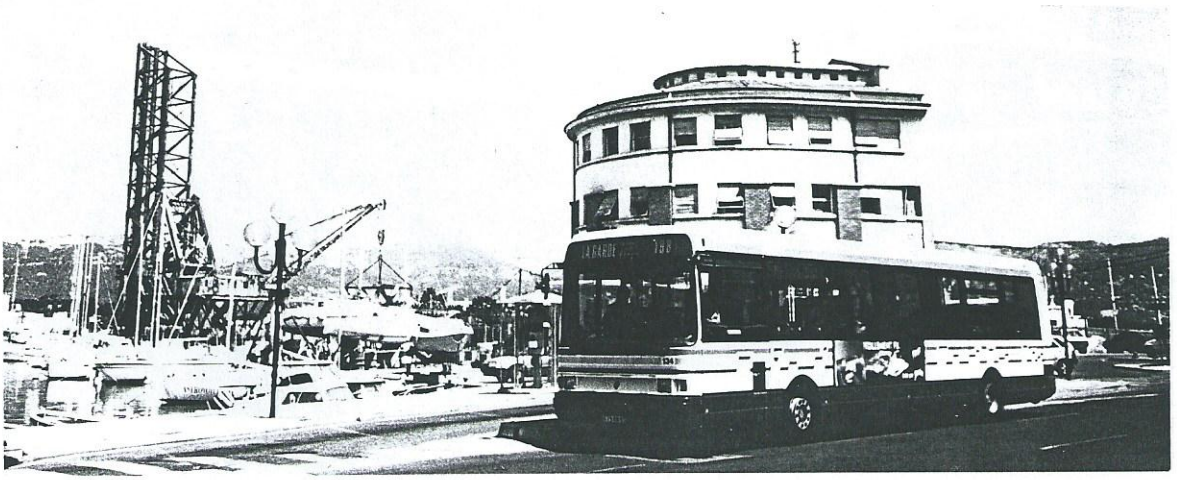
MATERIEL TRAMWAY (Ouest varois) : Le réseau a utilisé une motrice à impériale Durey Sohy (voir photo en début d'article), trois Dyle Bacalan, deux Jeumont, deux Chantiers du Beaujolais à Lyon et quatre motrices rachetées à Marseille.

MATERIEL TROLLEYBUS : Toulon est la seule ville française ayant utilisé deux trolleybus de construction étrangère, construits en Suisse par Oerlikon. Ils ont rapidement été recarrossés avec des caisses de Chausson APH 252. Par ailleurs, 1O Vetra Renault ont subi la même opération avec des caisses de Berliet PH. Détail du parc : Vetra-Renault VCR n° 1 à 5 puis 51 à 55 + 72 à 78 ex Bordeaux - Vetra-Berliet VBB n° 6 à 10 puis 56 à 6O - Vetra VBR n° 11 à 18 puis 61 à 68 + 71 et 79 (recarrossés avec caisses de Berliet PH et renumérotés 91 à 100.- Vetra-Chausson VBC n° 8O à 85 (ce dernier conservé au Musée Provençal à La Barque - Fuveau - Vetra Berliet ELR n° 9O ultérieurement revendu à Saint Etienne - Vetra-Renault CS 6O ex Bordeaux n° 86 à 89 - Oerlikon n° I9 et 2O (recarrossés avec caisse de Chausson APH 252 et renumérotés 69 et 7O. Enfin, j'ai noté sauf erreur les n°86 et 87 recarrossés les derniers temps en Chausson APH 252 mais aucune documentation en apporte confirmation.

LES AUTOBUS : Nous ne reviendrons pas sur la période de l'avant guerre dont nous avons souligné l'incohérence, voire l'anarchie. Afin de mieux suivre l'évolution du matériel, nous avons choisi d'en faire l'inventaire par catégorie de véhicules. En ce qui concerne la découpe, après abandon du marron et crême dans les années 7O, ce sont les couleurs de Toulon, le bleu et le jaune qui ont dominé avec plusieurs variations depuis lors.

A - LES ARTICULES : Saviem Man SG 22O n° 2O1 à 214 (214 ex démonstration reçu ultérieurement) - Heuliez GHLZ n° 251 à 256 - RVI PR 18O n° 215 à 226 - Heuliez GX 187 n° 26O à 266 - RVI PR 18O/2 n° 227 à 239 - RVI PR 118 n° 24O et 241 - Heuliez/Volvo GX 4I7 (3P) n° 242 à 244. A noter que les PR I8O n° 215 et 216 furent les premiers articulés de conception française à être mis en service.

B - LES STANDARTS :Panhard et Levassor IE 21/K161 n° 11 à 15 (un sixième transformé dès sa livraison en remorqueuse) - Berliet PCK 7D n° 6 à 10 - Chausson APH 47 n° 3 à 5 - Chausson APH 2-52 n° 17 à 21 - Berliet PLR n° 1 à 5, 7O à 75 ex Marseille, 76 à 81 ex Nice, 22 et 23 renumérotés 82 et 83 - Chausson APV n° 16 - Berliet PH 8O n° 9 à 11 - PU 85 n° 6 à 8, 12 à 15, 31 à 35 - PH 8/IOO n° 36 à 48, PH 1O/1OO (type O44) n° 49 à 56 (les 9, 6, 31, 48 à 56 étaient à un agent) - Brossel BL 55 n° 6O et 61 - Saviem SC 10U244 n° 49 à 52 réaménagés ultérieurement pour self-service au type 444 sous n° 24 à 27 - SC 10UPF 244 n° 28 à 3O + 31 et 32 ex Etoile et ex 331 et 332 - Berliet PH 12/1OO n° 3 (rachat, sans doute ex



Renault R 312 n° 134, ligne 198 à la gare routière de La Seyne (photo de l'auteur)

Marseille) - Berliet PR 1OO PA ou PB n° 91 à 93 (reprise, voir ligne 5) , 1O1 à 124 (2P), 125 à 14O (3P), 141 à 147 (2P) - Berliet puis Renault PR 100 MI n° 148 à 152 (3P), 153 à 16O (2P), 161 et 162 (2P, reprise Etoile, voir ligne 8) - 163 à 169 (2P, ainsi que tous les PR et GX suivants) - Renault PR 1OO MIPS n° 17O à 174 - Renault PR 1OO/R n° 175 à 180 - Renault PR 1OO/2 n° I81 à 193, 195 (aménagements scolaires), IO1 à 110, 115 à 122 - Heuliez GX IO7 n° 51 à 80 (certains aménagés en scolaires, 77 et 78 affectés à Orlandi) - Renault R 312 (3P) n° 13O à 144 - Heuliez GX 317 (3P) n° 301 à 305, Heuliez/Volvo (2P) n° 306 à 309.

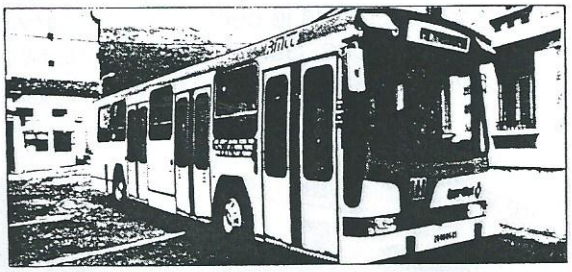
C-LES GABARITS REDUITS ou CAPACITE MOYENNE : Berliet PLB6 n° 24 à 29 - Leyland - Van Hool LV 45 n° 62 à 67 - Saviem SC 6 n° 24 à 26 (renumérotés 21 à 23) Fiat Amiot 3I4 n° 14 (repris par Orlandi sous n° 32) - Van Hool Fiat 314 n° 15 à 2O (le 18 était plus court) - Van Hool AU 138 n° 21 à 24 et 35 à 38 (le 24 accepte certains handicapés) - Amiot Manta TU 35 n° 80 à 83 - Renault R 212 n° 40 à 43 - Heuliez GX 77H n° 44 à 49.

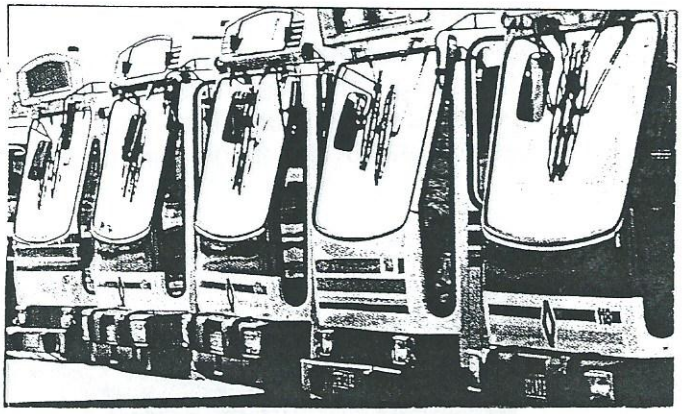
D - LES MINIBUS ET P.M.R. : Peugeot D4A n°3O (voir téléphérique) - Citroen CH 14 n° 3O (renuméroté 1, semble avoir remplacé au début le précédent) - Citroen Heuliez C 35 Coyote n° 2 à 4 - Renault Master GX 17 n° 6 à 13, 17 à 20 et 25 - Renault Master Durisotti n° 26 à 29 - Renault Master B 110 autocar n° 2, Renault Master Gruau allongé n° 3 (scolaires) - Renault Gruau MG 19 n° 1, 1O, 14 à 16. Pour les P.M.R., il existe 9 Renault de diverses époques, les Master n° 401 à 404 et 406 à 409 et Trafic n° 405.

L'AVENIR DU RESEAU : Il existe un projet de T.C.S.P. de La Seyne à La Garde de 2O,7 km., le prolongement vers Le Pradet étant toujours à l'étude. Toulon avait décidé de faire le contraire des autres villes, enterrer les voitures et installer un T.C.S.P. en surface. Un long tunnel routier traversant toute la ville sous la principale artère, le Bd. de Strasbourg, reliant les autoroutes Est et Ouest, était bien avancé. Hélas, il s'est partiellement effondré, et pour l'instant, le chantier est arrêté. Les frais supplémentaires seront considérables et aucune collectivité, pour l'instant, ne veut payer le supplément. Il est certain que tant que la circulation routière restera ce qu'elle est, le T.C.S.P. ne sera pas réalisé. Toulon vient d'être classé avant dernière ville au palmarès des grandes villes par La Vie du Rail. Mais il faut se méfier des chiffres et des critères de base. A priori, les mauvais scores en couverture du territoire et taux de remplissage, ne tiennent pas compte, ni des surfaces non desservies comme les montagnes, installations portuaires, arsenal, ni de l'emploi de minibus à faible capacité et même taxis , mais assurant un excellent maillage en zone périphérique.

DOCUMENTATION : Outre l'ouvrage de M. BONNAFOUX précité, la rédaction de la présente étude a été facilitée par la qualité des publications du S.I.T.C.A.T. destinées à l'information des usagers. En particulier, sauf indications contraires, les reproductions photographiques proviennent de ces excellents documents. Pas toujours légendés puisque destinés à un public non initié, nous en donnons ci-après quesques commentaires: Page 2 de l'article (et non de la revue) la remorque ouverte circulait probablement entre le Mourillon (la mer) et la vieille ville (actuel stade Mayol) , l'ambulance militaire devait transporter les blessés de la guerre 1914/18 vers les hopitaux, le trolleybus Renault VCR n° 51 (ex 1), le dépôt Brunet avec au centre de la travée centrale l'ELR n° 90 et à droite, des Berliet PLB6; 3° page, un bus des 6 compagnies à l'origine du S.I.T.C.A.T.; 4° page le dépôt Brunet (PLR 72 ex Marseille, Chausson, Berliet PH et PLR), trolleybus ligne 3 devant la porte principale de l'arsenal; 5° page, dépôt Brunet avec PR 1OO PA et SC 10 244 (avant transformation en 444), Berliet PH 85 n° 32 au Mourillon; 6° page

Les autobus sont de couleurs | **BLEUE, JAUNE et BLANCHE.**

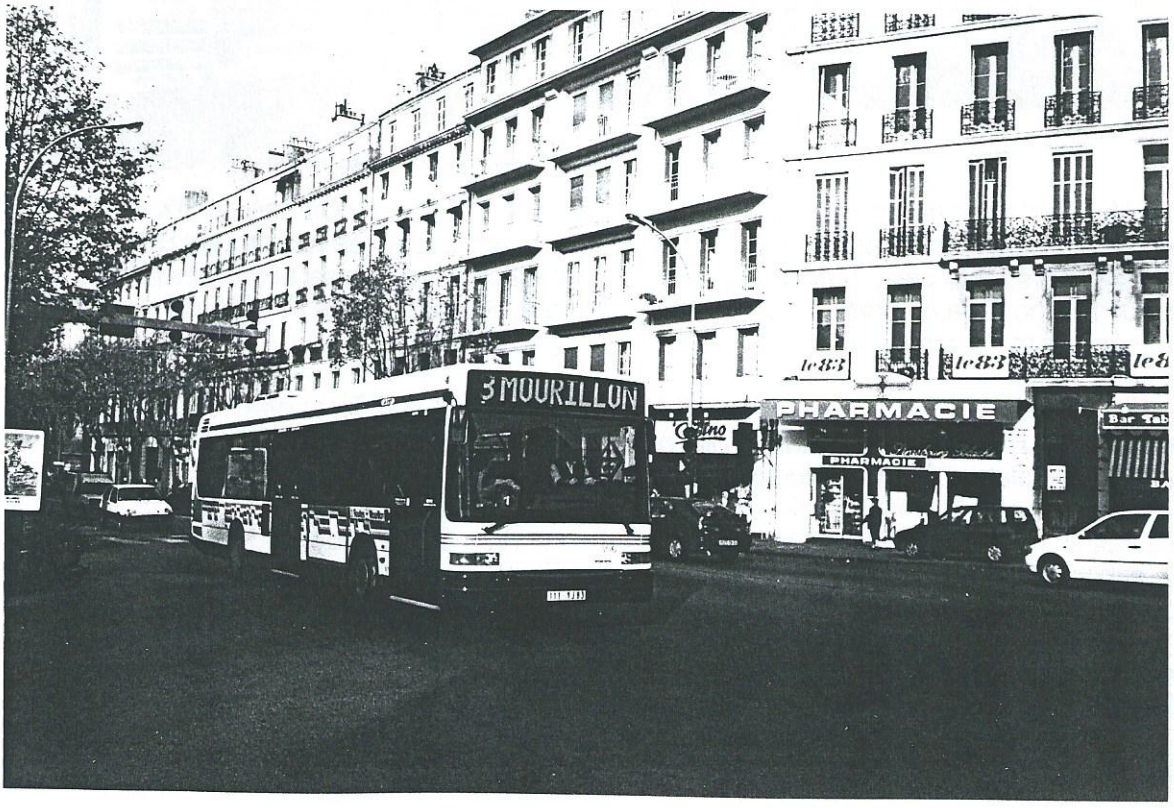


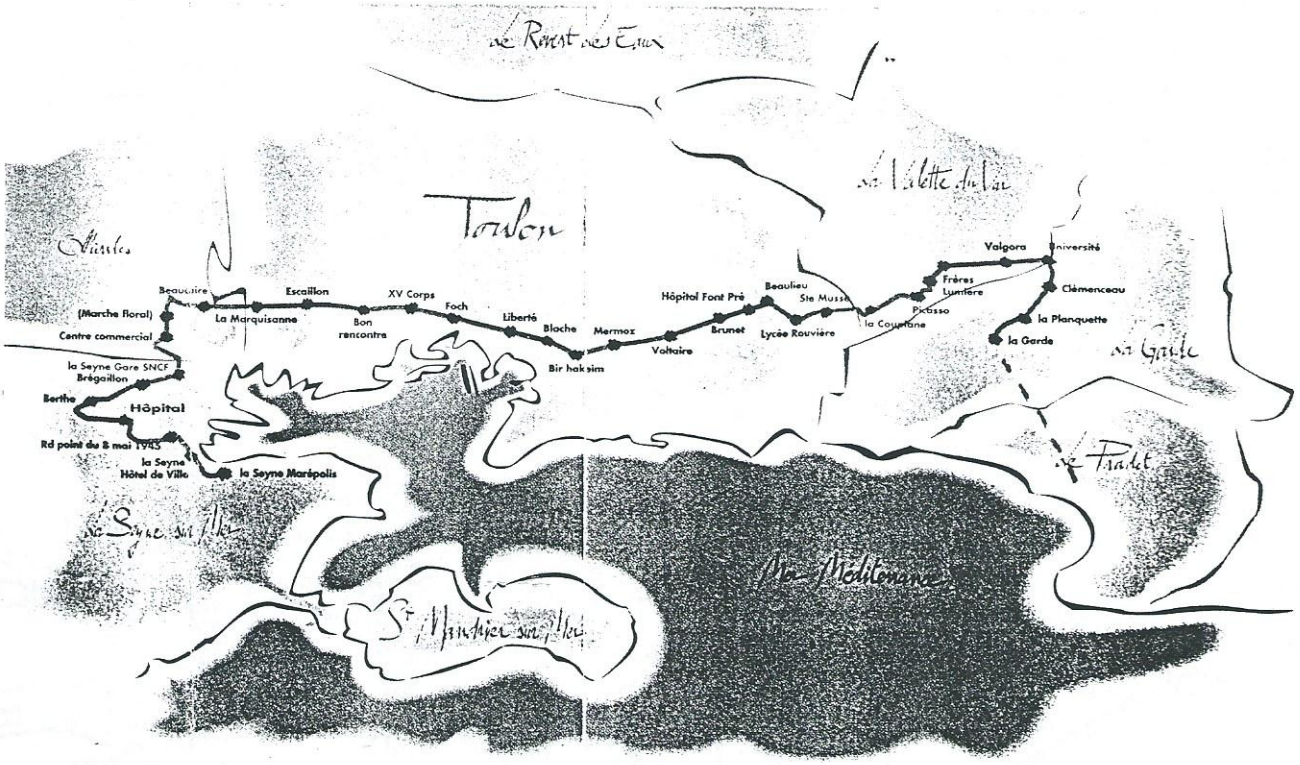


"Le Flibustier" dans la rade et le téléphérique du Faron; 8° page, du Citroen au GX IO7 entre Hyères et Toulon (entre les deux des Renault 215D y ont tracté des remorques SCEMIA) ; Quant à la présente page, les rectangles verticaux visibles sur la face avant (photo de gauche) indiquent le nombre de portes autorisées à la montée, et à droite, des PR 100 de divers types avec évolution de la décoration.

QUELQUES DONNEES SUR LE RESEAU (annuaire du G.A.R.T., année 1994): Population totale du PTU : 298 5O7 habitants (Toulon 167 55O, La Seyne sur Mer 59 977, La Garde 22 412, La Valette 2O 587, Ollioules 10 398, Le Pradet, 9 7O4, Saint Mandrier 5 175, Le Revest 2 704 - Versement transport 1 % - Exploitant R.M.T.T, groupe C.G.E.A./C.G.F.T.E. - Effectif total 432,6, (roulants 277,8, administratifs 101,8, entretien 53) - Parc véhicules 173 (standart 96, gabarit réduit 15, articulé 29, minibus 25, bateaux 8) - longueur du réseau 325,719 km parcours communs compris - Km. parcourus 8 185 000, dont 1 707 000 sous traités - Km/an/habitants 27,42 - Voyages/an/habitants 78,02 - Nombre de voyages 23 290 000 - Tarification deux zones et sections - ticket à l'unité 8,00 F, d'un carnet 3,40 F, abonnement mensuel 183,00 F (voir aussi ch. Billetterie) - Recette par voyage 3,31 F - Dépense par voyage 6,18 F -Recette par Km. 9,41 F - Dépense par Km 17,59 F - Insuffisance recette par habitant 224,43 F Insuffisance recette par voyage 2,88 F - Subvention d'exploitation 2O 128 KF.....

L'un des plus anciens ci-dessus, le PR 1OO MIPS n° 173 arborant encore la première décoration bleue et jaune ayant remplacé le marron et crême, et ci-dessous, l'un des plus récents, l'Heuliez-Volvo GX 217 à deux portes n° 3O6. Tous deux roulent sur le Boulevard de Strasbourg, principale artère Est - Ouest de Toulon, le premier vers le centre ville en service spécial, le second sur la ligne 3 au niveau de la place Noël Blache. Sur cette ligne roulent aussi des Heuliez GX 317 à trois portes. Mais comme ailleurs, Toulon abandonne le self-service.

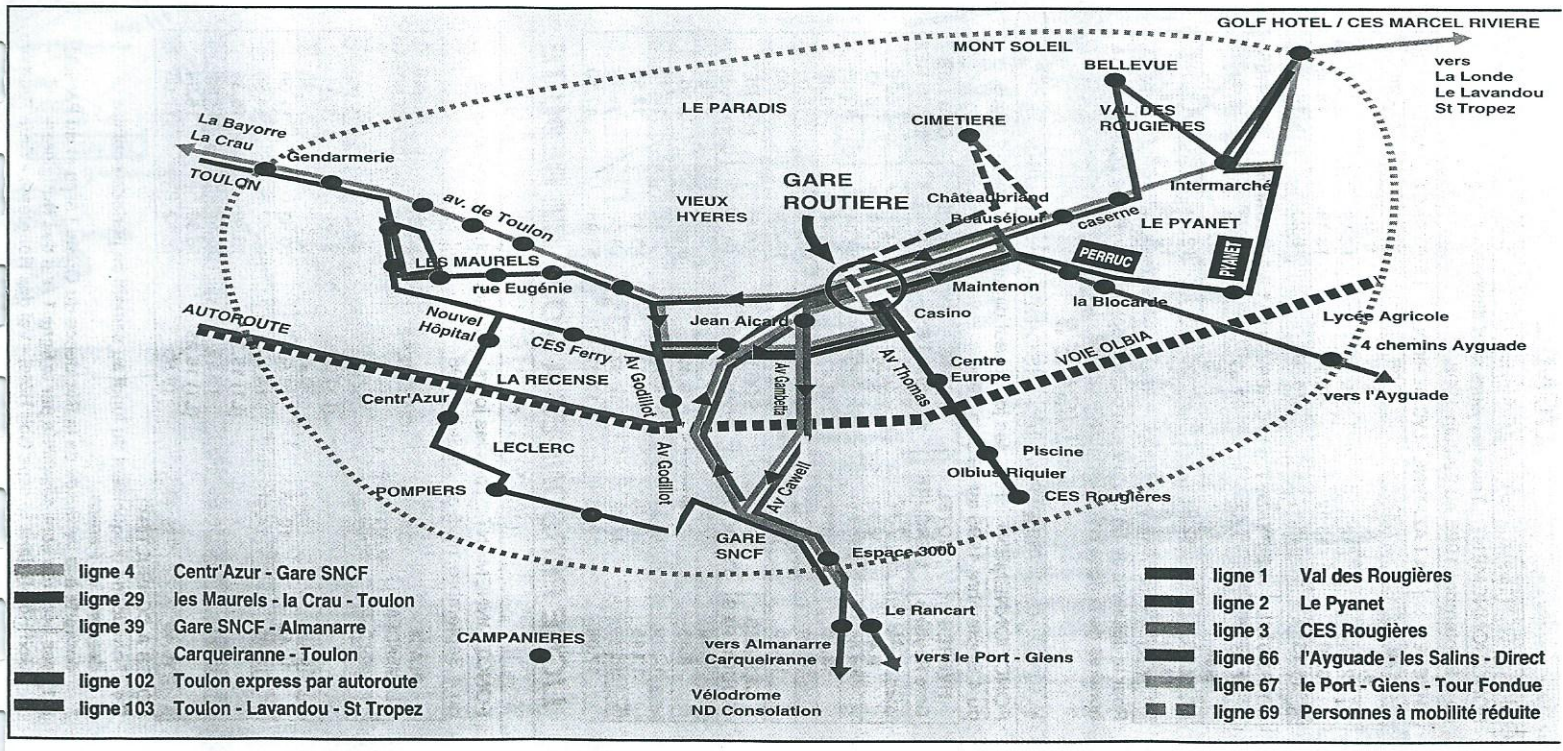




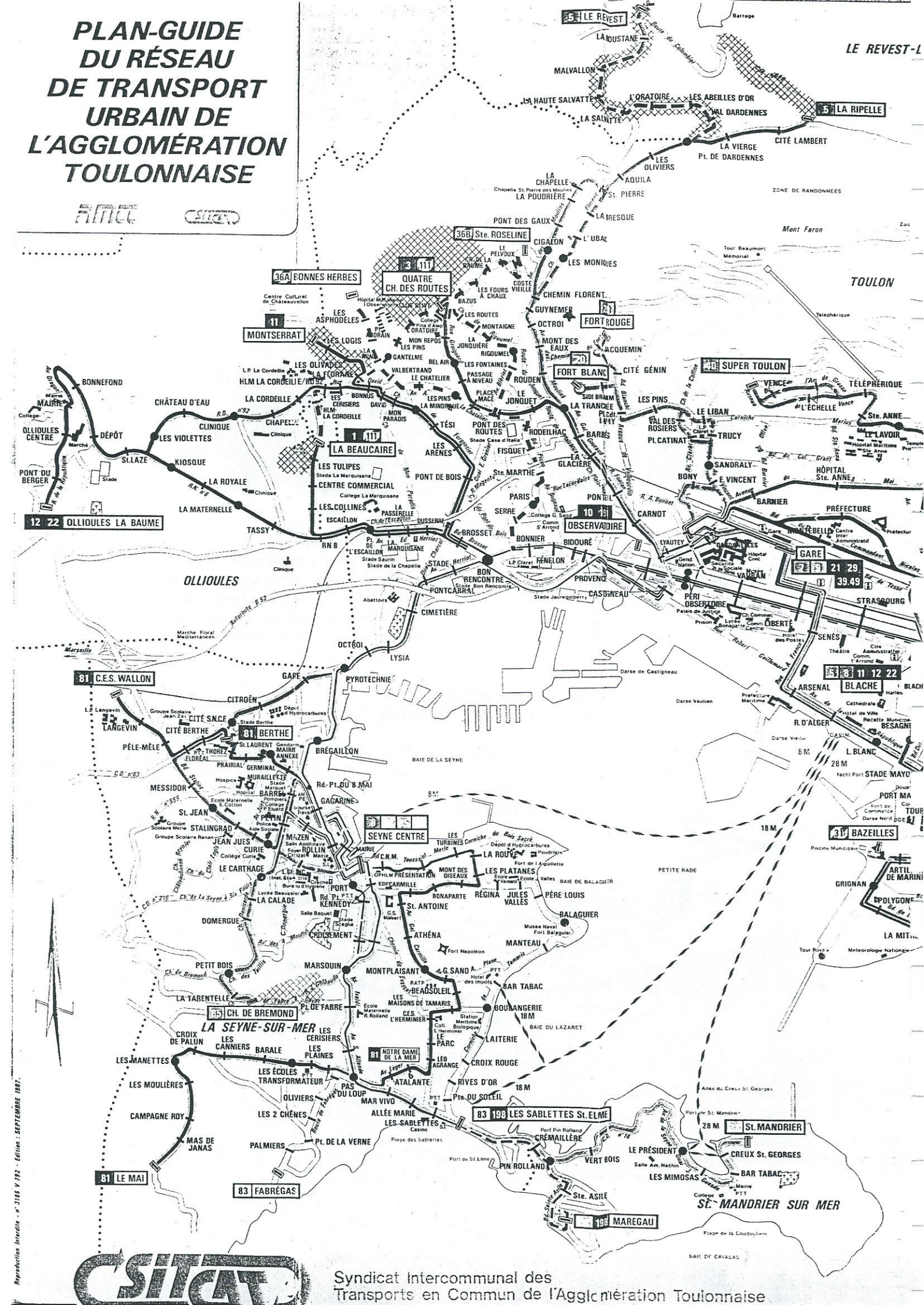
TRACÉ

Le parcours TCSP retenu s'étend entre La Seyne et La Garde sur 20,7 kilomètres. Il comprend 31 stations. Dans un périmètre de 400 mètres autour de son tracé, il concerne directement : 92.500 habitants, 48.300 emplois et 23.600 scolaires. L'exploitation de la ligne nécessite l'aménagement de correspondances Bus/TCSP à certaines stations ainsi que des parkings de persuasion pour restreindre la pénétration des automobiles jusqu'au centre des villes.

Ci-dessus : Le projet de T.C.S.P..
Ci dessous : Le plan du réseau de Hyères



PLAN-GUIDE DU RÉSEAU DE TRANSPORT URBAIN DE L'AGGLOMÉRATION TOULONNAISE



Reproduction interdite - n° 3166 V 192 - Edition : SEPTEMBRE 1987.

Syndicat Intercommunal des Transports en Commun de l'Agglomération Toulonnaise

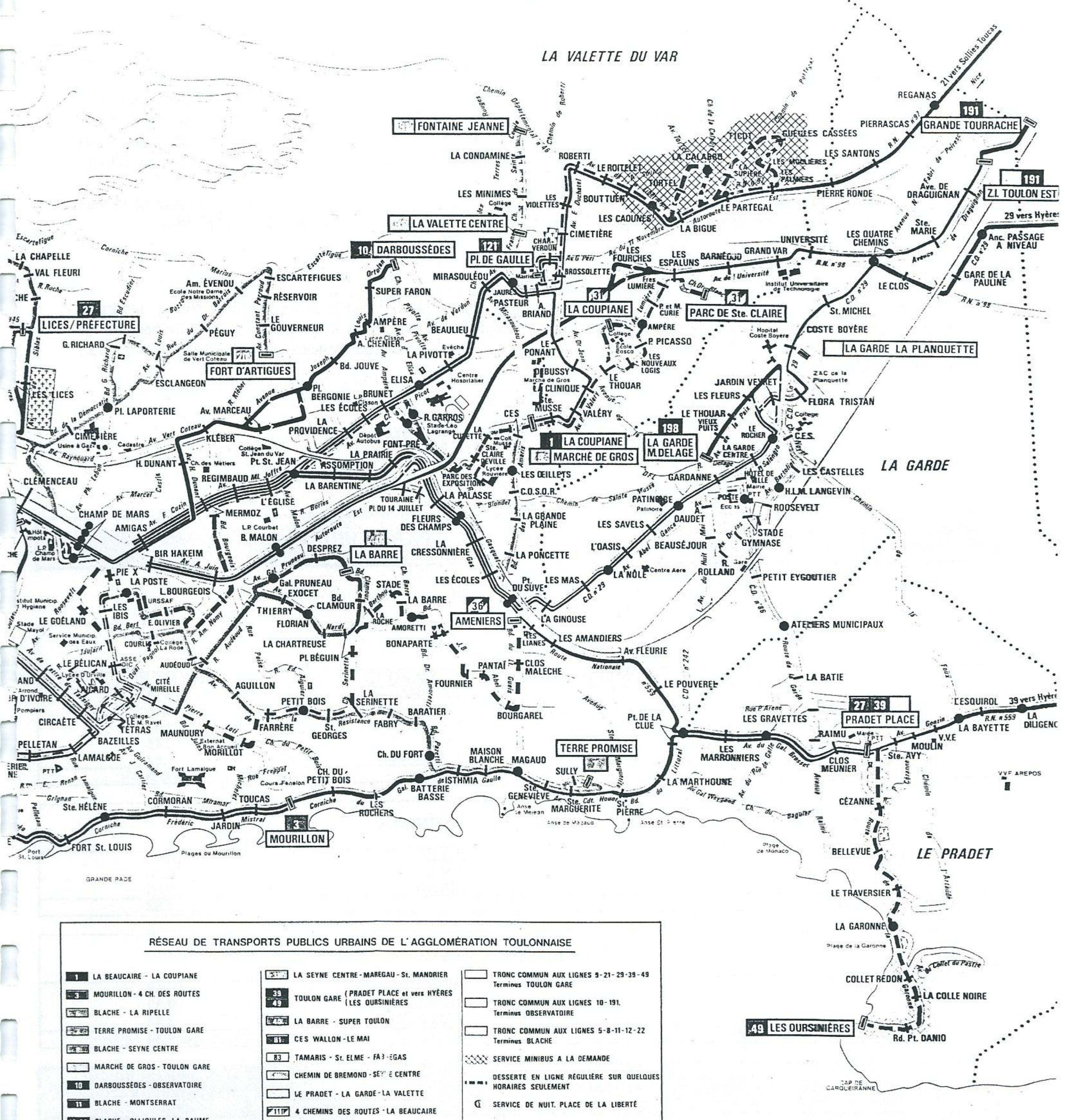
ES-EAUX

RMTT

Rue Octave Virgily. 83100 TOULON
Tél. : 94.27.20.38

MINITEL 94.27.27.94

NUMERO VERT
05.27.20.38
APPEL GRATUIT



RÉSEAU DE TRANSPORTS PUBLICS URBAINS DE L'AGGLOMÉRATION TOULONNAISE

- 1 LA BEAUCAIRE - LA COUPIANE
- 3 MOURILLON - 4 CH. DES ROUTES
- BLACHE - LA RIPELLE
- TERRE PROMISE - TOULON GARE
- BLACHE - SEYNE CENTRE
- MARCHÉ DE GROS - TOULON GARE
- 10 DARBOUSSÈDES - OBSERVATOIRE
- 11 BLACHE - MONTSERRAT
- 12-22 BLACHE - OLLIOULES LA BAUME
- FORT D'ARTIGUES - FORT BLANC - FORT ROUGE
- 21 TOULON GARE - LA VALETTE et vers SOLLIES TOUCAS
- 27 PRADET PLACE - LICES / PRÉFECTURE
- 29 TOULON GARE - LA GARDE et vers HYÈRES
- 31 PARC DE Ste. CLAIRE - BAZEILLES
- 36A / 36B LES AMENIERS (BONNES HERBES / Ste. ROSELINE)
- LA SEYNE CENTRE - MAREGAU - St. MANDRIER
- 39 / 49 TOULON GARE (PRADET PLACE et vers HYÈRES / LES OURSINIÈRES)
- LA BARRE - SUPER TOULON
- 81 CES WALLON - LE MAI
- 83 TAMARIS - St. ELME - FABREGAS
- CHEMIN DE BREMOND - SEYNE CENTRE
- LE PRADET - LA GARDE - LA VALETTE
- 111 4 CHEMINS DES ROUTES - LA BEAUCAIRE
- 121 PARTEGAL - PLACE Gl. DE GAULLE
- LA GARDE PLANQUETTE - SEYNE CENTRE
- 191 Z.I. TOULON EST - OBSERVATOIRE
- 198 LA GARDE M. DELAGE - LES SABLETTES St. ELME
- 8M : TOULON - SEYNE CENTRE
- 18M : TOULON - LES SABLETTES St. ELME - TAMARIS
- 28M : TOULON - St. MANDRIER
- TRONC COMMUN AUX LIGNES 9-21-29-39-49 Terminus TOULON GARE
- TRONC COMMUN AUX LIGNES 10-191. Terminus OBSERVATOIRE
- TRONC COMMUN AUX LIGNES 5-8-11-12-22 Terminus BLACHE
- SERVICE MINIBUS A LA DEMANDE
- DESSERTE EN LIGNE RÉGULIÈRE SUR QUELQUES HORAIRES SEULEMENT
- SERVICE DE NUIT, PLACE DE LA LIBERTÉ

LÉGENDE

- ARRÊT SIMPLE
- STATION PRINCIPALE
- TERMINUS (STATION PRINCIPALE)
- POINT INFORMATION R.M.T.T. / OFFICE DU TOURISME

Réalisation : TOPO-NORD
Six-Fours-les-Plages Tél : 94.34.30.30

LE MATERIEL

Comme promis dans notre dernier numéro, nous vous présentons dans cette rubrique le dossier technique de l'autobus articulé Heuliez GX 417.

Mais avant cela, revenons à l'état des parcs des réseaux français. Vous êtes de plus en plus nombreux à montrer un grand intérêt pour ces données que ce soit à ce jour ou une autre présentation donnant l'état du parc d'un réseau de l'origine à nos jours. Aussi dans ce numéro nous vous présentons l'état du parc actuel des villes de Marseille de M. Landas, celui de Nice - présenté selon l'affectation des bus - de M. Giana et celui du réseau de Grenoble de M. Guétat de l'Association Standard 216. Pour rester à Grenoble M. Guétat avec l'aimable accord de Standard 216 nous adresse son magnifique travail de l'historique du parc des trolleybus et des autobus de la ville de Grenoble. Ces deux historiques nous décrivent tous les véhicules avec bien sûr la mention de leur numéro de parc; de plus ce document est richement illustré de dessins de l'auteur.

Dans le prochain numéro nous avons déjà le plaisir de vous annoncer la parution de l'état du parc historique de la ville de Limoges ainsi que les listes de référence des autobus Heuliez et Renault livrés aux réseaux français en 1996.

NOUVELLES D'UN CONSTRUCTEUR:

Les résultats commerciaux de Renault V.I. pour 1996 sont en demi-teinte. Dans le domaine de l'autobus, malgré la montée progressive en production de l'Agora dont 215 exemplaires ont été livrés à la RATP, la part de marché de Renault V.I. est tombée à 51,5% (contre 58,4% en 1995) dans un marché français en baisse de 17% à 1135 immatriculations.

RESEAU TUB DE BLOIS

CONSTITUTION ET AGE MOYEN DU PARC VEHICULES

30 JUIN 1996

VEHICULES STANDARD

TYPE	NOMBRE	MARQUE	AGE MOYEN
GX 107	1	HEULIEZ	12,53
PR 100	11	R.V.I.	15,56
PR 100-2	8	R.V.I.	7,07
R 312	2	R.V.I.	3,45
500 AF1	5	VANHOOL	1,62
SOUS TOTAL	**27**		**9,45**

VEHICULES MOYENS ET MINIBUS

CBM 220	2	C.B.M.	10,66
R 212	2	R.V.I.	6,20
MG 36	1	GRUAU	5,68
SOUS TOTAL	**5**		**7,88**

VEHICULES ARTICULES

0 305 HLZ	1	MERCEDES	16,69
GX 187	1	HEULIEZ	9,37
700 F4	3	VAN HOOL	3,54
SOUS TOTAL	**5**		**7,34**

	Nombre	AGE MOYEN
TOTAL GENERAL	**37**	**8,95**

MARSEILLE

PARC AUTOBUS / TROLLEYBUS RTM

Dépôt	Type	N° de parc	Remarque
La Rose	PR 100 MI	828 829 830 831*832*834 850 851 852 853 854 856 858 859 862 865	* Bus formation 831 832
La Rose	PR 100 MI	901 à 914	
La Rose	PR 100 MIPS-R	386*	* Bus gaz
La Rose	GX 113	101 à 120, 139 à 175, 506 à 522, 566 à 580	
La Rose	GX 113 (NC)	606 à 612	
La Rose	O 405 N	721 à 737	
St Pierre	PR 100 MI	827*, 46 à 52, 877 à 888**	*Musicbus **882 Bus Pagnol
St Pierre	ER 100	201 202 204 à 248	
St Pierre	PR 100 MIPS	341 à 359	354: avant -R
St Pierre	GX 113	53 à 58, 439 à 464	
St Pierre	GX 113 (NC)	581 à 589, 59 à 60	
St Pierre	GX 77 H	251 à 266, 273 à 277*	*275: Notre Dame
Arenc	PR 100 MI	45 833 835 838 842 857 861 864 867 868 870 871 872 873 889	
Arenc	R312, PR 14	931 932	Histobus Histocar
Arenc	AU 138	77 à 86	
Arenc	PR 100 MIPS	301 à 328, 330 à 340, 360 à 374	
Arenc	GX 113	122, 123, 125 à 138, 465 à 505	
Arenc	GX 113 (NC)	590 à 594	
Arenc	O 405 N	701 à 710	
Capelette	PR 100 MI	836 837 839 841 843 844 846 848 849 874 875 876	
Capelette	PR 100 MIPS	375 à 383	
Capelette	PR 100 MIPS-R	384 385 387 388 389	
Capelette	AU 138	71 à 76	
Capelette	GX 113	121, 401 à 438, 523 à 565*	*565 Massalien *540 Baoubus
Capelette	GX 77 H	267 à 272	
Capelette	GX 113 (NC)	595 à 599, 601 à 605	
Capelette	O 405 N	711 à 720*	*718 Nvelle déco
Hors parc	PR 100 PA	760	ARTM
Hors parc	PR 100 PA	933	Paix urbaine
Hors parc	O 305 G HLZ	14	ARTM

Rem: tous les PR 100 -R ont eu leur pare-choc avant remplacé par une calandre et un pare-choc de 1er génération.
ARTM: Amis du rail et des transports de Marseille. Gardés en vue de la réalisation d'un futur musée. L'ARTM possède d'autres véhicules que ces 2 là.

Nov 96

Frédéric GIANA
2ATN

NICE

AFFECTATION DES AUTOBUS ST2N AU 03.01.97

N° LIGNE	NOMBRE PAR TYPES	TYPES D'AUTOBUS	NUMÉROS AFFECTÉS	RÉSERVE
1/2	13	R 312	44/55 à 67	+1
3	8	SC 10 R 444D	264 à 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	230	-
7	10	SC 10 R 444D	247 à 251	-
		SC 10 U 444D	222 à 229	+3
9/10	14	PR 180 MIPS	273 à 282/01 à 03	+5
		PR 180-R	04 à 07	
		PR 180.2	08 & 09	
	1	SC 10 U 444D	221	-
12	11	SC 10 R 444D	246/252 à 262	+1
14	5	SC 10 U 444D	212/214 & 215/217 & 218/220	+1
15	12	R 312	72 à 80/83 à 87	+2
16	8	PR 180 MIPS	236 à 245	+2
17	4	PR 100.2	16 à 19	-
20	6	GX 107	20 à 23	-
		PR 100.2	41 à 43	+1
22	11	R 312	88 à 99	+1
23/24	9	R 312	71/112 à 119	-
25	2	AU 138	46 & 296	-
30	3	MG 36	81/120 & 121	+1
		AU 138	47	-
31	1	AU 138	298	-
34	2	J9 TU2	49	-
		MG 36	82	-
36	2	MG 36	110 & 111	-
37	1	J9 TU2	70	-
38	2	AU 138	45/297 & 299	+1
NOCTAMBUS :				
	6	PR 100.2	35 à 40	
NAVETTES CHAUFFEURS :				
	4	SC 10 U 444D	207 à 209/211/216	+1
	1	J9 TU2	295	
RESERVE GARÉE A LA STATION ST2N :				
	1	SC 10 U 444D	219	
PEINTURE :				
	1	PR 100.2	34	
SCOLAIRES :				
	2	PR 100.2	35 & 39	
	4	SC 10 UO 444D	231 & 232/234 & 235	
	1	SETRA S 300 NC	100	
REFORMÉS ET DEMONTÉS :				
	3	SC 10 U 444D	197, 206 & 210	
RÉFORMÉS ET GARÉS :				
	2	SC 10 U-PF 244D	203 & 204	
VENTE AU CENTRE OCCASIONS R.V.I. DE VENISSIEUX (69) :				
	4	SC 10 U 444D	194, 198 à 200	
VENTE AU CONCESSIONNAIRE R.V.I. DE REVEL (31) :				
	1	SC 10 U-PF 244D	205	
MINIBUS DE RÉSERVE				
	2	J9 TU2	25 & 48	

PARC DES TRANSPORTS PUBLICS GRENOBLOIS (SÉMITAG et VFD-Urbains) au 1° JANVIER 1997

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

SÉMITAG : 278 VÉHICULES

103 Autobus + 82 Bus articulés + 33 Trolleybus + 8 Minibus PMR + 52 Tramways

GRUAU MG-36	12	101 à 112.
BREDA 230 CU	6	121 à 126.
HEULIEZ 0305-G-HLZ	11	166, 171, 173 à 179, 181, 182.
HEULIEZ GX-107	34	201 à 234.
HEULIEZ GX-187	47	322 à 368.
RENAULT PR 100-2	23	459 à 463, 465, 469 à 473, 478 à 479, 481 à 483, 485 à 488, 502 à 503, 507.
BERLIET ER 100-R	33	701 à 703, 709, 712, 717, 721 à 727, 730 à 749.
RENAULT PR 180-R	4	801, 804 à 806 (ex-Trolleybus articulés RENAULT PER 180-H).
RENAULT PR 180-R	8	821 à 828.
RENAULT PR 180-2	12	829 à 840.
RENAULT R-312	16	901 à 916.
HEULIEZ GX-317	6	921 à 926.
RENAULT MASTER	8	V.17 à V.24 (Minibus du Service PMR, à différentes carrosseries).
RENAULT PR 100-2	6	489, 491, 494, 495, 496, 500 (en cours de *Remise à Niveau Technique* pour les VFD où ils sont renumérotés 5480, 5492, 5493 et 5495 = temporairement totalisés dans le parc SÉMITAG).
ALSTHOM -TAG	52	2001 à 2052.
SAVIEM SC 10-PF	1	286 *(Hors Exploitation = BUS INFO) non totalisé.*
RENAULT PR 100-MI	1	449 *(Hors Exploitation = BUS ÉCOLE) non totalisé.*
BERLIET ER 100-R	1	718 *(Hors Exploitation = Déverglaçage des lignes aériennes) non totalisé.*
HEULIEZ GX-187	1	321 *(Hors Parc) non totalisé.*

VFD-Urbains : 36 VÉHICULES

34 Autobus + 2 Minibus

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

GRUAU MG-36	2	5100, 5113 (Minibus de la "Navette du Rabot").
RENAULT PR 100-2	34	5464, 5466 à 5468, 5474 à 5477, 5480, 5484, 5490, 5492 à 5493, 5497 à 5499, 5501, 5504 à 5506, 5508 à 5521.

	Autobus Std + BGR	Autobus Articulés	Trolleybus	Service PMR	Sce Navette RABOT	Totaux Route	Tramways	TOTAUX GÉNÉRAUX
SÉMITAG	85 + 18	82	33	8 Minibus	0	226	52	278
VFD-Urbains	34	0	0	0	2 Minibus	36	0	36
Totaux	137	82	33	8	2	262	52	314

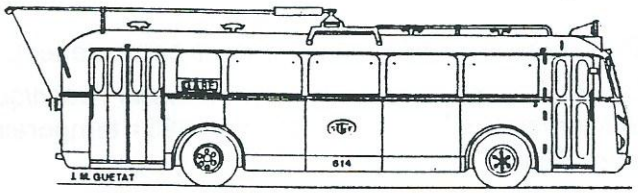
PARC TROLLEYBUS DE LA SGTE ET DE LA SÉMITAG

Recherches historiques et illustrations de Jean-Marie GUÉTAT de l'association
STANDARD 216 - HISTO BUS GRENOBLOIS
(sauvegarde d'autobus et autocars anciens de la région grenobloise)

Les premiers véhicules routiers acquis par la SGTE sont des trolleybus, pour la ligne de Montfleury, mise en service le 29 juillet 1947.

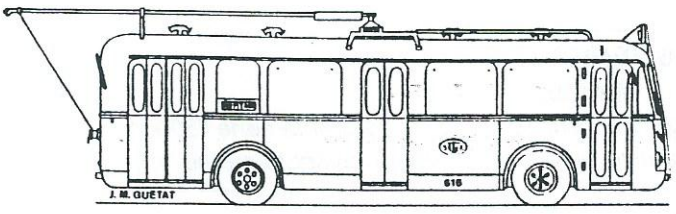
Ce sont des Vétra Berliet VBB qui arborent de nouvelles couleurs, rouge Malakoff et crème Pologne, tranchant avec l'éternel bordeaux des vieux tramways SGTE. Les premiers engins arrivent en mai 1947; ils seront cinq lors de l'inauguration de Montfleury, quatre autres étant livrés au mois de septembre suivant, en prévision de la création de la ligne du Rondeau ouverte le 29 décembre 1947.

Ces trolleybus n'ont que deux portes : la montée des voyageurs se fait par l'arrière où se trouve un poste de receveur, la descente par l'avant.



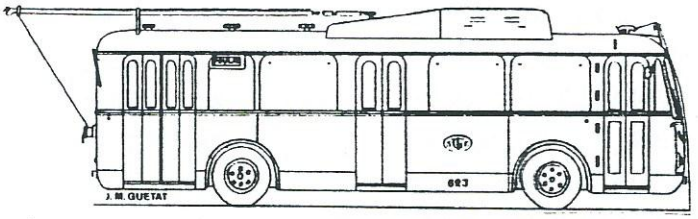
Vétra Berliet VBB, série 606-614 : 1947

En novembre 1950 est acheté un nouveau type de trolleybus, à trois portes : Vétra Berliet VBB-h-3, dont le pavillon est surélevé de près de 20 cm. Ce véhicule faisait partie d'une série de 50 trolleybus commandée par le réseau OTL de Lyon... qui n'en acquit finalement que 30. Les 20 véhicules excédentaires furent vendus à bon prix à différentes villes dont un à la SGTE.



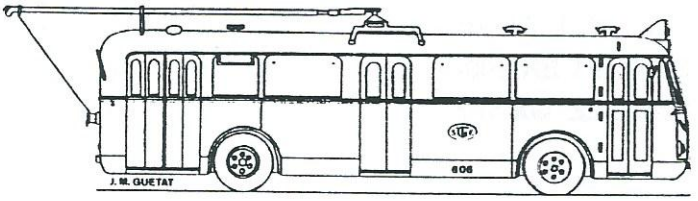
Vétra VBB-h-3, n°615 : 1950

L'ouverture de la ligne Gare SNCF/Hôpitaux en octobre 1951 et le prochain remplacement des derniers tramways SGTE sur la ligne cours Berriat/Fontaine (d'août à octobre 1952) entraînent l'achat de huit trolleybus Vétra Renault VBR-h, à toit surélevé comme le précédent, qui sont livrés entre octobre 1951 et février 1952. A la suite d'une collision en 1964, le n°617 sera recarrossé sur toute sa partie avant. La SGTE en profitera pour utiliser cette modification comme prototype pour les sept autres VBR-h. La nouvelle porte avant, très large à quatre vantaux, est intéressante pour le libre-service, mais le nouvel aspect général du véhicule est plutôt inesthétiques. La SGTE avait refusé une proposition des usines Berliet de recarrosser cette face avant avec des éléments de l'autobus PH 80 / PH 100, sans doute en raison du coût élevé. Les sept autres VBR-h de la SGTE ne furent jamais recarrossés.



Vétra VBR-h, série 616-623 : 1951-1952

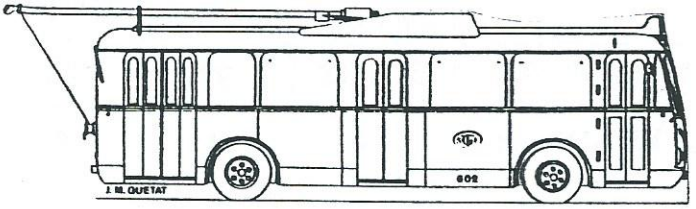
A l'issue de la suppression des tramways, et leur remplacement par des trolleybus et des autobus, l'effort financier a été considérable. C'est pourquoi la SGTE se voit contrainte d'acheter à Bordeaux trois trolleybus d'occasion en mars 1954, des Vétra Renault VBR datant de 1947, donc à pavillon non surélevé, ce qui représente un recul de confort. Jusqu'à sa reprise par la SÉMITAG, la SGTE n'achètera plus que des trolleybus d'occasion - 49 en tout - plus robustes il est vrai que les autobus qui eux seront acquis neufs pour la plupart.



Occasion de 1947

Vétra VBR, série 603-605 : 1954

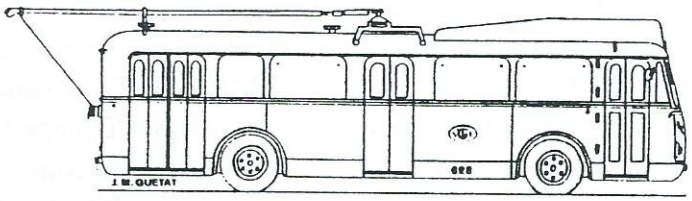
Quatre ans plus tard, en mars 1958, nouvel achat de trois trolleybus Vétra Renault VBR-h de 1948, donc à pavillon surélevé, qui proviennent de la plus prestigieuse ligne de trolleybus française, tant en confort (sièges en cuir et climatisation) qu'en longueur de ligne et rapidité : parcours interurbain Aix/Marseille. Lorsqu' ils arrivent à Grenoble, ces trolleybus n'ont que deux portes; la SGTE en fait ouvrir une troisième au milieu, pour l'exploitation de ses lignes, *exclusivement* urbaines.



Occasion de 1948

Vétra VBR-h, série 600-602 : 1958

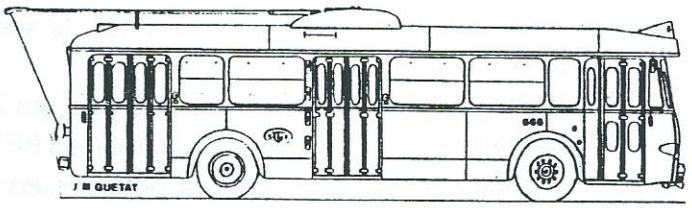
En octobre 1961, la SGTE profite de la diminution du réseau trolleybus de Strasbourg pour acquérir cinq véhicules, Vétra Renault VBR de 1947, toujours à pavillon bas... alors que depuis six ans Berliet a livré à la SGTE ses premiers autobus à pavillon surélevé ! La clientèle ne voit pas d'un bon oeil arriver ces engins, jetant même le discrédit sur le mode trolleybus, alors que c'est justement ce type d'engins qui a innové en France, dès 1948, en proposant les plafonds surélevés.



Occasion de 1947

Vétra VBR-h, série 624-628 : 1961

En janvier 1963, la SGTE profite d'une nouvelle opportunité avec la revente de toute la série parisienne de 38 trolleybus Vétra Franco-Belge, construite en 1957-58. L'achat des véhicules se fait en trois lots (11 unités en janvier 1963, 14 en décembre 1965, les 13 derniers en janvier 1966). Il est intéressant de noter que la RATP s'est d'abord séparée des ses trolleybus les plus récents, puisqu'elle ne revendra à Limoges ses VBR-h de 1948 qu'en 1966 (fin du réseau-trolleybus parisien). Ces véhicules ont la particularité de posséder sous le poste de conduite un petit moteur d'autonomie, Peugeot 202-TG 2 à essence. Cela leur permettait de joindre le dépôt sans ligne aérienne. Dès octobre 1964, la SGTE revendra à la RATP pour ses VBR-h encore en circulation, des pièces de ses moteurs d'autonomie de VBF, (culasses, soupapes...)



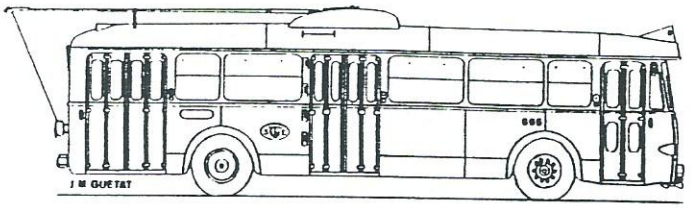
Occasions de 1957-1958

Vétra VBF, série 629-666 : 1963-1966

Si vous doutiez de la robustesse et de la confiance dans la technique trolleybus Vétra, sachez que la RATP vendit ses véhicules 2000 francs pièce à la SGTE... et que celle-ci les revendra lors de l'arrêt de sa concession fin 1974, 2500 francs à la SÉMITAG : 500 francs de plus, dix ans environ après la première revente !

La SGTE modifie 31 de ses 38 VBF en leur élargissant la porte avant à l'aide d'un demi ventail. Ceci permet (à partir de 1964 sur la ligne n°12) l'exploitation à un seul agent (chauffeur-receveur) et change donc le sens de circulation des voyageurs dans les trolleybus : de l'arrière/avant, ils doivent faire avant/arrière. A partir de 1972, les VBF commencent à être équipés du système "Libre-Service" avec manipulation des portes par les usagers.

Les autorités concédantes ne donneront jamais leur agrément pour ce type d'exploitation à la SGTE, bien que ce système fasse ses preuves, à Lyon notamment.



Occasions de 1957-1958

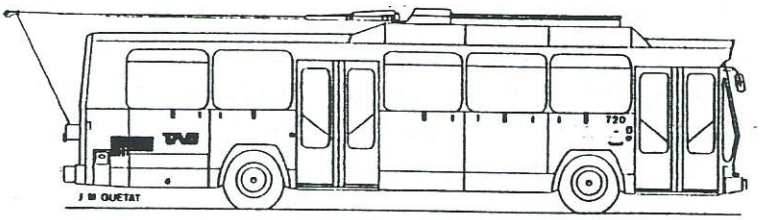
Vétra VBF, n° 645-648, 658, 664, 665

Un certain nombre de VBF modifiés avec le troisième vantail de porte à l'avant verront la suppression de leur cabine receveur située à l'arrière du véhicule, remplacée par des sièges de voyageurs.

Quatre trolleybus Vétra VBF sont préservés : le n°662 par la SÉMITAG, le n°637 par le Musée des transports en commun de Paris AMTUIR et les n°633 et 653 par le Musée des Véhicules Communaux de Sehnde près de Hanovre (Allemagne).

Après le naufrage du trolleybus français dans les années 60 (des 27 réseaux métrolpolitains plus trois en Algérie) il n'en reste que cinq en 1975. Ceux-ci décident alors de définir un nouveau trolleybus "Standard", qui sera élaboré sur la base d'un autobus pour amoindrir les coûts de production, en l'occurence le Berliet PR 100.

Comme sur tous les trolleybus parisiens Vétra, le nouveau trolley Berliet ER 100 est muni d'un moteur d'autonomie, ici un Deutz de 58 cv.



Berliet ER 100, série 701-720 : 1977

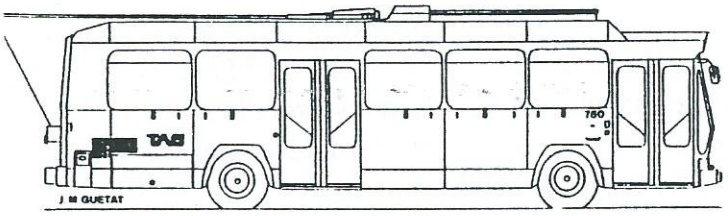
Grenoble est la première du *"club des 5 villes-trolleybus"* (dénomination qui eut cours de la fin des années 60 au début des années 80) à mettre en service vingt Berliet ER 100 à deux portes, en octobre 1977. Cette série a la particularité d'être pourvue d'une cabine-receveur installée juste à côté de la porte avant. Elle sera supprimée en mars 1979, avec l'établissement du libre-service sur la ligne n°4 Hôpitaux/Sassenage, l'ultime ligne SGTE/SÉMITAG a avoir encore un receveur.

En juin 1978 quinze autres ER 100 rejoignent la SÉMITAG, suivis de quinze derniers en décembre de la même année. Ces deux séries ont un carénage de toit différent du premier lot, qui court tout au long des véhi-

cules. En tout, la SÉMITAG a donc 50 ER 100.

Souffrant de nombreux péchés de jeunesse, les ER 100 défaillants obligent à remettre en service un temps les vieux Vétra VBF, de conception rustique sans électronique, mais qui fonctionnent encore sans problème.

Le trolleybus ER 100 n°729 est équipé en 1980 d'un hacheur de courant, refroidi par air, pour diminuer la consommation d'électricité. Entre 1985 et 1987, 30 ER 100 (n°721 à 750) reçoivent le système" Delachaux" d'abaissement-relèvement automatique des perches depuis le poste de conduite (en des points du réseau, la ligne électrique est surmontée de deux "entonnoirs" à l'envers pour permettre le guidage des têtes de perches).



Berliet ER 100, série 721-750 : 1978

Six trolleybus ER 100 sont revendus en janvier 1987 au réseau STAS de Saint-Étienne, en raison de la suppression des trolleybus sur la ligne n°4 Hôpitaux/ Fontaine/Sassenage pour permettre le lancement des travaux de construction de la ligne "A" de tramways modernes Fontaine-La Poya / Grand Place.

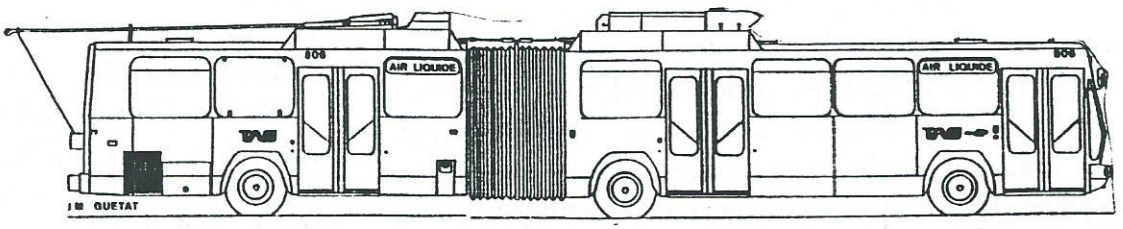
En vue de prolonger d'environ huit ans la vie de 35 des 43 ER 100 restants de la SÉMITAG, un essai est réalisé fin 1988 sur le n°750. Il est entièrement rénové, de manière plus poussée que les "levages" traditionnels. Cette opération, appelée *"R.N.T." remise à niveau technique*, consiste à remplacer tous les éléments de la carrosserie (extérieur et intérieur) plus le plancher, à injecter dans le châssis de la mousse pour empêcher la corrosion et à revoir les moteurs électriques et diesel. Par la suite, de 1989 à 1992 les 34 autres ER 100 seront ainsi rénovés, dont 12 par les ouvriers SÉMITAG du dépôt d'Eybens (+ le 750). 9 autres seront refaits dans la région Rhône-Alpes et les 13 derniers à Albi (Tarn).

En 1984, la SÉMITAG acquiert six trolleybus articulés "bi-mode" Renault PER 180-H. Bi-mode signifie que ces engins sont pourvus de deux moteurs, l'un électrique, l'autre diesel; ce sont donc autant des trolleybus articulés que des autobus articulés, dont la caisse estd'ailleurs issue du bus Renault PR 180. Notez toutefois que les performances en côte sont bien meilleures lorsque le véhicule circule en mode électrique. Pour passer de l'électricité au diesel, ou vice-versa, le conducteur utilise une commande de "crabotage" ou "décrabotage" (différentiel interpont bloqué en mode électrique, débloqué en diesel). Comme sur le trolleybus ER 100 SÉMITAG n°729, ces six nouveaux trolleybus articulés bi-mode sont équipés d'un hacheur de courant à ventilation naturelle. Ils sont surnommés "les transats" par les employés SÉMITAG, car leur découpe de peinture (grosses raies rouges verticales sur les trois portes, rappellent les toiles de chaises-longues).

Ces matériels très sophistiqués n'ont pas l'accueil que l'ont pouvait espérer à la SÉMITAG. Trop petite série, le personnel d'entretien des ateliers d'Eybens ne pourra vraiment s'investir sur ces engins; les conducteurs, dès qu'ils rencontrent un problème d'électricité passent trop rapidement en mode thermique. Pour couronner le tout, le début des travaux de construction de la ligne "A" du tramway sur le cours Berriat (janvier 1986) entraîne leur relégation sur la ligne n°1, qui elle a un intérêt marginal depuis la réorganisation de la ligne d'autobus n°8 Pont de Claix au printemps 1985. Il en découle entre octobre 1988 et février 1989 la castration électrique de quatre des six PER 180-H (n° 801? 804 à 806), par démontage de tous les organes de la traction électrique, ce qui allège leur poids de 2,3 tonnes. Devenant de simples autobus articulés, il convient de les appeler Renault PR 180-R. De suite après leur transformation, les quatre "nouveaux" PR 180-R sont mutés aux VFD-Urbains où ils roulent sur la ligne du Domaine Universitaire, jusqu'à son remplacement par la deuxième ligne de tramways en novembre 1990. Ils reviendront alors à la SÉMITAG.

En juillet 1989 les deux autres PER 180-H (n° 802 et 803) sont revendus au réseau STAS de Saint-Étienne qui en possède déjà huit exemplaires. Là-bas ils sont renumérotés 109 et 110.

Si le tramway moderne n'avait pas vu le jour, sur la ligne "A", une batterie d'une vingtaine de trolleybus PER 180-H supplémentaires aurait été acquise pour desservir le parcours n°4 Hôpitaux / Fontaine / Sassenage. Un autre projet d'électrification, datant du début des années 80, fut aussi mis aux oubliettes : la ligne 8 de Pont de Claix, qui aurait pû recevoir une quinzaine de PER 180-H, et finalement sera équipée d'autobus articulés au printemps 1985, baptisée pour la circonstance "Super 8".



Renault PER 180-H, série 801-806 : 1984

PARC AUTOBUS
DE LA SGTE, DE LA SÉMITAG ET DES VFD - Urbains

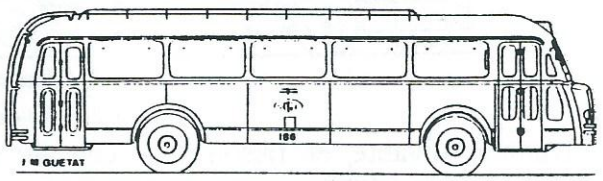
Recherches historiques et illustrations de Jean-Marie GUÉTAT de l'association
STANDARD 216 - HISTO BUS GRENOBLOIS
(sauvegarde d'autobus et autocars anciens de la région grenobloise)

AUTOBUS SGTE ET SÉMITAG

L'exploitation autobus de la SGTE débute en 1943 sur la ligne de l'Abbaye, à l'aide de véhicules loués auprès de plusieurs entreprises privées de l'agglomération.

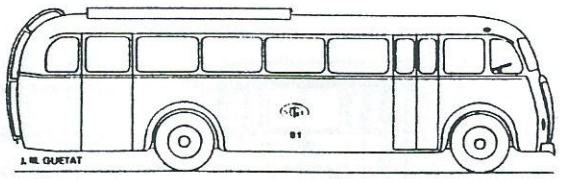
Ce n'est qu'en décembre 1948 que la SGTE achète son premier autobus, pour sa ligne de Pont de Claix, soit un an et demi après l'arrivée de ses premiers trolleybus. En fait, il s'agit d'un autocar, Verney LP Gas-Oil.

Au tout début de l'année suivante, quatre autres autocars sont livrés : ce sont des Chausson APH-1, surnommés "nez de cochon" en raison de la résurgeance bizarre de leur capot-moteur. Un cinquième APH-1 sera racheté aux Cars Traffort en 1953, qui datait de 1949.



Chausson APH-1, série 182-186 : 1949 et 1953

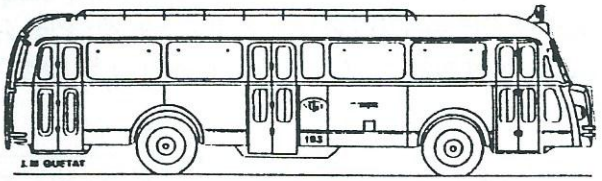
En 1950, deux autocars Berliet PCK-B 21 G sont eux aussi rachetés d'occasion aux Cars Traffort pour la ligne de l'Abbaye.



Occasions de 1940 et 1941

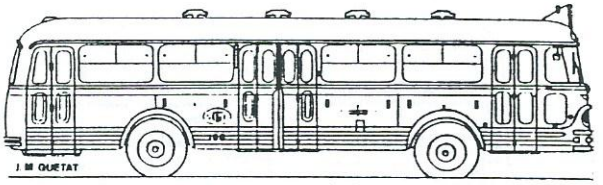
Berliet PCK-B21 G, série 80-81 : 1950

L'année suivante, sept Chausson APH-2/50, qui est la version "autobus" de l'APH-1, donc à trois portes et aménagement intérieur urbain, avec moins de places assises, viennent renforcer le parc.

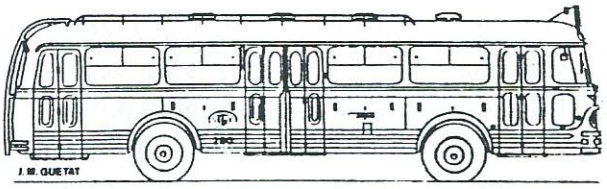


Chausson APH-2/50, série 187-193 : 1951

En 1954, Chausson livre un nouveau type, APH 521, en cinq exemplaires, dont seule la face avant a été redessinée : le nez de cochon a cédé la place à des "moustaches", appelées ainsi car elles forment un galbe de carrosserie autour des phares et de la calandre qui rappelle les bacantes de nos grands pères. Un sixième véhicule, dont seul le moteur diffère (Hispano-Suiza) est acheté également en 1954 : Chausson AHH 521.

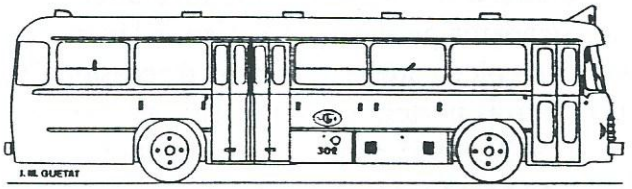


Chausson APH-521, série 194-198 : 1954 - 1955



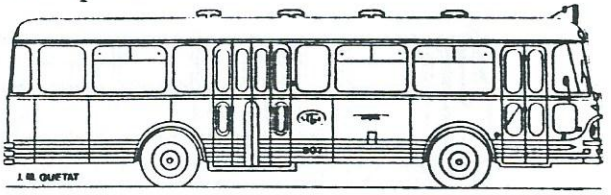
Chausson AHH-521, n°280 : 1954

L'année suivante apparaissent à Grenoble des engins à la hauteur de toit plus importante, qui améliorent les déplacements des voyageurs à l'intérieur. Par contre, cette version a été commandée sans porte à l'arrière; ce sont des Berliet PLR 8-b, au nombre de trois. Fleurons de la SGTE, ces bus seront surnommés par le personnel "Marius", du prénom du constructeur M. Marius Berliet.

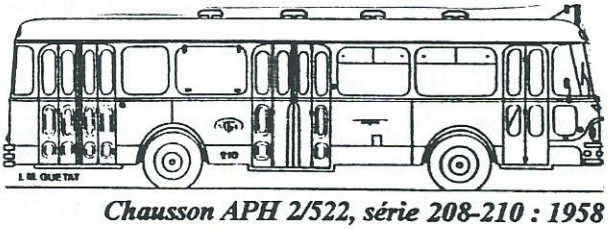


Berliet PLR 8-b, série 300-302 : 1955

Chausson propose à son tour de tels véhicules à pavillon surélevé de 18 cm. De 1956 à 1958, la SGTE achète douze APH 2/522, dont seule la dernière série comporte trois portes.

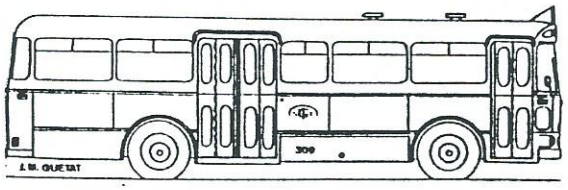


Chausson APH 2/522, série 199-207 : 1956 - 1957



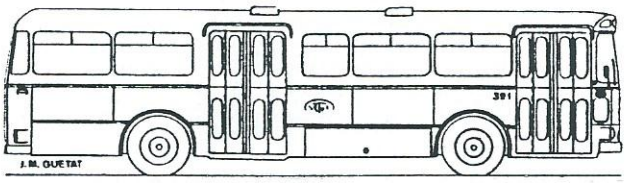
Chausson APH 2/522, série 208-210 : 1958

Suivent en 1959 et 1960 sept Berliet PH 80, modèles nouveaux qui tranchent avec tous les précédents. Par contre, on est revenu aux deux portes.



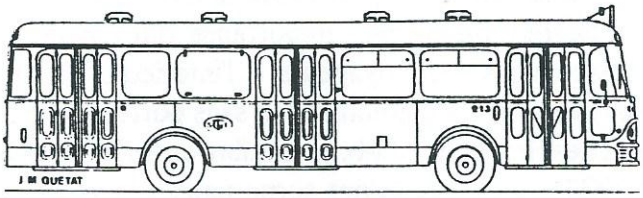
Berliet PH 80, série 303-309 : 1959 - 1960

En 1962 arrivent douze engins de conception identique, rallongés à l'avant pour permettre l'aménagement d'une double porte; ce sont des Berliet PH 8-100. Ils ont la particularité d'être les premiers autobus grenoblois à boîte de vitesses semi-automatique (Wilson).



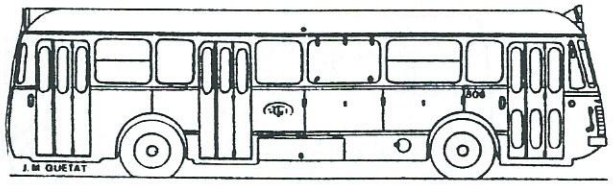
Berliet PH 8-100, série 310-321 : 1962

L'année suivante, Chausson -qui a été absorbé par la SAVIEM en 1959- livre ses trois derniers véhicules à la SGTE. Ce sont des APH-A, dont le porte-à-faux avant est rallongé comme celui des Berliet PH 8-100. Ces Chausson-Saviem ont à nouveau une troisième porte à l'arrière.



Chausson-Saviem APH-A, série 211-213 : 1963

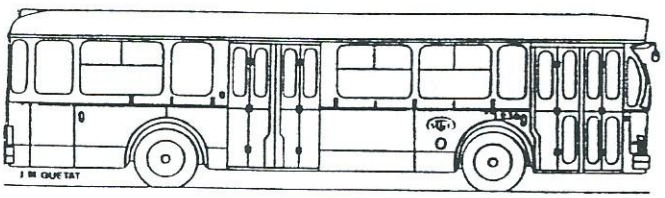
En attendant une génération révolutionnaire d'autobus Standards promise par Saviem à l'horizon 1966, la SGTE reçoit en prêt six véhicules d'occasion Renault R-4211 à trois portes, à la fin de l'année 1965. Fabriqués entre 1953 et 1955 pour le réseau de Bordeaux, ils seront inclus au parc SGTE en 1967. Leur inconvénient majeur est la hauteur importante de leur plancher, en raison de la présence du moteur "couché" dessous celui-ci. Cette disposition du moteur fera donner à ces bus le surnom de "fainéant" .



Occasions de 1953 et 1955

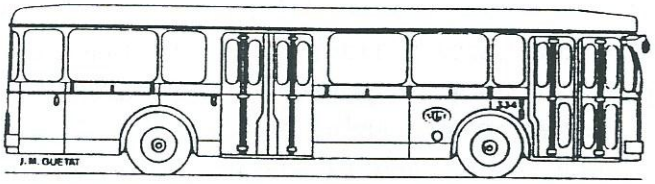
Renault R-4211, série 501-506 : 1967

1966 marque la première livraison des Standards Saviem SC 10-U, véhicules exclusivement conçus pour le service urbain : ils peuvent avoir de nombreuses configurations de portes et leur plancher plus bas est entièrement plat et le plafond haut. La SGTE en achètera 24 jusqu'en 1971.



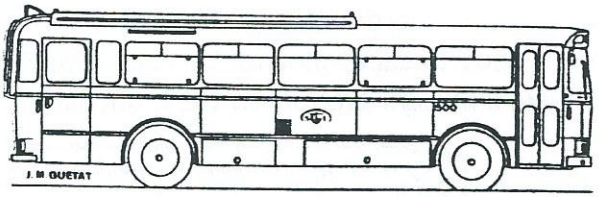
Saviem SC 10-U, série 214-237 : 1966 à 1971

En 1968 et 1969, treize Standards Berliet PCM-U, fabriqués selon le même cahier des charges que les autobus précédents, d'où une grande ressemblance, viennent renforcer le parc SGTE. Eux aussi n'ont que deux portes.



Berliet PCM-U, série 322-334 : 1968 - 1969

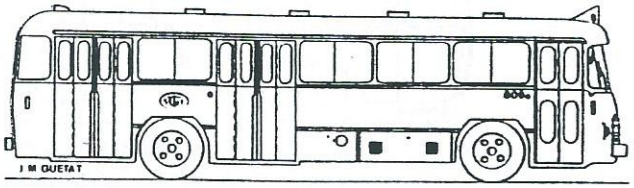
Un Berliet PH 3-620, version autocar des bus PH 80 cités plus haut, est acheté d'occasion en 1970 pour les services spéciaux (usines et écoles).



Occasion de 1969

Berliet PH 3-620, n°500

L'année suivante, en raison de la délicate situation financière de la SGTE, quatre autobus d'occasion sont acquis auprès de la RATVM de Marseille. Ce sont des Berliet PLR-C 10-U, pratiquement semblables aux PLR 8-b de 1955 (seule une porte arrière supplémentaire les diffère).

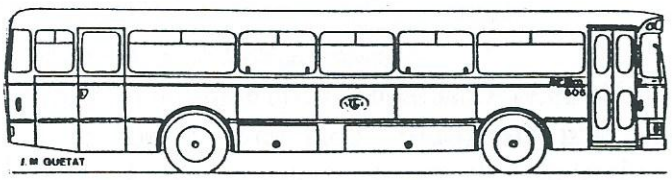


Occasion de 1956

Berliet PLR -C 10-U, série 505-508 : 1971

Un exemplaire unique de Saviem SC 10-U à 2 portes est livré, en 1973, sur les deniers du Département.

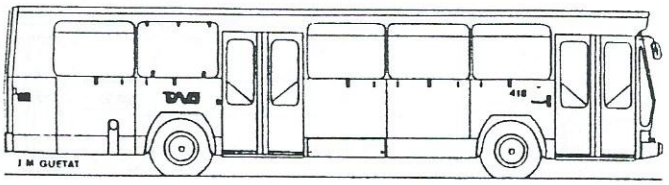
Pour compléter les services spéciaux, cinq autocars Berliet PH 4-620 (version allongée du PH 3-620 suscitée) sont achetés la même année par le SMTC pour la SGTE.



Berliet PH 4-620, série 501-505 : 1973

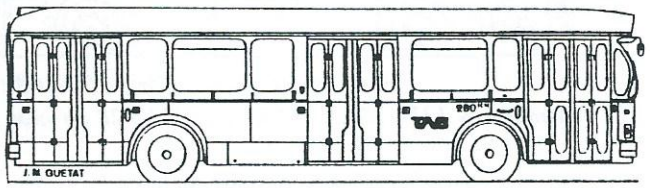
A partir de 1974, et pendant une période de trois ans,

68 Berliet PR 100-B viennent à la fois rajeunir et étoffer le parc de matériel roulant. Résolument modernes, aux formes très angulaires, ils ont la particularité d'avoir le moteur disposé à l'arrière, situation qui rend impossible l'installation d'une troisième porte à cette extrémité. Quatre autres PR 100-B seront mutés du réseau VFD-Urbains à la SÉMITAG au cours de l'année 1981.



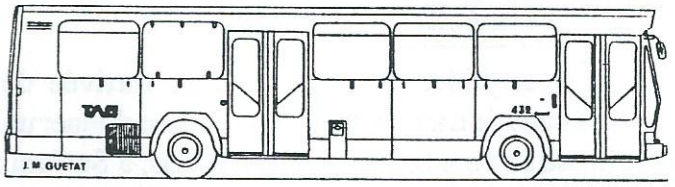
Berliet PR 100-B, série 351-418 : 1974 à 1976
+ 4 ex-VFD-Urbains B 16-B 19, série SÉMITAG 347-350 : 1974

1974 marque aussi la confiance renouvelée dans le Saviem SC 10-U puisque jusqu'en 1978 42 modèles seront achetés, tous en version trois portes, dont la centrale est avancée vers la roue avant.

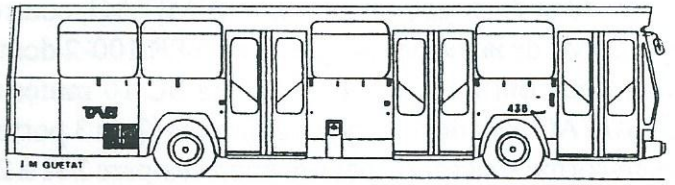


Saviem SC 10-U, série 239-280 : 1974 à 1978

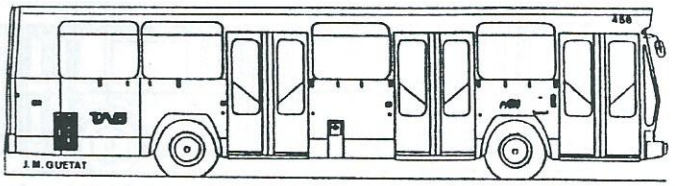
Entre 1977 et 1982, 40 PR 100-Mi sont acquis : 17 sous la marque Berliet, 23 sous celle de Renault, ce dernier ayant absorbé le constructeur lyonnais en 1980. 14 d'entre eux sont à deux portes, tous les autres à trois portes, celle-ci étant logée entre les accès avant et médiant. L'aspect de ces 40 autobus est similaire aux PR 100-B, seul le moteur est plus élaboré.



Berliet PR 100-Mi, série 419-432 : 1977 à 1978



Berliet PR 100-Mi, série 433-435 : 1979



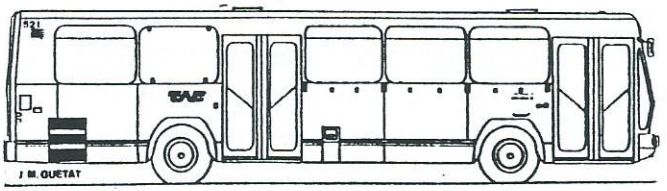
Renault PR 100-Mi, série 436-458 : 1980 à 1982

C'est en 1978 que les premiers autobus articulés font leur apparition à Grenoble. Construits par la firme allemande MAN, ils sont diffusés en France par Saviem sous la référence SG-220. Leur capacité est plus importante (133 places au lieu d'une centaine pour un bus normal). Les roues de la remorque sont directrices... comme celles de l'avant, ce qui réduit le rayon de braquage. La grande hauteur de leur plancher (93 cm du sol !) dénote leur conception surannée, bien qu'ils soient achetés neufs (11 en tout, sur deux ans).

En mai 1979, soit cinq mois après la livraison des derniers MAN SG-220, d'autres autobus articulés, d'un type nouveau très moderne, viennent renforcer le parc. Il s'agit de Mercédès-Heuliez 0305 G-HLZ, à moteur arrière "pousseur". Celui-ci et le châssis sont fabriqués en Allemagne puis transportés sur wagons en France jusqu'à l'usine de Rorthais près de Nantes, où les établissements Heuliez montent la carrosserie et les aménagements intérieurs. Contrairement aux Saviem-Man SG-220, l'essieu arrière de la remorque n'est pas directeur. Jusqu'en 1982, 32 Mercédès-Heuliez 0305 G-HLZ seront acquis. En 1990, la SÉMITAG en rachètera deux de plus, mais d'occasion, au réseau de Tours où ils furent mis en service en 1979; ces deux engins sont donc aussi vieux que les premiers 0305 G-HLZ de Grenoble.

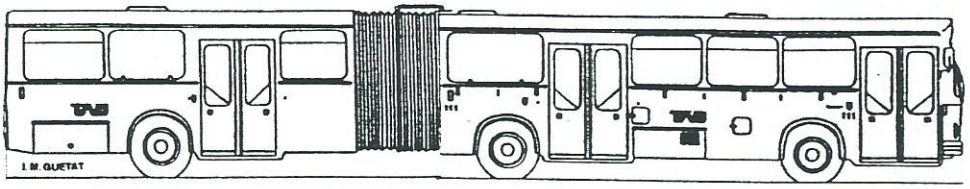
Fin 1984, Renault Véhicules Industriels vend à la SÉMITAG 8 autobus articulés PR 180-R, qui est le modèle allongé du PR 100 Mi, à la petite différence extérieure que la face avant a été "restylée" (redessinée) moins anguleuse. Mais la grande nouveauté réside dans le double pont-moteur (sur l'essieu arrière du tracteur et l'essieu de la remorque) ce qui en fait un autobus articulé à la fois "tracteur" et "pousseur".

A cette même période, la SÉMITAG achète une nouvelle version du Renault PR 100, la troisième, ici nommée PR 100-2. Le moteur est du type CO.RE.BUS, c'est-à-dire qu'il consomme moins pour plus de puissance à bas régime (COnsommation RÉduite pour autoBUS). La face avant a été restylée comme sur les PR 180-R cités plus haut. On retrouve deux portes seulement sur ces véhicules, comme sur les premiers PR 100, de la série "B". Les derniers exemplaires de PR 100-2 seront acquis en 1989; en tout la SÉMITAG en aura 63. Cinq d'entre eux seront mutés quasiment neufs aux VFD-Urbains au cours de l'été 1987 plus 20 en 1990.

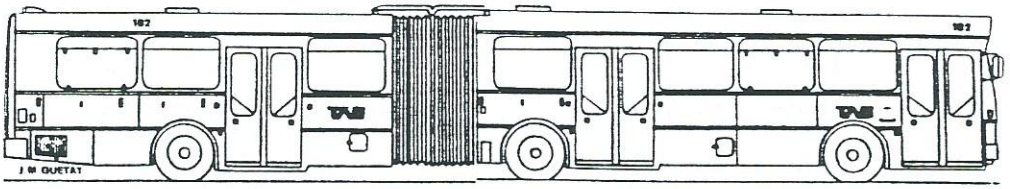


Renault PR 100-2, série 459-521 : 1984 à 1989

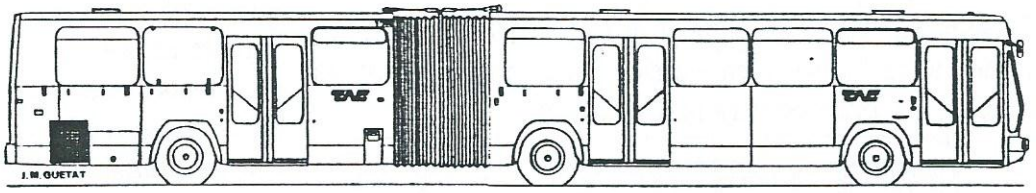
En janvier 1985 arrivent trois autobus articulés Heuliez GX 187. Leur moteur et châssis ne sont plus allemands, mais français. Ce sont en effet les éléments de base des Renault PR 180 qui sont utilisés, sur lesquels Heuliez monte un nouveau type de carrosserie. En 1989 et 1990, 4 autres GX 187 étoffent cette série, suivis en novembre 1990 de 2 GX 187, datant de 1985, échangés aux VFD-Régie contre 2 PR 100-2 neufs que la SÉMITAG vient d'acquérir. En 1991 arrivent 9 GX 187, plus 10 en 1992



Saviem-Man SG 220, série 101-111 : 1978-1979)

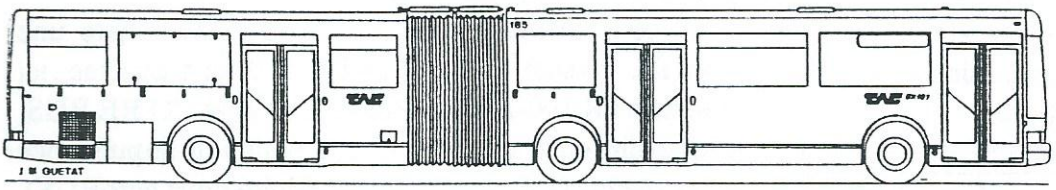


Mercédès-Heuliez 0305-G-HLZ, série 151-182 : 1979 à 1982
+ 2 d'occasion (ex-Tours 1979), série 149-150 : 1990



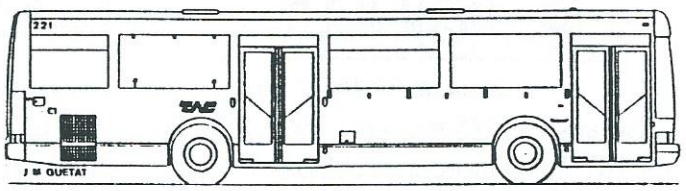
Renault PR 180-R, série 101-108 : 1984
(renumérotés 121-128 en 1985, puis 821-828 en mai 1992)

et 20 d'un coup en 1994. Les 38 derniers de ces véhicules GX 187, n°331 à 368 (331 à 338 = ex-191 à ex-198) fonctionnnent avec un carburant composé de 30% d'huile de colza mélangé au gas-oil, appelé "Diester". La SÉMITAG aligne alors 48 Heuliez GX 187.



Heuliez-Renault GX 187, série 183-198 : 1985 à 1991
(renumérotés 323 à 338 en mai 1992)
+ 2 autres GX 187, ex-Régie VFD, série 112-113 : 1985
(renumérotés 321-322 en mai 1992)
Heuliez-Renault GX 187, série 339-368 : 1992 + 1994
(numérotation d'origine)

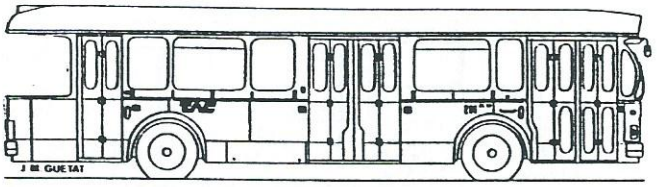
C'est en janvier 1985 qu'apparait la version standard du GX 187, soit des Heuliez GX 107. Leur moteur et châssis sont donc de marque Renault comme les articulés, et la carrosserie plus l'aménagement intérieur Heuliez. 34 GX 107 sont en service à la SÉMITAG.



Heuliez-Renault GX 107, série 201-234 : 1985 à 1990

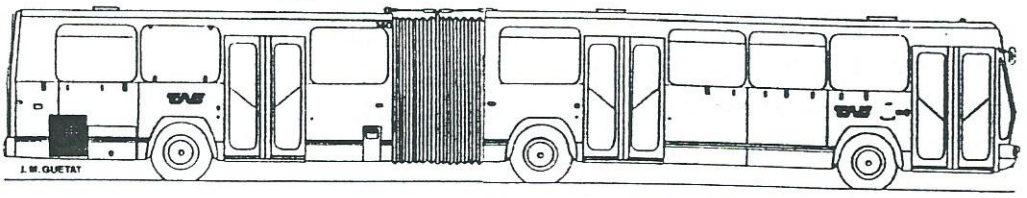
Entre 1985 et 1990, 12 véhicules articulés Renault PR180-2 sont achetés. La seule différence visible avec les PR 180-R est la surface vitrée des portes, plus importante, puisqu'elle recouvre sa presque totalité au lieu des deux-tiers.

En juin et juillet 1987, juste avant l'arrivée de la première ligne de tramway moderne et pour donner un air de jeunesse au parc bus des VFD-Urbains, 5 Saviem SC 10-U plus un à plate-forme arrière (SC 10-PF) datant de 1977, 78 et 79, sont permutés à la SÉMITAG, contre11 PR100Mi de la même époque (!) et 5 PR 100-2 dont les plus vieux ont trois ans. Les Saviem SC 10 mutés à la SÉMITAG sont de trois types différents (2 ou 3 portes et plate-forme arrière) et sont renumérotés-parc 281 à 286.

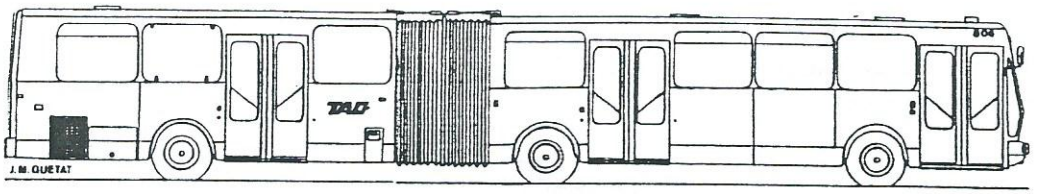


Occasion de 1976
Saviem SC 10-PF, n°286 : 1987
(ex-VFD-Urbains n°264)

D'octobre 1988 à février 1989, 4 trolleybus articulés "bi-mode" (c'est-à-dire équipés de deux moteurs, l'un électrique et l'autre diesel) Renault PER 180-H sont transformés en autobus articulés (qu'il faut alors appeler



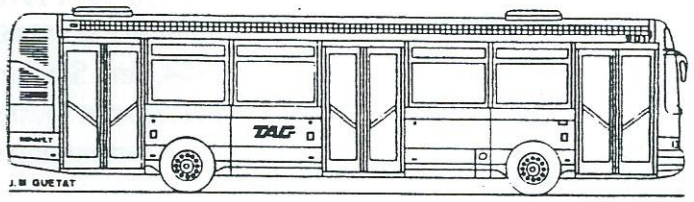
Renault PR 180-2, série 129-140 : 1985 à 1990
(renumérotés 829-840 en mai 1992)



Renault PR 180-R, série 801 et 804-806 : 1988 - 1989
(ex-trolleybus articulés SÉMITAG n°801, 804-806 : 1984)

PR 180-R) par retrait de tous les éléments de la traction électrique. Les deux derniers trolleybus articulés de cette petite série sont revendus d'occasion au réseau STAS de Saint-Étienne en juillet 1989.

En décembre 1991sont livrés 16 Renault R-312. Leur plancher est véritablement plat sur toute la longueur, avantage qui avait été perdu avec les PR 100 et GX 107, après les SC 10-U et PCM-U qui eux ne comportaient pas de pente au sol vers l'arrière. De plus, ce plancher est moins haut : 56 cm du sol avec une seule marche à gravir. Ce seront d'ailleurs les derniers engins de taille normale (12 m.) à plancher non surbaissé acquis par la SÉMITAG. Les R-312 ont trois portes dont la médiane est implantée tout à fait au milieu du bus. Notez enfin que ce sont les premiers véhicules routiers de la SÉMITAG à arborer la découpe de peinture des tramways modernes (gris, bleu et blanc).

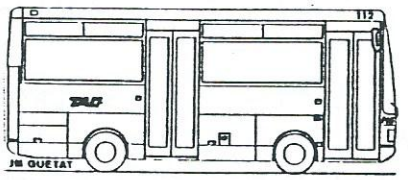


Renault R-312, série 901-916 : 1991

Le type "Bus à Gabarit Réduit" existe à Grenoble depuis 1992, puisque le SMTC en a acquis un exemplaire pour la Navette du Rabot, exploitée par les VFD-Urbains, mais ce type "BGR" constitue une nouveauté pour la SÉMITAG, qui en achète 12 au cours de l'été 1994.

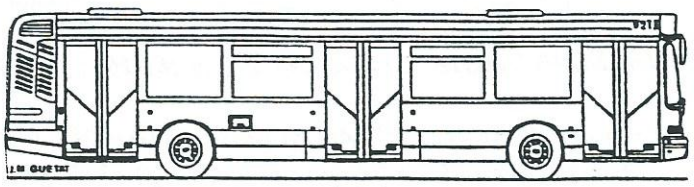
En effet, elle a décidé d'équiper deux de ses lignes de la rive gauche du Drac (les anciennes n°50 et antenne nord de la n°51, restructurées en lignes n°55, 56 et 57) de véhicules plus courts, plus maniables et mieux adaptés à la charge de trois nouveaux parcours : n°55, 56 et 57.

Ces 12 Bus à Gabarit Réduit sont des Gruau MG 36, rebaptisés par la SÉMITAG des *"AmiBus"*. Leurs dimensions sont plus petites que celles des Standards, soit 6,80 m. x 2,18 m. au lieu des traditionnels 12 m. x 2,50 m, leur capacité est de 41 places au lieu de la centaine. Enfin, ils possèdent un moteur puissant pour leur petitesse : 111 cv, afin de gravir sans problème les pentes du massif du Vercors.



Gruau MG-36, série 101-112 : 1994

En septembre 1995 la SÉMITAG achète un unique exemplaire du premier autobus français à plancher surbaissé : il s'agit d'un Heuliez GX 317, qui ressemble beaucoup au R-312, puisqu'il a été élaboré sur la base de ce véhicule, en collaboration avec Renault. Le moteur est donc installé à l'arrière; 3 portes sont disposées comme sur le R-312, mais la centrale est équipée d'une palette rabattable pour les usagers en fauteuil roulant. Pour faciliter les montées-descentes de ces fauteuils, ce GX 317 est équipé du système "d'agenouillement", c'est-à-dire que tout le côté des portes s'abaisse de 8 cm. Les portes avant et du milieu sont sans marche; seule l'arrière en a une de faible hauteur. Pendant la seconde moitié de l'année 1995 cet unique véhicule sert de "bus labo" en vue de mettre au point le concept "arrêt surbaissé" décidé par le SMTC. L'arrêt-test est construit au dépôt SÉMITAG de Sassenage. Les chauffeurs utilisent cet équipement pour apprendre à accoster ce nouveau type de quai-bus. 5 autres GX 317 sont livrés en 1996.

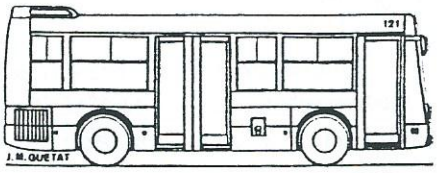


Heuliez GX 317, série 921-926 : 1995-1996

Enfin, en juillet 1996 arrivent 6 engins d'un nouveau type d'autobus à gabarit moyen et également à plancher surbaissé : Bréda, modèle 230-CU, rebaptisé lui aussi par

la SÉMITAG *"AmiBus"*, comme les Gruau MG 36. Les dimensions du 230-CU sont un peu plus généreuses que sur le Gruau MG-36, soit : 7,70 m. x 2,35 m. Ils ont deux portes comme ces derniers, mais la centrale est plus large. La capacité est également plus importante : 58 places.

A noter que c'est la première fois que la SÉMITAG achète des autobus italiens. Ce modèle n'ayant encore jamais été exporté en France, la SÉMITAG a donc dû, avant la mise en service de ses 6 Bréda 230-CU, en faire homologuer un exemplaire au service National des Mines, dans le nord de la France.

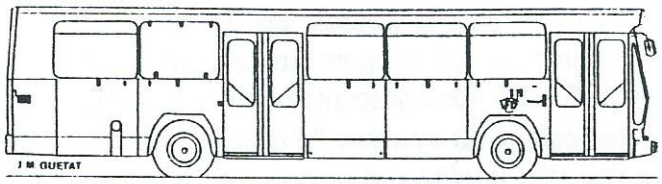


Bréda 230-CU, série 121-126 : 1996

AUTOBUS VFD-URBAINS

Le secteur urbain des VFD étant sous la tutelle du SMTC depuis le 1er janvier 1975, c'est ce dernier qui achète tous les autobus nécessaires à la Régie. Voici donc le parc des véhicules VFD affectés uniquement sur les lignes de l'agglomération grenobloise (hors matériel roulant des lignes "Régie").

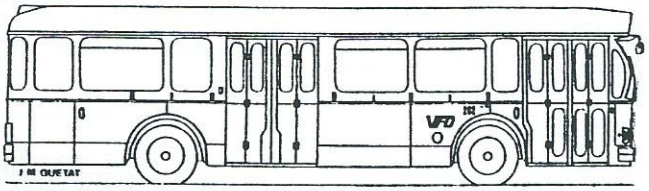
En novembre 1974, quatre Berliet PR 100-B tout à fait identiques à la première série de PR 100-B de la SÉMITAG, à deux portes, sont livrés aux VFD.



Berliet PR 100-B, série B16-B19 : 1974

(Ils seront mutés à la SÉMITAG en 1981 sous les n°347-350)

De 1975 à 1977, douze Saviem SC 10-U, également semblables à la première série de SC 10-U de la SGTE/SÉMITAG, à deux portes, viennent remplacer de vieux Chausson-Saviem APH-A des années soixante.

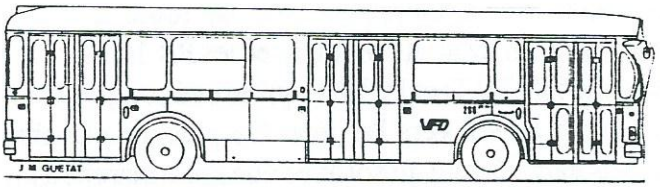


Saviem SC 10-U, séries 231-234, 244-251, et 261-262 : 1975 à 1977

(2 seront mutés à la SÉMITAG en 1987 sous les n°284-285)

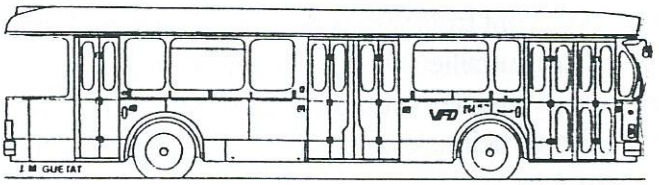
En 1978 et 1979, trois autres SC 10-U, à trois portes, dont la centrale est décalée vers l'avant (comme la série 239-280 de la SÉMITAG) complètent le parc.

En septembre 1978, c'est un dernier SC 10-PF, à plate-forme arrière, qui est acheté d'occasion. Il a les mêmes caractéristiques que les trois SC 10-U sus-cités.



Saviem SC 10-U, n°263, 265 et 266 : 1978 - 1979

(Tous mutés à la SÉMITAG en 1987 sous les n°281-283)



Occasion de 1976

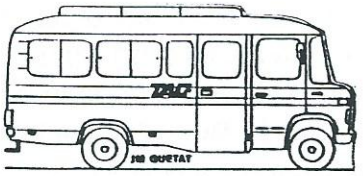
Saviem SC 10-PF, n°264 : 1978

(Muté à la SÉMITAG en 1987 sous le n°286)

Entre septembre 1979 et octobre 1984, cinq Saviem SC 10-U à 2 portes et cinq autres à 3 portes sont mutés de la SÉMITAG aux VFD-Urbains, où ils y restent entre un et six ans.

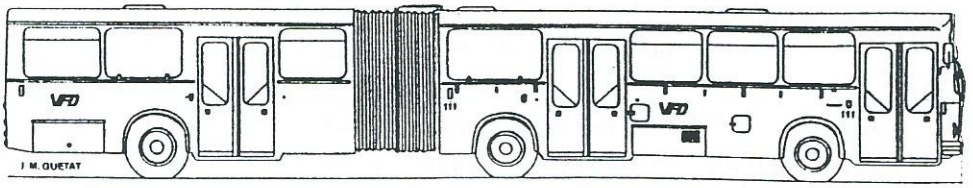
Entre 1980 et 1982, les onze autobus articulés Saviem-Man SG-220 de la SÉMITAG sont progressivement mutés aux VFD-Urbains pour assurer la ligne très chargée du Domaine Universitaire de St. Martin d'Hères.

En décembre 1981 est acquis par le SMTC, donc inscrit au parc urbain des VFD, un minibus Mercédès 608-D, pour la navette de la Cité Universitaire du Rabot, au parcours étroit, sinueux et très pentu.

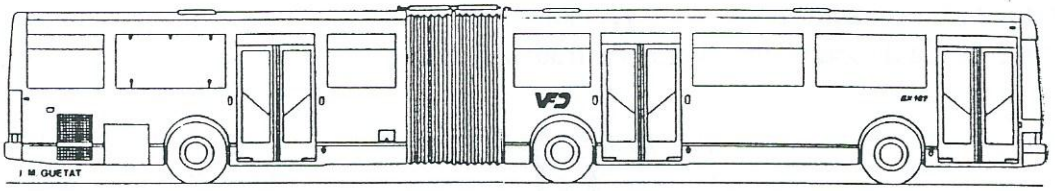


Mercédès 608-D, n°443 : 1981

Un second véhicule 608-D, presque identique, sera acheté par le SMTC également, en janvier 1985,

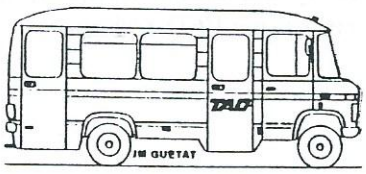


Livraison SÉMITAG : 1978-1979
Saviem-Man SG-220, série 101-111 : mutations aux VFD de 1980 à 1982



Heuliez-Renault GX 187, n°112-113 : mutations aux VFD en 1985
(ex-VFD Suburbain n°150-151 : 1985)

pour remplacer un minibus VFD-Régie qui assurait le service.



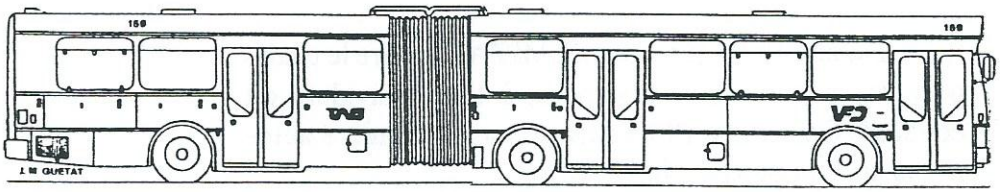
Mercédès 608-D, n°447 : 1985

Le 30 décembre 1985, le SMTC échange avec la Régie des VFD trois autobus Renault PR100-2 sortant d'usine contre deux autobus articulés Heuliez-Renault GX 187, qui avaient été mis en service trois mois plus tôt sur la ligne suburbaine de Froges (n°4). De suite après l'échange, ces deux articulés sont affectés aux VFD-Urbains sur l'itinéraire n°22 du Domaine Universitaire.

bus articulés (PR 180-R), sont mutés aux VFD-Urbains pour la ligne du Domaine Universitaire.

En novembre 1990, un autobus Berliet PR 100-Mi datant de 1977, provenant de Cannes, acheté par le SMTC à la SÉMITAG où il roula quelques temps, est mis en service sur la navette interne de l'IUT sur le Domaine Universitaire (n° de parc 619, qui deviendra le n°421 en février 1990 : à ne pas confondre avec un premier PR 100-Mi n°421 de la SÉMITAG, mis en service en 1977 et ferraillé en 1981 après un incendie accidentel).

En novembre 1990, toujours, l'ouverture de la 2° ligne de tramway (B) entraîne la disparition de l'itinéraire d'autobus articulés VFD n°22 du Domaine Universitaire. En découle le retour à la SÉMITAG des neuf 0305 G-HLZ, des quatre ex-trolleybus articulés PR 180-R et



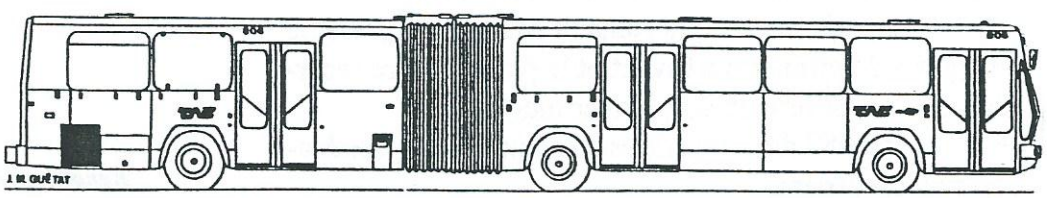
Livraison SÉMITAG 1979-1980
Heuliez-Mercédès 0305-G-HLZ, série 151-159 : 1987
(le n°151 renuméroté 114 quelques temps aux VFD)

En juillet 1987, neuf autobus articulés Mercédès-Heuliez 0305 G-HLZ sont mutés de la SÉMITAG aux VFD-Urbains, pour remplacer les Saviem-Man SG-220 sur la ligne du Domaine Universitaire.

A la même période, sont permutés onze Berliet PR 100-Mi et cinq Renault PR 100-2 de la SÉMITAG avec cinq Saviem SC 10-U et un SC 10-PF des VFD-Urbains.

Deux par deux en août 1988 et février 1989, les quatre ex-trolleybus articulés "bi-mode" Renault PER 180-H de la SÉMITAG, tout juste transformés en auto-

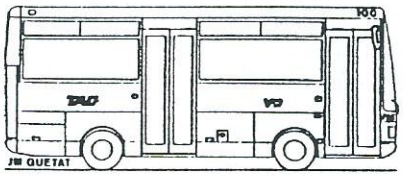
l'arrivée, toujours à la SÉMITAG, des deux GX 187 (origine VFD-Régie, rachetés par le SMTC pour les VFD-Urbains). Depuis ce mois de novembre 1990 il n'y a plus d'autobus articulés aux VFD-Urbains. En "échange" de cette ligne 22, les VFD-Urbains récupèrent la ligne SÉMITAG n°9-La Détourbe, dont la partie urbaine est limitée à la station de tramway "Grand Sablon". Sont



Renault PR 180-R, série 801 et 804-806 : mutations aux VFD en 1988 - 1989
(ex-trolleybus articulés Renault PER 180-H, SÉMITAG n°801, 804-806 : 1984)

donc attribués aux VFD-Urbains vingt autobus Renault PR 100-2, en plus des huit déjà mutés en 1987, 1989 et 1990. Dans la foulée, dix PR 100-Mi sont rendus à la SÉMITAG.

En juillet 1992, un minibus Gruau MG-36 est acquis pour la navette de la Cité Universitaire du Rabot, suivi d'un second exemplaire en octobre 1995, pour remplacer les deux minibus Mercédès 608-D. Ces deux Gruau MG-36 sont les premiers véhicules VFD-Urbains à arborer la découpe de peinture du tramway (gris, bleu et blanc).



Gruau MG-36, n°100 et 113 : 1992 et 1995

En mai 1996 tous les autobus VFD-Urbains confiés par la SÉMITAG, en l'occurence 33 Renault PR 100-2, ont leur numéro de parc "surnuméroté" d'un "5000" (exemple le 521 devient le 5521) pour ne plus confondre leur identification avec d'autres autobus VFD-Régie portant les mêmes numéros : des PR 100-2 (N°503 à 516 et Heuliez-Renault GX 317 n°517 à 522).

MINIBUS SÉMITAG DU SERVICE PMR

(Personnes à Mobilité Réduite)

Depuis 1979, le réseau SÉMITAG assure le transport des personnes handicapées, à titre individuel ou collectif. Ce service PMR fonctionne de manière autonome au sein de la société.

Ce sont des minibus de grande série, adaptés à ce type spécifique de transports par le carrossier Durisotti, qui sont utilisés. Ils comprennent chacun deux plans inclinés et peuvent transporter quatre voyageurs,ou cinq fauteuils roulants plus un passager.

Pour débuter l'exploitation en juillet 1979, trois Peugeot J 7 sont livrés, suivis en 1980 d'un Peugeot J 9.

En 1983, c'est la marque Renault qui est choisie pour compléter ce parc de minibus PMR avec :

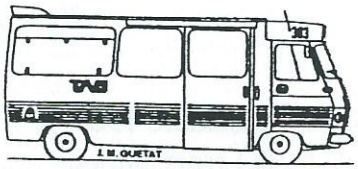
- un Renault Master, dont la carrosserie n'est pas modifiée du modèle"surélevé" de grande série;
- en 1986 un second Renault Master qui présente un genre de girouette à l'avant et la partie arrière recarrossée, très différente du premier modèle;
- en 1987 de deux autres Renault Master, semblables au précédent;
- enfin en 1989, 1991 et 1994 5 autres Renault Master qui ne présentent plus de rehaussement du toit sur la face avant.

N.B :

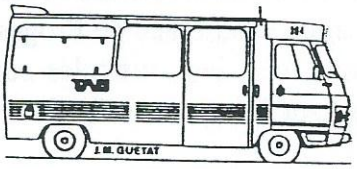
Pour ne pas être fastidieux, n'ont pas été notés les petits mouvements de mutations, tant en quantité de véhicules qu'en durée, qui ont concerné entre 1988 et 1990 quelques autres Saviem SC 10-U, Berliet PR 100-B, Berliet PR 100-Mi, Renault PR 100-2, Mercédè-Heuliez 0305 G-HLZ ou Renault PR 180-R.

Il en est de même pour les nombreuses permutations effectuées depuis 1991, qui concernent exclusivement des Renault PR 100-2.

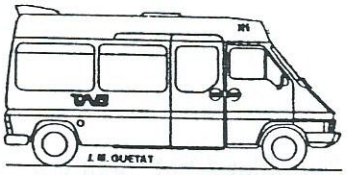
Également pour ne pas alourdir cette plaquette, ne sont présentés que les dessins des véhicules articulés SÉMITAG mutés aux VFD-Urbains.



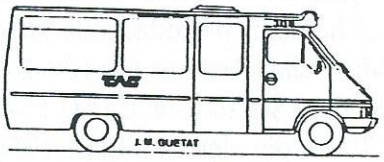
Peugeot J7, série 301-303 : 1979



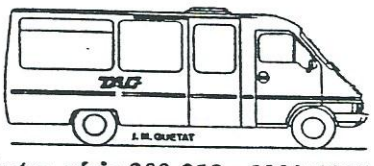
Peugeot J 9, n°304 : 1980



Renault Master, n°305 : 1983
(renuméroté V-16 en mai 1992)



Renault Master, série 306-308 : 1986-1987
(renumérotés V-17 à V-19 en mai 1992)

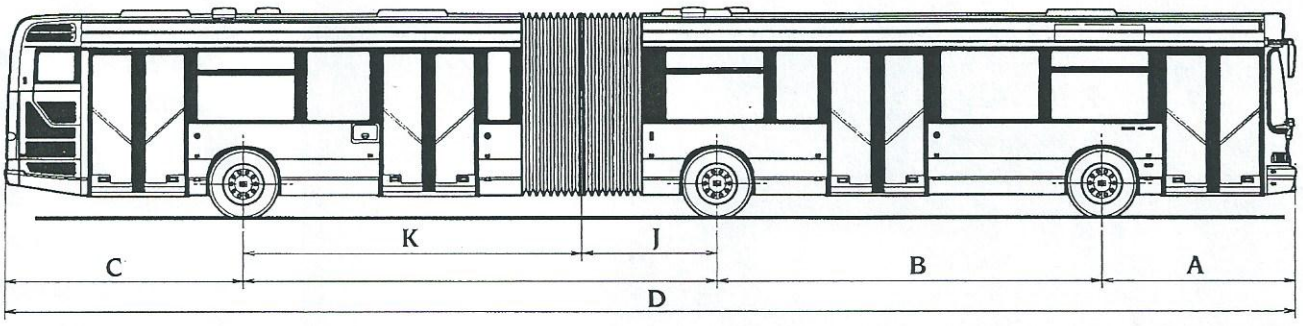


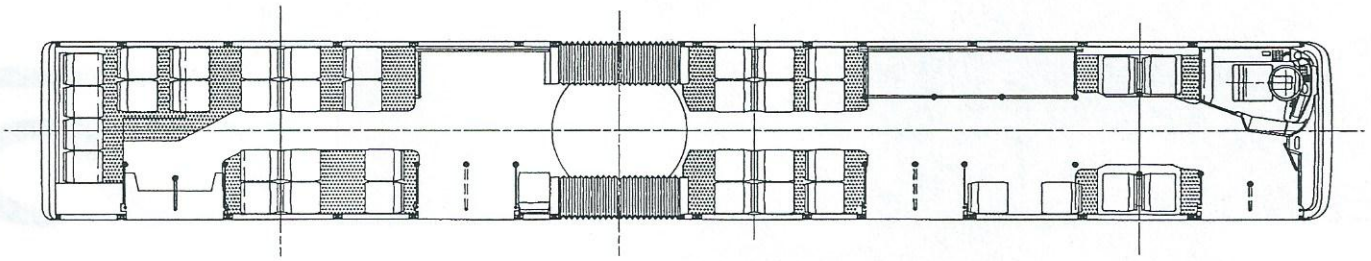
Renault Master, série 309-312 : 1989-1991
(renumérotés V-20 à V-23 en mai 1992)
n° V-24 : avril 1994

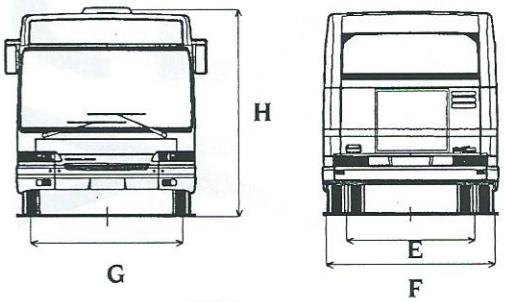
DOSSIER TECHNIQUE

HEULIEZ GX 417 ARTICULE

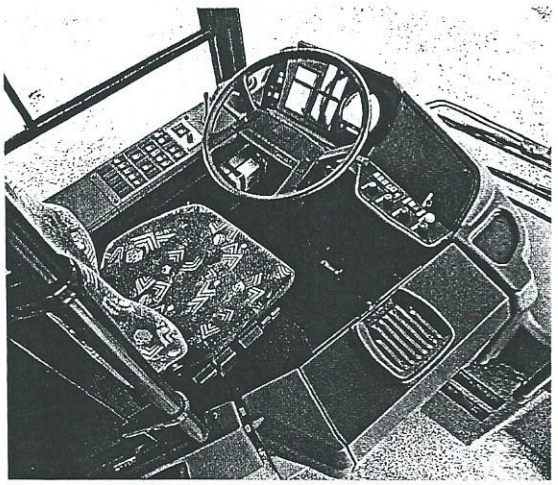
Dans notre dernier numéro, nous vous avions présenté l'autobus standard GX 317 de la firme Heuliez. La suite logique de ce dossier est la présentation de son grand frère, l'articulé GX 417, que vous trouverez donc ci-dessous. Vous êtes nombreux à nous faire savoir votre intérêt aux dossiers techniques de matériels roulants sur les réseaux urbains français, que ce soit des véhicules fabriqués en France ou à l'étranger. Un grand nombre d'entre vous ont plébiscité le chapitre " Matériel " comme celui le plus lu et le plus passionnant du magazine. Si notre réserve de documents techniques est satisfaisante, nous lançons toujours un appel auprès de nos lecteurs pour les états de parc actuels ou de l'origine à nos jours. Merci par avance de vos envois.







A	2 660
B	5 355
C	3 330
D	17 970
E	1 854
F	2 500
G	2 070
H	2 910
J	1 885
K	4 740



Heuliez BUS

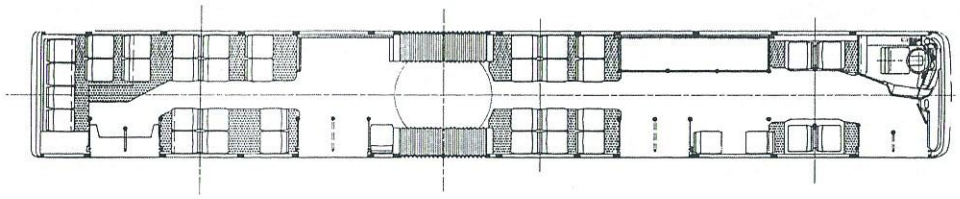
ACCESS'BUS GX 417

VERSION FRANCE
DESCRIPTIF TECHNIQUE
Réf. Mai 1995

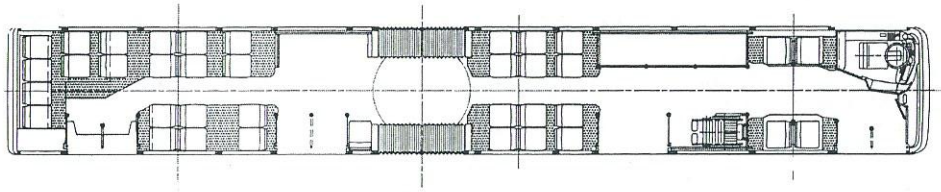
POIDS	
P.T. à vide	selon aménagements
P.T.A.C.	28 000 kg
sur essieu AV	6 900 kg
sur essieu milieu	10 000 kg
sur essieu AR	12 000 kg
DIMENSIONS	
Longueur hors tout	17,965 m
Porte-à-faux AV	2,655 m
Empattement	5,355 m
Porte-à-faux AR	3,330 m
Largeur hors tout	2,500 m
Hauteur totale en charge	2,910 m
Hauteur intérieure libre	
partie AV	2,395 m
partie AR	2,130 m
Pente maximale du plancher en partie AR seulement	8 %
Hauteur 1ère marche	
porte AV	0,320 m
porte médiane	0,320 m
porte AV et AR remorque	0,340 m
Hauteur 2ème marche	
porte AV	néant
porte médiane	néant
porte AV remorque	néant
porte AR remorque	0,240 m
Hauteur du plancher en partie centrale	0,340 m
Hauteur libre sous jupe	0,300 m
Voie AV	2,070 m
Voie AR	1,854 m
Rayon de braquage	11,690 m

Heuliez BUS

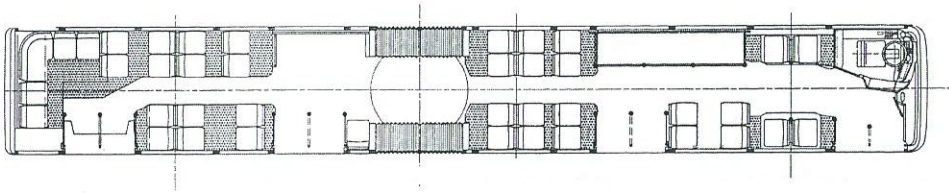
VERSION 4 PORTES



39 places assises + conducteur

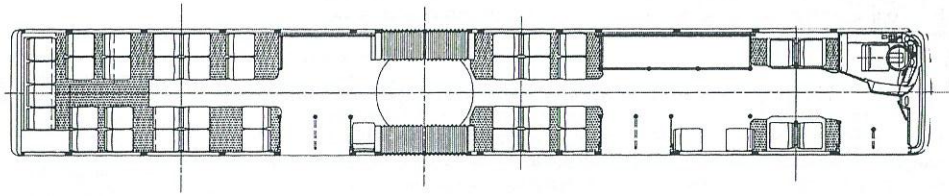


37 places assises + 1 fauteuil + conducteur

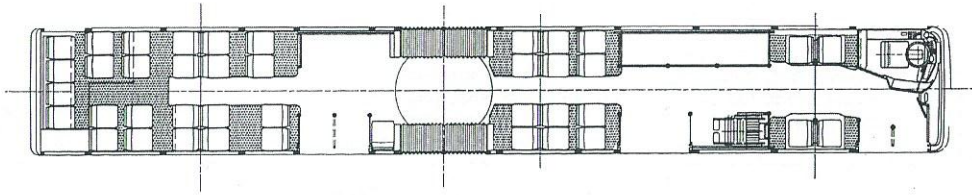


40 places assises + conducteur

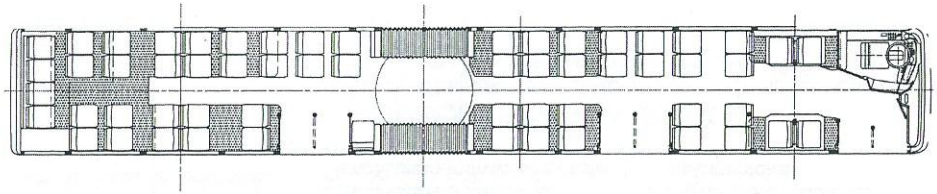
VERSION 3 PORTES



43 places assises + conducteur



41 places assises + 1 fauteuil + conducteur



59 places assises + conducteur

POUR AUTRES IMPLANTATIONS, NOUS CONSULTER.

CHASSIS ET STRUCTURE

Structure autoportante. Soubassement acier type VOLVO B 10 LA. Ossature 8 éléments formés de profils et tôleries en inox soudés. Assemblage des 8 éléments et du châssis par boulonnage. Plancher en contreplaqué d'épaisseur 12 mm protégé par résine phénolique sur les 2 faces et produit cireux en partie inférieure, isolé des vibrations.

PEINTURE ET DECORATION

Peinture extérieure laque de finition polyuréthane blanc 101 sans découpe.

OPTIONS :

. Découpe client.	. Lettrages et inscriptions.

ACCESSOIRES EXTERIEURS

Rétroviseurs droit et gauche. Porte-drapeaux intégrés. Protège-goujons de roues avant.

OPTIONS :

. Rétroviseurs dégivrants. . Rétroviseurs dégivrants à réglage électrique du poste de conduite.	. Publicité extérieure (latérale et arrière). . Enjoliveurs de roue avant, milieu et arrière.

HABILLAGE EXTERIEUR

Faces avant et arrière, pavillon, panneaux de caisse en matériau composite. Montage par collage. Passages de roues avec produit anti-gravillonnage. Pare-chocs en 3 parties en matériau composite.

BAIES ET GLACES

Pare-brise panoramique en verre feuilleté TRIPLEX monté sur joint caoutchouc à feuillure. Lunette arrière galbée. Baies latérales collées : côté droit : 3 fixes monoblocs, 3 basculantes ; côté gauche : 4 basculantes, 5 IDS monoblocs. Baie conducteur coulissante.

OPTIONS :

. Déflecteur sur baie chauffeur.	. Toutes baies teintées.

ACCES ET PORTES

4 portes pneumatiques à deux vantaux louvoyantes intérieures. Deux vantaux de porte avant à double vitrage. Boutons self-service extérieurs sensitifs. Mines BIRCHER sur portes médianes, AV et AR remorque. Portillon moteur arrière à charnières. Armoire électrique dans partie basse de cloison arrière conducteur. Freinage par ouverture des portes médianes, AV et AR remorque. Ouverture séparée du vantail AV de porte AV.

OPTIONS :

. Portes électriques. . Mines BIRCHER sur porte avant. . Compteurs d'impulsions GOETZ.	. Freinage par ouverture de la porte avant. . Version 3 portes.

HABILLAGE INTERIEUR

Revêtement du tapis de sol haute résistance jusqu'à la partie supérieure des plinthes. Pavillon et panneaux en célamine. Passages de roues en matériau thermoformé. Voussoirs de pavillon en matériau composite. Revêtement de montants de baies en célamine. Tapis rainuré jaune teinté dans la masse sur emmarchements.

OPTIONS :

. Pavillon en moquette. . Panneaux latéraux en moquette.	. Remontée du tapis de sol sur panneaux latéraux.

POSTE DE CONDUITE

Volant réglable en hauteur et en inclinaison. Siège conducteur pneumatique sans socle avec commandes de réglage à droite. Tableau de bord complet avec indicateurs et commandes. Porte-bagages conducteur, portillon incluant poste de perception, cloison arrière conducteur avec retour partie haute vitrée. Rétroviseurs intérieurs. Pare-soleil à rouleau manuel latéral et frontal gauche. Eclairage du poste de conduite à commande individuelle. Ventilation conducteur. Patère.

OPTIONS :

. Autres types de sièges. . Garnissage du siège conducteur identique aux sièges passagers. . Ventilateur conducteur.	. Pare-soleil manuel frontal droit. . Rétroviseurs intérieurs supplémentaires.

EQUIPEMENTS ET ACCESSOIRES INTERIEURS

Portillon de girouette frontale à ouverture intégrale. Glace de séparation des portes en PARSOL teinté bronze. Prééquipement audio : 9 supports de haut-parleurs avec lignes tirées. 3 marteaux brise-glace. Emplacement extincteur situé près du poste de conduite. 8 boutons "arrêt demandé".

OPTIONS :

. Bourrelets sur plates-formes. . Surélévation sous sièges en dehors des passages de roues. . Boutons "arrêt demandé" supplémentaires. . Cadres d'informations intérieurs.	. Espace P.M.R. côté latéral droit (meilleure visibilité de la signalisation urbaine), devant la porte médiane avec bourrelets et bouton sensitif d 'arrêt demandé. . Extincteur. . Boîte à pharmacie non garnie.

CLIMATISATION ET CHAUFFAGE

Bloc de dégivrage avant (servant au chauffage du poste conducteur) ; fonctionnement en recyclage ou apport d'air extérieur avec réglage de vitesse par rhéostat (puissance 14 000 kcal/h). 2 aérothermes passagers (air pulsé, 8 500 kcal/h) à 2 vitesses au tableau de bord. 4 ventilateurs type suflaspir de pavillon (2 à l'arrière de chaque voiture).

OPTIONS :

. Aérateur de pavillon, manuel ou électrique (nombre : 1,2,3 ou 4). . Climatisation d'habitacle. . Climatisation individuelle poste conducteur.	. Chauffage autonome. . Aérotherme d 'habitacle supplémentaire.

IMPLANTATIONS ET SIEGES PASSAGERS

Possibilités d'implantations suivant nombre de portes. Colonnes et mains courantes inox. Piétement sièges en époxy gris.

OPTIONS :

. Colonnes ramifiées sur plates-formes médiane et arrière (3 maxi). . Sièges passagers avec revêtement tissu ou velours.	. Autres sièges passagers garnis antivandalisme ou non, nous consulter.

SIGNALETIQUE

Girouette frontale à film. Glace de girouette frontale grand format et dégivrante. Un boîtier lumineux "arrêt demandé" à l'avant de chaque voiture.

OPTIONS :

. Plan de ligne double face accroché au pavillon. . Boîtiers lumineux "arrêt demandé" supplémentaires. . Girouette arrière n° de ligne derrière lunette arrière.	. Girouette latérale droite intégrée dans le pavillon. Toutes ces girouettes peuvent être manuelles, électriques ou électroniques.

EQUIPEMENTS ELECTRIQUES

Tension nominale 24 V. 2 batteries sans entretien 12 V, 220 A/h. Batteries sur chariot dans compartiment extérieur à l'arrière gauche. Alternateur 115 A, 24 V. Démarreur 24 V, 5,4 kW. Protection des circuits par disjoncteurs thermiques. Feux avant : veilleuses, codes, phares, clignotants. Feux arrière : veilleuses, stop, brouillard, recul, clignotants. Feux de gabarit visibles du poste de conduite par les rétroviseurs extérieurs. Essuie-glaces à bras antagonistes à 3 vitesses dont 1 intermittente. Lave-glace électrique avec gicleurs incorporés aux bras d'essuie-glaces. Eclairage de l'habitacle par plafonniers fluorescents avec fonctionnement en quinconce possible. Eclairage de l'emmarchement à l'ouverture des portes. Eclairage du poste de conduite, éclairage du poste de perception, éclairage des marches. Eclairage du compartiment moteur. Système économique pour "gros consommateurs" moteur arrêté. Tableau électrique dans la "partie basse de cloison arrière conducteur". Bruiteur multifonctions.

OPTIONS :

. Phares anti-brouillard avant. . Haut-parleurs. . Equipement radio complet. . Alternateur 180 A/h. . Prise de charge et de démarrage FENWICK. . Prise de charge et de démarrage MARTIN LUNEL.	. Prise de démarrage KEOPS. . Chauffage autonome WEBASTO. . Contrôlographe électronique un conducteur avec ou sans compte-tours 4e stylet KIENZLE13.18.25.45. . Gong monocoup zone piétonne.

MOTEUR

Emplacement ..... arrière gauche
Marque ..... VOLVO
Type ..... DH 10 A
Cycle ..... 4 temps - diesel
Alésage ..... 120 mm
Course ..... 140 mm
Nombre de cylindres ..... 6 en ligne
Disposition des cylindres ..... à plat
Cylindrée 9,6 dm3
Rapport de compression 19/1
Suralimentation ..... par turbocompresseur sur échappement air d'admission refroidi
Mode de refroidissement ..... circulation d'eau avec thermostat radiateur faisceaux cuivre placé à l'arrière Ventilateur débrayable durits silicones - contenance circuit : 95 litres
Filtre à air ..... à sec
Carburant ..... gazole
Graissage ..... circulation d'huile sous pression filtre à huile à 2 cartouches carter sec et réserve 48 litres
Puissance maxi ..... 210 kW (285 CH DIN) à 2 000 tr/mn
Couple maxi ..... 1 200 Nm (122 m/kg) à 1320 tr/mn
Puissance administrative ..... 26 CH
Arrêt d'urgence - Alarme sonore ..... moteur tournant air + boîte + eau/huile moteur + défaut alternateur + sonde sur vase d'expansion
Accélérateur ..... électrique

OPTIONS :

. Préchauffage WEBASTO.	. Sécurité moteur type TPS.

BOITE DE VITESSES

Boîte de vitesses automatique, ZF 4 HP 590.
4 rapports avant, 1 marche arrière.

	1re	2e	3e	4e
Rapports	2,8	1,84	1,36	1

OPTIONS :

. VOITH D 863. 3 rapports avant, 1 marche arrière.

	1re	2e	3e
Rapports	Hydrodynamique	1,36	1

. ZF 5 HP 590 - 5 rapports avant, 1 marche arrière

	1re	2e	3e	4e	5e
Rapports	2,8	1,84	1,36	1	0,83

ESSIEU AVANT

Roues indépendantes.

PONT ARRIERE

Pont portique inversé VOLVO ZF.

SUSPENSIONS

Suspensions pneumatiques intégrales à niveau constant. A l'avant : 2 coussins, au milieu et à l'arrière : 4 coussins. Correction d'assiette par valves de nivellement électriques.

OPTIONS :

. Système d'abaissement (agenouillement) du côté droit de 80 mm aux arrêts commandé du poste conducteur.
. Réhausse de suspension.

DIRECTION

Direction assistée hydraulique. Boîtier ZF.

AIR COMPRIME

Pression 12 bars. Compresseur d'air bicylindre de 608 cm^3, débit 800 l/min. Entraînement par pignons, refroidi par le circuit moteur. Tuyauterie polyamide, raccords encliquetables. Dessiccateur bicuve. Purge manuelle des réservoirs.

OPTION :

. Purge manuelle par tirettes des réservoirs d'air.

FREINAGE

Freinage principal : freins à disque à commande pneumatique à l'avant, tambours à commande pneumatique au milieu et à l'arrière. Ralentisseur hydraulique intégré à la boîte de vitesses et couplé au frein principal. Frein de parcage pneumatique par vide d'air, pot à ressort sur roues milieu et arrière. Frein d'exploitation : dispositif manuel d'immobilisation temporaire par action sur le circuit de freinage milieu et arrière. Commandes de frein de parcage et d'exploitation séparées. Frein de secours assuré par indépendance des circuits. Système de rattrapage automatique de jeu de garnitures de freins.

OPTION :

. A.B.S./A.S.R.

RESERVOIR A COMBUSTIBLE

Capacité 350 litres utiles. Orifice de remplissage situé en position latérale droite en avant de la roue arrière. Vitesse de remplissage sans refoulement d'environ 80 l/mn.

ROUES ET PNEUS

Pneumatiques 275/70 R 22.5. Jumelés à l'arrière et au milieu.

OPTIONS :

. Roue de secours ou jante nue en vrac. . Chape de remorquage arrière.	. Cric et outillage démonte roue. . Lot de bord standard.

PERFORMANCES

Moteur 285 CH (à 2 000 tr/mn)			
couples de pont	ZF 4 HP 590 km/h	VOITH D 863 km/h	ZF 5 HP 590 km/h
4,64	75,6	75,6	91,0
5,25	66,8	66,8	80,5

Heuliez BUS
S.A. HEULIEZ BUS - BP 27 - 79700 RORTHAIS - (Poitou-Charentes) - FRANCE
Tél. 49.81.07.07 - Télécopie 49.81.09.91
S.A.HEULIEZ BUS AU CAPITAL DE 7 335 600 F - R.C.S BRESSUIRE B 316 696 996

RÉF. 5592.05.95 - CRÉATION PUB HEULIEZ - ARKANE, BRESSUIRE - DOCUMENT NON CONTRACTUEL. LE CONSTRUCTEUR SE RÉSERVE LE DROIT DE MODIFIER SANS PRÉAVIS CES SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES. LES ADAPTATIONS NE POURRONT ÊTRE EFFECTUÉES QU'À PARTIR DE NOS PLANS

ACTUALITE DES RESEAUX

La rédaction de ces actualités est de Patrick KIRSTETTER.

La frappe et la mise en pages sont d' Arnaud WADOUX.

Nous avons le plaisir de vous proposer pour ce numéro 14 de Réseaux Urbains de France une nouvelle présentation de la grande rubrique consacrée à l'actualité des réseaux. Vous trouverez désormais dans la ou les premières pages de ce chapitre (selon l'actualité) des nouvelles générales ne se rapportant pas à un réseau déterminé. Puis vous retrouverez des brèves (ou des articles un peu plus conséquents là encore en fonction de l'actualité) propres à chacun des réseaux.

Pour plus de commodités de lecture, certains lecteurs ne s'intéressant qu'à un ou plusieurs réseaux en particulier, nous avons décidé de les classer par région administrative, et par ordre alphabétique à l'intérieur de chaque région. De plus, les réseaux les plus importants seront repérés par un léger liseré gris. Enfin, dernière nouveauté, toute la partie concernant la RATP est incluse dans ce classement régional, dans le chapitre Ile-de-France.

Nous essaierons au fil des mois d'améliorer encore la présentation de ce grand chapitre que nous savons très lu, notamment grâce à l'insertion de logos, pictogrammes, cartes et schémas originaux. Toutes vos remarques, positives ou négatives sont évidemment les bienvenues, cette rubrique est aussi et surtout la vôtre.

FRANCE

Grève des traminots.

A l'heure où ces lignes sont écrites, c'est à dire début mars, de nombreux réseaux urbains de province sortent à peine de la paralysie dûe à une grève sans précédent des traminots.

Ceux-ci demandent l'application à leur branche professionnelle de la Loi Robien du 11 juin 96 sur la réduction du temps de travail, et le départ en retraite à 55 ans.

Cette demande est justifiée par des horaires décalés, mais aussi par l'insécurité croissante qui fait maintenant du métier de traminot un des plus dangereux.

Roubaix : rassemblement de bus à la station Eurotéléport suite à l'agression sans raison d'un conducteur de la ligne 22 du réseau Transpole. Photo : "La Voix du Nord"

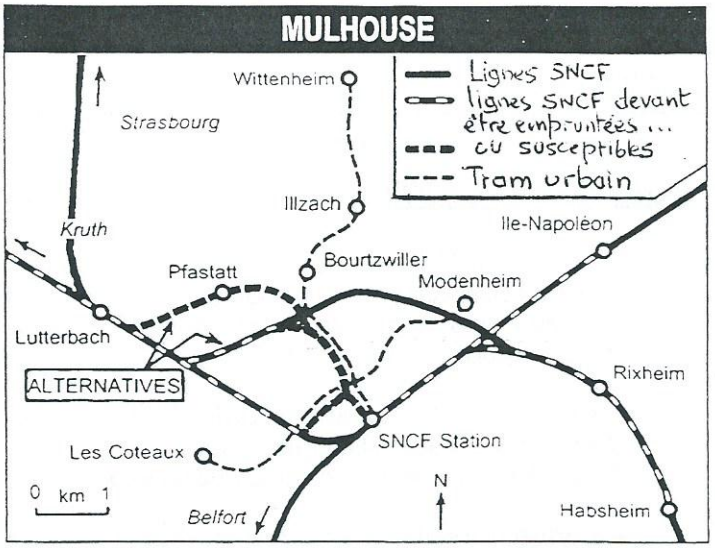
Les conducteurs veulent que les avancées sociales obtenues par les routiers soient étendues à leur corporation d'autant, notent-ils, que les chauffeurs ont bénéficié jusqu'en 1953 de la retraite à 55 ans avant d'être alignés sur le régime général alors qu'ils cotisent toujours à la même caisse de retraite, la CARCEPT. Le gouvernement leur oppose le fait que ce service public est en situation de monopole, qu'il vit de ressources provenant principalement de subventions publiques et de ce fait les exclue de la Loi Robien.

ALSACE

MULHOUSE - *TRAM* : *tram hybride.*

✔ L'agglomération haut-rhinoise est très intéressée par les expériences de tramways hybrides de Karlsruhe, Kassel et bientôt Sarrebrück / Sarreguemines où des trams roulent à la fois sur le réseau urbain et sur les infrastructures ferroviaires classiques.

Le réseau proposé à Mulhouse aurait une longueur totale de 48 kilomètres dont 8 seulement seraient établis en site urbain classique sur deux axes plus ou moins perpendiculaires.
Le trafic attendu est estimé à environ 62000 voyageurs par jour.



Par ailleurs, en raison du consensus engendré par ce projet, des liens vont être établis avec les villes frontalières voisines de Freiburg-im-Bresgau (Allemagne) qui étudie un projet similaire, et Bâle (Suisse).

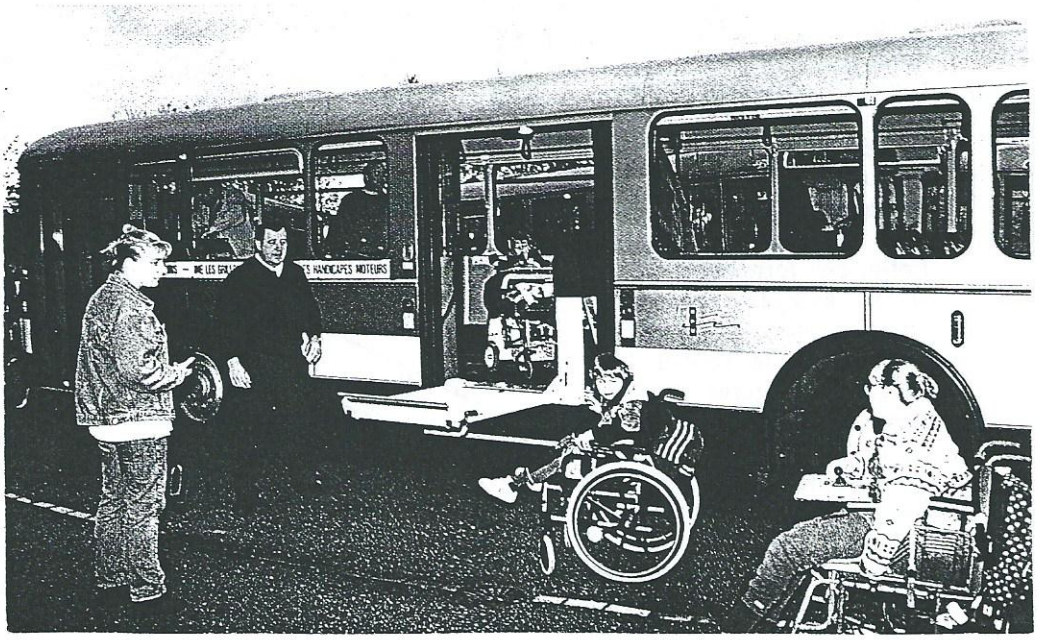
STRASBOURG - *CTS* : *premiers prix, tram B, matériel, PMR.*

✔ Après une 1ère place au palmarès des transports urbains de La Vie du Rail, Strasbourg a été choisie à l'unanimité par le jury réuni à Freiburg-im-Bresgau comme lauréate du Prix Européen du Transport Public, prix qui récompense la rapidité de décision et de réalisation du tramway et la politique générale des transports.

✔ L'enquête publique pour le projet de deuxième ligne du réseau tramway a débuté début février. Jusqu'au 11 avril, la population des villes concernées par le tracé, ont formulé leurs observations sur cette nouvelle liaison de 12,2 km. La commission d'enquête transmettra à la mi-mai au préfet le dossier d'enquête, son rapport et ses conclusions. La Déclaration d'Utilité Publique interviendra un an après la clôture de l'enquête publique.

✔ La CTS a reçu pour son réseau interurbain 2 nouveaux autocars articulés GX 87, ce qui porte à 9 le nombre de ces véhicules en service sur le réseau.
Par ailleurs, la CTS a levé l'option sur les 5 les trams supplémentaires de la 2ème série. 26 nouvelles rames sont donc attendues dont 10 à 4 grandes caisses.

✔ Il y plus de 30 ans, la CTS signait une convention d'exploitation pour le compte de l'association régionale "Aide aux Handicapés Moteurs" lui permettant d'assurer un transport de personnels handicapées. Depuis cette signature, ce sont 4 générations de véhicules qui ont été spécialement équipés.



Les derniers (SC 10 "444" n° 755 à 760) datant de 1975, il a été décidé d'équiper 6 SC 10 R datant de 1988 d'un matériel neuf, adapté à la réglementation. C'est la société DURISOTTI qui a effectué la transformation des véhicules d'après le cahier des charges établi par la CTS. Il est aujourd'hui possible de transporter 14 personnes en fauteuil roulant et 11 personnes en place assise. Un chauffage additionnel "WEBASTO", un élévateur hydraulique, de nouveaux systèmes de fixation au sol des fauteuils roulants et une radio ont été ajoutés pour un meilleur confort des passagers. Seule manque l'installation du SAE.

AQUITAINE

BORDEAUX - *CGFTE* : *le VAL est mort, vive le tram.*

✔ La Communauté Urbaine de Bordeaux (CUB) a lancé une vigoureuse campagne de presse pour défendre le projet de tramway (voir ci-dessous). Les lecteurs du "Monde" ont pu découvrir une pleine page "Oui au tramway) dans le numéro du 2/3 mars 97 avec, pour appuyer l'argumentaire, un dessin du tramway strasbourgeois.

En effet, la CUB a retenu le 7 février 97 le bureau d'études SYSTRA (Sofrétu - Sofrérail, filiale commune RATP / SNCF) pour piloter un projet de tramway. La réalisation de la première tranche devrait intervenir en 2002 - 2003. Cette étude a été rendue nécessaire après l'abandon définitif du VAL en juillet 94.

Ce projet nécessite la construction d'un nouveau pont routier sur la Garonne, face à l'esplanade des Quinconces, car le vénérable Pont de Pierre sera réservé au transports en commun. La requalification de ce pont sera le point de départ de la réalisation des travaux de la 1ère phase qui comptera 2 lignes (21,3 km) :

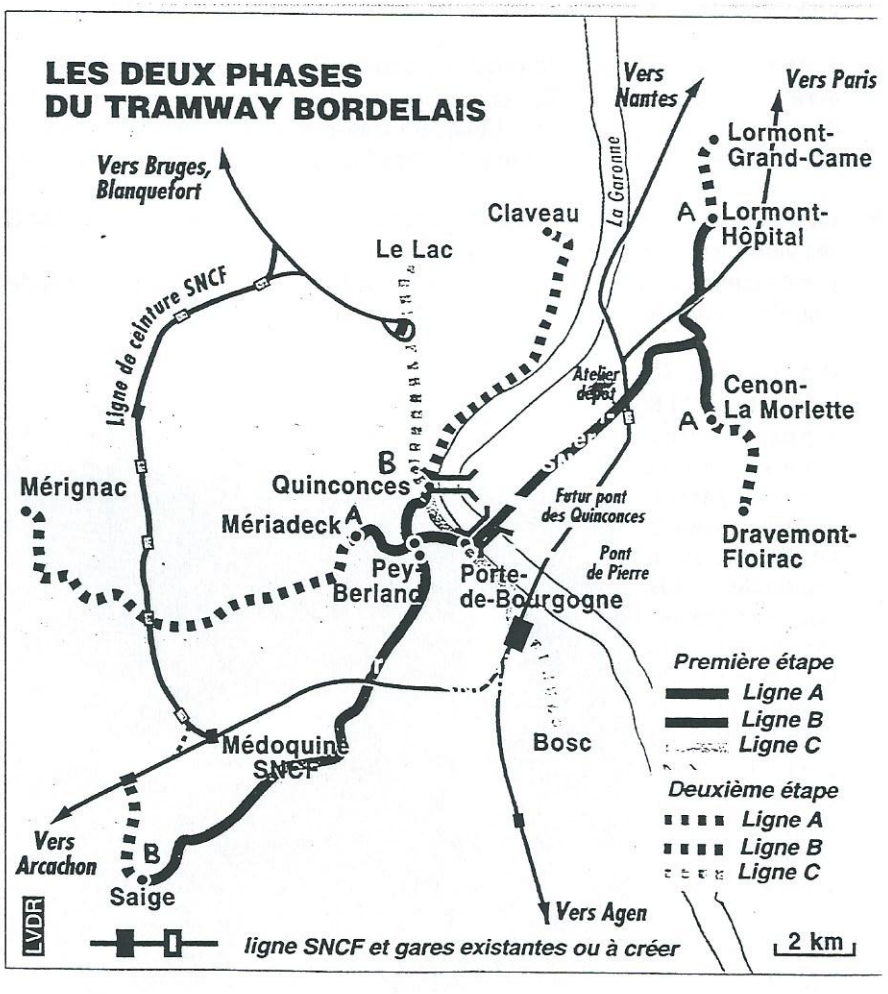
- Ligne A : MERIADECK - LORMONT Hôpital / CENON - La Morlette
- Ligne B : QUINCONCES - PESSAC Saige (Campus Universitaire)

Une future ligne C prendra corps dans la première phase sous la forme d'antenne de la ligne B entre Quinconces et Gare Saint-Jean.

Une deuxième phase prévoit le prolongement de la ligne A (vers Mérignac à l'ouest, vers Lormont-Grand-Came au nord-est et vers Floirac-Dravemont au sud-est), de la ligne B (vers Claveau au nord et vers Pessac-Gare au sud-ouest) et l'autonomie de la ligne C prolongée au nord et au sud vers le Lac et Bosc (Bègles).

Le réseau aurait alors une longueur totale de 43 km.

Enfin, des formules de trams hybrides sont envisagées avec des entrées sur le réseau SNCF aux gares de Pessac et Bordeaux-Saint-Louis ce qui permettrait l'utilisation de la ligne de ceinture offrant aujourd'hui un service voyageur bien en-deçà des capacités.



Pour l'ancien Maire de Bordeaux, Jacques CHABAN-DELMAS :

"le tramway a été supprimé parce qu'il était une source d'embouteillage (...).
Je ne connais pas ce tramway nouveau.
On va peut-être m'expliquer qu'on va lui mettre des ailes et qu'il se transformera en hélicoptère?"

Sans commentaire !!!

EAUX-BONNES (Gourette) - *SKI-BUS* : *des bus pour les sports d'hiver.*

✔ La station de Gourette (commune des Eaux-Bonnes - 64) souffre d'un encombrement automobile chronique. Il est de plus en plus difficile d'y accéder et les touristes étaient contraints de s'arrêter quelques kilomètres avant la station pour "emprunter un vieux bus dont la fréquence de passages n'était pas toujours suffisante et dont l'allure brinquebalante, même à tort, n'inspirait pas confiance". Il faut dire que ce matériel était souvent mis à rude épreuve : en janvier 96, en cas de manque de neige, il assurait des navettes vers la station espagnole de Formigal.

La municipalité des Eaux-Bonnes a réagi par une politique de nouveaux aménagements : la station offre désormais 2300 places de stationnement et d'un parking bitumé de 600 places. Des voies piétonnières ont été aménagées ainsi qu'un rond-point facilitant le passage des autocars.

Mais la grande nouveauté est la mise en place d'un service de bus "Ski-Bus" financé par l'Etablissement Public des Stations d'Altitude béarnaises. Assuré par CITRAM-Pyrénées depuis le 21 décembre 96, il s'agit d'un service de navettes au départ du chalet du Ley qui achemine les skieurs vers les pistes en moins de 10 minutes.

Les 3 autocars seront spécialement aménagés pour transporter skieurs et matériel. Les bus devaient être dès janvier décorés aux couleurs des Pyrénées et de Gourette.

PAU - *STAP* : *le bus côté finances.*

✔ Le 19 décembre 96, le SITAP s'est réuni en Mairie de Pau pour examiner les orientations budgétaires 97. Toutes les questions ont été votées à l'unanimité.

Concernant le budget, la section fonctionnement est en légère augmentation (2,5%) bien que la participation forfaitaire des communes reste inchangée (2 MF). La politique d'investissement "dynamique et sans recours à l'emprunt" est en diminution en raison de la suppression des crédits destinés à la construction des nouveaux bâtiments du dépôt.

La politique de renouvellement et d'aménagement du matériel sera poursuivie par autofinancement, le complément étant fourni par la dotation aux amortissements. 1 620 000 F sont prévus pour l'achat de 5 véhicules, dont 3 articulés.

Enfin, la contribution des communes aux transports gratuits sera légèrement augmentée.

SAINT-JEAN-DE-LUZ : *Bienvenue à ITZULIA !*

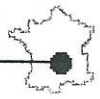
✔ L'Association des Transports en Commun de la Région Basque (ATCRB) a mis en place le 14 mai 96 un service de navettes urbaines à Saint-Jean-de-Luz (13000 habitants).

Baptisé ITZULIA, ce nouveau réseau comprend deux lignes :
- Ligne A : Layats - Place Foch
- Ligne B : Erromandi - Place Foch

Il fonctionne du lundi au vendredi, le samedi en juillet/août, et est exploité à l'aide d'un minibus de marque Renault (?). Les bureaux sont situés dans les locaux de l'ATCRB, 5 place du Maréchal-Foch.

Le matériel est entretenu par les atelier de l'ATCRB, ZAC Jalday.

AUVERGNE

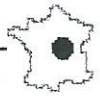


CLERMONT-FERRAND - *T2C* : *un tramway nommé désir.*

✔ Le projet de tram est actuellement arrêté suite à la rupture de l'appel d'offre imposé au SMTC (Syndicat Mixte des Transports en Commun) par la municipalité, soucieuse de voir concourir un matériel sur pneu, Michelin oblige.
Le projet devrait reprendre rapidement, mais il est à craindre que les orientations politiques du débat en cours ne nuisent à l'intérêt général en imposant un matériel très novateur mais peu adapté au service souhaité : un matériel sur pneu empêche en effet toute perspective de développement sur les lignes SNCF dont Clermont-Ferrand est bien pourvue. Affaire à suivre...

Voir aussi l'état du parc des T2C dans la partie "Matériel" de cette revue.

BOURGOGNE



DIJON - *STRD* : *des bus 24 h / 24 le week-end, des bus "Vapeur", une nouvelle gare routière.*

✔ Le 28 novembre et pour une durée expérimentale de 3 mois, un service de bus de nuit a été mis en place dans la capitale bourguignonne.

Baptisé "Nuit Blanche", ce service fonctionne entre 02h00 et 04h00 le vendredi soir et entre 03h00 et 05h00 les samedi et dimanche soirs. Il complète ainsi le service des 6 lignes de soirée proposé par la STRD tous les soirs de 20h30 à 00h30.

✔ Par ailleurs, la STRD vient de mettre en place une desserte du complexe musical "La Vapeur" à savoir :

- un service régulier tous les soirs assuré par un crochet de la ligne A pour assurer 2 retours
- un service spécial financé par "La Vapeur" pour les concerts se terminant après 23h45 assurant les retours vers le centre-ville et le Campus.

✔ Inauguration de la nouvelle gare routière interurbaine le 6 décembre 1996 à usage du réseau départemental TRANSCO.

CENTRE - VAL DE LOIRE

BOURGES - *CTB* : *nouveaux bus, réseau restructuré.*

✔ Un de nos lecteurs nous signale l'équipement du réseau de surbaissés GX 317 3 portes, ce véhicule ayant été vu sur la ligne 1 du réseau berruyer.

✔ Il nous apprend également que le réseau sera restructuré cette année. Le centre d'échange de la Place Planchat sera transféré Place de la Nation à environ 500 mètres du précédent.

De plus, seule la ligne 4 (Centre-Ville - Saint-Germain) desservira l'hypercentre, toutes les autres passant par les boulevards, y compris la ligne 1 (Val d'Auron - Chancellerie), la plus importante du réseau CTB avec 30% des déplacements et équipée d'articulés.

Une fiche technique du réseau CTB a été publiée dans notre numéro 13, page 13.

ORLÉANS - *SEMTAO* : *rectificatif, annonce d'une nouvelle identité visuelle.*

✔ Contrairement à ce que nous vous avions annoncé dans notre dernier numéro, page 22, le réseau orléanais n'a toujours pas reçu ses 6 Renault Agora articulés. Livraison probable "avant début juillet". Cela n'arrange pas la SEMTAO qui aurait bien besoin de ces bus pour ses lignes les plus chargées.

✔ Préparant l'arrivée prochaine du tramway, l'identité visuelle du réseau va changer à la rentrée de septembre.

TOURS - *FIL BLEU* : *voirie pour tramway fantôme, nouvelle autorité organisatrice.*

✔ Si le TCSP n'est toujours pas choisi, les décisions concernant les aménagements de voirie dans la perspective de sa mise en service vont, elles, bon train.

A Tours, la création d'un site propre bus sur l'avenue de la Tranchée au débouché nord du pont Wilson est relancée. Ce devrait être opérationnel à l'été. Mais plus spectaculaire, la piétonnisation de la rue Nationale est décidée.

Partie centrale du grand axe nord-sud (15 km) de traversée de l'agglomération, la rue Nationale est le cœur commerçant de la capitale ligérienne. Dans sa partie septentrionale, la rue, détruite totalement lors des bombardements de 1944, offre 4 voies de circulation. En revanche, sa portion méridionale, intacte, n'offre sur 700 m que 2 voies de passage. C'est cette portion méridionale qui sera, après 3 mois de tests, mise en voie "Piétons + Bus" dès janvier 98. Cet axe, le plus chargé de la ville, voit 11 lignes de bus (soit un bus ou plus par minute) transiter. C'est bien sûr cet axe qui sera l'épine dorsale du futur TCSP.

La circulation routière sera quant à elle déviée sur les voies parallèles en cours de recalibrage (rue Marceau à l'ouest, Buffon à l'est) ce qui ne manque pas de faire hurler le "lobby" automobile et nombre de commerçants.

A Saint-Pierre-des-Corps (banlieue est, 18000 habitants), une nouvelle avenue parallèle à la Loire devant relier cette ville et le centre de Tours à d'hors et déjà été conçue pour recevoir un tramway.

Enfin, dans le cadre de la requalification urbaine des boulevards Jean-Jaurès et de Chinon, la municipalité de Joué-lès-Tours (banlieue sud, 40000 habitants) a prévu un large terre-plein central permettant l'aménagement d'un site propre ou... d'un mail paysager.

✔ C'est également à l'été que devrait être opérationnelle la nouvelle structure intercommunale (24 communes, 300 000 habitants) chargée des transports urbains.

Cette fois-ci, la Ville de Tours devrait y être présente. En effet, leSITCAT, actuelle autorité organisatrice, gère, cas unique en France, les transports de l'agglomération sans le concours de la ville centre...

CHAMPAGNE-ARDENNE

TROYES - *TCAT* : *adaptation du réseau, matériel.*

✔ Une légère adaptation du réseau a été opérée dernièrement dans la partie sud-ouest du réseau TCAT à Saint-André-les-Vergers et Rosières-près-Troyes :

La ligne 5 (Fouchy-Tauxelles - Saint-André ZI) a été prolongée dans la ZI.
La ligne 8 (Troyes-Centre - Saint-André ZI) abandonne son terminus et roule vers Rosières-Château où elle reprend l'itinéraire de la ligne scolaire ZAP 25

✔ Les TCAT ont maintenant 6 AGORA - 3P, numérotés 209 à 214.

ILE-DE-FRANCE *(RATP puis présentation alphabétique par nom de réseau pour cette région)*

En février 97, le STP (Syndicat des Transports Parisiens) a commandé à BVA un sondage sur la qualité des services RER, trains, métro et Bus.

Une note de 1 à 10 a été attribué à chaque type de service par les usagers sur les critères suivants : confort, sécurité, propreté, ponctualité informations voyageurs et prix des titres de transport.

- Appréciation générale : Métro et RER obtiennent une note globale de 6/10, les trains SNCF Ile de France 5,9/10, les autobus 7/10.

- Sécurité : 23% des voyageurs se sentent en sécurité dans le métro et le RER, 37% dans les trains de banlieue et 52% dans les bus de Paris intra-muros.

- Propreté : point noir de la qualité de service à cause des mauvaises odeurs, de la saleté et des bruits intempestifs.

- Ponctualité : 78% des voyageurs considèrent le RER comme étant tout à fait ou assez ponctuel.

- Prix : pour 70% des personnes interrogées, le prix du ticket de métro est peu cher, mais 48 % estiment que le prix du RER est bas. Enfin 7 personnes sur 10 se rendent au guichet pour l'achat de leur titre et se refusent à utiliser les billetteries automatiques.

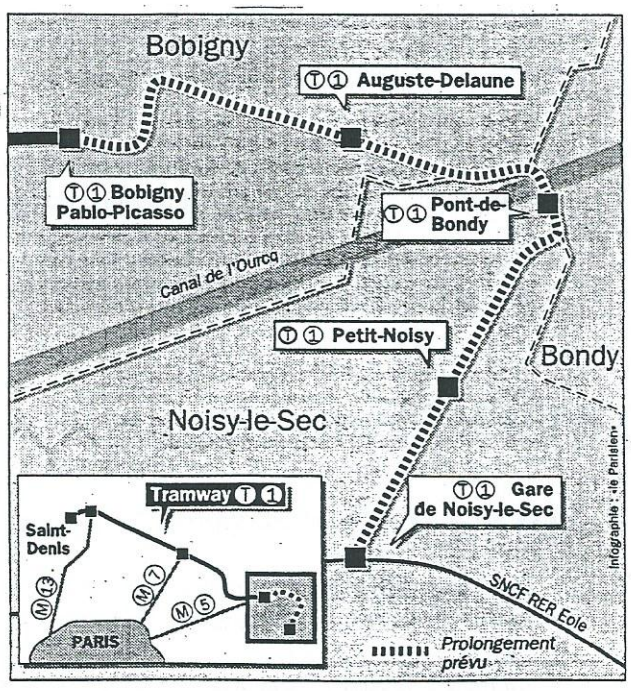
RATP - Paris - Ile-de-France.

TRAMWAY

✔ **Ligne T1**

Le tram a connu cet hiver beaucoup de soucis. Tout d'abord à cause d'un nettoyage imparfait des voies, les motrices ont patiné sur les feuilles mortes. D'autre part, le SAE "Alexis" n'est toujours pas au point et le département Bus envisage de doter la ligne du SAE "Altaïr" plus tôt que prévu.

Le prolongement sur 3 km à partir de Bobigny se fera finalement par l'Avenue Galliéni à Noisy-le-Sec. L'itinéraire alternatif passant au pied de la cité de la Sablière (RN 3) et le long des voies SNCF, rue Arago, a été écarté. Cette variante avait été proposée par des riverains et commerçants de Noisy-le-Sec. (voir schéma ci-contre)



✔ **Ligne T2**

Après concertation avec les mairies des communes concernées et en accord avec le STP, les noms définitifs des stations sont maintenant fixés. Du nord au sud : La Défense (Grande Arche), Puteaux, Belvédère, Suresnes-Longchamp, Les Coteaux, Les Milons, Parc de Saint-Cloud, Musée de Sèvres, Brimborion, Meudon-sur-Seine, Les Moulineaux, Jacques-Henri Lartigue, Issy Val-de-Seine. La station du RER C Issy-Plaine sera également rebaptisée Issy Val-de-Seine dans un souci nouveau et très louable de cohérence.

✔ **Future troisième ligne**

Cette nouvelle ligne reliera la gare "Évangile" du futur RER E (EOLE), la Porte d'Aubervilliers et la Plaine-Saint-Denis puis sera prolongée vers Epinay-sur-Seine et l'Université de Villetaneuse (Paris XIII). Ainsi en a décidé le STP. Le tracé Ouest, vers Pierrefitte et le RER Garges-Sarcelles est donc abandonné au grand dam des maires de ces communes. Un site propre est par contre envisagé sur la RN 1 entre Saint-Denis et Sarcelles.

AUTOBUS

✔ Exploitation

☞ Suite au prolongement du métro de "Saint-Denis Basilique" à "Saint-Denis Université", une restructuration du réseau bus sera opérée. Elle concernera 7 communes de la banlieue Nord. Le réseau constitué actuellement de 23 lignes en comptera 27.

9 lignes (137, 138, 150, 174, 178, 250, 252, 302 et 378) seront inchangées.
13 lignes (139, 153, 154, 161, 168, 170, 173, 177, 254, 255, 260 et 354) seront modifiées.
5 lignes seront créées (155, 156, 261, 356 et 361). La ligne 253 sera, elle, supprimée.

On peut d'ores et déjà avancer que la 256 sera prolongée jusqu'à la cité des "Francs Moisins", la 268 ne passera plus par le centre de Saint-Denis, que la 261 desservira Villeneuve-la-Garenne et la 361 reliera le métro "Saint-Denis Université" aux gares d'Epinay-sur-Seine et Argenteuil.

☞ La ligne 167 verra son parcours remodelé dans sa traversée de Bois-Colombes afin de mieux relier entre eux les équipements publics et les commerces. La mise en service se fera avant l'été lorsque les travaux d'adaptation de plusieurs carrefours seront achevés.

☞ Le SAEIV "Altaïr" équipera bientôt les lignes 62 et 92, comme nous l'annoncions dans notre précédent numéro. 1997 verra également l'équipement des lignes T2, 272 et, en fin d'année la ligne 95.

✔ Matériel et dépôts.

☞ La Régie a lancé début février des appels à candidature en vue de 2 marchés trisannuels à lots pour 850 standards et 250 articulés.

☞ Les résultats du groupe de travail "Confort climatique" ont été présenté en décembre dernier. La tendance est d'aller vers une généralisation des trappes de toit et d'étudier une ventilation forcée en complément de ces trappes.

☞ Outre les 110 "Agora" de RVI qui sont en train d'équiper les lignes des dépôts de Nanterre, Saint-Maur et Flandre, 3 autres "Agora" grande capacité sont attendus : 2 à Saint-Denis, 1 à Saint-Maur. Les 45 places seront face à la route, ils seront équipés de l'ABS et d'un contrôlographe. Livraison prévue: mai 97.

Après réception des "V.O." (version origine), la RATP recevra les Agora "V2" (2ème série), c'est à dire avec porte médiane reculée d'un demi-pas. 20 exemplaires seront livrés en mai, 40 en juin, 40 en juillet puis 30 exemplaires par mois à partir de septembre. Les premiers arrivés iront au centre des Lilas, le centre de Montrouge étant deuxième sur la liste. A noter que le dépôt de Saint-Denis recevra en tout 215 Agora "V2" et sera ainsi totalement équipé de surbaissés, Coupe du Monde oblige !

☞ **Mises en service** :

Date	Ligne	Nb et type	Dépôt
31/01/97	112	10 Agora	Saint-Maur
31/01/97	349	5 Agora	Flandre
17/02/97	160	12 Agora	Nanterre
03/03/97	111	14 Agora	Saint-Maur
10/03/97	241	11 Agora	Nanterre

La redistribution étant opérée, nous vous communiquons les séries par dépôt :

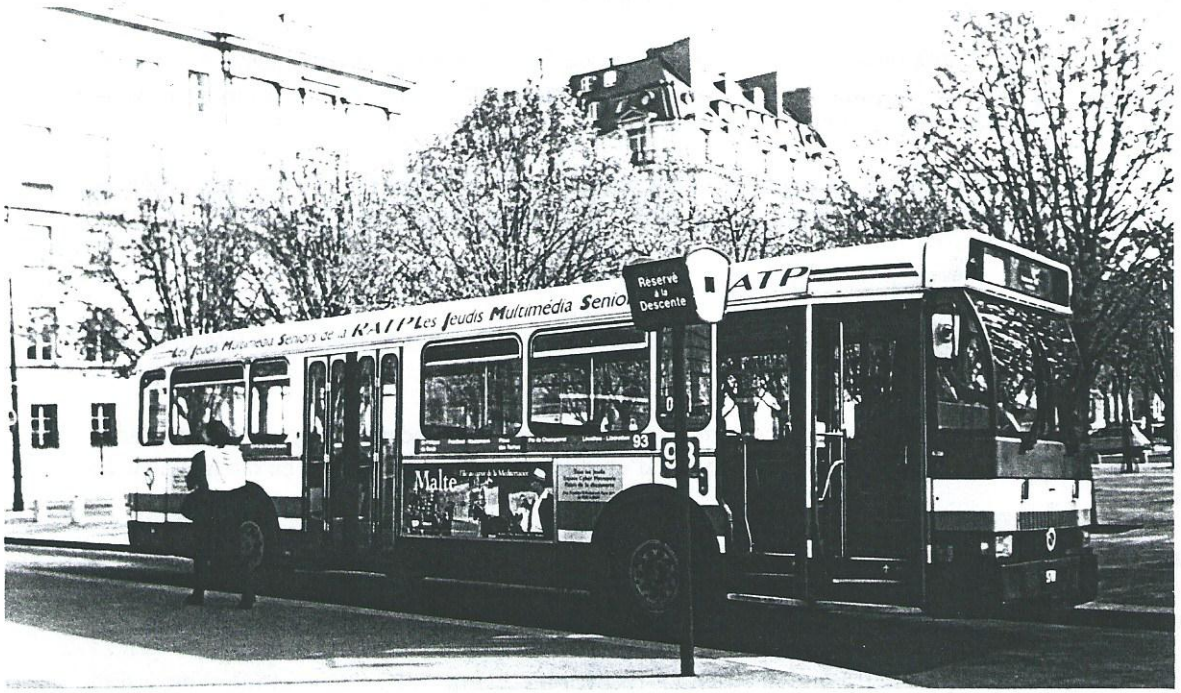
N° de coquille	Ligne	Nombre	Dépôt
2001 à 2018	141	18	Nanterre
2019 à 2030	360	12	Nanterre
2031 à 2042	160	12	Nanterre
2043 à 2054	106	12	Saint-Maur
2055 à 2067	241	13	Nanterre
2068 à 2079	306	12	Saint-Maur
2080 à 2089	112	10	Saint-Maur
2090 à 2102 et 2111	111	14	Saint-Maur
2103 à 2110	331 / 349	8	Flandre

A noter l'arrivée de 2 GX 77 H au centre de Saint-Denis (667 et 668). Ces véhicules n'ont pas encore reçu d'affectation. Rappelons que le département Bus a aujourd'hui 18 véhicules de ce type.

☞ **Mutations** : l'équipement en Agora a permis de dégager des SC10R qui ont été soit réformés soit mis à la place de SC10UO, sur les lignes 48 et 206/207 notamment. Notons la disparition totale des 11 SC10R à livrées spéciales (voir notre précédent numéro).

☞ **Réformes** : - 2 SC10MR : 7663 et 7669
- 29 SC10UO : 9154, 9230, 9237, 9238, 9245, 9261 à 9269, 9271, à 9278, 9280, 9288 à 9290, 9292 à 9238
- 13 SC10R : 9360 à 9362, 9364, 9366, 9368, 9370, 9372, 9373, 9375, 9554 à 9556

☞ **Dépôts** : Le gros œuvre du dépôt de Vitry est maintenant pratiquement achevé tandis qu'à Massy, il semblerait que les travaux de la remise dans la ZI des Champarts aient débuté.



PUBLICITE:

Le SC 10R numéro de coquille 9781 en service sur la ligne 93 Invalides - Levallois Libération est porteur d'une bande publicitaire au-dessus des vitres. Le message passé, répété deux fois, est " les Jeudis Multimédia Seniors de la RATP ". Il est le seul bus porteur de ce message.

Photo ci-dessus de M. Christophe DECAUX prise en mars 97 au terminus de la ligne sur l'Esplanade des Invalides.

MÉTRO

✔ **Ligne 6**

La rame de présérie du matériel rénové MP 73 circule sur la ligne depuis le 18 décembre 96. Cette circulation validera les modifications apportées au matériel et permettra de finaliser le cahier des charges nécessaire pour lancer l'appel d'offre européen. Les premières rames rénovées devraient rouler en 1998.

✔ Ligne 13

Le renouvellement total de l'infrastructure-voie (RVB - Renouvellement Voie Ballast) a commencé le 9 décembre dernier sur le tronçon Guy-Moquet - Carrefour Pleyel (et non entre Brochant et Place de Clichy comme indiqué par erreur dans le n°11).
Par contre, pour des contraintes d'exploitation, l'interruption du trafic est effective entre La Fourche et Saint-Denis Basilique. Une noria d'autobus assure donc à partir de 20h45 des navettes pour desservir les stations fermées.
Cette phase de RVB devrait être terminée en juillet prochain. 4 autres secteurs seront ensuite traités : Varenne - Gaîté (septembre /décembre 97), La Fourche - Brochant (décembre 97 / mars 98), Liège - Saint-Lazare (mars / avril 98), Gaîté - Porte de Vanves (avril / juillet 98).
Il restera ensuite à effectuer ces travaux sur les lignes 9, 5, 3, 7bis, et en partie sur les lignes 12 et 7.

✔ **Ligne 14 (Météor)**

Le PDG de la RATP, Jean-Paul BAILLY, a déclaré le 17 décembre au sujet du prolongement de Météor "*La partie centrale entre Masséna et Madeleine est en train de se terminer. La deuxième, entre Madeleine et Saint-Lazare est bouclée en termes de projet et de financement, avec une mise en service probable autour de 2003. La participation de la Ville de Paris (...) assure les conditions nécessaires pour démarrer la troisième phase entre Masséna et Tolbiac - Nationale. Si tout se met en place normalement, on devrait arriver à une échéance comparable (...) de 2003*".

TARIFICATION

✔ **Passe sans contact**

La carte à puce sans contact va être testée en grandeur nature début 97. 1000 clients participeront à cette expérience de télébillétique qui se déroulera sur la ligne 8 du métro (Balard - Créteil), la ligne bus 46 (Gare du Nord - Saint-Mandé Parc Zoologique) et la ligne K du réseau STRAV de Brunoy (Créteil l'Echat - Gare de Villeneuve-Saint-Georges).

✔ **Forfait 1 jour**

Sous l'autorité du STP, et en association avec la SNCF Ile de France, l'APTR et l'ADATRIF (regroupements des société privées d'autobus), un nouveau forfait 1 jour offrant la libre circulation verra le jour le 15 avril en remplacement de l'ancien Formule 1.

Valable sur toute l'Ile de France (zones 1 à 8), contrairement au Formule 1 qui ne concernait que la RATP et la SNCF dans la limite des zones 1 à 5, MOBILIS s'adresse plus particulièrement aux parisiens et sera très avantageux pour les "grands banlieusards" se rendant à Paris.
En effet, dans sa combinaison maximale (Zones 1 à 8) il coûtera 110 F soit nettement moins cher qu'un aller-retour en train sur un parcours équivalent. Dans sa combinaison Zones 1 et 2 (Paris intra-muros et très proche banlieue), son prix de 30 F reste moins cher que 4 tickets à l'unité.

Il n'offrira plus la desserte aéroports. En effet, le retrait de la taxe d'aéroport dans le calcul des tarifs permet de baisser sensiblement le prix pour les formules concernées (zones 1 à 5 et suivantes)

Des pass valables pour 2, 3 ou 5 jours restent vendus sous l'appellation Paris-Visite et s'adressent plus spécifiquement aux touristes puisque la desserte Aéroports est incluse pour les formules zones 1 à 5 et au-delà.

CITY-BUS - Viroflay : *échec.*

✔ Le service municipal à la demande orienté PMR, CITY-BUS, a cessé d'exister le 1er janvier dernier.

Après une période d'essai décevante basée sur un système à la demande sur appel téléphonique et opérant sur Viroflay et Versailles, une ligne régulière par minibus reliant aux heures de pointe les points stratégiques de la ville avait été mise en place.

Mais l'opération s'est révélée être un gouffre et la municipalité a préféré jeter l'éponge après 8 mois d'exploitation.

CURVIA BUS **- Courbevoie** : *bienvenue à bord !*

✔ Le 1er février, les habitants de Courbevoie ont pu découvrir leur tout nouveau réseau municipal, CURVIA BUS, exploité par IFT Gennevilliers (Ile de France Tourisme - Groupe VIA Transport)

Ce circuit en boucle est parcouru en 56 minutes par un minibus de 19 places.

Le service est assuré du lundi au jeudi de 08h00 à 20h00, le vendredi et le samedi de 08h00 à 23h00 et le dimanche de 08h00 à 14h00.

Ce jeune réseau vous sera présenté plus précisément dans un prochain numéro.

DANIEL MEYER **- Montlhéry** : *Express.*

✔ Une nouvelle ligne Express (DM 153) relie depuis le 6 janvier 97 Arpajon à Massy (RER).

TRANSDUM **- Mantes-la-Jolie** : *pour mieux aller au marché.*

✔ Les lignes M et P ont subi quelques modifications de tracé afin de mieux desservi le marché de Mantes-la-Ville, suite à la demande d'un nombre croissant d'habitants du quartier des Brouets. Ces modifications sont effectives depuis le 19 janvier 97.

TRANSESSONNE **- Essonne** : *Inter-vals.*

✔ Une nouvelle ligne a été créée le 24 février. Baptisée "Inter-vals", elle relie Draveil, Vigneux et Montgeron, dessert 48 arrêts et irrigue des quartiers jusque là enclavés, tels que la Prairie de l'Oly à Montgeron, Gros Buisson à Vigneux ou Champrosay à Draveil. Elle desservira en outre l'hôpital Joffre de Villeneuve-Saint-Georges.

Exploitée par "Garrel et Navarre", société basée à Draveil, c'est en fait une restructuration de l'ancienne ligne 7 (qu'elle reprend à 80% de son itinéraire) de cet exploitant. Cette ligne, reliant à l'origine la gare SNCF de Villeneuve-Saint-Georges à Vigneux, était très fréquentée, grâce à de bonnes fréquences et amplitude. D'autres lignes, ayant bénéficié par la suite de services similaires, ont capté une part importante de la clientèle de la 7 qui a très vite périclité. Pour autant, les responsables de Garrel et Navarre ont voulu conserver cette ligne pour ne pas abandonner le terrain aux concurrents.

A raison de 5 allers-retours par jour, cette liaison est tour à tour assurée par un GX 107, un A 500 ou un Van Hool T 815, Garrel & Navarre n'affectant pas de véhicule spécifique à cette ligne.

TVO **- Argenteuil** : *protocole d'accord, succès pour la ligne 19, pétition, état du parc.*

✔ Un nouveau protocole d'accord a été signé le 21 février 97 entre les communes de Bezons, Argenteuil et Sartrouville d'une part et TVO d'autre part, qui se substitue à la convention de 1985. Les charges financières des communes concernées ont été renégociées.

✔ Depuis sa mise en service le 16 septembre 96, la nouvelle ligne 19 qui permet la desserte de quartiers excentrés de Sartrouville (78) et Cormeilles-en-Parisis (95) est un succès. Pour l'exploitant, "la mise en place de cette ligne a comblé un vide en s'inscrivant dans le contexte qui permet de relier plus facilement les banlieues entre elles alors que par le passé, ce sont les dessertes vers Paris qui étaient privilégiées".
Cette ligne 19 offre 24 allers-retours par jour, du lundi au vendredi, avec un cadencement au quart d'heure.

✔ En apprenant le projet de la municipalité de de TVO de supprimer la ligne 7 du réseau R'BUS (Gare d'Argenteuil - Z.I. Seinergies), les employés de Dassault-Aviation ont vivement réagi. Une pétition de 150 signatures a été remise au Maire qui s'est engagé à maintenir le service et trouver une solution alternative.

✔ Rappelons que TVO gère un parc de 114 véhicules répartis en 2 entités d'exploitation et 2 garages à Argenteuil et Saint-Gratien : "R'BUS" et "NEVO".

- R'BUS : 11 lignes, 72 autobus, 130 conducteurs.
- NEVO : 9 lignes, 42 autobus, 70 conducteurs.

LANGUEDOC-ROUSSILLON

AGDE - *Cars GENIEYS (CARIANE)* : *présentation sommaire.*

✔ Ce jeune réseau de la côte languedocienne se compose de 2 lignes en Y : un tronc commun entre la gare SNCF et le centre-ville puis une branche vers le Cap d'Agde, station balnéaire nouvelle et une autre branche vers le Grau d'Agde, chacune de ces branches étant desservie en boucle.

Ces lignes sont exploitées à l'aide de 2 GX 107 - 2P climatisés et à girouette électronique. Leurs couleurs sont celles du réseau départemental de l'Hérault (fond blanc, 2 lignes bleues ainsi qu'un H bleu sur fond de vagues et soleil. Un S 53 aux mêmes couleurs prend le relais en cas de défaillance.

LORRAINE

EPINAL - *SITAS* : *bulletin de santé, TRAS s'efface.*

✔ Le réseau de la capitale vosgienne est en très bonne santé. Alors que bon nombre de villes souffrent d'une désaffection de leurs transports urbains, le SITAS (Syndicat Intercommunal des Transports de l'Agglomération Spinalienne) tient le cap. Il lui reste à consommer sur son budget 96 une enveloppe non négligeable malgré une recette d'exploitation entièrement assurée par la billetterie. Le prix du ticket (4,40F) est pourtant l'un des plus bas de France !

✔ Le 1er Janvier 97 marque l'arrivée d'une nouvelle identité visuelle du réseau. Les bandes bleu foncé et bleu clair ont laissé la place à des bandes bleu foncé et vert. L'ancien logo "TRAS" a disparu et a été remplacé par celui du SITAS. Nous aurons l'occasion d'en reparler lors d'un prochain dossier de présentation de ce réseau.

NANCY - *CGFTE* : *valse des terminus, électrification, des bus la nuit, nouvelles du parc.*

✔ A la rentrée 96, plusieurs lignes ayant leur terminus en centre-ville avaient fusionné pour donner des lignes diamétrales : ainsi, les lignes 7 - 17 et 29 - 49 avaient donné naissance à la ligne 7 - 17 - 27 - 37 - 47 et les lignes 39 et 40 étaient devenues la nouvelle ligne 40 (voir notre n°11, page 31).
Lors de cette dernière opération, le terminus "Nancy - Oberlin" abandonné par la nouvelle ligne 40 avait été repris par la ligne 44 prolongée au-delà de "Nancy - Ile de Corse".
Au 1er décembre 96, un nouveau remaniement a eu lieu. La ligne 44 a repris son ancien terminus "Ile de Corse" et c'est une nouvelle antenne de la ligne 5 - 55, indice 15, qui assure la desserte de "Oberlin". Cette ligne devient donc 5 - 15 - 25.

✔ La décision a été prise, fin 96, d'électrifier le terminus "CHU-Brabois" de la ligne trolleybus 4-19 afin de réduire la pollution. Ce terminus avait été réaménagé suite à la fusion des lignes 4 et 19 mais sans électrification des quais de départ (ces quais remplaçaient l'ancien poste de départ, unique, desservi en boucle.

✔ L'expérience Noctobus semble concluante puisque son expérimentation va se poursuivre.

✔ Mouvements de véhicules :
- revente de 2 articulés et 9 standards du réseau urbain
- réception de 2 PR 118 neufs, n° 446 et 447

Erratum : la série Van Hool comporte 9 véhicules (n° 166 à 174) et non 3 unités (n° 301 à 303) comme indiqué par erreur dans notre n°12, page 47. Ces bus circulent essentiellement sur les lignes 26 et 46 mais aussi sur les lignes 7-17-27-37-47 et 30.

Le réseau suburbain est exploité par 28 véhicules fin 96. Le syndicat mixte préfère renouveler progressivement le matériel plutôt que d'entretenir à grand frais des véhicules vétustes. Aussi les perspectives d'acquisitions sont pour les années à venir :
- 1997 : 3 standards
- 1998 : 3 standards + 4 articulés
- 1999 : 1 standard + 2 articulés.

MIDI-PYRÉNÉES

TOULOUSE - *SEMVAT* : *les tickets prennent le train.*

✔ La direction régionale de Toulouse de la SNCF a présenté un projet d'intégration des dessertes ferroviaires péri-urbaines au réseau Métro - Bus.
Dès à présent, une tarification commune est mise au point sur la ligne Toulouse-Matabiau - Muret. De plus l'accord tarifaire conclu entre Arènes et Colomiers (axe connu sous l'appellation Métro ligne C) est étendu à la totalité de la ligne Toulouse-Matabiau - Colomiers

NORD - PAS DE CALAIS

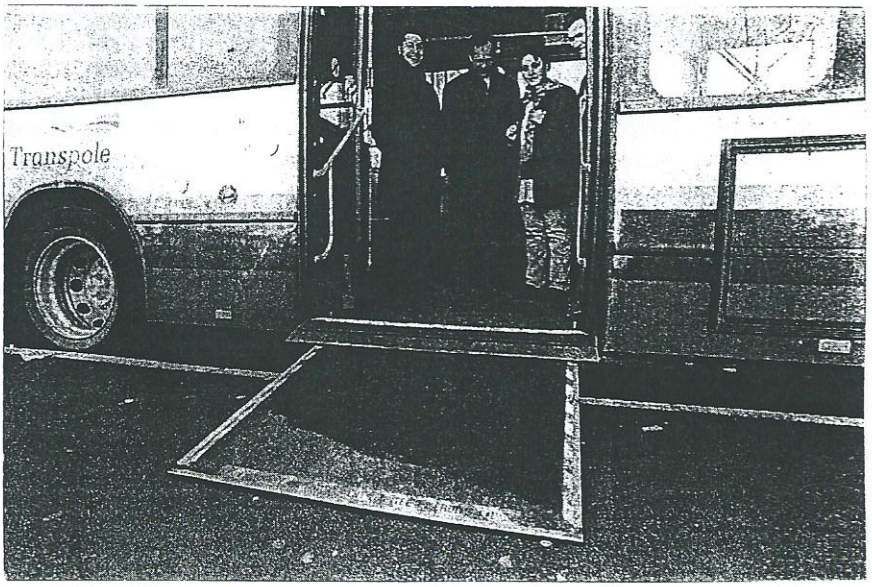
LILLE - *TRANSPOLE* : *faux départ du Mongy, les surbaissés, le train au CHR.*

✔ Au sujet de l'ancien dépôt des trams du Mongy (voir n°13, page 15), le grand ménage aurait du commencer le 20 février par le départ du premier tram sauvegardé pour le musée allemand de Dortmund. Hélas ! Le camion venu chercher cette motrice articulée (n°380) n'a pas pu pénétrer dans la cour du dépôt, l'entrée de ce dernier étant équipé d'une trémie d'accès à la station souterraine "Clemenceau-Hippodrome".

✔ Le parc des surbaissés de TRANSPOLE continue de s'étoffer : 8 nouveaux GX 317 - 2P "Citybus" ont été réceptionnés.

Numérotés 9305 à 9312, ils sont équipés pour les PMR avec rampe d'accès rétractable et emplacement réservé au niveau de la porte centrale.

Les SETRA S 300 NC - 3P sont arrivés fin octobre 96 au dépôt "Faidherbe" où ils ont été équipé du matériel embarqué et reçu la livrée TRANSPOLE puis ont regagné leur dépôt d'attache, "Vauban", pour une mise en circulation le 18 février 97.



Rampe rétractable en action sur un GX 317 - Photo : "La Voix du Nord"

La parc des nouvelles acquisitions lilloises surprend par sa diversité et risque de créer à moyen terme quelques soucis aux gestionnaires du réseau.

Ce parc est constitué à ce ce jour de :

- 18 Setra S 300 NC (3001 à 3018)
- 4 GX 317 - 3 P (9001 à 9004)
- 8 Mercedes 0405 (5001 à 5008)
- 8 GX 317 - 2P (9305 à 9312)

✔ Pour faciliter la desserte du centre hospitalier de Lille, déjà desservi par le métro (Ligne 1, stations CHR Oscar Lambret et CHR-B. Calmette), une halte SNCF a été ouverte sur la ligne TER Lille - Don-Sainghin - Béthune ou Lens. Cette halte est amenée à se substituer à l'actuelle gare de "Lille-Sud" qui continuera toutefois à être desservie jusqu'à la fin du présent service d'hiver.

Ce nouveau point d'arrêt est desservi par 36 trains dans les 2 sens de 06h27 à 21h12. Sa fréquentation augmente et atteint aujourd'hui près de 600 voyageurs par jour.

MAUBEUGE - *STIBUS* : *enquête d'utilité publique.*

✔ Une enquête d'utilité publique va être lancée prochainement pour l'implantation d'un site propre autobus entre Maubeuge et Louvroil. Sur 12 kilomètres, il permettra aux autobus de la SEMITIB (Réseau STIBUS) de relier le quartier nord-est de Maubeuge au centre d'Haumont en passant par les lycées du secteur et le centre commercial de Louvroil. Soutenu par les maires de Maubeuge et d'Aulnoye-Aymeries, il est farouchement combattu par celui d'Hautmont qui veut que "l'on parle de route plutôt que transports collectifs".

NORMANDIE (Basse & Haute)

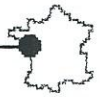
CAEN - *CTAC* : *TVR, acte 3.*

✔ Le conseil municipal de la capitale basse-normande s'est prononcé, dans la nuit du 3 février 97, pour la poursuite du projet TVR, suspendu depuis juillet 96 suite à un référendum négatif.

La procédure d'utilité publique sera relancée : le dossier serait déposé en juin prochain, les travaux pourraient commencer en 1998 pour une mise en service programmée en 2001. Au fait, et le référendum, alors ?

Le tracé de 15,5 km à toutefois subi quelques aménagements.

PAYS-DE-LOIRE



NANTES - *TAN* : *nouveaux bus, parking-relais.*

✔ Après une première tranche de 8 unités, les TAN ont réceptionné 7 nouveaux autobus GX 317 - 3 portes (voir Réseaux Urbains de France n° 9 , page 24)

Le parc de ce type de matériel est donc constitué de 15 exemplaires, numérotés 1 à 15.

✔ Un parking-silo (P6) va être implanté à la station "Le Cardo", proche du terminus "Orvault-Grand Val" de la ligne tram 2.

Ce parking, surveillé par du personnel de la SEMITAN, sera réservé aux clients Bus ou Tram munis d'un titre de transport, comme cela se pratique déjà dans deux autres parkings de l'agglomération nantaise (P1 à la station Haluchère sur le tram 1 et P4 à la station Recteur Schmitt sur le tram 2)

D'une capacité de 200 places, extensible à 400, ce parking-silo remplace l'actuel P6 de 60 places, non gardé et à l'air libre.

PICARDIE

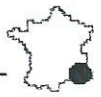
AMIENS - *SEMTA* : *télé-validation.*

✔ Le réseau de la capitale picarde sera équipée dès cette année du système complet de péage PROXIBUS des la firme Ascom-Monétel. Celui-ci permet l'utilisation simultanée de titres de transport "sans contact" et de titres plus classiques à validation.

Les 111 bus seront pourvus de valideurs mixtes à l'avant et de valideurs à distance à l'arrière.

A noter : le réseau FORBUS INTERCITY de Forbach vient d'adopter le même système mais avec des valideurs mixtes situés à l'avant uniquement.

PROVENCE - ALPES - COTE D'AZUR et CORSE



FOS-SUR-MER - *TRIGONE* : *le souffle des Alyzés.*

✔ L'entreprise ALYZES SDCPT gère le réseau urbain TRIGONE mais aussi depuis le 01/02/97 la ligne 20 interurbaine du réseau RTM de Marseille.

Cette entreprise vient d'obtenir la certification ISO 9002 pour l'ensemble de ses activités de transport de voyeurs (urbain, interurbain, personnel et scolaire).

C'est le cinquième réseau (les TRAM de Mulhouse avaient ouvert le bal) a obtenir cette certification.

TOULON - *RMTT* : *lutte anti-fraude.*

✔ Le 14 octobre 96, le réseau toulonnais a inauguré une vaste campagne de lutte contre la fraude. Une enquête réalisée en octobre 95 a montré de 30 à 50 % (!!!) des voyageurs circulant sur les 3 principales lignes n'avaient pas de titre de transport.

La montée à l'avant, comme dans bon nombre d'autres grandes villes, a été instaurée, de même que la validation systématique.

Le résultat ne s'est pas fait attendre : entre octobre 95 et octobre 96, le nombre de validations a augmenté de 23%, la seule validation des abonnements scolaires mensuels augmentant dans le même temps de 144% !

RHÔNE - ALPES

GRENOBLE - *TAG* : *ABC tram, précisions sur le parc, Cité Bleue et VFD.*

✔ Dès que le petit prolongement de la ligne A de Auguste Delaune à Villages 2 sera achevé, la SEMITAG entreprendra le prolongement de la ligne B de Gares vers Europole. Ce prolongement était à l'origine prévu jusqu'au CENG avec la construction d'un deuxième dépôt, celui d'Eybens étant saturé. Mais le changement de municipalité a entraîné la modification desdits projets (agrémenté de l'inévitable retard dans le développement du réseau).

Les nouvelles propositions sont, outre la construction d'une ligne C d'orientation est-ouest (de Saint-Martin-d'Hères à Seyssinet par les grands boulevards), le prolongement de la ligne B au sud-est jusqu'à la gare SNCF de Gières-Campus. C'est sur la commune de Gières que serait finalement édifié le deuxième dépôt.

✔ Suite à l'article paru dans le n°11, quelques précisions et mises à jours concernant le parc des SEMITAG.

La parc Tramway se compose de 53 rames dont 15 de nouvelle génération (même caisse, mais chaîne de traction GEC ALSTHOM "Onyx Drive" équipée de moteurs triphasés asynchrones au lieu des moteurs à courant continu commandés par hacheur de courant et nouveaux aménagement intérieurs : le orange est remplacé par le violet et le vert et les strapontins sont remplacés par des sièges à assise relevable). La rame 2053 est arrivée le 9 janvier 97.
Les nouveaux bus BREDA M 230 CU s'apparentent aux GRAU MG 36 bien que plus longs et équipés d'un plancher bas et d'une large porte centrale. Il s'agit visiblement des premières unités vendues en France. La SEMITAG, n'ayant pas trouvé son bonheur en France s'est tournée vers le constructeur italien.
Enfin, 3 minibus Peugeot Boxer aménagés pour les PMR ont été acquis. Il permettront la radiation des 2 premiers Renault Master n° V17 et V18, affectés à ce service. Au total, 9 véhicules assurent le transport PMR, numérotés V17 et V18 (réaffectés) puis V19 à V25.

✔ Parallèlement à l'achat de matériel neuf, le Syndicat Mixte des Transports en Commun de Grenoble (SMTC) a financé des rénovations poussées de véhicules. C'est le programme Cité Bleue qui organise une Remise à

Niveau Technique (désossage complet, révision moteur et boîte de vitesse, ...) puis un réaménagement intérieur complet (sellerie, ambiance dans les tons vert, jeune et bleu, radio, ...), l'application de la livrée Tram (gris métallisé et bleu) et l'installation de girouettes électroniques frontale, latérale et arrière. De plus, grâce au SAE (Système d'Aide à l'Exploitation), un afficheur interne indique alternativement l'heure, la destination et le prochain arrêt.

A ce jour, ont été traité 5 PR 180 R (dont 4 ex PER 180 H, dotés de quelques aménagements spécifiques tels que tablettes et éclairage halogène) affectés à l'Express Campus et 18 PR 100.2, 11 GX 107, 3 GX 187, 12 PR 180.2 Quelques PR 100.2 du parc VFD-Urbains (cf ci-dessous).

Les rénovation doivent être arrêtés afin de ne pas avoir un parc trop âgé (les bus les plus anciens sont écartés). Quant aux véhicules neufs reçu depuis le début du programme, ils étaient équipés selon les même critères, ceux dernièrement arrivés se conformant à la nouvelle ambiance intérieure du tram.

Au moment de leur passage sous le label Cité Bleue, les lignes subissent une refonte de leurs horaires avec une amélioration du service.

La première ligne traités fut la 13 en janvier 92 (R312 neufs), puis vinrent, dans le désordre, les lignes 5 et 33 (GX 317 neufs), 26 (PR 180.2 rénovés), 16 (PR 100.2 rénovés), 51 (GX 107 rénovés), 12, 55, 56, 57 (MG 36 ou Breda neufs) et 11 (GX 317 neufs). La ligne 23 (PR 100.2 rénovés) des VFD-Urbains sera la prochaine.

✔ La Régie Départementale des Voies Ferrées du Dauphiné (VFD), principal exploitant des lignes départementales et de quelques réseaux urbains de Rhône-Alpes (Vienne, L'Isle-d'Abeau, Bourgoin-Jallieu,...) exploite également quelques lignes pour le compte de la SEMITAG. L'appellation VFD-Urbains regroupe les lignes TAG affrétées aux VFD :

- 9 (Grand Sablon / Meylan-La Détourbe),
- 21 (Dr Martin / Gières-Le Japin),
- 23 (Dr Martin / Grand'Place / Mas des Iles),
- 41 (Dr Martin / Domène)
- navettes IUT et du Rabot (Campus Universitaire de St Martin d'Hères).

Cette appellation non-officielle permet de différencier les services TAG et les services interurbains (VFD-Régie).

Le minicar Mercedes 608 D n°5447 a été radié du parc TAG mais racheté par les VFD pour l'interurbain.

6 GX 317 et 1 GX 217 ont été livrés pour l'exploitation de la ligne 602 interurbaine Grenoble / Lumbin via Meylan et Crolles (avec services partiels Grenoble / Meylan), ligne dont la partie urbaine est intégrée au réseau TAG. Ces bus ont remplacé des PR 100.2 interurbains réaffectés sur d'autres services à parcours urbain important (715 Grenoble / Voiron et 604 Grenoble / Froges notamment).

L'état complet du parc grenoblois (mis à jour au 1er janvier 97 et établi par Jean-Marie GUETAT de l'Association Standard 216) est publié dans la partie "Matériel du présent magazine.

LYON - *TCL* : *PDU, le retour du tram, le métro à Vaise, commande record et vieux trolleys.*

✔ Le 31 janvier, le SYTRAL (Syndicat des Transports de l'Agglomération Lyonnaise) a adopté le nouveau plan de déplacement (PDU) choisi par les lyonnais par voie référendaire.

L'objectif est de tenter d'inverser la tendance à l'augmentation des déplacements automobiles (+38%) alors que les transports en commun n'ont connu qu'une hausse de 17%.

Il s'agit de ramener la part des déplacements automobiles de 77,5% à 74,5% et de faire passer celle des transports collectifs de 20,6% à 22,5% (chiffres 95).

En attendant l'approbation définitive, en juillet prochain, les grandes lignes du projet prévoient de marquer une pause dans le développement du réseau métro, un renforcement significatif du réseau de surface et l'interconnexion (en surface ou en souterrain) des lignes SNCF à vocation régionale, la priorité en la matière étant une liaison Villefranche/Saône - Satolas via Lyon-Vaise et Lyon-Perrache. La connexion des lignes de l'Ouest Lyonnais (au départ de Lyon-Saint-Paul) au réseau principal par une voie souterraine vers Lyon-Part-Dieu est aussi envisagée à plus long terme. Un RER à la lyonnaise ?

✔ Le volet le plus spectaculaire du nouveau PDU est sans doute le retour annoncé du tramway, disparu des rues de la capitale des Gaules depuis 1956.

En effet, douze axes forts reprenant tout ou partie de lignes de bus ou trolleybus existantes ont été définis pour la revitalisation du réseau de surface :

- A 01 : Bellecour - Perrache - Oullins - St Genis Laval (actuelle ligne 10)
- A 02 : Bellecour - Perrache - Francheville (actuelle ligne 30)
- A 03 : Gare de Vaise - Part Dieu - L. Bonnevay - Vaulx en Velin (actuelle ligne 1)
- A 04 : Duchère - Part Dieu - Vénissieux (actuelle ligne 36)
- A 05 : Caluire - Charpennes - Rillieux (actuelles lignes 41 + 58)
- A 06 : Perrache - Part Dieu - Campus de la Doua (actuelle ligne 26)
- A 07 : Petite rocade : Gerland - Grange Blanche - Campus de la Doua (actuelle ligne 38)
- A 08 : Grande rocade : Gerland - Vénissieux - Campus de Parilly - Bron - Vaulx en Velin
- A 09 : Perrache - L. Bonnevay - Meyzieu (actuelles lignes 11 + 67)
- A 10 : (Campus de la Doua) - Part Dieu - Grange Blanche - Bron (actuelles lignes 28 + 24)
- A 11 : Perrache - Campus de Parilly - St Priest (actuelle ligne 53)
- A 12 : Gerland - Oullins

L'objectif final (et ambitieux) est l'équipement de ces douze axes en tramway à compter de 2005. Deux se révèlent toutefois ultra prioritaires (horizon 2000 pour le lancement des travaux) : les axes A 06 et A 11 desservant les campus universitaires.

Pourtant, l'option Bus Nouvelle Génération ou TVR n'est pas écartée totalement puisque des études sont en cours avec la RATP et la RTM (Marseille) pour la conception d'un nouveau matériel.

L'axe A 12, prévu depuis très longtemps pour être la phase terminale de la ligne B du métro pourrait être la seule entorse consentie à l'arrêt de l'extension du réseau souterrain.

Le caractère vital de ce prolongement pour désengorger le sud-ouest de la métropole rhôdanienne autoriserait ce "sacrifice" pour éviter une rupture de charge à Gerland, que le métro atteindra dans 2 ans. La volonté d'éviter cette rupture de charge impose dès lors ce choix pour éviter un doublon axe lourd / métro sur l'axe Gerland - Centre Ville.

Une enveloppe budgétaire globale de près de 5 milliards de francs est prévue pour le démarrage de ce plan.

De plus, des actions visant à réduire la fluidité des axes routiers pénétrant ou internes à la ville de Lyon vont être entreprises, suite à l'ouverture prochaine du tronçon nord du boulevard périphérique.

✔ L'arrêt des grands projets métro (abandon des prolongements Laurent Bonnevay - Salengro sur la ligne A, Charpennes - Campus de la Doua sur ligne B et Gare de Vénissieux - Démocratie sur la ligne D) ne doit pas faire oublier l'inauguration, le 15 avril, du prolongement de la ligne D de Gorge de Loup à Valmy et Gare de Vaise. Les marches "à blanc" ont débuté le 15 mars sur ce nouveau tronçon.

Cette ouverture s'accompagne de l'ouverture du pôle multimodal de Vaise (SNCF, Métro, Bus, Parking-relais) et de la réorganisation du réseau bus du nord-ouest lyonnais et de la construction d'un site propre entre Vaise et la Duchère.

La construction de ce site propre a d'ailleurs, pour des raisons de sécurité évidentes, obligé les TCL a remplacer par des autobus, depuis le 10 février, les trolleybus de la ligne 44, principale bénéficiaire de cette nouvelle infrastructure comprenant un tunnel et un viaduc. Les trolleys reprendront du service dès la fin des travaux.

Plus de précision sur cet réorganisation du réseau TCL dans le numéro 15 du magazine.

Au mois d'avril, le réseau du métro lyonnais comptera donc 4 lignes plus 2 lignes de funiculaires (connectées au métro à la station Vieux-Lyon) pour un total de 38 stations (funiculaire compris). A terme 41 stations irrigueront la métropole rhôdanienne grâce au prolongement de la ligne B de Jean Macé à Gerland (Square Galtier), puis 42 si cette même ligne est finalement prolongée à Oullins *(voir plus haut)*.

Rappelons enfin, pour ceux qui les ignoreraient encore, les deux grandes spécificités du métro lyonnais : la ligne C, seule ligne sur rail du réseau (les autres sont sur pneus) est exploitée en crémaillère entre Hôtel de Ville et Croix Rousse et la ligne D, grâce au système MAGGALY, est le premier métro à grand gabarit au monde a être exploité en automatisme intégral.

✔ Plongé dans ces grands projets, le SYTRAL n'en oublie pas pour autant le quotidien et décidément, ses décisions sont toujours spectaculaires : une commande de 840 Renault AGORA vient d'être passée à RVI, constructeur installé à Vénissieux, il est vrai.

117, dont quelques articulés, seront livrés en 1997 (certains équipent déjà la ligne 28). 56 autres seront livrés tous les ans jusqu'en 2010. A terme tous le réseau bus sera équipé de ce modèle.

✔ Une question toutefois reste préoccupante dans ce tourbillon de réjouissantes nouvelles : le renouvellement des trolleybus RVI, qui malgré leur récente cure de rajeunissement devront être réformés en 2002 / 2003.

7 lignes en sont actuellement équipées : les 1 - 4 - 11 - 13 - 18 - 23 et 44. Certaines d'entre elles sont amenées à disparaître pour cause d'axes lourds (voir plus haut) mais 3 d'entre elles (4 - 13 et 18) ne sont pas directement concernées par ces futurs bouleversements. Les TCL les conserveront-elles ?

Une huitième ligne sera probablement la seule survivante : c'est la célèbre ligne 6 (Hôtel de Ville - Croix Rousse) et ses vieux trolleys à gabarit réduit Berliet VBH-85 rouge grenat. Ceux-ci sont hors d'âge et un appel d'offre vient d'être lancé pour leur remplacement. Mais le cahier des charges est sévère (gabarit réduit, voirie étroite et sinueuse, "look" rétro mais moderne) et l'appel d'offre reste pour l'heure infructueux. Pourtant, le SYTRAL assure qu'un nouveau matériel sera opérationnel en 1999, quoiqu'il arrive...

SAINT-CHAMOND - *TVG* : *nouvelle concession.*

✔ Le 1er janvier 97, la gestion du réseau urbain de cette ville située à une dizaine de kilomètre au sud-est de Saint-Etienne a été confiée au Groupe CARIANE, filiale de la SNCF.

Ce jeune réseau (10 ans cette année) dessert Saint-Chamond et Saint-Paul-en-Jarrez soit 43000 habitants.

Quelques chiffres : 13 véhicules dont 2 affrétés, 220 point d'arrêt sur 7 lignes, 1 500 000 passagers en 95 et un effectif de 24 personnes.

SAINT-ETIENNE - *STAS* : *plan "pare-chocs".*

✔ Pour diminuer le nombre d'accidents impliquant ses autobus, la STAS a mis en œuvre une démarche de prévention, le "Plan Pare-chocs". Ce projet d'entreprise comporte plusieurs volets : formation des conducteurs, analyse détaillée des accidents, procédure renforcée des contrôles des véhicules, etc.

L'objectif fixé a été atteint :

- 0,96 accident pour 10000 km parcourus en 94,
- 0,70 accident pour 10000 km parcourus en 95,
- 0,60 accident pour 10000 km parcourus en 96.

THONON-LES-BAINS - *STAT* : *nouveau contrat d'exploitation.*

✔ Réuni le 19 décembre dernier, le comité du SIBAT (Syndicat Intercommunal des Transports de l'Agglomération de Thonon-les-Bains) a approuvé la signature d'un nouveau contrat d'exploitation de l'ex-réseau BUT.

Ainsi a été créé le 1er janvier les STAT (Services de Transports de l'Agglomération Thononnaise) dont les bureaux sont situés avenue de Saint-Disdille et le dépôt installé dans les anciennes carrosseries Piltet à Vongy. Mr Vincent PELLENARD est le nouveau directeur du réseau. Le personnel de l'ancien exploitant (Autocars Philippe) a été repris en totalité et 4 postes et demi ont déjà été créés.

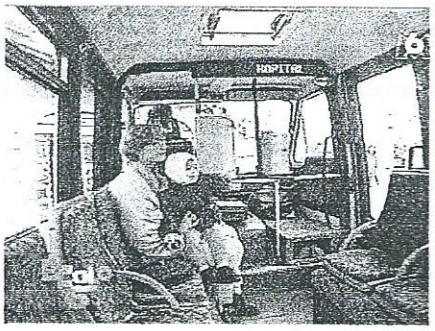
Pour 1997, une ligne de taxi-bus sera mise en place, un kiosque Infos sera construit Place des Arts et les bus changeront d'identité visuelle et de logo, changement d'image confié aux élèves d'un lycée de la ville..

La fusion avec le réseau d'Evian-les-Bains est pour l'heure oubliée.

LES BUS QUI PASSENT A LA TELEVISION

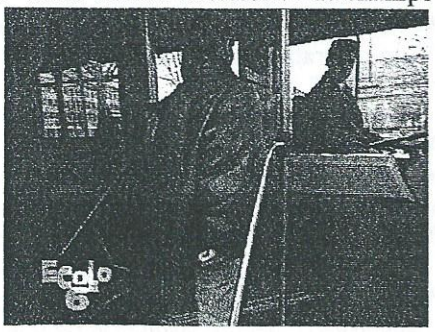
8/1/1997 - ECOLO 6 sur M6 20 h 35

Une émission consacrée aux transports urbains et aux idées qui doivent permettre d'adapter les transports aux besoins, où encore à l'environnement qui devient de plus en plus une donnée à maitriser par les réseaux Urbains. Car le bus a une image de pollueur, or ce n'est pas vrai si on relativise avec le nombre de personnes transportées. Ce court magazine (5 à 10 mn) présentait trois "modèles". Seule critique, ce magazine n'est visible que dans les secteurs où la 6 ne diffuse pas un journal local comme à Lille, Nantes, ...

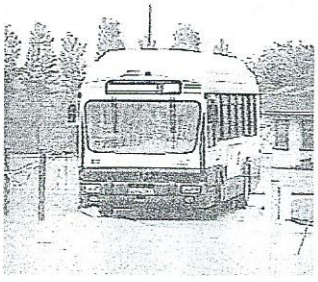


Premier exemple, la STAC à Chambéry a mis en service **Citel,** comme indiqué dans le n° 12 à la page 25, deux lignes exploitées par deux minibus électriques. Je ne reviens pas sur les données d'exploitation. Le reportage présente les avantages pour l'usager, ou plutôt le client : tout d'abord il peut arrêter le minibus à tout moment (sur le circuit) pour le prendre ou en descendre. Ce service ne coûte que deux francs et en plus il est non bruyant. Les usagers interrogés mettent en avant la convivialité, mais aussi la "praticité". Ce système permet aussi d'éviter l'afflux de voitures au centre ville en desservant des parking de dissuasion. Pour finir, on apperçoit un grand père avec son petit fils qui quittent le Minibus heureux de leur périple.

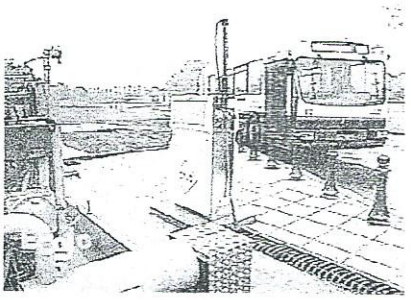
Autre exemple, **TAXiTUB**, le système de Taxis à la Demande du réseau de St Brieuc permet de desservir les zones à faible densité de population. Pour 6 francs (abonnement possible) les adhérents du système peuvent réaliser la commande le passage d'un taxi. Pour cela des lignes avec des horaires virtuels sont établis. La spécificité Briochine c'est la gestion complête du dispositif grâce à l'informatique et cela depuis septembre 1990 !!! Ainsi en plus des 19 lignes Classiques (indicatifs 1 à 16 et 18 à 20), 52 lignes TAXiTUB complêtent le maillage du réseau (plus de 110000 habitants). Les horaires des lignes TAXiTUB permettent toujours des correspondances avec les lignes régulières. Dans le reportage, on présente une utilisatrice qui désir prendre la ligne TAXiTUB n° 26 à une heure bien précise, puis le conducteur de Taxi appelé par l'ordinateur TAXiTUB pour lui demander si il accepte la course. Le taxi revêt le capuchon TAXiTUB (sur le traditionnel TAXI) et prend en charge la cliente (dans la réalité tous les taxis ne mettent pas forcément le petit capuchon TAXiTUB !!!) a l'arrêt C.Cial de la Ville Grohan à la périphérie de St Brieuc. En deux coups de "cuillère à soupe" notre cliente se retrouve au champs de Mars où elle accéde à un bus. Bien sûr seules 4 lignes TAXiTUB ont leur terminus au Champ de Mars où se trouve la Gare Urbaine. De cette façon la plupart des personnes qui habitent le District du Pays de St Brieuc n'ont que la mauvaise volonté comme excuse pour ne pas utiliser les TUB.



Pour la petite histoire, on notera que le bus dans lequel monte notre chère cliente est le PR 100.2 n° 206. Belle simulation, car le bus est vide et il roule sans la plaque latérale de ligne. Enfin, c'est pour la bonne cause !



Enfin pour finir, le dernier exemple nous conduit à Lille où Transpole exploite depuis quelques années un PR 100.2 au Gaz (le n° 812, enfin maintenant 4812). Sa particularité c'est l'utilisation d'un gaz issue de la station d'épuration de Marquette-Lez-Lille.

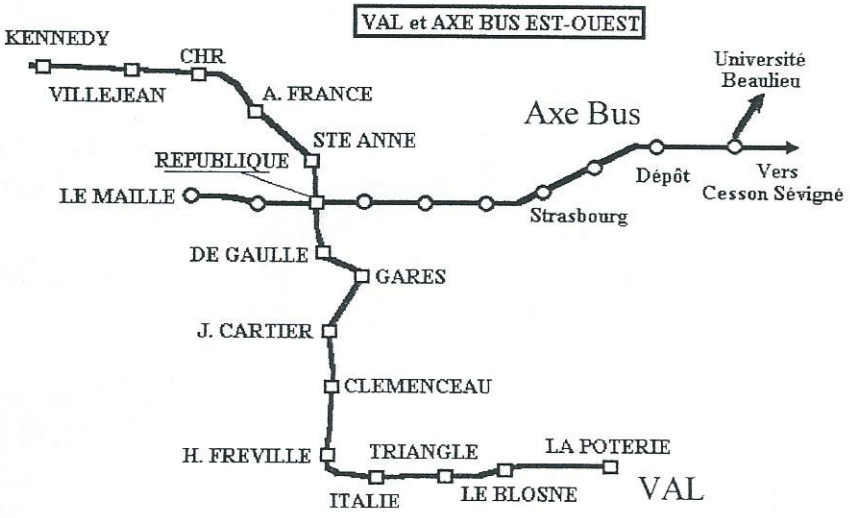


La conclusion, c'est la recherche constante des réseaux et des autorités responsables de transports pour adapter les moyens aux besoins des usagers.

RENNES : UN AXE EST-OUEST

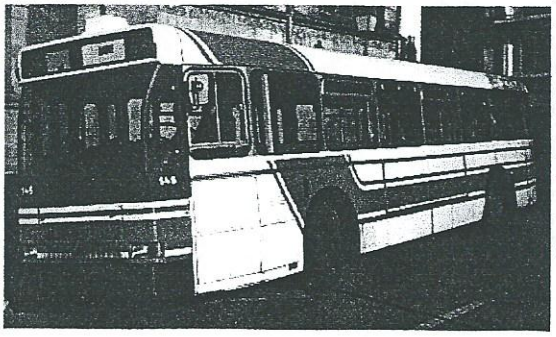
Le 6 janvier 1997, les travaux du VAL débutent à Rennes, le Maire, Edmond HERVE affirme la légitimité du projet, issue de sa réélection en 1995. En attendant l'ouverture du métro pour la fin de l'année 2001 (à l'origine prévue pour 1997 !!!), c'est en octobre prochain que l'on débutera le creusement du tunnel.

Autre événement qui est passé inaperçu, le 4 novembre 1996, le conseil municipal de Rennes décide la réalisation d'un axe de bus Est-Ouest entre Le Maille et la commune de Cesson Sévigné (commune Anti-VAL !). Il ne reste plus qu'à attendre la Déclaration d'Utilité Publique. Cet aménagement de 7,3 km peut se décomposer en 3 parties : Au centre de Rennes (Le Mail - Beaulieu) où le site propre emprunte le côté sud des quais - La branche de 1,7 km qui dessert la faculté de Beaulieu - et enfin le tronçon en site propre central (Beaulieu - Cesson Sévigné).



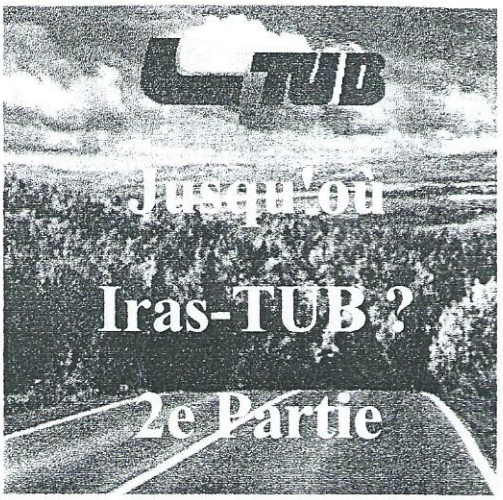
Cet axe bus sera emprunté par 3 lignes urbaines (6-16 et 17) et 5 lignes suburbaines (53 à 57), il représentera 12 stations, et une vitesse de 21 km/H sera assurée (contre 16 km/h actuellement). Ce sont 20 000 voyageurs / jours qui devraient emprunter les lignes qui passeront par cet axe.

Il faut noter que cet axe était inscrit dans une politique globale des transports dans l'agglomération rennaise. Peut être que certaines pistes tarifaires seront étudiées afin d'intégrer les services TE, en allant plus loin que l'actuelle carte Hermine (Train + bus en Bretagne à Rennes, St Brieuc, Quimper, Lorient, Brest et Vannes). Déjà le District participe à l'installation ou à la remise en état de haltes SNCF sur l'agglomération.



Yves LE CHANU - Janvier 1997

6 janvier 1997 : ENFIN PLERIN



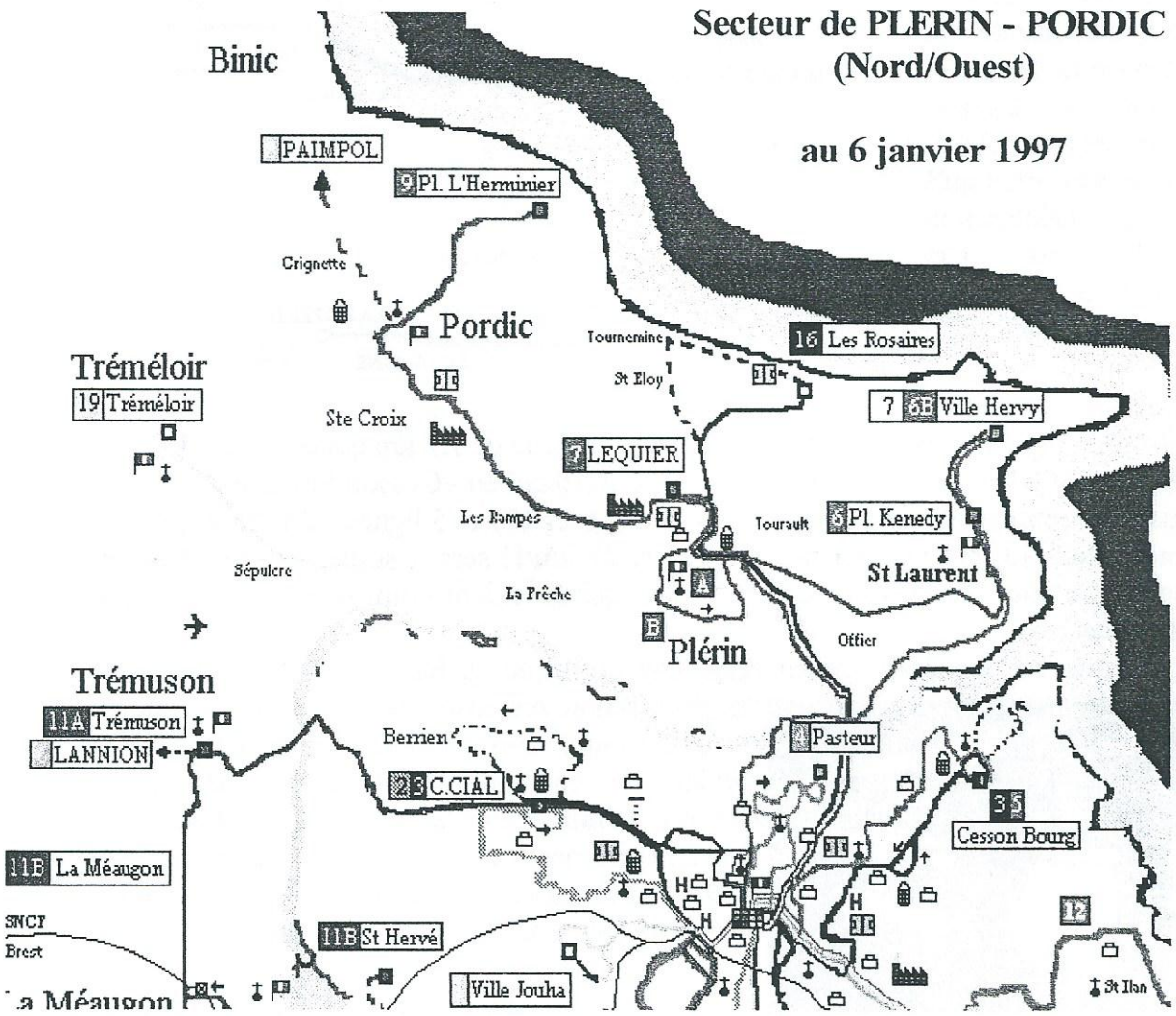
Enfin, les TUB desservent la commune de Plérin (12000 habitants) depuis le 6 janvier 1997. Le réseau des TUB dessert desormais une population de plus de 110000 habitants !

Les lignes qui desservent Plérin :

- 06 - Champ de Mars - Le Légué - St Laurent - Ville Hervy
- 07 - Plérin Collège Léquier - Plérin St Laurent - Ville Hervy
- 09 - Gare Interurbaine - Plérin Centre - Pordic
- 16 - Champ de Mars - Plérin - Plérin Plage des Rosaires (en été)
- 19 - Champ de Mars - Plérin - Le Sépulcre - Tréméloir.

A ces lignes, il faut ajouter 7 lignes TAXiTUB (500-510-520-530-540-550 et 560). Au niveau de l'exploitation, la ligne 6 est en partie affrêtée aux Cars Rouillard qui utilisent un A 600 (3602 TH 22), la ligne 9 intègre les services interurbains St Brieuc-St Quay-Paimpol exploités par la CAT. Les communes de Plérin et Pordic bénéficient d'une desserte des Dimanches et Fêtes grâce au passage de cette ligne interurbaine. Par ailleurs, la CABRI, exploitant du réseau, a reçu 2 A 500 (249 & 250) au mois de janvier. Notez que les 2 A 500 acquis en octobre sont immatriculés 4053VC22 (247) et 4056VC22 (248). Le nombre d'A 500 est désormais de 14 (237 à 250).

Il y a 50 ans, en 1947, MM PLET et CHEVALIER (CFT) proposent à la Ville de St Brieuc d'exploiter un réseau urbain sur le modèle de Laval. Ce réseau naîtra en mai 1949



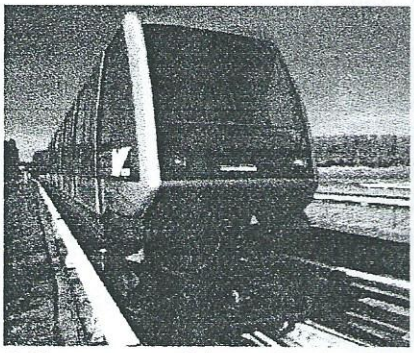
TRACER de la CAT qui assure la liaison St Brieuc Paimpol (Ligne 8). Cette ligne bénéficie de l'intégration tarifaire sur Pordic depuis septembre 1996 et sur Plérin depuis janvier 1997. Pour les TUB la ligne 8 interurbaine se transforme en ligne 9 ! Pour information, ce car est équipé de portes louvoyantes (Meilleure visibilité pour le conducteur).

Petit à petit les autocars de la CAT (plus de 90 % des lignes interurbaines sur le département des côtes d'Armor ont commencé à revêtir une nouvelle découpe aux couleurs du département (vert/bleu/gris eet blanc).

Après le nouveau ticket unité (rose/rouge) qui représente l'ancienne Gare du Petit Train des Côtes du Nord à St Brieuc transformé en Restaurant universitaire, voici le nouveau ticket carnet (bleu) qui reprèsente la Gare SNCF de St Brieuc. Petite critique de certains conducteurs, la zone prévue pour recevoir l'inscription du composteur (avec dégradé) rend plus difficile la lecture de loin de l'heure. Comme quoi le superbe n'est pas toujours pratique.

LE VAL EN 2001 !

La guerre contre le VAL Rennais semble terminée, vu la somme des informations liées au départ des travaux, qui doivent s'étaler de 1997 à 2001. La presse locale, le journal municipal de la ville de Rennes, le journal du District Rennais, ... Autant de vecteurs de communication qui ne ratent pas une occasion pour présenter le projet. Depuis peu, des photos du VAL 208 illustrent ces articles. Version evoluée du VAL 206, il y a de quoi séduire les usagers qui rouleront à bord.



Par ailleurs, pendant la période de Noël (21/12 au 31/12/96), le STAR proposait le PASS'NOEL qui donnait libre accés au réseau pendant une journée au prix de 10 Frs (21 Frs pour 3 personnes). Vu le succés de la formule du titre journée le STAR annonce dans le dernier numéro du Rennais, la possibilité de créer un titre Journalier. Titre que toutes les villes touristiques, et même les autres, devraient possèder. Affaire à Suivre. A cette occasion, le STAR rappel ses tarifs et démontre le faible coût des abonnements en le rapportant au prix d'une journée (à raison de 26 jours par mois) et oui le bus n'est vraiement pas cher, surtout moins qu'une 2e voiture !!!

CHARTRES : UNE LIGNE ASTUCE

Depuis le 26 août 1996, Filibus, réseau des Transports Urbains de Chartres propose à ses clients la ligne ASTUCE qui permet de relier des quartiers de l'agglomération sans passer par le centre ville. Ainsi cette ligne ASTUCE relie le Lycée de Luisant et le Lycée J. De Beauce de Chartres en passant par les communes de Lucé et Mainvilliers. Cette ligne bénéficie de 7h35 à 19h51 d'une fréquence d'un bus toutes les 30 mn.

Autre spécificité, c'est la possibilité pour les abonnés TRANSBEAUCE (Réseau Départemental) d'effectuer une correspondance gratuite sur le réseau Filibus. Cette possibilité s'effectue très simplement puisqu'il suffit de montrer son abonnement TRANSBEAUCE au conducteur !

Enfin, dernier coup de chapeau à FILIBUS, avec les Circuits du Matin pour assurer la correspondance avec les départs des Trains de 6h08, 6h33 et 6h35 pour Paris. Pour le retour FILIBUS propose les Boucles du Soir qui assurent la correspondance avec les arrivées des trains de 20h04 et 20h41. Un bel exemple de complémentarité Bus-Train !

Yves LE CHANU - Février 1997.

GX 317 n° 01 sur la ligne 4 vers Lucé à la Gare SNCF en Août 1996. - YLC

DE TOUT ET DE RIEN

PRECISION:

M. Amphoux nous écrit en rapport à l'article paru dans le numéro 8 page 35, article rédigé par M. Rostagni sur les lignes privées 142 à 144 à Marseille: " Je crois me souvenir que la ligne qui desservait Allauch au départ du cours Joseph Thierry était la n°11 et non pas la 2 comme indiqué. Pouvez-vous nous confirmer mon affirmation ? ". Réponse de M. Rostagni: je ne connais les lignes 142 à 144 que depuis 1963. J'ai eu l'idée d'en dire ce que j'en savais suite à une polémique ouverte dans la grande presse lors des récentes longues grèves, qui les citait en exemple en rappelant que les lignes 1 et 2 étaient passées au secteur privé après les grandes grèves de 1956. Après vérification, il existait bien avant ces conflits les lignes 1 vers la Bourdonnière et 11 vers Allauch. La ligne 1 a été reprise en autocars par la S.P.A. dès le 24/09/56 et la 11 par la S.E.T.A.M. le 01/04/57 seulement. Entre temps la ligne 2 terminant à Croix Rouge, soit à l'entrée d'Allauch, a été remise en service après des décennies de disparition le 14/01/57, d'où confusion possible du journaliste. Rappelons qu'à ce jour, ces deux compagnies assurent les lignes 142 à 144 du réseau de Marseille. Depuis cet article, la S.P.A. a repris un PR 100 MI à la RTM sous le n°50, et la S.E.T.A.M. un autre sous le n°31, en renouvellement des vieux PR 100 PA de leurs renforts scolaires. En novembre, un Heuliez 0 305 d'occasion était en peinture.

INFOS DE DERNIERE MINUTE:

A **NICE** l'appel d'offre relatif à l'achat des bus au gaz a été lancé le 10 février dernier mais réduit à 42 exemplaires. Cet appel avait été précédé par un autre le 22 janvier pour l'acquisition de cinq autobus standards à plancher surbaissé.

Pour compléter l'article de M. Rostagni sur la présentation du réseau de Toulon, un de nos lecteurs de retour de cette ville nous a rapporté le dernier bulletin " Aire " d'avril 97 qui est le magazine du SITCAT - - Syndicat Intercommunal des Transports en Commun de l'Agglomération de Toulon -. Ce bulletin nous apprend que le réseau a essayé le 24 janvier dernier l'Heuliez GX 217 GNV fonctionnant au gaz naturel. Ce bus était l'exemplaire présent au Congrès de l'UTP à Rouen en novembre dernier. Nous vous avions présenté ce véhicule dans notre numéro 12.

En plus de ses 12 bus à plancher surbaissé (9 standards et 3 articulés), le SITCAT envisage d'ores et déjà l'acquisition de 14 nouveaux bus en 1997 dont 12 standards, climatisés et à plancher surbaissé, un midibus et un minibus pour le transport de personnes à mobilité réduite.

Depuis le 1er janvier et jusqu'en septembre le réseau teste un nouveau système de paiement: la télévalidation qui fonctionne avec des cartes à puce et un télévalideur à lecture optique. Ce système est expérimenté sur les navettes maritimes et 80 jeunes clients participent à l'expérience.

Le SITCAT vient d'attribuer aux chantiers navals " De Rovère " et " Sud Marine Industrie " la construction de trois vedettes maritimes pour accroitre sa flotte sur les trois lignes maritimes du réseau RMTT. Longues de 19,5 m, elles seront propulsées par deux moteurs Iveco de 350 chevaux. Chauffées et climatisées elles transporteront 120 personnes; la première sera livrée en janvier 98, les deux autres en été 98.

Après avoir envoyé son étude sur Toulon, M. Rostagni a eu l'occasion de feuilleter le numéro 42 de la revue Charge Utile de juin 96 et a eu la surprise d'y découvrir deux photos de matériel qu'il a effectivement aperçu à la fin des années 50 alors qu'il ne connaissait qu'encore peu cette ville. Il s'agit de six Berliet PCK 8 urbains (photo du n°3) carrossés à Grenoble par Belle Clot, pour les besoins de la ligne 12 d'Orlandi, et sept Renault 215D produits en 1950 par cette même entreprise, pour la société G.A.B.Y. d'Hyères. Trois de ces derniers étaient du type autocar et quatre adaptés aux besoins de la ligne Hyères - Toulon. Remarquons qu'Orlandi est resté fidèle à Berliet et G.A.B.Y. puis SODETRAV à Renault, notamment avec de nombreux 215D de série dont certains tractaient des remorques Scemia entre Hyères et Toulon.

A **ROMANS**, les T.U.R. c'est fini. Suite à l'adhésion de Bourg de Péage, le réseau a pris le nom de Citabus des 2 Rives (revoir le numéro 12 page 25). Le réseau s'est enrichi de deux lignes reliant les deux villes. Tous les bus sont aux nouvelles couleurs, variées et en bandes discrètes, certaines dégradées. Seuls les deux plus vieux bus rouleront en blanc jusqu'à leur retrait du service; ce sont le SC10R n°13 et le R212 n°20. Quatre véhicules neufs ont accompagné cette mutation, deux Heuliez GX 77H n°26 et 27 et deux Heuliez GX 317 à deux portes n°25 et 28, un troisième étant attendu dans quelques mois.

A **PONTOISE** le réseau urbain s'est vu doté début mars de 11 bus Setra S 315 NF (revoir présentation de ce véhicule dans notre numéro 12 page 51 et sa photo en page 41). 7 bus supplémentaires du même type seront livrés à la fin de l'année et 5 en 1998. Pour rester dans le département du Val d'Oise, sachez que les Cars Lacroix de Beauchamp exploitant plusieurs lignes suburbaines dans ce département ont eux aussi acquis plusieurs Setra S 315 NF.

En **ILE DE FRANCE** l'APTR (Association Professionnelle des Transports Routiers) va recruter avant la fin de l'année 400 " anges gardiens " pour assurer une présence et une meilleure sécurité dans les bus de la grande banlieue. L'APTR n'attends plus que le feu vert du Syndicat des Transports Parisiens. Cela concerne 52 transporteurs assurant des lignes suburbaines dans les quatre départements de Seine et Marne, des Yvelines, de l'Essonne et du Val d'Oise. Le but est de faire baisser la fraude, le vandalisme et la délinquance sur ces lignes qui ont récemment augmenté.

A **ORLEANS** c'est le 7 mars que le SIVOM après quatre heures de débats a adopté la décision de réalisation de la première ligne Nord-Sud du tramway qui doit relier la Source et Fleury-les-Aubray. Cette ligne aura un coût (valeur janvier 1997) de 1,850 milliard de francs.

Avec pas mal de retard, le réseau a enfin reçu son premier Agora articulé début mars; il porte le numéro de parc 705. Pour les suivants, deux ont du arriver fin mars, deux sont attendus en avril et le dernier courant mai.

A **ANNECY**, 8 Renault Agora n°15 à 22 ont été acquis en renouvellement du parc. Ce réseau est bien connu pour l'amortissement rapide du matériel et ce sont des PR 100.2 de 1989 qui ont été revendus.

A **CHAMBERY**, les PR 100MI n°30 et PR 180 n°103 ont été habillés de nouvelles faces avant et arrière Safra. Les PR 100MI n°28 et 29 roulent sur la ligne E et sont exploités par l'entreprise Frossard. L'essai de deux minibus électriques Citel irrigant le centre ville et s'arrêtant à la demande se poursuit.

A **ANNEMASSE**, et suite à la présentation de ce réseau dans notre numéro 4, vous avez suivi son évolution dans les nouvelles brèves, et en particulier sa reprise par la Sarl Cotura du groupe Agir. A la mi mars nous avons noté les véhicules suivants: SC 10U n°1010 et 1012, R 312 n°3076, 3079 à 3081, 3088, un Heuliez GX 107 n°601, un PR 100.2 n°1514, quatre Heuliez GX 77H n°201 à 204, un PR 180.2 n°4001, un Heuliez GHLZ sans numéro et deux Renault Master n°51 et 4515. Deux nouveaux Master dont un "H" venaient d'arriver au dépôt actuellement situé aux abattoirs municipaux.

A **BOURG EN BRESSE**, un premier Agora vient d'être acquis et porte le n°462.

A **GIVORS**, en complément de l'information en bas de la page 12 de notre dernier numéro, signalons que les 3 R 312 réceptionnés portent les numéros 47 à 49 et que les deux derniers SC 10U sont conservés en réserve.

A **ROISSY** a été mis en fonctionnement réel à vide sans voyageur le 31 mars le mini-métro automatique de type SK sur la première ligne entre la gare RER et l'aérogare 1. Après ces essais, la mise en service voyageur est proche.

A **COGNAC** c'est le 14 mars qu'à été mis en service le minibus - un GX 17 - assurant un circuit urbain en ville. C'est la Communauté des Communes de Cognac qui gère le réseau Transcom de la ville.

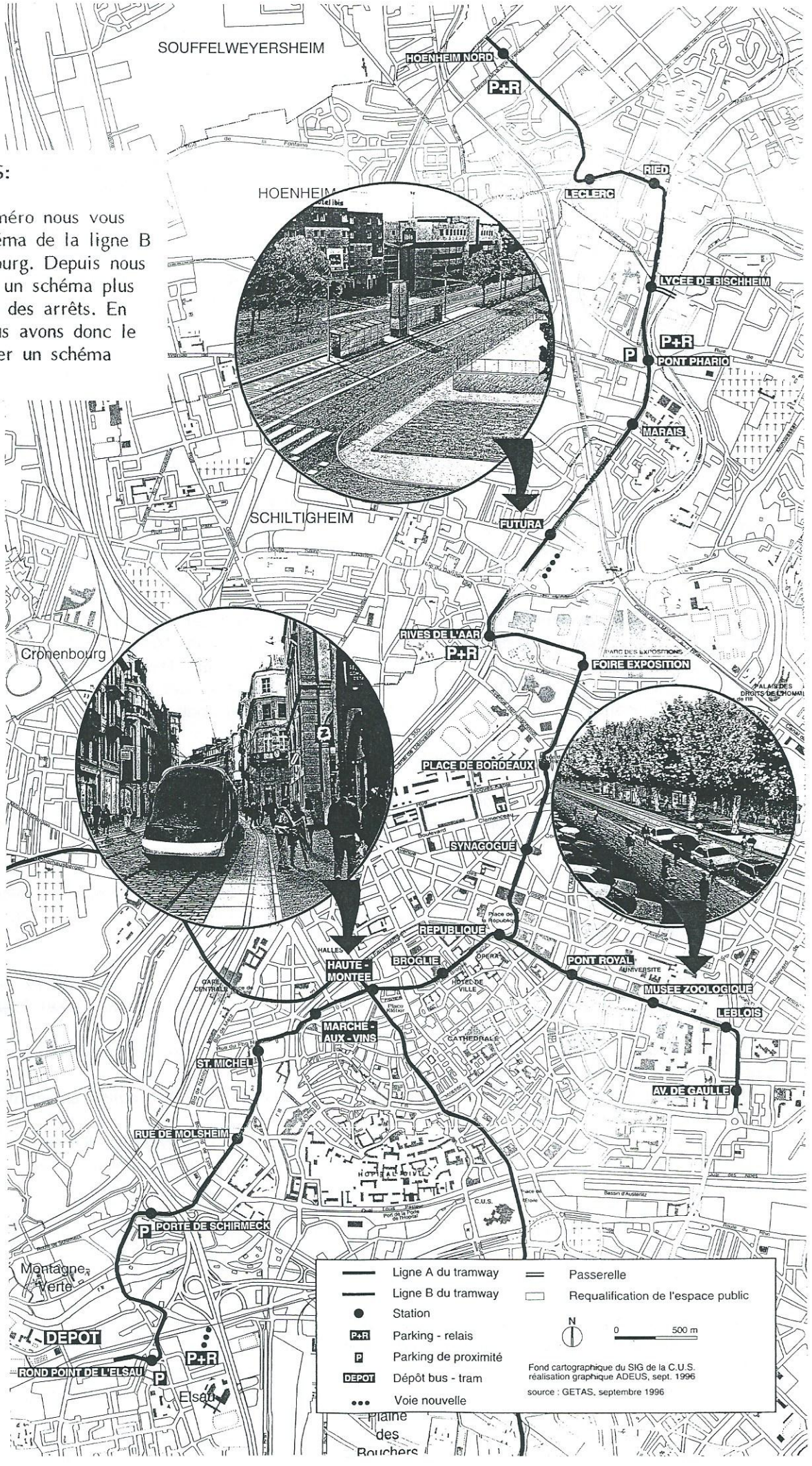
Page 19 de ce numéro, M. Landas vous communique l'état du parc de Marseille. A cet état des véhicules sur pneus, son auteur nous informe qu'il faut ajouter:
- le tramway: 19 motrices PCC n°TA01 à TA16 et TB17 à TB19 qui roulent en service normal en train de deux voitures.
- le métro: numérotation des voitures: MA 01 à MA 42, MB 01 à MB 30, RA 01 à RA 21, RB 01 à RB 15, NB 01 à NB 36 qui roulent en configuration M R N M (M: motrice avec poste de conduite, R: remorque, N: motrice sans poste de conduite).

Page 13 de notre dernier numéro, nous publions l'état du parc de Bourges; il n'est déjà plus à jour car le réseau CTB vient d'acquérir un Renault PR 112 n°136, un Heuliez GX 317 (3 portes) n°137 et un Renault Agora (3 portes) standard n°138.

A **NARBONNE**, la convention de 5 ans liant la ville aux autocars Michau se terminait le 1/1/96. Elle a donc été semble t-il prorogée une première fois. Le problème de cette ville semble être financier pour le renouvellement des Mercedes-Heuliez O 305 qui doivent avoir à peu près 14 ans d'âge, sauf le dernier, un peu plus récent, et assurent toujours du service régulier. Rappelons qu'un septième bus, le 6332 MS 11 avait été incendié par des manifestants il y a une dizaine d'années.

STRASBOURG - CTS:

Dans notre dernier numéro nous vous avions présenté le schéma de la ligne B du tramway de Strasbourg. Depuis nous avons reçu de la CTS un schéma plus précis avec la mention des arrêts. En remerciant la CTS nous avons donc le plaisir de vous présenter un schéma précis de cette ligne.



EVIAN: funiculaire, tu revivras: fleuron des transports évianais, le funiculaire d'Evian mis en service en 1916 s'était arrêté en 1970. Racheté en 1991 par la ville, il est désormais classé aux monuments historiques. Sa remise en état vient de commencer par les deux cabines qui vont être rénovées par l'entreprise Bochet de Champanges.

Il va aussi falloir remettre en état les gares de départ, d'arrivée et les intermédiaires qui ont bien souffert du temps ainsi que les machineries et les infrastructures au sol. Le budjet prévisionnel est de 17 millions de francs hors taxe et la remise en service pour l'an 2000.

La délicatesse de levage est parfaitement réussie par l'entreprise Bochet qui va ensuite rénover les cabines.

ERRATUM:

A rectifier dans le numéro 12:
Page 22, rubrique Lille: il faut lire: 8 nouveaux Renault City bus et non des Heuliez GX 317.
Page 24, rubrique Perpignan: on y parle de Master Chardon et non Chaudon comme écrit.
Page 28, rubrique Limoges, il est écrit que la ligne 10 est équipée en articulés. Ce qui est juste mais il faut préciser que le réseau TCL ne possède que 4 de ces bus et donc que sur cette ligne circulent aussi des standards.

A rectifier dans le numéro 13:
Page 4: à la fin du paragraphe " la réouverture du réseau " la fin de la phrase n'a pas été imprimée; il fallait lire: le matériel appartient à la ville et le 26 octobre 1979, prend naissance le Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de la Région d'Avignon (S.I.T.U.R.A.).
Page 6: les deux premières lignes en haut de la page sont à rayer car répétées (voir fin de la page 5). Pour une bonne lecture, reprendre cette dernière à partir de " transport d'handicapés ..... ".
Page 13: dans le tableau de Bourges dans l'état du parc il faut rectifier 3 (et non 5) minibus et rajouter 2 autocars (les deux PR 14).

Pour rester dans l'état du parc CTB de la ville de Bourges, plusieurs erreurs sont à corriger: il y a 3 PR 100R n°87 à 89, 2 PR 100MI n°78 et 93 et 16 PR 100.2 n°95 à 98, 101 à 103 & 105 à 113. Le n°95 est de type PS 08 A15 - série 100 333 et a été mis en service le 8 juillet 1985 en même temps que le n°96. Bien sûr l'Heuliez n°95 n'existe pas et le nombre des GX 107 est au nombre de 7.
Page 13: article sur Sète: M. Rostagni, auteur de l'article de présentation de ce réseau paru dans le numéro 1 nous apporte les précisions suivantes: au cours d'une visite assez récente, il a constaté qu'en deux ans le parc n'avait pas varié, mais avait été renuméroté pour la troisième fois de façon à la fois plus simple et plus logique. La correspondance des anciens numéros, déterminée par l'immatriculation des véhicules, est donnée entre parenthèses: MG 36 n°01 (41), PR 100.2 n°11 (31), PR 100R n°12 à 15 (respectivement 32, 13, 14, 23) PR 100MI n°16 (22), R 312 n°21 à 24 (respectivement 21, 12, 11 et 33). Le matériel de la ville de Sète provient du réseau.
Page 5: dans l'article de présentation du réseau d'Avignon, paragraphe du matériel, M. Giana relève une erreur: les n°996 et 997 sont des SC 10L rachetés à Clermont-Ferrand et non à Nice.
Page 22: Monaco: lire l'Oreos 55 et non SS.
Bordeaux: complément d'information: les Man NL 222 ont été livrés sur le marché 1995. En 1996 le réseau a reçu 53 Agora standard. Les livraisons se sont étalées de juillet à novembre 96.
Page 23: Nice-Aéroport: les numéros 2001 et 2002 sont des GX 317 et non des GX 107.
Cannes - Bus Azur: infos complémentaires: le réseau appartenait déjà à la filiale transports urbains de la CGEA appelée CGFTE depuis le 1/1/91. C'est la direction régionale de la CGEA qui s'en occupe depuis le 1/1/97. Ce réseau vient d'essayer deux bus à plancher surbaissé: un Van Hool A320 et un Heuliez GX 217 à 3 portes. 4 véhicules sont en cours d'appel d'offres.

VITE LU, VITE SU

A **COLMAR** le réseau urbain TRACE vient de s'équiper d'un système d'aide à l'exploitation (SAE) et d'un système d'aide à l'information (SAI) voyageur. Actuellement ont été mis en place six bornes vidéo et trois écrans à cristaux liquides qui donnent le temps d'attente avant l'arrivée des prochains bus à l'arrêt. Cet équipement sera développé en 97 et 98.

ROANNE: le 11 février dernier, une charte locale de sécurité routière a été signée à Roanne pour trois ans entre lz ministère des Transports, le district de l'agglomération roannaise et le réseau urbain de la ville, la STAR. Cette dernière a défini un plan d'action de prévention basé sur la formation de son personnel et l'information des clients.

TOULOUSE: le budjet pour les études préliminaires de la seconde ligne B du Val a été voté fin février et l'appel d'offres auprès de constructeurs devrait être tranché au printemps entre GEC Alsthom et Matra.

ANNEMASSE: deux réunions ont eu lieu les 17 et 24 mars entre des représentants du canton de Genève et ceux de l'agglomération d'Annemasse pour conclure l'avant-projet d'un ligne de tramway de 12 km qui pourrait relier au début du siècle prochain Annemasse en France, à l'aéroport de Genève en passant par le centre ville de cette dernière.

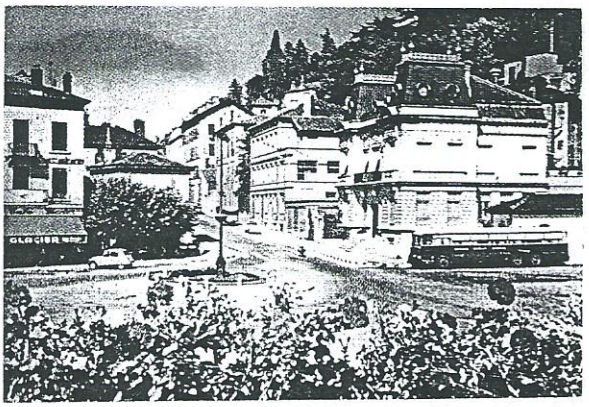
Le réseau Sunbus de **NICE** teste actuellement un système d'anti-démarrage des bus mis au point par son service d'exploitation. Après des essais le réseau a fait breveter son système.

C'est en mars qu'a commencé la rénovation de 32 voitures du métro de **LYON.** Ce travail s'échelonnera sur cinq ans et coûtera 60 millions de francs. La rénovation sera faite dans les deux ateliers de la SLTC.

En 1997 le réseau STGA d'**ANGOULEME** fêtera ses 20 ans. Une série de manifestations est prévue du 15/10 au 15/12.

COMPLEMENT D'INFORMATION RESEAU DE VIENNE:

Beaucoup de nos lecteurs lisent avec grand intérêt le magazine et dépistent ainsi la moindre erreur. C'est tout à notre honneur que bon nombre d'entre vous nous écrivent pour nous apporter des rectifications ou des précisions. Ainsi M. Meyrueis a noté dans la présentation du réseau de Vienne parue page 5 du numéro 12 que son auteur, M. Rostagni avait commis un oubli de taille en omettant de signaler que le réseau de Vienne avait posséder - chose rare pour une petite ville - des bus à trois essieux à savoir des Berliet PBR. " J'en suis sûr car je me rappelle en étant enfant y être monté dedans " nous a déclaré M. Meyrueis. Ces magnifiques et beaux grands autobus étaient à Vienne de couleur bleue en bas de caisse et crème au-dessus. Pour prouver son affirmation, M. Meyrueis nous joint ci-contre une partie d'une carte postale d'époque où figure justement à l'arrêt un Berliet PBR à double essieu à l'arrière. Le réseau en a posséder des neufs et des occasions achetés au réseau de Lyon.



PETITE ANNONCE

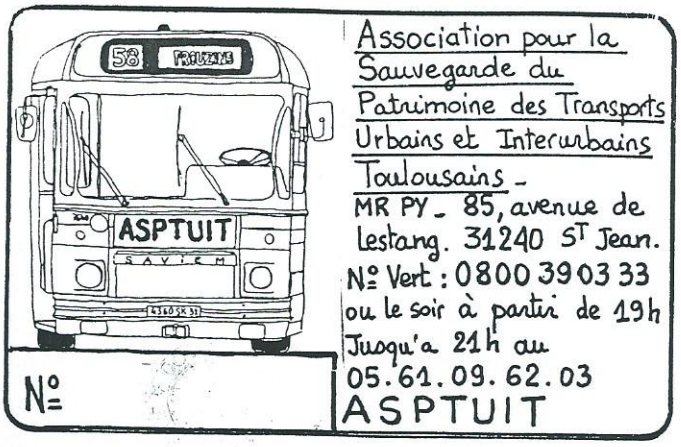
OYEZ, COLLÈGUES... Message au personnel de la RATP

Si vous avez lu le journal "Entre les Lignes" de janvier, vous avez pu apercevoir, page 30 une rapide présentation de notre revue.
Si elle est bourrée d'inexactitudes (actualité ferroviaires au lieu d'actualité des réseaux, France et Étranger alors que l'international a été depuis le n°12 déclaré "persona non grata" et au numéro de téléphone privé qui, par pur automatisme a été transformé en numéro intérieur avec l'équivalence !) elle a toutefois le mérite de nous faire connaître parmi les agents et par là-même d'être rejoint par de nouveaux passionnés.
Si des collègues se sont récemment abonnés à la revue, qu'ils se fassent connaître sans plus tarder, pour que nous fassions connaissance et que nous puissions échanger des infos et améliorer le contenu de cette rubrique. Plusieurs d'entre nous collectionnent billets, photos, plans, livres sur les réseaux urbains...

Venez donc rejoindre Fabrice, Olivier, Daniel, Gérard et Patrick !

Pour me contacter par le courrier intérieur : Patrick KIRSTETTER *VR - PG/BUS*
LAC - A 51
LYBY

LA VIE DES ASSOCIATIONS



A.S.P.T.U.I.T.

Association pour la Sauvegarde du Patrimoine des Transports Urbains et Interurbains Toulousains

Tel est l'intitulé d'une nouvelle association qui a vu le jour sur Toulouse. Créée par Messieurs PY et BONATO, elle a déjà rassemblé un bon nombre d'objets et d'archives des transports urbains et interurbains de Toulouse. Les responsables s'activent maintenant pour trouver un local et un premier bus de sauvegarder.

Bravo pour l'initiative de nos deux jeunes créateurs de cette association et qu'ils nous donnent vite de leurs nouvelles.

==========

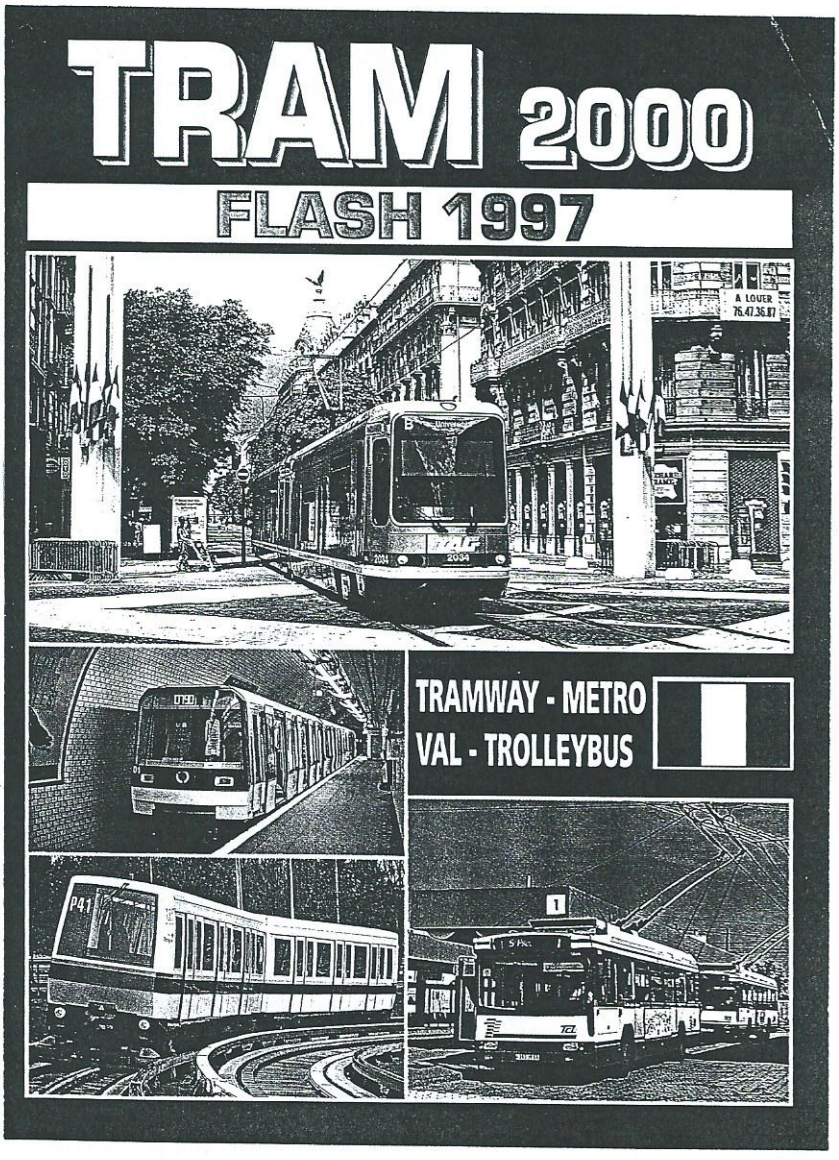
BELGIQUE

TRAM 2000

Après la présentation dans notre dernier numéro de la revue " soeur " belge TRAM 2000 nous vous présentons ci-contre leur dernière production à savoir la présentation de tous les réseaux de tramways, métros, vals et trolleybus de la France. Concernant ces modes de transport il n'y a rien à dire que sinon c'est complet et plus que complet. Je l'ai entre les mains et je peux vous dire que c'est un ouvrage admirable. Je ne sais pas comment vous faites, amis belges,

mais c'est du beau travail ! Dépêchez vous de sortir le même ouvrage avec les réseaux autobus.

Pour commander le **FLASH FRANCE 1997:**
envoyer un chèque de 70 Fr français à:
M. Roland De Coster
26 avenue de l'Opale
B-1030 BRUXELLES
L'envoi de l'ouvrage vous sera fait par retour du courrier.



MUSÉE des TRANSPORTS

ASSOCIATION POUR LE MUSÉE DES TRANSPORTS URBAINS, INTERURBAINS ET RURAUX

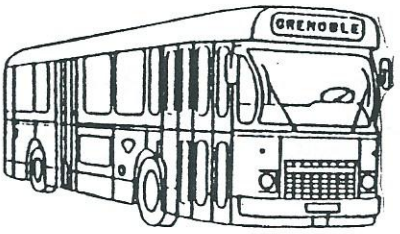
MUSÉE ET SECRÉTARIAT
60, avenue Sainte-Marie
94160 SAINT-MANDÉ
☎ (16-1) 43 28 37 12

C'est le dimanche 16 mars que le **Musée des Transports** de Saint-Mandé a réouvert ses portes au public et ce jusqu'au dimanche 23 novembre inclus. Cette année l'association qui le gère, **l'AMTUIR**, fête son quarantième anniversaire. C'est en effet en 1957 qu'une poignée de passionnés de transports publics s'unissent pour sauvegarder la motrice n°1 des tramways de Versailles car ces derniers ont été supprimés le 3 mars 1957. Aussi le samedi 15 mars 97 et exclusivement pour les membres de l'AMTUIR cette motrice a été sortie dans la cour du Musée (photo ci-dessus de M. Meyrueis prise le 15/3/97).

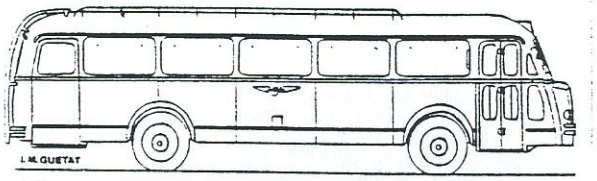
La photo ci-dessous (de M. Meyrueis) représente la dernière acquisition du Musée à savoir un SC10 - ex 6061 - transformé en camion atelier pour les besoins du service relevage du métro. Il est aménagé avec un compartiment avant offrant 14 places pour le personnel, avec un compartiment arrière atelier et magasin de pièces, une double porte ouvrante axiale arrière. A ses côtés le Berliet PCMR n°4375 de la RATP.

STANDARD 216
HISTO BUS GRENOBLOIS

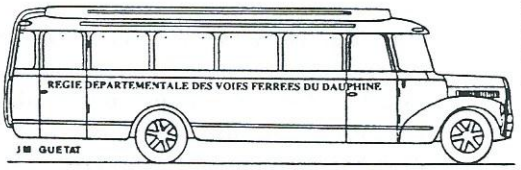
siège : 243 chemin de l'Enfer - 38330 MONTBONNOT
secrétariat : 3 rue Pasteur - 38130 ÉCHIROLLES



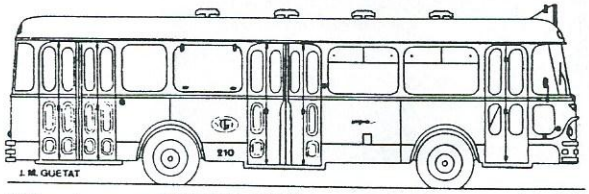
L'association **STANDARD 216 HISTO BUS GRENOBLOIS** a été créée au printemps 1989 pour restaurer et préserver d'anciens véhicules de transports en commun ayant exclusivement circulé dans l'agglomération Grenobloise et le Département de l'Isère. Neuf véhicules sont préservés :



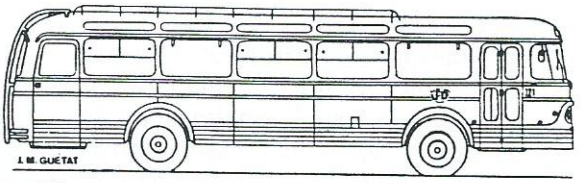
Chausson APH 1 *1947*



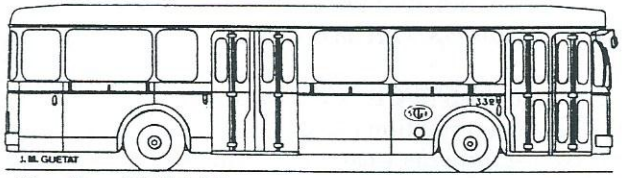
Saurer 3 CT-3D *1952*



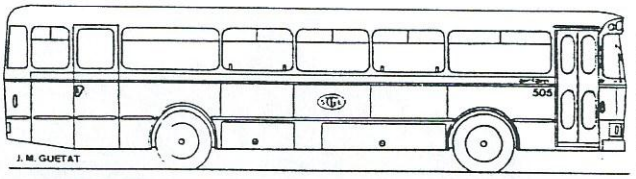
Chausson APH 2/522 *1960*



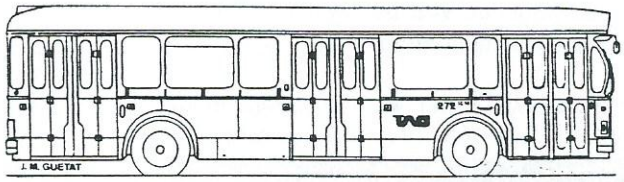
Chausson ASH 522 *1963*



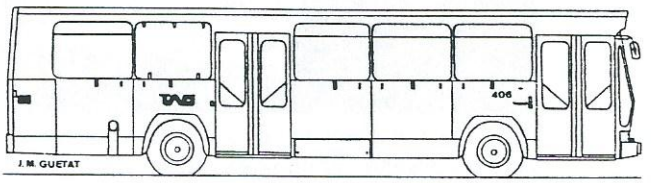
Berliet PCM-U *1969*



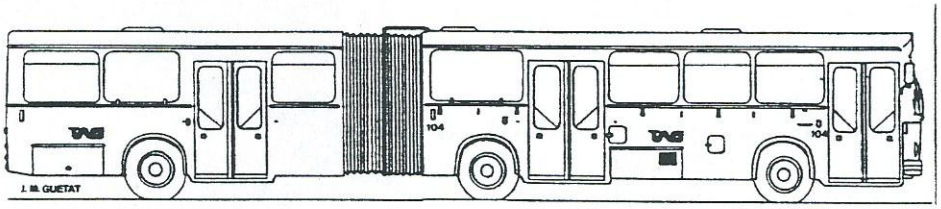
Berliet PH 4/620 *1973*



Saviem SC 10-U *1974*



Berliet PR 100-B *1974*



Saviem - Man SG 220 *1978*

Parallèlement à notre démarche de conservation du patrimoine local, nous avons créé un fonds d'archives manuscrites et iconographiques de plusieurs milliers de pages et de près de 12.000 photos.

Nous avons conçus cinq documents historiques, issus de ce fonds, qui synthétisent l'évolution des transports en commun de la région Grenobloise (de l'origine en 1882 jusqu'à nos jours).

Régulièrement, nous mettons ce fond à la disposition de journalistes, écoliers, étudiants ou personnes en Formation Professionnelle réalisant des articles, exposés, mémoires ou thèses sur les transports en commun.

PREMIERES RENCONTRES DES ASSOCIATIONS DE PRESERVATION DU PATRIMOINE DES TRANSPORTS URBAINS

Le Samedi 15 et le Dimanche 16 Mars 1997, l'agglomération roannaise fût le centre du monde des passionnés de Transports Urbains.

Transp'Expo organisé par l'Association de Sauvegarde des Transports Urbains et des Chemins de Fer regroupait sur trois sites différents des expositions ou des manifestations liées aux Transports.

Au dépôt de la STAR, où d'anciens cars cotoyez l'illiade de Renault,, les élus locaux présentaient le samedi matin la nouvelle découpe. Ils annonçaient aussi l'étude de l'introduction sur le réseau de bus Agora au GNV. Ce dernier, exposé au dépôt de la STAR, à permis aux personnes interessées de rejoindre le deuxième lieu d'exposition, salle du Grand Marais à Riorges pour l'inauguration officielle. Cette salle regroupait de superbes réseaux de modélisme ferroviaire, des stands d'associations de passionnés de Chemin de Fer (De France, d'Angleterre et d'Allemagne), et des associations liées aux transports Urbains (ASTUCE, Car Histo Bus, ASPTUIT, Rétro Bus Lyonnais, Amis du Rail du Forez, l'Association des Transports Urbains de Genève, ...). Enfin, l'entreprise Roanne Boisson présentait les multiples facettes du chemin de fer à Roanne (Tram, transport du Char Leclerc, chemin de fer et transport des boisson à travers le modélisme, ...). Grand absent dans cette deuxième édition, la SNCF, qui par ailleurs n'a pas aidé la circulation d'un autorail sur la ligne Charlieu-Roanne organisée par les Amis du Rail du Forez.

La STAR, pour faciliter les déplacements entre le centre ville et les 3 lieux d'expositions, proposait une navette gratuite durant les deux après-midi avec une fréquence de 20 mn et exploitée à l'aide de deux GX 77 H en boucle.

Profitant de cet événement, l'ASTUCE a organisé une rencontre entre les différentes associations de préservation du patrimoine des transports urbains (matériel, écrit, ...). Plusieurs réunions de travail ont permis d'échanger sur deux grands thèmes :

La preservation de véhicules pose des difficultés de plus en plus difficiles d'un point de vue de "logement" et de financement face au désengagement des différents interlocuteurs.

Suite à l'offre faite à l'ASTUCE par le vice président du GART de présenter l'action des diverses associations au congrès du GART, il a été question des **relations avec les réseaux et de la création d'un genre de label** qui regrouperait les différentes associations liées aux transports urbains. Ce concept moins lourd qu'une fédération permet de se regrouper et d'acquérir une image forte face aux réseaux, aux groupes et aux AO, tout en gardant la spécificité de chacun.

Enfin, je remercie le District de Roanne, la ville de Riorges et le Département de la Loire qui ont permis à ces rencontres de voir le jour en contribuant fortement au financement de ces rencontres qui furent humainement très riches. Rendez-vous en l'an 2000 pour Transp'Expo !

Les photos : AGORA GNV - Nouvelle découpe sur le R 312 rénové de la STAR - Le superbe stand de l'ASPTUIT de Toulouse, Salut Jérôme !

Yves LE CHANU - Avril 1997