



FRANCE
PASSION DES
TRANSPORTS
URBAINS

RESEAUX URBAINS DE FRANCE



N°16
SEPTEMBRE
—
OCTOBRE
1997



AU SOMMAIRE:

Présentation du
réseau d'Orléans

Dossier technique:
SCANIA Omnicity

Actualité des réseaux
avec un Spécial " LYON "



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

7 A, rue de Rethondes
95100 ARGENTEUIL.

Tel.: 01 34 11 17 93 -répondeur-
CCP n° 3863966D LA SOURCE.

Rédacteur en chef et éditeur
responsable:
Jack Pierron.

**FRANCE PASSION DES
TRANSPORTS URBAINS**

est une association loi 1901
déclarée en sous préfecture
d'Argenteuil le 6 janvier
1995, publiée au Journal Officiel
du 1er février 1995 sous le
numéro 2532.

Le Magazine des Réseaux
Urbains est une publication de

*France Passion des
Transports Urbains.*

Sa parution est bimestrielle au
début de chaque mois impair.

*L'association est composée
exclusivement de bénévoles
passionnés de transports
urbains de France et du
monde, comme le sont ceux qui
ont rédigé les articles de ce
bulletin. Ce dernier publie
des informations qui peuvent
être recopiées sans autorisation
de la rédaction, mais la mention
de la source doit être indiquée.
Toutefois la publication d'articles
entiers doit faire l'objet d'une
demande écrite à la rédaction.
Le magazine décline toute res-
ponsabilité sur les documents
qui lui sont soumis. Les articles
signés n'engage que la responsa-
bilité de leur auteur.*

NUMEROS ANCIENS:

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

Prix de vente:

- frais de port inclus - 40 Fr.

A commander au siège de France Pas-
sion des Transports Urbains.

N° 16

SEPTEMBRE-OCTOBRE 97

Sommaire

Editorial.....	p 3
Le Matériel.....	p 4
Dossier technique:	
SCANIA, Omnicity bus	p 5
Autobus Renault en Belgique.....	p 11
Etats de parc.....	p 23
Actualité des réseaux.....	p 27
Spécial " LYON ".....	p 37
Présentation de réseaux:	
ORLEANS	p 54
Dernière minute.....	p 67
La vie des Associations.....	p 69
Agenda.....	p 76

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 du haut sont d'Yves
Le Chanu:

A gauche: réseau SEMTAO d'Orléans:
Renault PR 118 n°702 en service sur la
ligne S vers La Source Concy; cliché
pris le 5/4/97 sur la place Martroi.

A droite: réseau SEMTAO d'Orléans:
Heuliez GX 77H n°203 en service sur la
ligne E vers Fleury Herveline. Cliché
pris en avril 97 sur le pont Georges V.

Cliché du bas: documentation Scania:
Omnicity bus dans sa livrée jaune tel
qu'il a été présenté au congrès UTP de
Rouen en novembre 96.

=====

Le prochain numéro sortira le:
3 NOVEMBRE 1997

EDITORIAL

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

Chers amis, bonjour.....

On pourrait penser que l'actualité des réseaux en cet été 97 fasse en sorte que ce numéro de septembre soit moins fourni que les autres. Eh bien la vérité est toute autre car vous avez entre les mains 76 pages bien remplies ! Vous ne direz pas que vous n'en avez pas pour votre argent !.... non je plaisante.

Mais cet élément positif ne doit pas cacher que la sortie du magazine dépend à 100% de vos envois. Or avec un recul de 3 ans depuis notre existence, je peux constater que les lecteurs passifs sont de plus en plus nombreux par rapport aux actifs qui nous adressent des nouvelles. Si le nombre de ces derniers va toujours décroissant, le magazine va s'éteindre comme un moteur s'arrête faute de carburant. Un exemple concret: depuis la sortie du magazine, un lecteur, M. Robert Rostagni, assure à 90% la rédaction du chapitre " Présentation de réseaux "; (encore merci au passage Robert pour ton beau travail). Mais quel désastre pour le magazine si demain, pour une raison ou une autre, M. Rostagni ne pouvait plus nous rédiger cette rubrique. Eh bien le magazine se trouverait amputé d'un tiers de son contenu. Alors, amis lecteurs, vous aussi devenez actifs en nous adressant la présentation du réseau de votre ville ou d'une autre que vous connaissez bien. On ne vous demande pas une présentation fort complète, mais seulement une description actuelle du réseau; l'essentiel est de participer !....

Bien sûr, le magazine a essayé de diversifier ses recherches en s'adressant par courrier aux réseaux et aux constructeurs. Malgré un écrit soigné avec lettre explicative, envoi d'un numéro spécimen ainsi que d'une enveloppe timbrée pour la réponse, cette dernière est de l'ordre de 5% pour l'ensemble du courrier adressé; si vous avez un truc pour obtenir une réponse à notre courrier destiné aux réseaux et aux constructeurs, dites-le nous !.... Par contre j'ai remarqué que lorsqu'on se déplace dans un dépôt d'un réseau, on a un peu plus de chance d'être reçu par le responsable de l'exploitation et que ce dernier accepte de répondre à nos questions. Ces responsables sont souvent inquiets lorsqu'on photographie un bus, l'entrée d'un dépôt ou lorsqu'on désire connaître l'état du parc; mais pourquoi cette inquiétude ? Je crois que nous avons le tort de nous intéresser et d'être passionné par leur outil de travail. Si j'étais responsable d'un réseau j'en serais plutôt flatté. Mais la vie est ainsi faite et je ne peux que compter sur vous.

Pour conclure cet éditorial avec une bonne nouvelle, je vous informe que j'accepte de reconduire pour 1998 la direction du journal contrairement à ce que j'avais annoncé dans l'éditorial du précédent numéro; merci de tout coeur aux nombreux lecteurs qui m'ont écrit ou téléphoné pour m'encourager à poursuivre la sortie du magazine d'autant plus qu'aucun candidat ne s'est porté volontaire pour reprendre ma succession. Alors je persévère dans l'effort pour la satisfaction de nombreux lecteurs satisfaits et tant pis pour les mécontents à qui on peut dire qu'il n'y a aucune obligation à s'abonner. Mais en contre-partie je vous demande d'intensifier vos envois relatant la vie du réseau de votre ville; le magazine recherche particulièrement des états de parc actuels, des informations concernant le retrait ou la mise en service de matériel roulant et comme cité plus haut des présentations de réseaux.

Très amicalement

Votre dévoué rédacteur, Jack PIERRON

LE MATERIEL

Quel est le menu du matériel pour ce jour ?

Tout d'abord concernant le dossier technique nous vous offrons celui du dernier né en matière d'autobus surbaissé: l'**OMNICITY** du constructeur **SCANIA**. Cet autobus vous a déjà été présenté dans notre numéro 12 en pages 41 pour sa photo couleur et en page 50 pour une brève présentation.

SCANIA surtout connu pour ses fabrications de camions commence à se placer sur le marché des autobus urbains; son premier coup d'essai dans le type des planchers surbaissés est plutôt une réussite; témoin sa face avant futuriste. Scania est un constructeur suédois mais qui a une usine au Danemark et aussi une en France à Angers qui va être opérationnelle en ce mois de septembre pour fabriquer l'Omnicity destiné au marché de l'Europe du sud: France bien sûr mais aussi Italie, Espagne et Portugal. Comme nous vous l'indiquions dans notre dernier numéro, le premier Omnicity est en service sur le réseau d'Angers. La présentation technique de ce bus n'aura été possible que grâce à la documentation que nous a aimablement fourni Scania lors du congrès de l'UTP à Rouen en novembre 96 et que nous remercions vivement.

La seconde partie importante de ce dossier matériel nous a été rédigée par notre ami belge Laurent Hubert - merci Laurent pour ton beau boulot - et est consacrée aux autobus urbains **RENAULT** en circulation en **BELGIQUE**. Vous savez que depuis cette année notre magazine ne se consacre plus qu'à la France en ce qui concerne la présentation de réseaux, l'actualité de ces derniers et les associations françaises s'intéressant aux T.U. Mais concernant le matériel nous vous avons précisé dans l'éditorial du numéro 13 que nous nous intéressons aussi au matériel français en circulation à l'étranger; voilà ce qui est fait dans ce numéro pour Renault en Belgique.

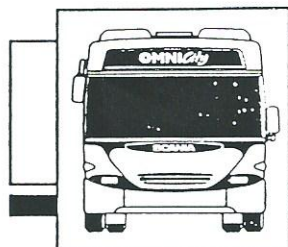
Enfin pour clore ce chapitre nous vous donnons l'historique du parc bus de Limoges des origines (1947) à 1977. Cet état que nous devons à M. Duponchelle complète parfaitement celui de M. Dubois paru dans notre dernier numéro.

Le bus urbain de l'an 2000 est arrivé dans le Maine-et-Loire

Angers : Scania prêt à créer 300 emplois

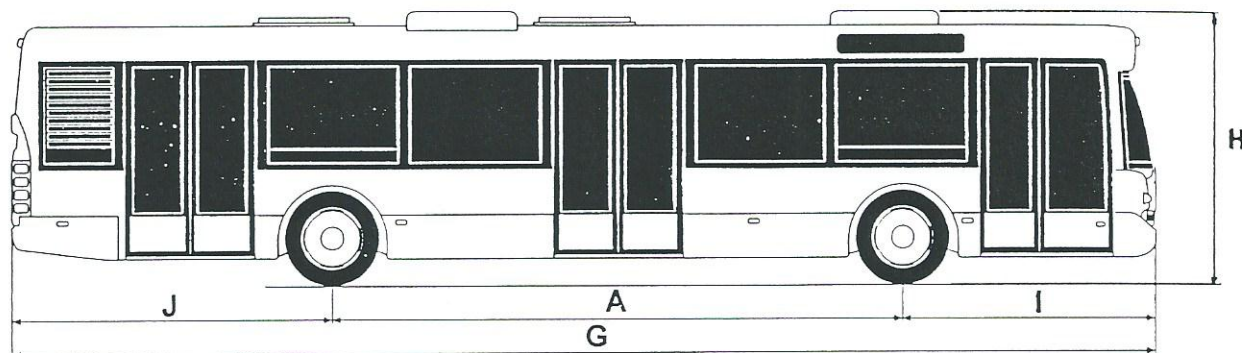


Présenté à Angers, l'autobus urbain de l'an 2000, signé par le constructeur suédois Scania, sera fabriqué à partir de septembre dans le Maine-et-Loire. Chassis modulaire, coque en aluminium entièrement boulonnée, ce bus confortable, fiable, consomme peu. Et il va permettre de créer, à terme, 300 emplois.



SCANIA

OMNIBUS
CN94UB 4x2



Document non contractuel. Le constructeur se réserve le droit de modifier sans préavis ces spécifications techniques.

DIMENSIONS PRINCIPALES

Généralités

Plancher plat intégrale
Structure en Aluminium et profil en acier pour la plate-forme châssis
Panneaux latéraux en aluminium
Pares chocs avant et arrière en matériaux de synthèse

Dimensions (mm)

Largueur
H Hauteur
A Empattement
I Porte-à-faux avant
J Porte-à-faux arrière
Angle d'attaque
Angle de fuite
Diamètre de braquage

Hauteur d'embranchement porte 1
Avec agenouillement

Hauteur d'embranchement porte 2 & 3
Avec agenouillement

Poids (kg)

Max essieu avant
Max essieu arrière
Total

2 500
2 960
6 000
2 645
3 340
6,5°
6,6°
23 000

Démarrage moteur

Démarrage du moteur par une clef individuelle sur la colonne de direction

Sécurité

Alarme sonore (buzzer)
Sécurité homme mort (Freins de parking, position neutre BVA, porte ouverte)
Indicateur sonore de marche arrière

Contrôles

Commande des trappes de toit
Commande et gestion du système de portes

Sonorisation

Radio stéréo (RDS)

CHAUFFAGE ET VENTILATION

Poste de conduite

Dégivrage
Convecteur
Air chaud pulsé

Espace passagers

Système de chauffage et ventilation automatique
Chauffage d'embranchement porte 2 & 3
Chauffage de toit
Prise de chauffage parking (SAD)
Convecteur

AMENAGEMENT

Configuration des portes
2 2 2

Portes

Ferro, pneumatique

Sièges

34 Places assises

POSTE DE CONDUITE

Siège chauffeur

BeGe
Isri
Recaro

Direction

Volant réglable diamètre 475mm
Rapport de direction 17-20 : 1

INTERIEUR

Plancher

Plancher bois avec isolation phonique
Revêtement sol anti-dérapant

Sièges

Noco
Chardon
Compin
Fixation des sièges par des cantilevers

Panneaux intérieurs

Perstorp

Revêtement pavillon

Moquette
Peinture

Barres de maintien

Projection de poudre d'époxi
Inox

GLACES

Glaces latérales collées, simple ou double vitrage
Glaces latérales et lunette arrière teintées à 75%

Pare brise

Pare brise clair

Portes

Double vitrage

EXTERIEUR

Trappes de toit

En polycarbonate avec système de sécurité à l'ouverture

Rétroviseurs

Réglage électrique

Girouettes

Electroniques

CHAINE CINEMATIQUE

Moteur

Diesel à injection directe, suralimenté refroidi

DSC9 11 EURO2

Puissance maximum à 2000 trs/min 162 kw (220 hp)*

Couple maximum à 1350 trs/min 1005 Nm *

* selon ISO 1585 et (80/1269/EEC)

Système d'aide au démarrage

Niveau sonore extérieur 77 db(A)

Ventilateur de refroidissement moteur, hydraulique

Réservoirs de gasoil gauche et droit d'une capacité globale de 310 litres

Boîte à vitesses

ZF 4HP 500NBS

Moteur	BVA	Démultiplication	Vitesse Max
DSC9 11	ZF 4HP 500	4.54	79

Essieux & roues

Essieu avant : AMA 780

Pont arrière : ADA 1350

6 jantes : 7.50 x 22.5

6 pneus : 275/70-R22.5

Freinage

Freinage pneumatique

Freins à disques à l'avant et à l'arrière avec témoins d'usures

Dessiccateur d'air (800 litres/min)

Equipements complémentaires:

ABS

TC (anti-patinage)

Suspension

Suspension pneumatique intégrale avec gestion électronique (ELC)

Agenouillement partiel ou total

ELECTRICITE

Tension : 24-28 Volts

Alternateur : 140 A

Batteries : 220 Ah

Prise de charge et de démarrage

Multiplexage

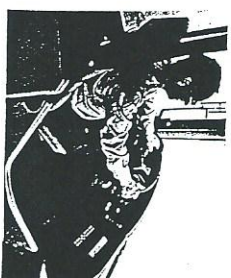
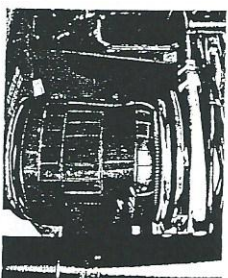
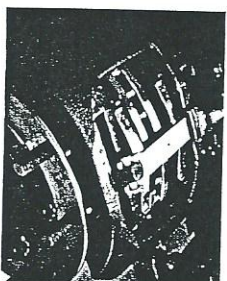
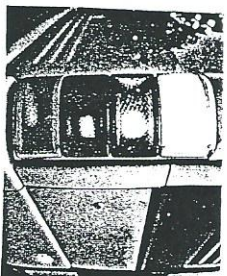


Catherine Rocher

En provenance du Danemark, l'autobus urbain de l'an 2000 est testé à Angers. Il a aussi le mérite d'amener des emplois.



SCANIA
Scania France S.A.



UN BUS SÛR

Des renforts latéraux équipent les 2 côtés du véhicule assurant ainsi la sécurité des passagers. Les baies latérales incurvées ainsi que la lunette arrière contribuent à la résistance à la torsion du véhicule et à sa rigidité.

La structure entièrement en profils d'aluminium boulonnés a été calculée par ordinateur pour une durabilité et une résistance maximum ainsi qu'une légèreté exceptionnelle.

Il a été conçu pour une ergonomie maximale. Le système de ventilation ou l'option climatisation procure en permanence une température adaptée.

Le large pare-brise ainsi que les rétroviseurs de grande dimension contribuent à une conduite en toute sécurité.

ensemble des fous arrière sont
grèci dans la port d'accès du
mpartiment moteur.

L'omnicity est équipée en série de freins à disque sur tous les essieux. Ceux-ci assurent un freinage uniforme et silencieux. Un triple circuit de freinage rend le fonctionnement parfaitement sûr.

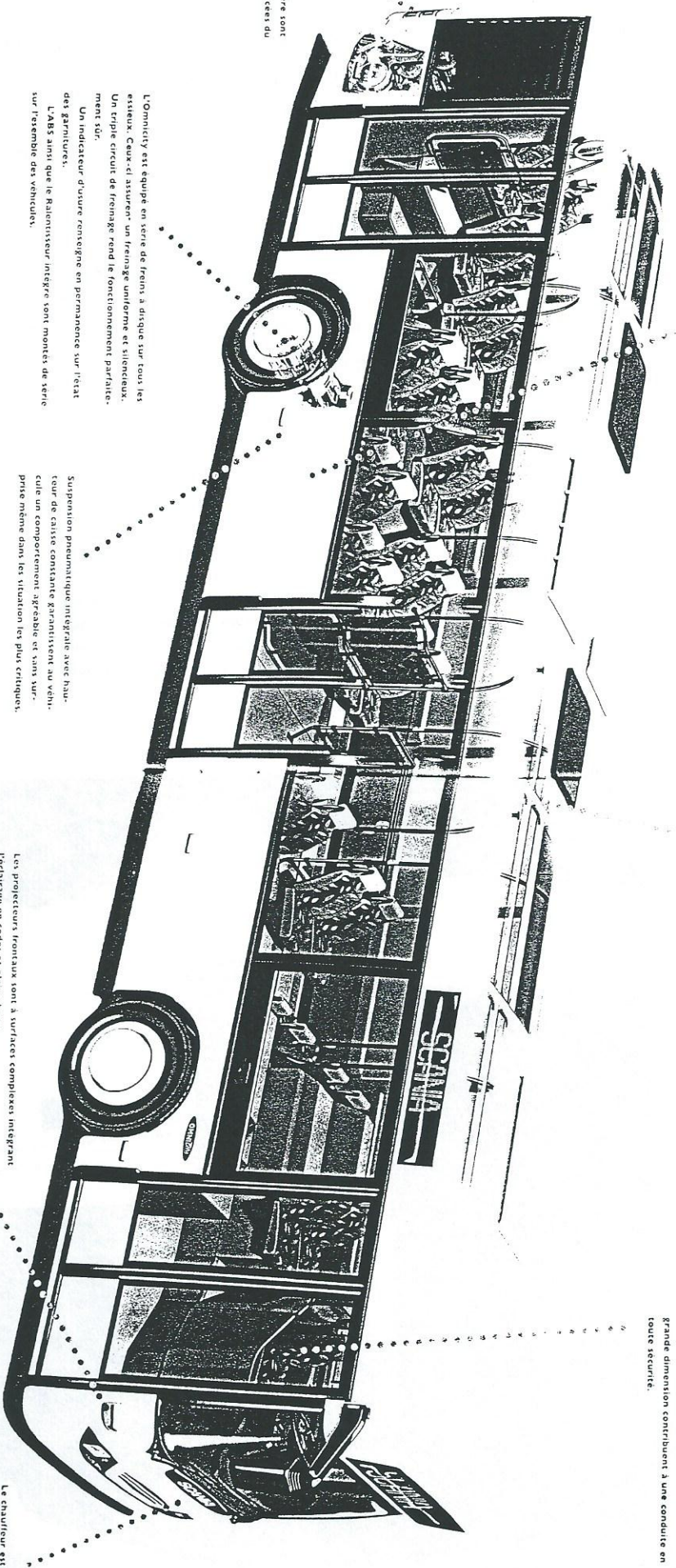
Un indicateur d'usure renseigne en permanence sur l'état des garnitures.

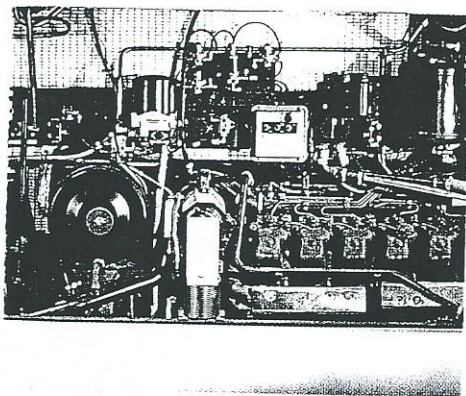
L'ABS ainsi que le Rétroviseur Intégré sont montés de série sur l'ensemble des véhicules.

Suspension pneumatique intégrale avec hauteur de caisse constante garantissant au véhicule un comportement agréable et sans surprise même dans les situations les plus critiques.

Les projecteurs frontaux sont à surfaces complexes intégrant l'éclairage en codes et plein phares. Les ampoules sont montées sur un support antivibration augmentant leur longévité.

Le chauffeur est protégé par des renforts frontaux formés par des profils grâce à haute résistance.





L'Omnicity SCANIA est propulsé par un nouveau moteur 9 litres. Celui-ci conserve toutes les qualités intrinsèques des moteurs SCANIA. Il développe une puissance importante à bas régime tout en conservant un excellent couple quel que soit la plage utilisée.

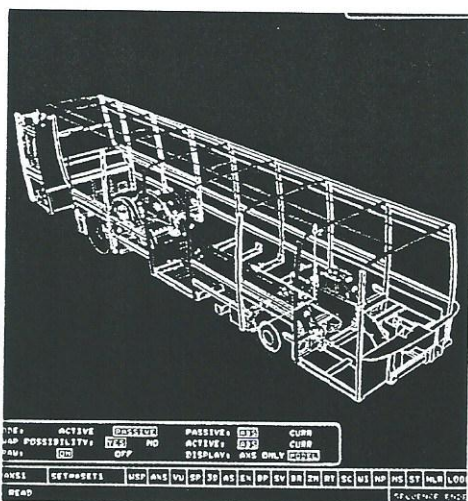
La consommation est excellente. Le nouveau moteur 9 litres, comme le reste de la transmission, a été optimisé pour notre nouvelle génération de bus.

Les culasses unitaires simplifieront les opérations de reconditionnement du moteur.

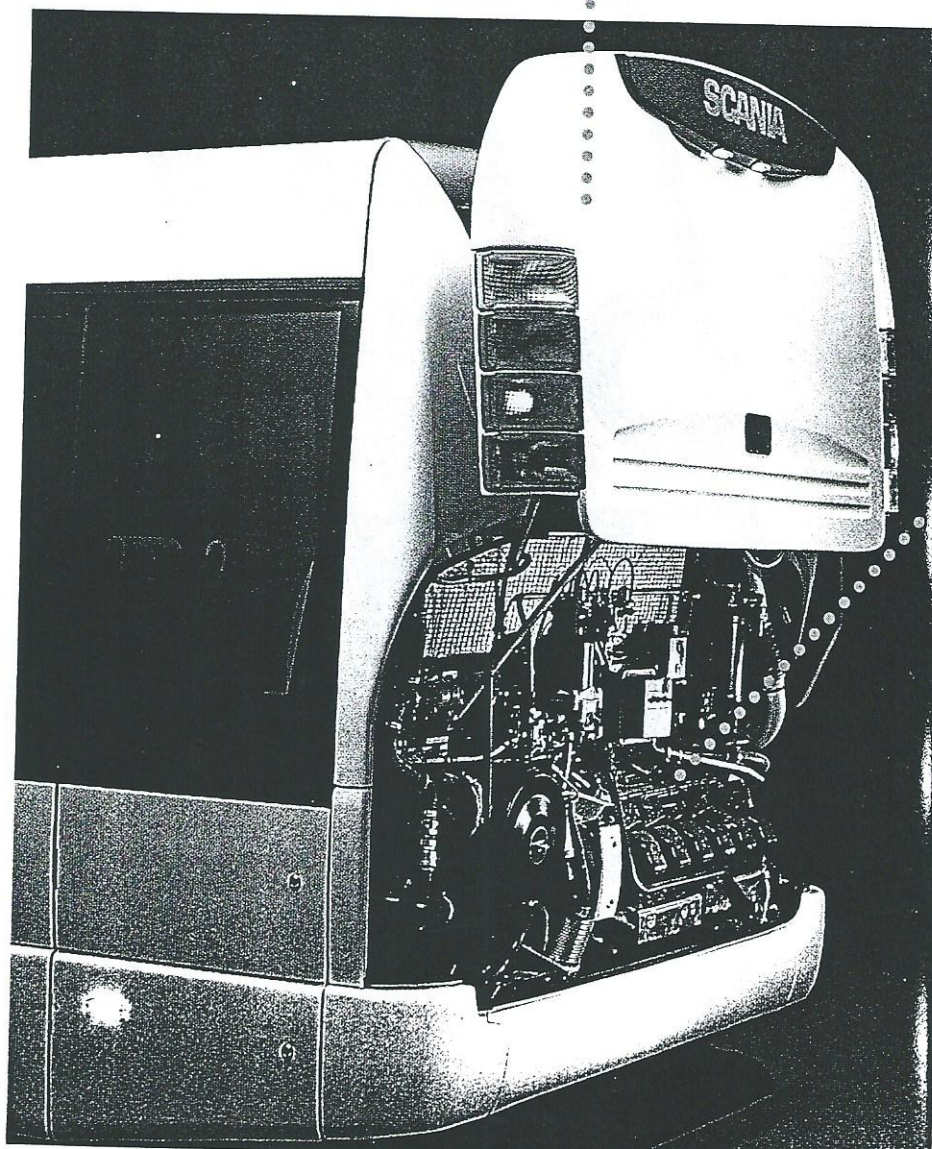
Le moteur est positionné horizontalement et incliné à 60° libérant un volume intérieur important. De plus l'accès aux organes périphériques est largement facilité.

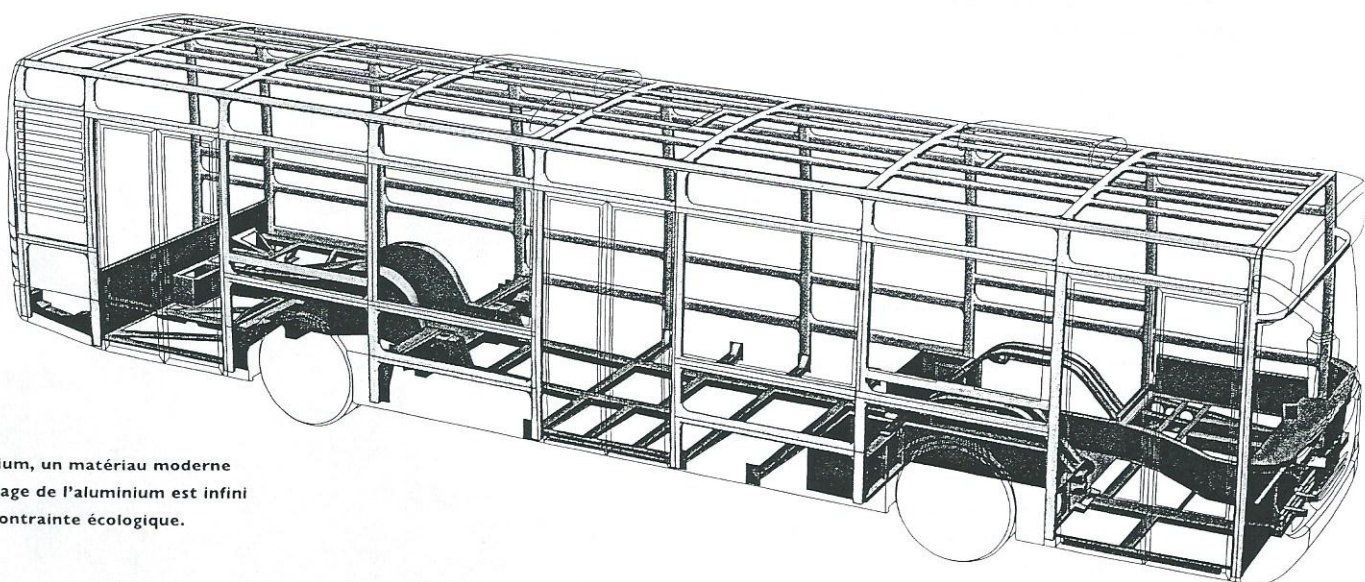
UNE CHAÎNE CINÉMATIQUE ROBUSTE

La trappe du compartiment moteur est à ouverture pantographique. Ce système facilite l'ouverture dans les endroits à faible accessibilité lors de l'intervention sur les organes du moteur. Le moteur est de plus incliné à 60°.

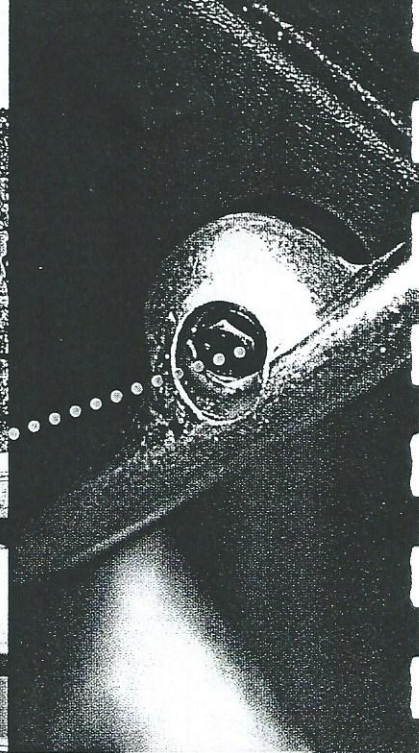
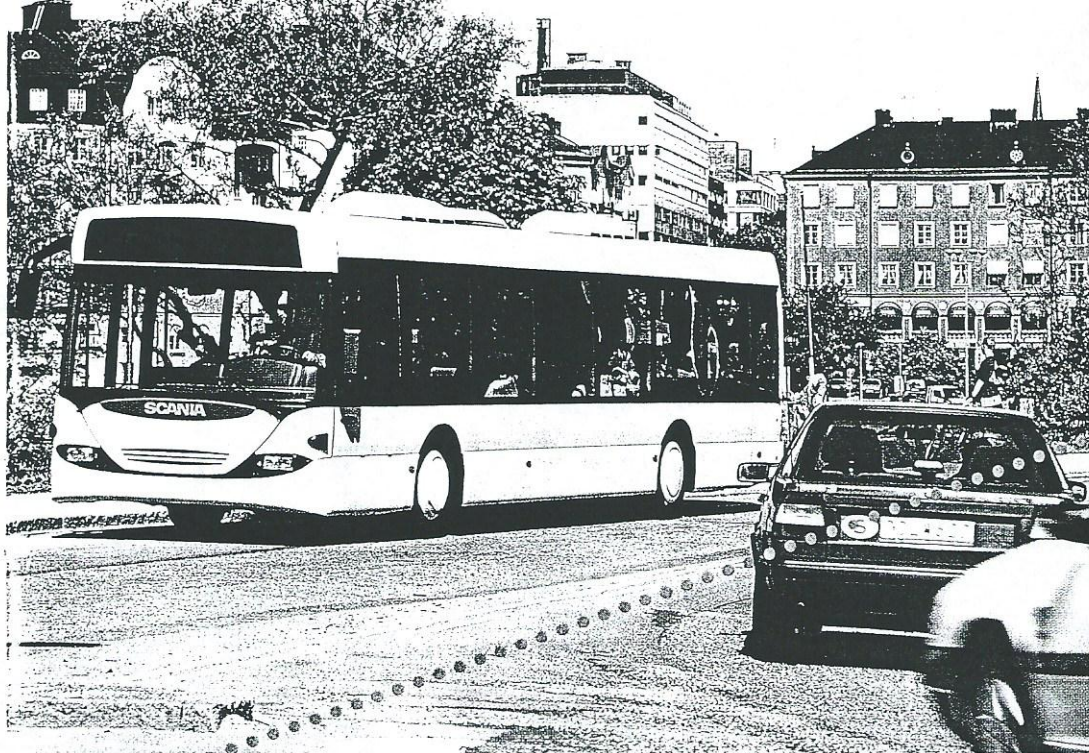


La conception assistée par ordinateur (CAO) fait partie intégrante du développement d'un bus. Elle permet d'obtenir une précision extrême. Les tolérances de fabrication sont considérablement réduites et l'assemblage des milliers de pièces qui composent le véhicule est géré par ordinateur. Le produit fini bénéficie d'une qualité et d'une fiabilité bien supérieures.





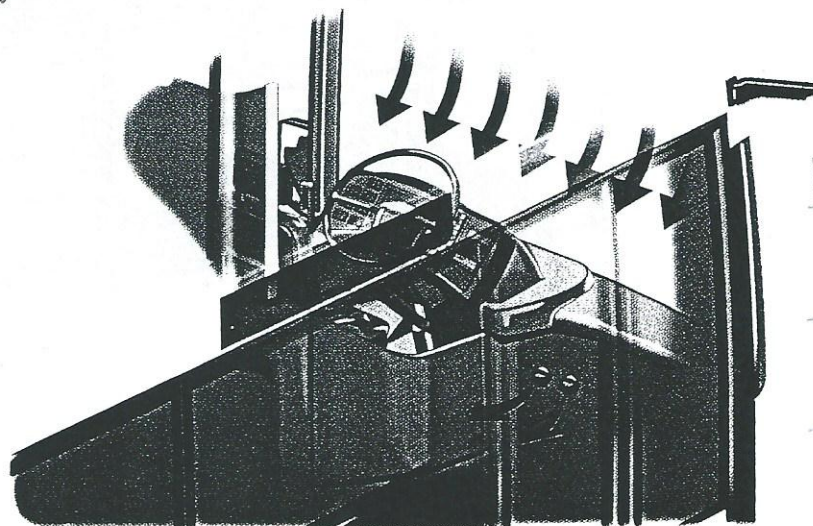
L'aluminium, un matériau moderne
Le recyclage de l'aluminium est infini
et sans contrainte écologique.



La nouvelle instrumentation combinée du tableau de bord regroupe de manière ergonomique toutes les fonctions essentielles pour la conduite. Le chauffeur a dans son champ de vision tous les témoins et commandes dont il a besoin. Il en résulte une amélioration de la sécurité de conduite.

La prédisposition pour la sonorisation et le service d'aide à l'exploitation a été intégré dès la conception du véhicule, le tout dans une atmosphère ergonomique. Le conducteur peut disposer à sa droite d'un clavier pour modifier les destinations du télépancartage.

Le système de dégirage et de ventilation offrent une efficacité maximale avec une grande simplicité d'utilisation pour le chauffeur.





Autobus RENAULT en Belgique

1/ R312-EMI

INTRODUCTION

En 1993, la Société Régionale de Transport (SRWT) doit procéder au renouvellement de 307 autobus. Le matériel hérité de la défunte SNCV et des STI est à bout de souffle. Un appel d'offre est lancé en avril. A la suite de celui-ci, cinq compétiteurs sont en liste : Van Hool, EMI en association avec Renault Véhicules Industriels, Mercedes, Berkhof et Jonckheere. La SRWT choisira finalement le R312 de RVI/EMI.

LES PRÉMISSSES

Espérant chacun remporter le marché, plusieurs constructeurs prêteront des autobus de démonstration. C'est ainsi que sont essayés un Mercedes 0405 et un 0614, tandis que Renault prête un R312. Cet autobus fera le tour des différentes TEC afin de juger sur pièce. D'après les informations en ma possession, cet autobus a été importé par une firme de Libin, petite ville des Ardennes belges. Cet autobus porte le numéro de châssis VF6PS089B100001647 et possède trois portes.

Un deuxième autobus de démonstration est prêté par la firme EMI de Aubange et sera mis à la disposition du transporteur privé Penning. Cet exploitant, qui opère pour le compte du Tec, a son siège social situé à Saint-Vincent-Tintigny, dans la province du Luxembourg. Il s'agit d'un des plus gros transporteurs de la région, dont le parc s'élève à plus de 100 autobus. Il utilisera le R312 pour le transport scolaire ainsi que pour la ligne 155B, ligne que relie Marbehan à Saint Mard. Il sera affecté au garage de Jemelle.

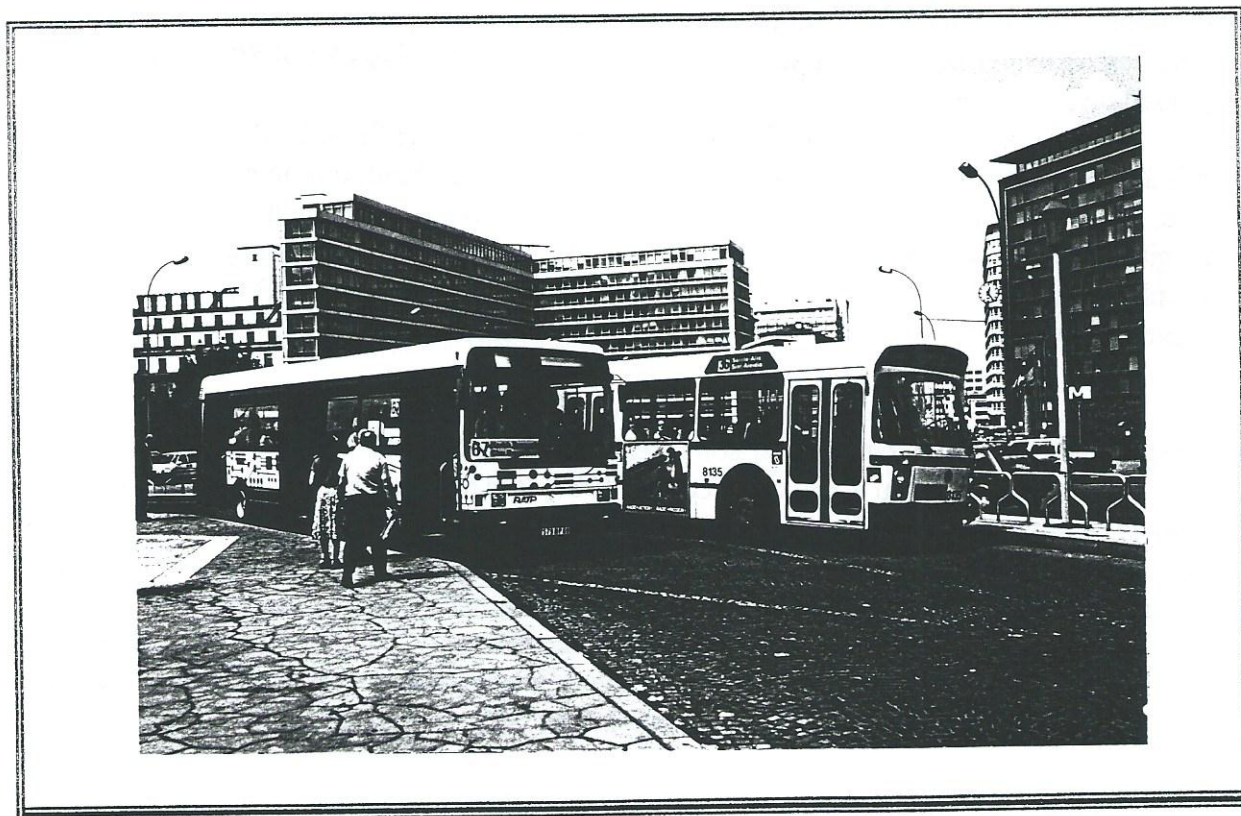
Pour terminer ce tour d'horizon des bus de démonstration, il faut aussi signalé que la STIB de Bruxelles a vu circuler sur son réseau trois R312.

- Le premier, venu à Bruxelles en juin 1987, lors des festivités Européennes organisées dans la capitale. Il portait la plaque 579MP69 et a circulé sur la ligne 67. La livrée du véhicule était bas de caisse bleu, le haut de caisse blanc surmonté de dessins rouges, représentant un circuit informatique (photo ci-dessous, prise au rond-point Schuman, sur la ligne 67)

- Le second est le R312 numéro 7503 du Tec Charleroi. En octobre 1994, plusieurs autobus venus de diverses capitales européennes s'étaient rejoint à Bruxelles, à l'occasion d'un colloque intitulé "Le bus au service du citoyen". Cet autobus a circulé sur les lignes 67 et 80.

- Le troisième est le même véhicule que celui prêté à Penning. Il porte le numéro de châssis VF6PS09B100002491 et a roulé sur les lignes 29, 95 et 96.

<u>Dates</u>	<u>Lieu</u>	<u>numéro attribué</u>	<u>plaque</u>	<u>remarques/ divers</u>
/06/87	STIB - Bruxelles	pas de n°	579MP69	ligne 67
30/9/92-17/10/92	Tec Namur-Luxembourg	pas de n°	ZZF478	réseau urbain Namur
16/11/92-23/11/92	Tec Liege - Verviers	500	ZZF478	réseau urbain de Liège
26/11/92- / /92	Tec Charleroi	pas de n°	ZZF478	réseau urbain Charleroi
/01/93- / /93	Tec Brabant-Wallon	pas de n°	ZZF478	dépot de Lasne - ligne W (Bxl-Waterloo)
/01/94	transp. Privé Penning	pas de n°		garage de Jemelle ligne 155B et scolaires
/10/94	STIB - Bruxelles	(7503)	NTU320	lignes 67 et 80
07/11/95- /01/96	STIB - Bruxelles	8500	AUX915	dépot Haren: ligne 29 dépot Delta : lignes 95/96



Un R312 d'essai attend son heure de départ sur la ligne 67
de la STIB (juin 1987 - photo R. Hubert)

EMI d'Aubange

Installée en plein coeur de l'Europe, aux frontières de la France et de la Belgique, Espace Mobile International (EMI) est une entreprise de Belgique située à Aubange, en partie wallonne du pays.

La société EMI est membre de groupe Cockerill Sambre, (un de plus grand groupe industrialisé belge) et plus particulièrement de sa division mécanique Cockerill Mechanical Industries (CMI) dont elle est la filiale. CMI commercialise dans le monde entier des produits de haute technologie. La société conçoit et fabrique sa gamme de produits en cinq domaines :

- l'énergie;
- la métallurgie;
- la défense;
- la mécanique;
- les locomotives et moteurs diesels.

A l'intérieur de groupe, EMI est spécifiquement chargée de développer ses activités dans le domaine des transports publics ainsi que dans celui des véhicules utilitaires. Créée en 1992, EMI a pris la direction de l'unité de production d'Aubange qui dispose d'un savoir faire de plusieurs années dans le domaine mécano-soudé et plus directement dans le traitement de l'aluminium. Le site d'Aubange a construit ou transformé jusqu'à ce jour plus de 2000 véhicules blindés en aluminium.

Les produits fabriqués et commercialisés par EMI sont à ce jour au nombre de trois :

- * L'espace mobile : caisson en aluminium placé sur un tracteur routier ou une semi-remorque, pouvant être déployé et offrant ainsi une surface de "travail" allant de 33 à 80 mètres carrés;
- * Le véhicule blindé de transport de fonds. La caisse en aluminium s'adapte sur n'importe quel type de châssis porteur;
- * Et enfin, l'autobus : En 1993, EMI a signé un accord industriel et commercial à long terme avec le groupe français Renault Véhicules Industriels. Son objectif est de commercialiser et fabriquer en commun sur le territoire du Bénélux l'autobus Renault R312.

Les R312 arrivent à Aubange sans aucun aménagement intérieur, l'extérieur étant totalement jaune (couleur de base de la livrée TEC). Après vérification du châssis par le réceptionnaire, les étapes de montage se succèdent : garnissage (tapis de sol), voussoirs, plafonds, éclairage intérieur, cloisons latérales, sièges, mains courantes, cloison du poste de conduite, table de perception et girouettes.

Le bus terminé, c'est au tour des réceptionnaires de la SRWT de se mettre au travail. Le travail de ces réceptionnaires consiste à assurer, en usine, un contrôle technique complet et une vérification en détail du matériel roulant en commande. La SRWT a la responsabilité administrative des opérations de réception. Cependant, les représentants de chaque TEC sont étroitement associés, de manière à disposer d'un produit correspondant exactement aux exigences particulières des sociétés d'exploitation.

Ces réceptionnaires prennent en charge les véhicules dès le début de leur construction et suivent toutes les phases de montage et de finition. Leur mission ne s'arrête pas au stade de la livraison mais se poursuit jusqu'à la fin de la dernière période de garantie, qui se situe actuellement à 8 ans de la mise en exploitation des véhicules.

R312 d'essai à Bruxelles
en novembre 1995.



La réception des autobus consiste à veiller à la bonne application des règles de l'art dans la construction et au strict respect des clauses techniques et administratives stipulées dans le cahier des charges établi pour chaque marché.

Le réceptionnaire s'intéressera aussi tout particulièrement à la finition intérieure et extérieure des véhicules.

Vient alors le dernier stade de la réception : un essai sur route d'environ 100 kilomètres. Il va permettre de tester les divers organes mécaniques des autobus, de détecter d'éventuelles vibrations et de mettre en évidence, à la rentrée de l'autobus, toutes les pertes (huile, gasoil, eau,...) qui auraient pu se produire en roulant. Toutes ces opérations réalisées, le véhicule peut être rendu au constructeur pour qu'il puisse entreprendre toutes les mises en conformité et suppléer aux éventuelles avaries rencontrées. C'est seulement alors que l'autobus peut être présenté à l'organisme officiel de contrôle technique et ensuite être livré.

D'autres tâches attendent encore le réceptionnaire et notamment tous les essais de conformité aux spécifications du cahier des charges. Il s'agit entre autre de vérifier la consommation des véhicules sur des parcours type, de contrôler la capacité calorifique du chauffage, etc

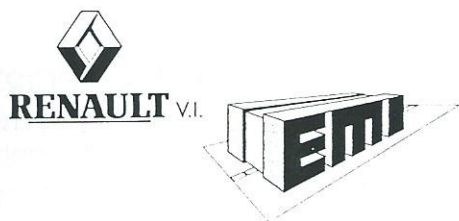
Chaque TEC ayant ses propres spécifications, des différences existent entre les autobus. Sans entrer dans les détails techniques, citons que tous les R312 du TEC Charleroi, TEC Namur et les dix premiers du TEC Brabant-Wallon (n° 6600 à 6610) ont été livrés avec des indicateurs de destination à bobines. Au Brabant, les films ont été remplacés par des afficheurs digitaux. Ce travail a été effectué en juillet et août 1996 par l'atelier de Robermont du Tec Liège-Verviers. Au TEC Namur-Luxembourg, un petit afficheur digital est placé à l'intérieur du bus, juste derrière le pare-brise. Il a pour bus d'indiquer la destination finale de l'autobus, la bobine indiquant tout l'itinéraire.

Les matricules sont de tailles différentes d'un TEC à l'autre, sans parler de leurs emplacements, qui varie aussi. Toujours au chapitre des matricules, la dernière série de bus livrés à Liège portaient quatre chiffres. Les trois derniers de petite taille correspondent au numéro de l'autobus, le premier, de grande taille, est un 5. Dans la numérotation des véhicules, chaque TEC a reçu un "préfixe", afin de pouvoir différencier l'appartenance du bus d'un TEC à l'autre. Liège ayant reçu le cinq, ce dernier fut appliqué sur les bus. Mais alors, pourquoi ne pas l'avoir fait pour la première série ? Mystère. Toujours est-il que ce fameux "5" est en cours de retrait depuis fin 1996.

Les dispositions et le nombre de sièges varient aussi d'un réseau à l'autre :

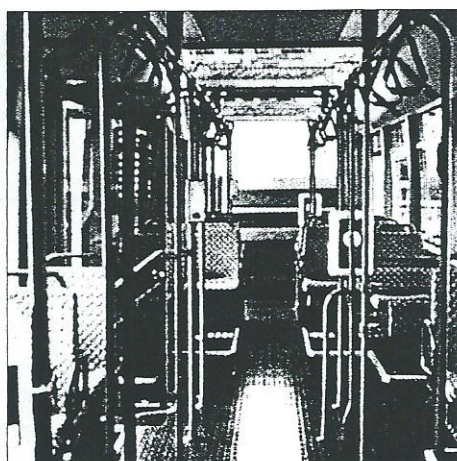
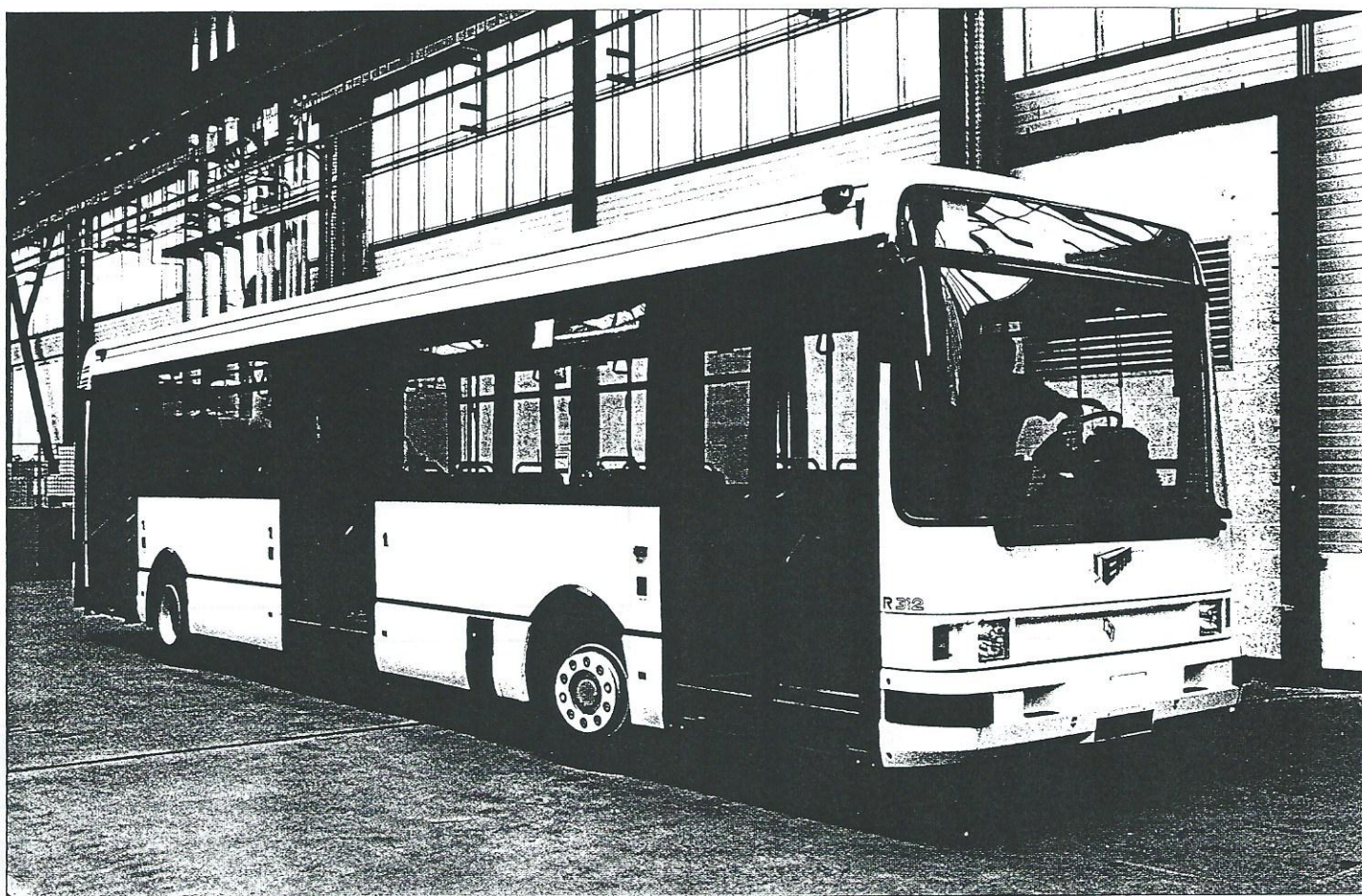
TEC	série	assises	debout	total	strapontins	livraison
Brabant	6600-6610	28	66	94	6	1994
Brabant	6620-6630	28	66	94	6	1995
Brabant	6640-6659	28	66	94	6	1996
Charleroi	7501-7541					1994 à 1996
Hainaut	3650-3704	32	72	104	3	1995
Liège-Verv.	562-699	28	66	94	6	1994 à 1996
Namur-Lux	900-933	28	66	94	6	1995-1996

En annexe, la fiche technique du R312 distribuée par EMI.



R312 AUTOBUS

SE 12



R 312 - AUTOBUS DE RENAULT V.I.

La nouvelle conception du transport de personnes.

Le futur en marche, le R312 une ligne dynamique en harmonie avec l'environnement.

Une conduite exemplaire - d'excellentes performances.
Le confort aux commandes. Un climat de détente.

La longue expérience de Renault V.I. dans le domaine du transport de personnes permet au R 312 de bénéficier des techniques les plus avancées, et font du R 312 l'autobus le plus moderne du marché.

Novateur dans sa fabrication et son exploitation, le R 312 donne une nouvelle image du transport et ouvre dès aujourd'hui de nouvelles voies dans ce domaine.

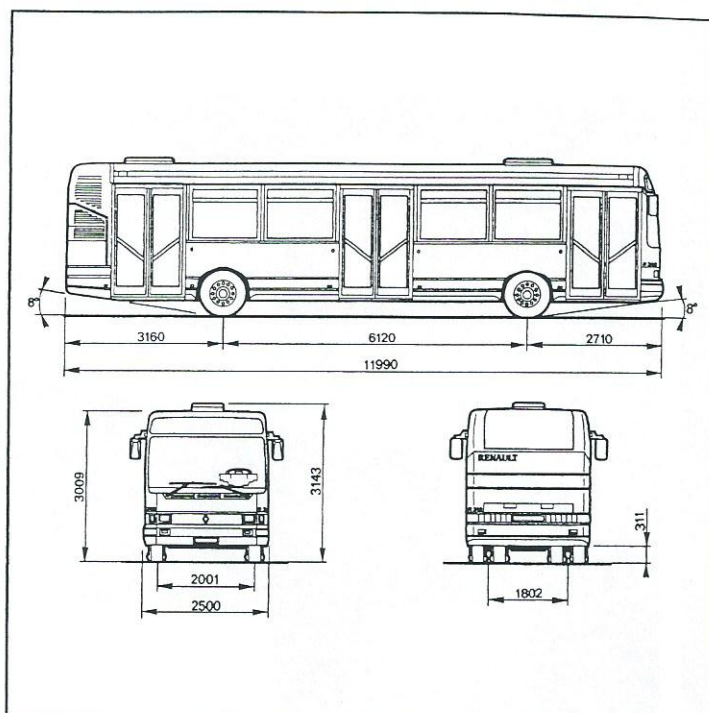
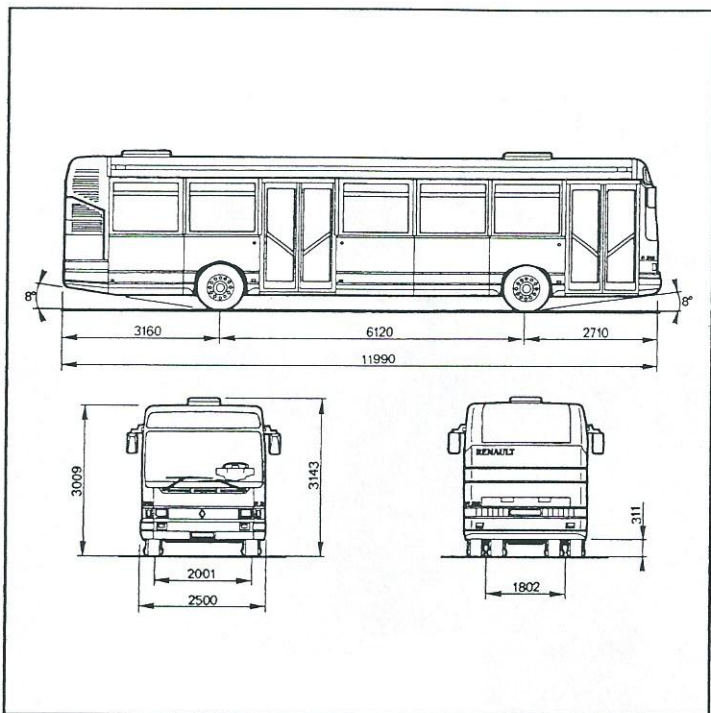
VERSION 2 PORTES

28 à 44 places assises
45 à 80 places debout

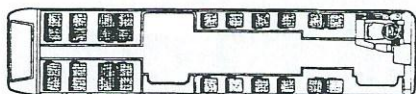
152 kW (206 ch) ou 186 kW (253 ch)

VERSION 3 PORTES

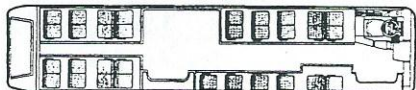
22 à 32 places assises
72 à 90 places debout



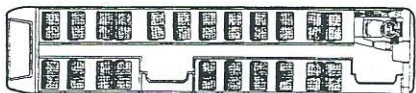
BASE : Implantation
28 places assises
80 places debout



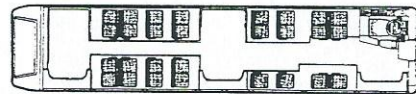
BASE : Implantation
32 places assises
72 places debout



BASE : Implantation
44 places assises
45 places debout



BASE : Implantation
28 places assises
79 places debout



BASE : Implantation
22 places assises
90 places debout



BASE : Implantation
32 places assises
72 places debout

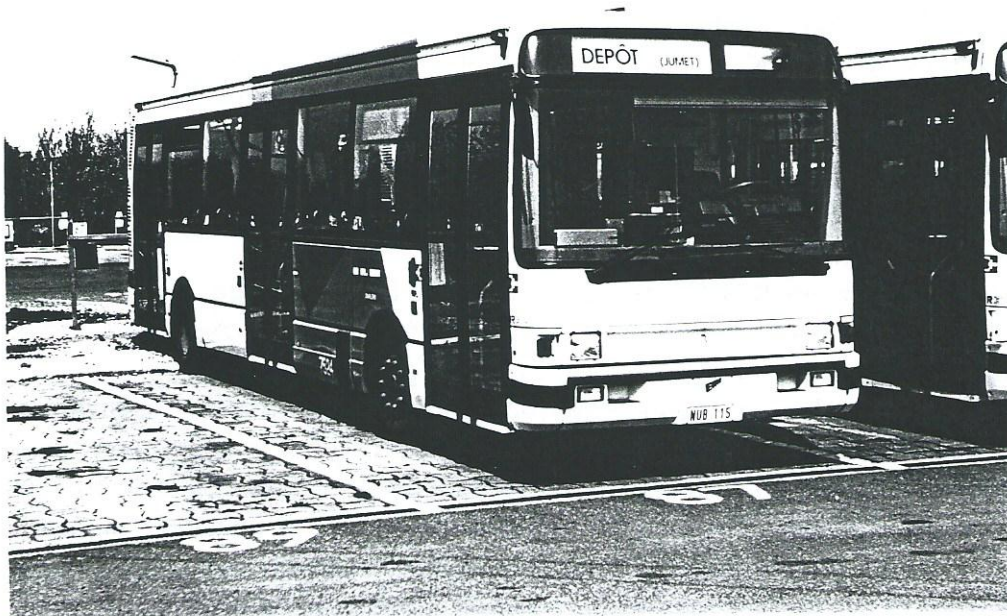


Dimensions (en mm)

Hauteur intérieure libre	2 293
Hauteur plancher	560
Hauteur 1re marche	355
Hauteur 2e marche	204
Rayon de balayage	11 450

Poids (en kg)

Poids total à vide, en ordre de marche, pleins effectués, avec conducteur P.T.A.C.	11 250
	19 000
Sur essieu avant	6 900
Sur essieu arrière	12 500



Le R312 numéro 7524 du Tec Charleroi
au dépôt de Jumet. A noter les films et les
matricules de grand format

L'AFFAIRE DES BUS WALLONS

C'est bien connu, en Belgique, Wallons et Flamands ne s'entendent pas beaucoup. Mais lorsqu'on parle affaire, et surtout de gros sous, on en arrive à des "Dallas-II le retour". Il fallait s'y attendre, la commande de la SRWT à Renault allait faire couler beaucoup d'ancre. Van Hool est pour Belgique ce que Renault est pour la France : LE lieder incontesté du marché.

Voici donc, classé chronologiquement, les points forts de ce que les médias titreront de "Affaire des bus wallons":

22.04.1993 : La SRWT lance un appel d'offre pour la fourniture de nouveaux bus. Réponses de Van Hool, EMI/RVI, Mercedes, Berkhof et Jonckheere.

07.06.1993 : Clôture officielle de la période de soumission.

3.23.24.08.1993 : EMI adresse trois lettres à la SRWT apportant, selon elle, des précisions à son offre. Pour Van Hool, ces lettres ont modifié l'offre de EMI, violant la législation des marchés publics.

06.10.1993 : EMI décroche le contrat pour la livraison de 278 Renault R312, Jonckheere recevant une commande pour 37 Jonckheere Transit à livrer au TEC Namur-Luxembourg. Van Hool dépose une requête en suspension auprès du conseil d'Etat. L'exécution du contrat est suspendue !

29.10.1993 : Van Hool introduit un recours auprès de la CEE.

17.11.1993 : Le conseil d'Etat annule la suspension du contrat estimant que le préjudice invoqué par Van Hool n'est "*pas grave et irréparable*" !!

- 30.11.1993 : La CEE envoie une mise en demeure à l'Etat Belge qui doit justifier le comportement de la SRWT lors de la commande.
- 03.12.1993 : Van Hool dépose une requête en annulation.
- 15.12.1993 : L'Etat belge répond à la CEE.
- 08.02.1994 : La CEE demande à l'Etat belge la suspension du contrat.
- 18.02.1994 : L'Etat belge refuse de se plier aux exigences de la Commission Européenne.
- 28.02.1994 : Van Hool tente de s'introduire chez EMI avec une demande de constat émanant prétendument de la CEE.
- 22.04.1994 : La Cour Européenne refuse de suivre la Commission Européenne et ne suspend pas la commande des autobus.
- 05.1994 : Les premiers R312 sortent des ateliers de EMI-Aubange.
- 23.09.1994 : Le premier R312 est livré au TEC Charleroi.
- 02.1996 : EMI se voit confier la finition des bus au gaz par Renault.
- 05.1996 : VICTOIRE *morale* pour Van Hool. La cour de Justice de Luxembourg estime que l'attribution du marché des *bus wallons* à EMI-Aubange ne respectait pas les principes d'égalité de traitement des divers soumissionnaires. La balle est chez Van Hool. Ce dernier peut envisager un dédommagement financier.
- 10.1996 : La cour d'appel de Liège juge irrecevable l'action de Van Hool. Les magistrats déclarent : "*l'action est irrecevable à défaut d'intérêt personnel.*"

Depuis, une demande de dommages et intérêts a été introduite à la cour de première instance de Bruxelles. Affaire à suivre donc.

Cela dit, les appels d'offre continuent, la SRWT a en effet lancé un appel d'offre pour la livraison de 300 autobus (2 milliards de francs belges) livrables en 1998, 1999 et 2000. Le marché est attribué aux firmes Van Hool et Berkhof. L'offre de la firme EMI étant rejetée. EMI se dit victime d'un traitement discriminatoire par rapport à ces concurrents, et trois juridictions judiciaires le reconnaissent. Le marché est suspendu...

TABLEAUX

Ci-après est reprise, par numéro de châssis, la totalité de la production de R312 belge ainsi que le réseau destinataire. Signalons aussi que les Renault du TEC sont équipés d'un moteur Renault type 06.20.45.i3 de 253 cv, d'une boîte de vitesse automatique ZF 4HP500. Le R312 est agréé en Belgique sous le numéro de procès-Verbal (PVBA) 93/1086. Ils possèdent tous trois portes.

Pour terminer, signalons que la firme Busch commercialise un R312 aux couleurs du TEC (réf. 47209).

<u>n° chassis</u>	<u>TEC</u>	<u>n° de parc</u>	<u>en service</u>	<u>remarque/divers</u>
2833	Charleroi	7501	1994	
2865	Charleroi	7502	1994	
2866	Charleroi	7503	1994	
2881	Charleroi	7504	1994	
2883	Charleroi	7505	1994	
2884	Charleroi	7506	1994	
2885	Charleroi	7507	1994	
2887	Charleroi	7508	1994	
2889	Charleroi	7509	1994	
2891	Charleroi	7510	1994	
2893	Charleroi	7511	1994	
2895	Charleroi	7512	1994	
2897	Charleroi	7513	1994	
2899	Charleroi	7514	1994	
2901	Charleroi	7515	1994	
2903	Charleroi	7516	1994	
2905	Charleroi	7517	1994	
2907	Charleroi	7518	1994	
2909	Charleroi	7519	1995	
2911	Charleroi	7520	1995	
2913	Charleroi	7521	1994	
2915	Charleroi	7522	1994	
2917	Charleroi	7523	1994	
2919	Charleroi	7524	1994	
2921	Charleroi	7525	1994	
2923	Charleroi	7526	1994	
2925	Charleroi	7527	1994	
2927	Charleroi	7528	1994	
2929	Charleroi	7529	1994	
2931	Charleroi	7530	1994	
2933	Charleroi	7531	1994	
2935	Charleroi	7532	1994	
2937	Charleroi	7533	1994	
2939	Charleroi	7534	1994	
2941	Charleroi	7535	1994	
3000	Liège	563	1995	
3002	Liège	564	1995	
3003	Liège	565	1995	
3005	Liège	566	1995	
3007	Liège	567	1995	
3010	Liège	568	1995	
3011	Liège	569	1995	
3013	Liège	570	1995	
3016	Liège	571	1995	
3018	Liège	572	1995	
3020	Liège	573	1995	
3022	Liège	574	1994	

prêt au TEC Brabant en 1995

3024	Liège	575	1994
3025	Liège	576	1995
3026	Liège	577	1995
3027	Liège	578	1995
3028	Liège	579	1994
3031	Liège	580	1994
3032	Liège	581	1995
3034	Liège	582	1995
3037	Liège	583	1995
3038	Liège	584	1995
3042	Liège	585	1995
3044	Liège	586	1995
3045	Liège	587	1995
3048	Liège	588	1995
3050	Liège	589	1994
3051	Liège	590	1995
3054	Liège	591	1995
3055	Liège	592	1995
3056	Liège	593	1995
3057	Liège	594	1995
3060	Liège	595	1995
3061	Liège	596	1995
3063	Liège	597	1995
3066	Liège	562	1994
3067	Liège	598	1995
3069	Liège	599	1995
3072	Liège	600	1995
3073	Liège	601	1995
3074	Liège	602	1995
3075	Liège	603	1994
3076	Liège	604	1995
3077	Liège	605	1995
3078	Liège	606	1995
3079	Liège	607	1995
3080	Liège	608	1994
3081	Liège	609	1994
3082	Liège	610	1994
3083	Liège	611	1994
3084	Liège	612	1994
3085	Liège	613	1994
3086	Liège	614	1994
3087	Liège	615	1994
3088	Liège	616	1994
3089	Liège	617	1994
3090	Liège	618	1994
3091	Liège	619	1994
3092	Liège	620	1994
3093	Liège	621	1994
3094	Liège	622	1994

3095	Liège	623	1995
3199	Hainaut	3663	1995
3203	Hainaut	3650	1995
3204	Hainaut	3651	1995
3205	Hainaut	3652	1995
3206	Hainaut	3653	1995
3207	Hainaut	3654	1995
3208	Hainaut	3655	1995
3210	Hainaut	3656	1995



Le R312 numéro 3656 du TEC Hainaut sur la ligne 2
devant la gare de Mons. 9/5/95

3212	Hainaut	3657	1995
3213	Hainaut	3658	1995
3214	Hainaut	3659	1995
3215	Hainaut	3660	1995
3216	Hainaut	3661	1995
3217	Hainaut	3662	1995
3223	Hainaut	3664	1995
3224	Hainaut	3665	1995
3225	Hainaut	3666	1995
3226	Hainaut	3667	1995
3228	Hainaut	3668	1995
3229	Hainaut	3669	1995

3241	Brabant	6600	1994	3928	Brabant	6622	1995	4070	Liège	634	1996	4224	Liège	652	1996
3243	Brabant	6601	1994	3931	Brabant	6623	1995	4074	Charleroi	7536	1996	4225	Liège	653	1996
3244	Brabant	6602	1994	3932	Brabant	6624	1995	4075	Charleroi	7537	1996	4226	Liège	654	1996
3245	Brabant	6603	1994	3935	Brabant	6625	1995	4076	Charleroi	7538	1996	4227	Liège	655	1996
3246	Brabant	6604	1994	3937	Brabant	6626	1995	4077	Liège	673	1996	4228	Liège	656	1996
3247	Brabant	6605	1994	3938	Brabant	6627	1995	4078	Liège	674	1996	4229	Liège	657	1996
3262	Brabant	6606	1994	3940	Namur	901	1996	4079	Liège	675	1996	4230	Liège	658	1996
3277	Brabant	6607	1994	3941	Namur	902	1995	4080	Charleroi	7539	1996	4231	Liège	659	1996
3290	Brabant	6608	1994	3943	Namur	903	1996	4083	Liège	676	1996	4222	Liège	660	1996
3294	Brabant	6609	1994	3945	Namur	904	1995	4084	Liège	677	1996	4234	Liège	661	1996
3297	Brabant	6610	1994	3947	Brabant	6628	1995	4086	Liège	678	1996	4235	Liège	662	1996
3659	Brabant	6620	1995	3949	Brabant	6629	1995	4087	Liège	679	1996	4236	Liège	663	1996
3692	Hainaut	3670	1995	3951	Brabant	6630	1995	4089	Liège	680	1996	4237	Liège	664	1996
3823	Namur	900	1995	3959	Namur	905	1996	4090	Liège	681	1996	4238	Brabant	6641	1996
3857	Hainaut	3671	1995	3961	Namur	906	1996	4092	Liège	682	1996	4240	Liège	665	1996
3859	Hainaut	3672	1995	3962	Namur	907	1996	4096	Liège	683	1996	4242	Liège	666	1996
3861	Hainaut	3673	1995	3964	Namur	908	1996	4098	Liège	684	1996	4246	Liège	667	1996
3863	Hainaut	3674	1995	3965	Namur	909	1996	4100	Liège	685	1996	4247	Liège	668	1996
3865	Hainaut	3675	1995	3967	Namur	910	1996	4123	Liège	686	1996	4248	Liège	669	1996
3867	Hainaut	3676	1995	3968	Namur	911	1995	4125	Liège	687	1996	4253	Liège	670	1996
3869	Hainaut	3677	1995	3970	Namur	912	1996	4127	Liège	688	1996	4254	Liège	671	1996
3871	Hainaut	624	1996	3971	Namur	913	1996	4129	Liège	689	1996	4255	Liège	672	1996
3873	Hainaut	3678	1995	3973	Namur	914	1996	4137	Liège	690	1996	4257	Brabant	6640	1996
3875	Hainaut	3679	1995	3974	Namur	915	1996	4139	Liège	691	1996	4260	Brabant	6642	1996
3877	Hainaut	3680	1995	3977	Namur	916	1996	4165	Liège	692	1996	4262	Brabant	6643	1996
3879	Hainaut	3681	1995	3980	Namur	917	1996	4168	Liège	693	1996	4264	Brabant	6644	1996
3881	Hainaut	3682	1995	3983	Namur	918	1995	4172	Liège	694	1996	4265	Brabant	6645	1996
3883	Hainaut	3683	1995	3986	Namur	919	1995	4173	Liège	695	1996	4266	Brabant	6646	1996
3885	Hainaut	3684	1995	3989	Namur	920	1996	4178	Liège	696	1996	4267	Brabant	6647	1996
3887	Hainaut	3685	1995	3992	Namur	921	1995	4180	Liège	697	1996	4269	Brabant	6648	1996
3889	Hainaut	3686	1995	3995	Namur	922	1995	4182	Liège	698	1996	4270	Brabant	6649	1996
3891	Hainaut	3687	1995	3998	Namur	923	1996	4186	Liège	699	1996	4271	Brabant	6650	1996
3892	Hainaut	3688	1995	4001	Namur	924	1996	4189	Liège	635	1996	4272	Brabant	6651	1996
3894	Hainaut	3689	1995	4004	Namur	925	1996	4192	Liège	636	1996	4273	Brabant	6652	1996
3895	Hainaut	3690	1995	4006	Namur	926	1996	4194	Liège	637	1996	4274	Brabant	6653	1996
3897	Hainaut	3691	1995	4007	Namur	927	1996	4197	Liège	638	1996	4275	Brabant	6654	1996
3899	Hainaut	3692	1995	4009	Namur	928	1996	4200	Liège	639	1996	4276	Brabant	6655	1996
3901	Hainaut	3693	1995	4010	Namur	929	1996	4205	Liège	640	1996	4277	Brabant	6656	1996
3903	Hainaut	3694	1995	4014	Namur	930	1996	4207	Liège	641	1996	4278	Brabant	6657	1996
3904	Hainaut	3695	1995	4016	Namur	931	1996	4208	Liège	642	1996	4279	Brabant	6658	1996
3907	Hainaut	3696	1995	4053	Liège	625	1996	4209	Liège	643	1996	4281	Brabant	6659	1996
3909	Hainaut	3697	1995	4055	Liège	626	1996	4210	Liège	644	1996	4282	Namur	932	1996
3910	Hainaut	3698	1995	4057	Liège	627	1996	4211	Liège	645	1996	4284	Namur	933	1996
3912	Hainaut	3699	1995	4064	Liège	628	1996	4212	Liège	646	1996	4301	Charleroi	7540	1996
3914	Hainaut	3700	1995	4065	Liège	629	1996	4218	Liège	647	1996				
3916	Hainaut	3701	1995	4066	Liège	630	1996	4220	Liège	648	1996				
3918	Hainaut	3702	1995	4067	Liège	631	1996	4221	Liège	649	1996				
3919	Hainaut	3703	1995	4068	Liège	632	1996	4222	Liège	650	1996				
3925	Brabant	6621	1995	4069	Liège	633	1996	4223	Liège	651	1996				

Les numéros de chassis commencent par : VF6PS09B10000

2/ AGORA

En 1986, la STIL de Liège transforme le Jonckheere Volvo n° 653 en autobus adapté au transport de personnes à mobilité réduites (PMR). En 1987, trois autres suivront. Les modifications consistaient en l'enlèvement de plusieurs sièges, l'ajout d'une porte louvoyante juste avant les portes arrières ainsi que d'un petit "monte-charge". Ces autobus, datant de 1975, étaient à bout de souffle. Le TEC Liège-Verviers les a donc remplacé.

A l'origine, il était prévu de transformer des R312. L'opération n'étant pas réalisable, ce sont des autobus à plancher bas qui ont été choisis. Le TEC Liège-Verviers est donc la première société de transport en commun belge à posséder des Renault Agora. Les autobus sont livrés à l'atelier de Liège en livrée TEC. Afin de les différencier quelques uns des autres véhicules, des autocollants bleus ont été ajoutés à l'arrière des véhicules. Ils circulent sur les lignes 4 et 18 depuis le 13 janvier 1997. Les Agora sont agréés en Belgique sous le numéro de procès-verbal 95/1261, et portent les matricules 141 à 145. A l'origine, les numéros 491 à 495 étaient prévus.

TABLEAU - FICHE TECHNIQUE

n°	plaque	n° châssis	n° caisse	en service	dépôt
141	GSY231	VF6PS09B400010160		20.01.97	Robermont
142	GSY230	VF6PS09B400010161		10.01.97	Robermont
143	GSY236	VF6PS09B400010162		10.01.97	Robermont
144	GSY229	VF6PS09B400010163		10.01.97	Robermont
145	GSY228	VF6PS09B400010164		10.01.97	Robermont

DIMENSIONS

Longueur hors tout : 11,990 m
Largeur hors tout : 2,500 m
Empattement : 6,120 m
Hauteur totale : 2,979 m

POIDS

Total à vide : 12.190 kg
Total en charge : 19.500 kg

NOMBRE DE PLACES

places assises : 22
places debout : 72
strapontins : 6
2 emplacements pour voiturette PMR.

MOTEUR

Position : verticale transversale arrière
Puissance : 152 kW à 2100 t./min.
Cylindrée : 9.830 cc
Boîte de vitesses : Voith D853.1 automatique avec ralentisseur incorporé
Réservoir à gasoil : 249 litres

RAMPE AMOVIBLE

Marque : Bode DS850
Surface déployée : 1035 x 740 mm



L'Agora n° 141 au dépôt de Robermont en janvier dernier.
A noter les motifs bleus et la rampe amovible.

Je remercie le TEC Hainaut, Charleroi, Liège-Verviers, Namur-Luxembourg, Brabant-Wallon, les firmes EMI, Renault Véhicules Industriels ainsi que Tram 2000 pour leur contribution dans l'élaboration de ce dossier.

SOURCES

Magazine Tram 2000, documentation EMI, fiches techniques RVI du R312 et Agora.

ETATS DE PARCS

AMIENS (Semta) - Parc des surbaissés au 17/06/97

Tableau établi par Jean-Pierre DUPONCHELLE

Numéro	Type	Immatriculation	Mise en circulation	N° de chassis
39	GX 317	6996 TV 80	15/06/95	VJ1 PS09 B4 00000 145
40		6998 TV 80	15/06/95	VJ1 PS09 B4 00000 147
41		6997 TV 80	15/06/95	VJ1 PS09 B4 00000 148
42		7450 TW 80	18/09/95	VJ1 PS09 B4 00000 181
43		7449 TW 80	18/09/95	VJ1 PS09 B4 00000 182
44		438 TX 80	13/10/95	VJ1 PS09 B4 00000 201
45		437 TX 80	13/10/95	VJ1 PS09 B4 00000 202
46		514 TY 80	09/01/96	VJ1 PS09 B4 00000 273
47		1356 TZ 80	12/04/96	VJ1 PS09 B4 00000 359
48		1359 TZ 80	12/04/96	VJ1 PS09 B4 00000 363
49		1355 TZ 80	12/04/96	VJ1 PS09 B4 00000 365
50		1353 TZ 80	12/04/96	VJ1 PS09 B4 00000 367
51		1362 TZ 80	12/04/96	VJ1 PS09 B4 00000 368
52 **		8449 VC 80	19/03/97	VJ1 PS09 B4 00000 554
53 **		8448 VC 80	19/03/97	VJ1 PS09 B4 00000 555
54 **		8447 VC 80	19/03/97	VJ1 PS09 B4 00000 556
55 **		8446 VC 80	19/03/97	VJ1 PS09 B4 00000 567
56 **		8445 VC 80	19/03/97	VJ1 PS09 B4 00000 568
234 *	GX 417	2768 VA 80	22/07/96	YV3 R5A6 11 TA 000 393
235 *		2760 VA 80	22/07/96	YV3 R5A6 13 TA 000 394
236 *		2769 VA 80	22/07/96	YV3 R5A6 1X TA 000 408
237 *		2766 VA 80	22/07/96	YV3 R5A6 11 TA 000 409
238 *		5780 VA 80	21/08/96	YV3 R5A6 18 TA 000 410
239 *		8456 VC 80	19/03/97	YV3 R5A6 14 TA 000 715
240 *		8454 VC 80	19/03/97	YV3 R5A6 16 TA 000 716
241 *		8451 VC 80	19/03/97	YV3 R5A6 18 TA 000 717
242 *		8453 VC 80	19/03/97	YV3 R5A6 15 TA 000 786
243 *		8450 VC 80	19/03/97	YV3 R5A9 11 TA 000 803

Renvois : * Véhicule entièrement climatisé - ** Climatisation du poste de conduite uniquement

METZ (TCRM) - Parc de 129 véhicules au 31/05/97

Tableau établi par Patrick ROSTOUCHER

Modèles	Nb	Numéros de Parc
Minibus		
Master T35D	10	9361 à 9365, 9461, 9462, 9561, 9562, 9761
Standards		
PR100MI	23	7830, 7835, 8023, 8024, 8027, 8028, 8031, 8123 à 8125, 8127 à 8129, 8131, 8221 à 8229
PR100-2	5	8521 à 8524, 8526
R312-3P	44	9001 à 9005, 9101 à 9109, 9201 à 9209, 9301 à 9312, 9601 à 9609
Standards surbaissés		
Agora 3P	12	9701 à 9712
Articulés		
PR180R	2	8441 et 8444
PR180-2	23	8541 à 8543, 8641 à 8646, 8941 à 8952, 9141, 9142
PR118	10	9541 à 9550

Nota : les PR100MI n° 8221 à 8223 et les PR 180 n° 8444 et 8541 sont décorés par des établissements scolaires

MARQUE S TYPE DE VEHICULES	N° PARC	MINERALOGIE	N° DE SERIE	M/S A LIMOGES	OBSERVATIONS
CHAUSSEON AH 1P "	101 102	944 H 87 947 H 87		06/03/1947 "	Minéralogie du 04/1950 - R "
ISOBLOC W.648-DP 2P " " " " " "	103 105 106 107 108 109 110	952 H 87 948 H 87 949 H 87 950 H 87 951 H 87 946 H 87 945 H 87		28/04/1949 10/08/ " 01/11/ " " 24/12/ " 26/11/ " 16/03/1950	Minéralogie du 04/1950 - R " " " " " " "
BERLIET PCK-7 2P "	111 112	869 L 87 868 L 87		1946 "	Minéralogie du 04/1950 "
BERLIET PLH.8-U " "	113 114 115	469 CM 87 470 CM 87 471 CM 87		22/10/1958 " "	R R R
BERLIET PLR.10-MU "	116 117	83 DA 87 84 DA 87		03/03/1960 "	R R
BERLIET PLR.10-MU " "	118 119 120	748 DV 87 747 DV 87 746 DV 87		20/02/1962 " "	R R R
BERLIET PH.10-100 " "	121 122 123	227 EU 87 228 EU 87 761 EU 87		28/11/1963 " 11/12/ "	R R R
BERLIET PH.85	124	844 FJ 87		08/12/1964	R

MARQUE S TYPE DE VEHICULES	N° PARC	MINERALOGIE	N° DE SERIE	M/S A LIMOGES	OBSERVATIONS
BERLIET PH.85 "	125 126	411 FL 87 516 FL 87		27/01/1965 29/01/ "	R R
BERLIET PH.85	127	39 FR 87		21/05/1965	R
BERLIET PH.10/100-444	128	326 GB 87		22/02/1966	R
SAVIEM S-105.L-334	129	216 GE 87		18/04/1966	R
BERLIET PH.10/100-444 "	130 131	977 GN 87 976 GN 87		14/11/1966 "	R R
SAVIEM S-105.L-334	132	248 GQ 87		07/12/1966	R
SAVIEM S-105.L-334	133	277 KC 87		16/07/1970	R
BERLIET PH.10/100-444	134	122 KD 87		17/08/1970	Offert Musée St Mandé R
BERLIET PLR.10/100	164	957 KM 87		17/03/1971	R
SAVIEM S-105.L-334	135	738 KS 87		15/05/1971	R
BERLIET PH.10/100-444	136	391 LB 87		02/11/1971	R
SAVIEM SC.2/N-O33 " " " " " " "	167 168 169 170 171 172 173	684 NM 87 694 NM 87 689 NM 87 688 NM 87 685 NM 87 686 NM 87 687 NM 87		02/09/1974 " " " " " "	ex-BORDEAUX " " " " " " "

MARQUE S TYPE DE VEHICULES	N° PARC	MINERALOGIE	N° DE SERIE	M/S A LIMOGES	OBSERVATIONS
SAVIEM SC.2/N-033	174	25 NW 87	03/02/1975	ex-BORDEAUX	R
"	175	24 NW 87	"	"	R
"	176	30 NW 87	"	"	R
SAVIEM SC.2/N-033	177	893 QC 87	21/04/1977	ex-BORDEAUX (1963)	R
"	178	892 QC 87	"	"	R

Les Autobus n° 101-102-111-112 n'étaient pas prévus pour assurer un service urbain

Les Autobus n° 101 à 112 sont réimmatriculés avec les nouvelles minéralogies mises en place à partir du Mois d'Avril 1950.

R = Réformé

JP-DUPONCHELLE

ACTUALITÉ DES RÉSEAUX

Une actualité un peu moins fournie, pour ce numéro 16, été oblige. Aussi, nous vous proposons de plonger dans l'actualité lyonnaise, très fertile ces derniers temps, dans un "Spécial Lyon".

A l'heure où vous lisez ce numéro, les réseaux urbains sont en pleine effervescence et proposent à leur clientèle leurs nouveaux services pour l'année 97/98. Un moment fort de la vie de nos petites et grandes villes. Nous y reviendrons bien sûr en détail dans le numéro de novembre. Comme toujours, nous comptons sur vous pour compléter les informations que nous glanerons ça et là.

Enfin, nous vous promettons, grâce à la complicité d'Yves LE CHANU, l'arrivée massive des logos des réseaux dans la présentation de cette rubrique. Malheureusement, des soucis de compatibilité informatique nous empêchent, pour l'heure, de les insérer dans nos articles. Nous espérons avoir réglé ce problème pour le prochain numéro.

Un grand merci à ceux qui nous ont envoyé leurs informations, et bonne rentrée à tous.

Patrick KIRSTETTER

Arnaud WADOUX

FRANCE



De la politique en général et des Transports Urbains en particulier...

A nouveau gouvernement, nouveaux ministres. Notre domaine d'intérêt est donc désormais sous la "tutelle" de Jean-Claude GAYSSOT (PCF) au Ministère des Transports et Dominique VOYNET (Les Verts) au Ministère de l'Environnement et de l'Aménagement du Territoire.

Pour l'heure, les transports urbains n'ont, semble-t-il, pas été au cœur des préoccupations de ces derniers.

Seule a été évoquée la remise en cause partielle de la réforme de la SNCF. Celle-ci nous concerne à deux titres.

D'abord, l'entreprise ferroviaire devient un opérateur qui compte dans l'"urbain" : en Ile-de-France depuis toujours et dans les régions avec la volonté de développer les expériences de type tram-train.

Ensuite, la régionalisation, lancée en Alsace, Centre - Val de Loire, Nord - Pas de Calais, Pays de la Loire, Provence - Alpes - Côte d'Azur et Rhône - Alpes, fait de la SNCF un partenaire privilégié des opérateurs de transports urbains, en ce qui concerne principalement l'intermodalité. Or, cette remise en cause éventuelle a déjà une conséquence : la région Centre - Val de Loire, qui souhaite développer de manière significative les transports péri-urbains notamment autour des agglomérations de Tours et dans une moindre mesure d'Orléans, vient de reporter sine die la mise en œuvre de cette régionalisation, préférant y voir plus clair.

Bref, avec notamment au gouvernement un ministre écologiste, dont les prises de position en faveur des transports collectifs sont bien connues, on pouvait s'attendre à des signes forts, rapidement... Pour l'instant, il n'a été question que d'autoroutes, canaux ou centrales nucléaires. Impatience ?

A l'heure où de nombreux projets de développement de réseaux, qu'ils émanent d'associations locales, de collectivités ou d'exploitants restent dans les cartons faute de volonté politique ou de possibilités de financements, il est temps que l'Etat réagisse. Nous, passionnés de transports urbains, ne devons jamais oublier que le tramway en France a été déclaré mort et enterré il y a 30 ans avant que quelques uns, à force d'obstination, ne le ressuscitent... et de quelle manière ! Aussi devons nous, à notre manière, éviter qu'aujourd'hui des réseaux entiers ne deviennent des musées, même si nous ne manquerions pas de les visiter !

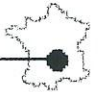
ALSACE



STRASBOURG - CTS :

- ✓ **Commande** Une commande de 26 rames de tramways (11 éléments à 4 grandes caisses et 15 éléments à 3 grandes caisses) a été passée à AD-TRANZ afin de préparer l'ouverture du prolongement de la ligne A de Bagersee à Illkirch et la mise en œuvre, souhaitée rapide, des futures lignes B et C. A terme, le parc strasbourgeois se composera de 52 rames

AUVERGNE



CLERMONT FERRAND - T2C :

- ✓ **Futur tram** Cinq constructeurs sont toujours en lice pour le futur TCSP de l'agglomération auvergnate: le CIVIS (Matra/Renault), le TVR (Bombardier/ANF) et le TRANSLOHR (Lohr) pour la technologie sur pneus; CITADIS (Gec-Alsthom) et Ansaldo pour la technologie sur rail. On se souvient que l'appel d'offre et l'ensemble du projet avaient été ajournés sur demande de la Ville de Clermont Ferrand, afin de privilégier la technologie sur pneus, symbole de l'industrie de la capitale auvergnate. Pourtant, après plusieurs mois de réflexion, la technologie classique n'a pas été franchement écartée. Se pose en effet le problème de l'utilisation éventuelle des voies SNCF qui permettraient à moindre coût de desservir efficacement l'Aéroport d'Aulnat, en pleine croissance, et les communes périphériques de Cournon-d'Auvergne, Royat, Chamalières (siège des Institutions Régionales) et Riom. Des voix s'élèvent également pour dénoncer la pertinence du tracé de la ligne 1 qui n'offre aucune desserte de la Gare SNCF, desserte prévue par la ligne 2 dont la construction, plus lointaine, n'est pas acquise. Pourtant, ce point crucial du réseau T2C voit transiter plus de 14 000 voyageurs par jour (train, bus et autocars). Aussi, l'idée de dévier (provisoirement si la deuxième ligne voit le jour) le tracé de la ligne 1, au sud de la place des Carmes, sur une partie de l'itinéraire de la ligne 2 rencontre de plus en plus d'échos.

BOURGOGNE



CHALON SUR SAÔNE - STAC :

- ✓ **Brèves** Le suivi des autobus par GPS (suivi du positionnement par satellite) a été mis en place le 24 avril 97 et un AGORA standard (9133 TD 69 - prêté par TCL ?) est actuellement testé sur le réseau. Quant aux lignes 2, 3, 5, 6, E et G, elles ont été remaniées. Détails sur ce remaniement dans le prochain numéro.
- ✓ **Kiosque** Le "Kiosque STAC" a quitté, le 9 juin 97, la place de l'Obélisque pour la place de Beaune ou un nouvel "Espace SITUC" a été ouvert en collaboration avec la SNCF. Nous ne pouvons que saluer ce nouvel exemple d'intermodalité de l'information en espérant qu'il tienne ses promesses. Nous constatons que souvent, comme à Nevers par exemple, les intentions ne sont pas suivies des faits soit par manque de formation du personnel, soit, plus bêtement, par une non-volonté de ces mêmes personnels de ne pas collaborer.



ORLÉANS - SEMTAO :

- ✓ **Bilan** S'il reste tout juste au niveau de la moyenne nationale, le bilan pour l'année 1996 du réseau orléanais n'a pas de quoi faire rougir les dirigeants de la SEMTAO. La fréquentation est en légère hausse (de 66,31 à 66,43 voyages par an et par habitant), les modifications de dessertes engagées pour la saison 96/97 ont, dans l'ensemble, donné satisfaction et les recettes d'exploitation au kilomètre, toujours nettement inférieures aux dépenses ont toutefois sensiblement augmenté. La SEMTAO peut compter sur un parc d'autobus jeunes et performants (5 ans et 7 mois de moyenne d'âge) et la quasi-totalité du mobilier urbain a été remplacé récemment.
- ✓ **Lycée** Le principal souci de cette rentrée de septembre 97 restera la desserte du tout nouveau Lycée Charles Péguy, à Olivet dans la banlieue sud d'Orléans. L'emplacement choisi n'est pas idéal pour une desserte bus et une desserte spéciale mais permanente (comme les lignes IC et IS pour le lycée d'Ingré) n'est pas envisagée cette année, toutes les classes n'étant pas encore ouvertes dans ce Lycée livrable en plusieurs tranches. On s'achemine donc vers des déviations des lignes régulières A, E ou EX, ce qui risque de compliquer la compréhension du tracé et des horaires pour les utilisateurs de ces services.
- ✓ **Oui...mais** Quelques jours avant le choix du matériel par le SIVOM de l'Agglomération Orléanaise, qui s'est porté sur le CITADIS, le Préfet du Loiret rendait publique la réponse de la Commission d'enquête concernant le projet de tramway, dernier acte administratif avant signature de la DUP. Si le projet est approuvé dans son ensemble, deux réserves pour le moins surprenantes sont formulées par la commission. La première concerne le passage du tram sur le Pont Royal et la partie sud de la rue Royale afin de "protéger le paysage". La commission propose comme alternative le passage dans des rues parallèles et la construction d'une passerelle dédiée au tram. Autrement dit, cette commission propose rien moins que l'expropriation puis la destruction d'au moins un immeuble et la construction, à moins de 50 mètres du vénérable pont, d'une passerelle moderne! Protéger le paysage ? Protéger l'emprise de l'automobile plutôt ! D'autant que tout est déjà prévu pour poser les caténaires sur le mobilier urbain déjà existant. La deuxième réserve concerne le tracé au sud d'Orléans et à Olivet. La commission préconise une desserte plus rapprochée du Zénith et de la ZAC des Aulnaies. Pourtant, le tracé actuel, défini après 7 longues années d'études, semble satisfaire tout le monde...

Quoiqu'il en soit, ces recommandations ne sont qu'un avis, et n'ont pas force de loi. Mais la signature de la DUP risque d'être retardé et si les aménagements demandés étaient effectivement effectués, le surcoût du projet serait important.

TOURS - FIL BLEU :

- ✓ **Chaud & Froid** Décidément, le nouveau Maire de Tours n'a pas son pareil pour annoncer les plus mauvaises nouvelles au plus mauvais moment ! Alors que tous les acteurs du transport urbain se réunissaient pour inaugurer les travaux du site propre de l'Avenue de la Tranchée (voir notre dernier numéro) qui sera comme prévu fin prêt pour la rentrée de septembre, le Maire a annoncé froidement que ce site propre permettrait aux tourangeaux, je cite "*de se préparer psychologiquement à l'arrivée du TCSP*". Soupir d'aise dans l'assistance, réjouie 20 secondes par cet élan euphorique. 20 secondes seulement car le Maire s'est empressé d'ajouter que le TCSP ne serait pas étudié avant la prochaine mandature... Ca, c'est une préparation psychologique de longue haleine ! Car si nos calculs sont bons, les études finales ne commenceront qu'en 2002 et si tout va bien, l'inauguration pourrait intervenir au plus tôt en... 2005. Sachant que ce Maire est arrivé là un peu par hasard, au gré d'une triangulaire, et que de plus en plus de voix murmurent à Tours que ce premier mandat a toutes les chances d'être aussi le dernier...

Cela n'arrange pas, loin s'en faut, les dirigeants de Fil Bleu qui comptaient sur une mise en œuvre rapide d'un axe lourd pour relancer un réseau qui s'essouffle, moins par désaffection des voyageurs que par les spécificités géographiques de l'agglomération tourangelle. Entièrement organisée autour du grand axe nord-sud (15km), la ville est le terrain idéal pour l'exploitation d'un tramway alors que sa desserte par bus, au moins pour les grandes transversales, pose un réel problème puisque tous les flux (bus, voitures, vélos, piétons) passent obligatoirement par cet axe, d'autant que le périphérique ne fait toujours pas le tour complet de la capitale ligérienne. D'aucuns le surnomment le "semisphérique"...



PARIS & Ile de France - RATP

Des lecteurs déplorent certaines lacunes concernant l'actualité de la RATP, pourtant déjà riche. Nous leur rappelons amicalement que, contrairement à une idée répandue, le personnel de la RATP -dont votre rédacteur-, n'a pas le privilège des informations "hors grand public".

Cette grande entreprise fonctionne en unités autonomes et les agents bus ne sont pas toujours au courant de ce qui se passe au métro et vice versa. La chasse au scoop n'est donc pas forcément évidente !

De plus, les délais de parution de notre magazine nous obligent à faire un choix cornélien entre des informations parfois anciennes mais essentielles et d'autres plus récentes mais superficielles. Ce choix arbitraire mais nécessaire n'est pas forcément celui que vous auriez souhaité. N'hésitez pas à nous en faire part !



TRAMWAY

✓ **Ligne T2** La vraie mise en service de cette nouvelle rocade de l'ouest parisien aura lieu officiellement le 4 septembre 97. Pour autant, l'inauguration a bien eu lieu à la date initialement prévue, le 2 juillet.

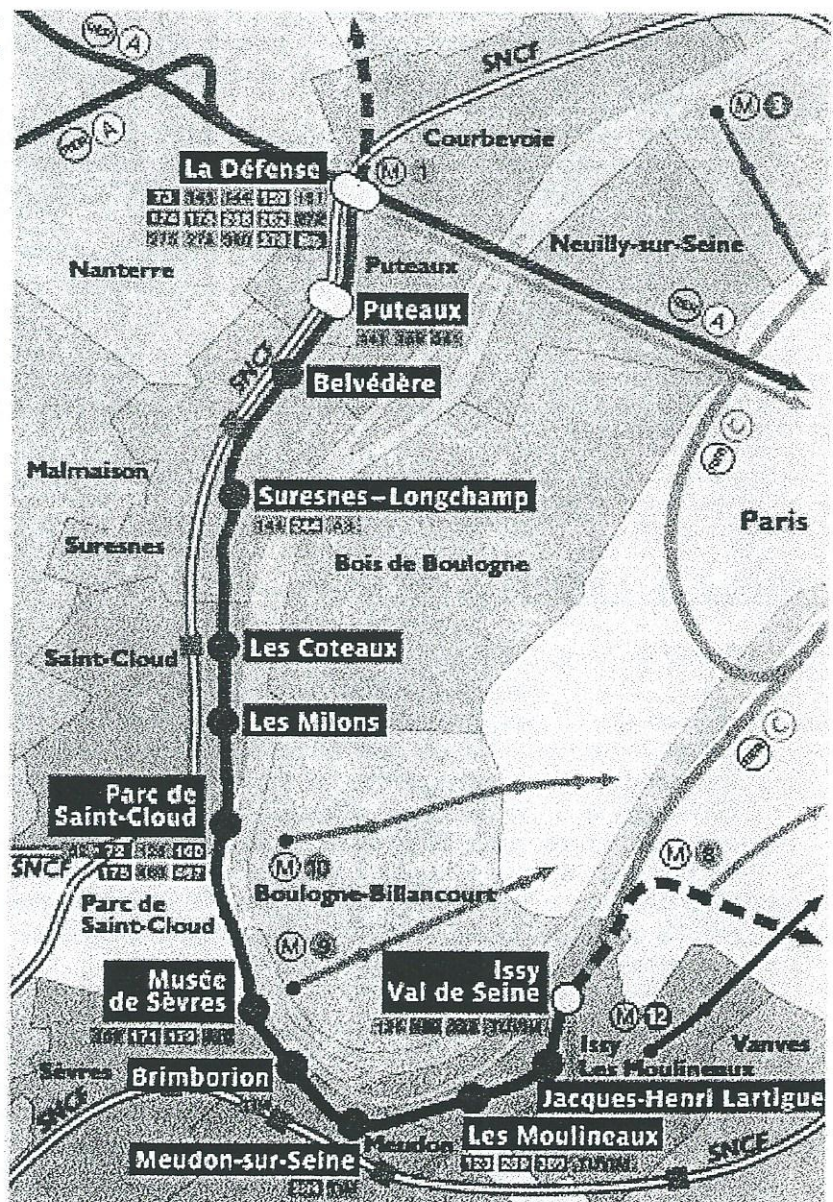
S'il est ouvert au public depuis cette date, le service est néanmoins restreint et est considéré par la RATP comme une phase d'essais en exploitation réelle.

En outre, une Journée Portes Ouvertes a eu lieu le 7 juin 97 et a permis aux amateurs de découvrir le dépôt-atelier situé 22 rue J.J. Rousseau à Issy : 21400 m², 4 voies d'entretien, 6 voies de remisage, station-service.

A l'issue de cette journée, la rame 215 a parcouru la ligne en avant-première.

Depuis, la ligne T2 a récupéré 4 rames (208 à 211) exploitées en renfort sur la ligne T1.

Ci-contre, plan de la ligne. Celui publié dans notre n°15, p. 21 était trop ancien et les stations apparaissaient sous leur nom provisoire.



AUTOBUS

✓ Exploitation

-  **Altair** La mise en service du S.A.E.I.V devrait être achevée sur toute la ligne 62 pour la rentrée de septembre. Pour autant, le CIES (Comité d'Investissements à caractère Économique et Social) n'est pas convaincu de la pertinence de l'extension du système à d'autres lignes. Aussi, la 1ère tranche (équipement de 1000 bus) est gelée. La Régie devra donc présenter un nouveau dossier pour un financement sur le budget 98. Les lignes T2, 92, 95, 272 et Noctambus devront donc attendre.
-  **Noctambus** Le nouveau réseau de nuit de la RATP entre en service le 1er septembre 97. De nouvelles lignes, plus nombreuses, desservent notamment des communes de banlieue plus éloignées et certains quartiers de la capitale pour l'instant oubliés. De plus, un nouveau pictogramme (toujours à l'emblème de la chouette) va être mis en place, plus sympathique que l'actuel, jugé tristounet avec ses tons noir et jaune.
-  **167** Comme annoncé précédemment, cette ligne a été restructurée dans sa traversée de la ville de Bois-Colombes. Délaissant l'arrêt "Chanzy", elle dessert maintenant, entre la Gare et "Chevreuil", la piscine et l'Hôtel de Ville.
-  **Urbains** Les services locaux n'ont plus la cote... Deux services urbains, les lignes 547 (Pavillons sous Bois) et 583 (Orly) ont été supprimés. Subventionnés directement par les municipalités et commandités par elles, ces services, repérables à leurs noms originaux et à leur indice 500, sont malheureusement souvent déficitaires.

✓ Matériel et dépôts.

-  **Plaques** Une erreur d'interprétation a fait passer dans notre n°15 (page 50) les plaques de police pour celles indiquant les numéros de ligne. Or, les plaques de police sont ces petites plaques noires qui reprennent en blanc le numéro d'ordre d'entrée en ligne du bus. C'est cette petite plaque, fort peu pratique et parfois dangereuse qui est expérimentalement testée dans une version électronique.
-  **Agora VO** Trois véhicules de ce type (2113 à 2115), adaptés au transport des enfants, ont été reçus. L'un est affecté à Saint-Maur, les deux autres à Saint-Denis. D'autre part, un de ces véhicules est en démonstration au dépôt de Montrouge, dans l'éventualité d'un remplacement des actuels PR100. Quelques modifications, au niveau du pont notamment, devront alors être apportées. Rappelons que ces véhicules comportent 45 places assises, toutes dans le sens de la marche.
-  **Agora V2** Les premiers AGORA de ce type (porte médiane décalée d'un demi-pas) sont arrivés et équipent depuis le courant juillet la ligne 96 du Centre Bus des Lilas. La ligne 122, exploitée également par Les Lilas, en sera également équipée ce qui portera à 47 le nombre de ces véhicules détenus par le dépôt. Le 24 juin 97, 19 y étaient déjà, 6 étaient stockés à Aubervilliers et le 2112 de Saint-Maur, destiné à la formation des machinistes, y était encore présent.
-  **Adieu !** L'unique exemplaire (n°506) de surbaissé S300NC de Setra-Kassbohrer a été réformé et revendu à TRANSPOLE (Lille) qui en possède déjà 30. Ce véhicule n'est plus construit depuis la reprise de Setra par Mercedes qui ne commercialise que son équivalent le 0405N. La maintenance et la gestion rationnelle des pièces détachées exige donc un regroupement sur les réseaux possédant un parc conséquent comme Lille, Rouen ou Caen. Le 506 avait été acquis par la RATP en mars 92 pour faire un test comparatif avec le ... 0405N (N°507). Tous deux étaient en service sur la ligne 38 (Centre Bus de Montrouge). Le 507 avait été rapidement revendu. Le 506 a connu plusieurs affectations : bref passage sur la ligne 295 puis accompagnement des GX317-3P sur la ligne 20 (Centre Bus Le Brun) ce qui lui avait valu de revêtir la livrée vert jade et d'être équipé de girouettes électroniques. Pour le remplacer à Le Brun, un GX317-2P (coquille 1093) du Centre Bus de Fontenay aux Roses a été prélevé sur l'effectif de la ligne 389. Un autocollant d'indice de ligne a été apposé.
-  **Minibus** Les deux derniers exemplaires de GX77H (667 et 668) en attente d'affectation au dépôt de St-Denis exploiteront la ligne 556. Quant aux MG36 (414) et MG19 (224) affectés à la ligne 547 supprimée (voir plus haut), ils attendent sagement au dépôt des Pavillons sous Bois un avenir meilleur.

- ☛ **PR180** La réforme du 4611 marque la disparition totale de la première série de PR180-2 (56 exemplaires reçus, 4556 à 4611). Le PR180 en livrée "blanc-RVI" (4810), dont nous vous parlions page 50 du n°15, à quant à lui de nouveaux compagnons. Nous en avons repéré trois (4812, 4816 et 4824), d'autres sillonnent peut-être les rues de la capitale. Ces bus attendent acquéreurs désespérément !
- ☛ **Articulés** Fin juin 97, les allées de l'atelier central Championnet étaient hantées par 2 exemplaires d'articulés surbaissés en démonstration : un Agora (5162 TH 69) mais aussi un GX417 !



MÉTRO & ORLYVAL

- ✓ **Ligne 1** La livraison des rames MP89 se poursuit. Les rames CC1, CC2, CC4 et CC6 sont aujourd'hui en service, la CC4 servant pour l'heure à l'instruction des conducteurs. La rame CC3 est, elle, en cours de mise point (portes Faiveley). Mais où est donc passée la CC5 ?
- ✓ **Ligne 4** Conséquence de la mise en service des MP89 sur la ligne 1, la ligne 4 a reçu la rame 049. Cette arrivée provoque la mutation des rames 6075, 6077, 6081 et 6089 sur la ligne 11, dans une configuration à 4 éléments (M-A-N-M).
- ✓ **Ligne 6** La première rame MP 73 rénovée est la 6529 (ex-29) : M3577-B7029-A6529-N4529-M3558
- ✓ **Ligne 9** 58 rames MF67 modernisées sont aujourd'hui en service sur la ligne. 17 l'ont été par les Ateliers de Boissy de la RATP, les autres ayant été confiée à des entreprises privées.



TARIFICATION & BILLETIQUE

- ✓ **Rose & Bleu** Avis aux collectionneurs ! Dans le cadre de l' "Europride", la RATP a édité plusieurs supports spéciaux : 2 coupons (3 jours ou 11 jours) de couleur rose et un plan de métro spécial sur lequel figure le trajet de la marche. Pour les Journées Mondiales de la Jeunesse, au cours desquelles le Pape devait venir à Paris (mi-août), on parle avec insistance d'un ticket... bleu
- ✓ **Musique** Pour la deuxième année consécutive, la RATP et la SNCF Ile de France ont proposé pour la fête de la musique un billet spécial à 15F , permettant d'effectuer un aller-retour sur n'importe quel trajet à partir de 16h00. Le service métro a d'ailleurs été prolongé et la SNCF proposait des trains toute la nuit.
- ✓ **Paris-Visite** Suite à la création du pass 1 jour "Mobilis" mais ne permettant pas l'accès aux aéroports, le pass Paris-Visite, plus particulièrement destiné aux touristes et offrant donc l'accès aux aéroports, est également décliné dans une version 1 jour.

MANTES LA JOLIE - TRANSDUM

- ✓ **Confort** Des écrans, informant des temps d'attente, ont été installés aux deux gares routières de Mantes-la-Jolie et Mantes-la-Ville ainsi qu'en certains points stratégiques du réseau. D'autre part, suite à l'arrivée des autobus surbaissés, une vingtaine de ralentisseurs ont été supprimés. Enfin, un site propre doit être mis en place rue Pierre Semard.
- ✓ **Agora** Un Agora standard (n°178) immatriculé 278 ALY 78 a été aperçu sur la ligne C de ce réseau yvelinois. Si un lecteur pouvait nous communiquer l'état actuel du parc...

ORSAY / LES ULIS - Cars d'Orsay

- ✓ **Ça gaze !** Cette compagnie, filiale du groupe Visual et basée à Marcoussis (Essonne) équipera début 98 une ligne complète avec des autobus fonctionnant au gaz naturel. Gaz de France est partie prenante dans cette expérience.

SAINT QUENTIN EN YVELINES - SOYBUS

- ✓ **Mystère** Ce réseau aurait reçu des véhicules surbaissés. Un lecteur pourrait-il nous renseigner ?

VERSAILLES - PHEBUS

- ✓ **En bref** PHEBUS recevra en septembre 6 Agora qui viendront rejoindre la flotte des GX317. D'autre part, le personnel d'exploitation a été doté d'une nouvelle tenue.

ILE DE FRANCE en bref...

- ✓ **Plus de lignes** Le STP a lancé une grande campagne publicitaire indiquant la création d'une centaine de lignes inter-banlieue. Coup de pub ou vraie information ? Nous tâcherons d'en savoir plus
- ✓ **STEP ?** Une dépêche AFP du 16 juin fait état que "*le Syndicat des Transports Parisiens étudie un nouveau mode de transport urbain, le STEP, qui emprunte à l'autobus ses pneus et au tramway son rail de guidage*". Parions que cette "étude" concerne les "tramways" sur pneus qui doivent être testés sur la ligne TVM dès la fin de cette année. ce STEP (Système de Transport Électrique sur Pneus) est-il simplement le nouveau nom de baptême de ces engins ou s'agit-il vraiment d'une étude sur un autre véhicule ? On sait toutefois que cela concerne un "*convoi de 4 éléments maximum, d'une capacité de 4800 voyageurs/heure transportés à la vitesse moyenne de 25 km/h avec un intervalle de 90 secondes*". A suivre. Au fait, STEP en anglais, cela signifie "marche" ou "pas". Est-ce vraiment de bonne augure pour un matériel surbaissé et rapide ?

LANGUEDOC-ROUSSILLON



MONTPELLIER - SMTU

- ✓ **Précisions** Les 28 rames climatisées et accessibles aux personnes à mobilité réduite commandées à GEC-Alsthom pour la ligne 1 du tramway sont de type CITADIS TGA 301 de 265 cm de largeur. Ces rames seront livrées entre décembre 98 et août 2000. Ces rames pourront arriver l'esprit tranquille puisque le DUP a été signée par le Préfet le 29 mai 97

LORRAINE

Avec notre correspondant : Patrick ROSTOUCHER



METZ - TCRM :

- ✓ **Bus** Notre correspondant lorrain, Patrick ROSTOUCHER, nous signale l'arrivée sur le réseau messin de 12 Agora numérotés 9701 à 9712 et immatriculés 9552 à 9563 ZW 57. Ces véhicules sont à trois portes mais équipés, comme tous les standards de la capitale lorraine, de la montée à l'avant. Seuls les articulés sont encore accessibles en libre-service. Un minibus Master T35D a également été acquis cette année et le district de Metz a de surcroît accepté la demande d'investissement des TCRM. 9 Agora standard et 4 Agora articulés feront donc bientôt leur arrivée sur le réseau. L'arrivée de ces véhicules a provoqué la réforme de 13 PR100MI et d'un Master T35D.

Vous trouverez dans la partie "Matériel" du magazine un état actualisé du parc des TCRM.

- ✓ **Dans la poche** Le réseau de Metz (ainsi que celui de Chatou, en Ile de France) testera bientôt un petit boîtier de poche baptisé Infobus. Ce compromis entre la radio-messagerie du type Tam-tam ou Tadoo et le SAEIV présent à bord des bus permettra au titulaire d'Infobus d'avoir en temps réel l'heure de passage de son bus à l'arrêt choisi et de consulter des informations conjoncturelle. Le test aura lieu sur 2000 usagers des TCRM moyennant un abonnement de 40 F par mois et une caution de 400 F.

NANCY - CGFTE :

- ✓ **Sites propres** La fréquentation du réseau est en baisse constante. Pour renverser la tendance, la Communauté Urbaine de Nancy a décidé de créer deux lignes en site propre de 18 km. Le matériel n'est pas encore choisi, mais il sera sur pneus et à traction électrique. La technologie pneus est dictée par le relief de l'agglomération, où l'on trouve des pente pouvant aller jusqu'à 130‰. De plus, le matériel devra être doté d'une traction bimode permettant de rejoindre le nouveau dépôt de Jarville, non électrifié. Les 2 lignes reprendront grosso-modo le tracé des actuelles lignes de trolleybus afin de profiter des installations électriques déjà en place. La première partira de Laxou - Champ du Bœuf et rejoindra Jarville via Maxéville et la Gare SNCF. La seconde partira du CHU Brabois, croisera la première ligne à la gare puis rejoindra Essey-les-Nancy. Un prolongement ultérieur est prévu vers l'ouest. 35 véhicules seront nécessaires pour exploiter ce réseau. Une dizaine de PER180 seront toutefois conservés pour assurer des renforts sur les sections maintenues de l'actuel réseau.

NORD - PAS DE CALAIS

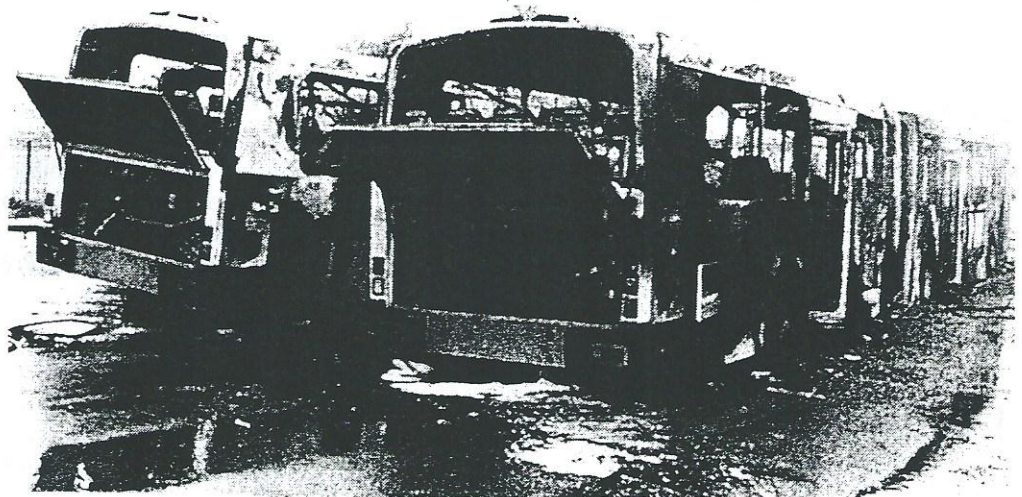
Avec notre correspondant : Hans PENNORS



DOUAI - TUB du Douaisis

- ✓ **Incendie**

Le 18 mai 97, vers 7h00, 3 autobus articulés garés sur l'aire de remisage du dépôt de Guesnain ont été détruits par un incendie dont l'origine criminelle fait peu de doutes. Déclaré sur un véhicule en stationnement depuis 2 jours, l'incendie s'est rapidement propagé aux deux autres.



LILLE - TRANSPOLE

- ✓ **Tram** L'annonce sonore automatique des arrêts est en service depuis mai 97, ainsi que l'arrêt systématique dans toutes les stations. Les rames sont également progressivement équipées de nouveaux boîtiers de secours au niveau des portes. Ceux-ci sont très visibles et très... inesthétiques
- ✓ **Bus** Arrivée de 2 Setra S300 (Transpole a également acquis l'exemplaire unique de la RATP) et de 7 PR180 (8526 à 8532). Ces nouveaux bus arboreront bien évidemment la nouvelle livrée du réseau lillois, comme maintenant tout le matériel circulant dans la métropole nordiste, exception faite de la plupart des CBM TDU 11, en cours de réforme.

PAYS-DE-LOIRE



NANTES - TAN

✓ Tram

L'exploitant, la SEMITAN, devrait commander 39 rames supplémentaires en prévision des extensions du réseau.

PICARDIE

Avec notre correspondant : Jean-Pierre DUPONCHELLE



AMIENS - SEMTA

✓ Parc

Jean-Pierre DUPONCHELLE nous a fait parvenir la liste des surbaissés du réseau amiénois que vous trouverez dans la rubrique "Matériel" de ce numéro. Ceci implique la mise à jour du tableau général des surbaissés paru dans notre numéro 15 comme suit : 18 GX317-3P (39 à 56), 10 GX417-3P (234 à 243)

POITOU-CHARENTES



POITIERS - STP

✓ Ça gaze, bis !

Dans le cadre des protocoles d'accord signés entre certaines collectivités et Gaz de France, le District de Poitiers a décidé, le 30 mai dernier, d'accepter l'équipement Gaz Naturel de deux lignes complètes du réseau STP. 20 véhicules seront équipés avant l'an 2000, 20 autres au début du troisième millénaire.

LIMOGES - TCL

✓ Ciel !

La gare SNCF de Limoges-Bénédictins va réaménager son site et devenir d'ici à 1999-2000, le "Centre Intermodal et d'Echanges de Limoges" (CIEL). Objectif affiché : relier le hall de la gare aux différents transports urbains et interurbains.

RHÔNE - ALPES



Avec notre correspondant de l'ADTC Grenoble : Jean-Marie GUETAT

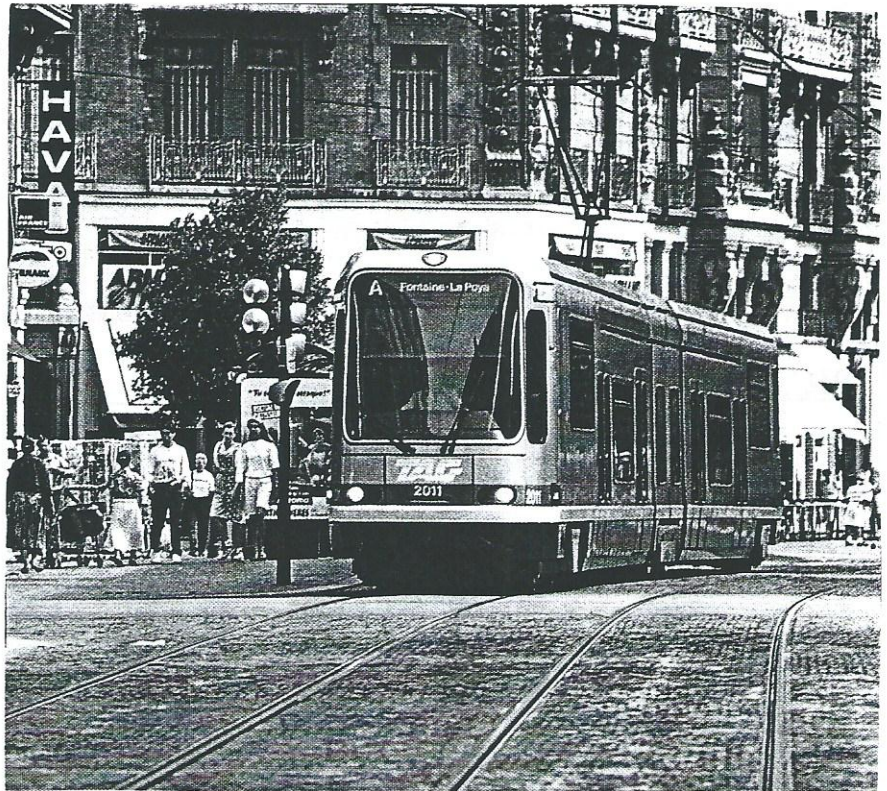
GRENOBLE - TAG :

✓ Prolongements

Un point obligé sur les prolongements en cours du réseau tram de la capitale dauphinoise. Celui de la ligne B, long de 1200 m, du Cours Berriat à la place nord d'Europole (derrière la Gare SNCF) verra sa construction débuter en janvier 98 pour une mise en service en octobre 99. Celui de la ligne A entre "Auguste Delaune" et "Denis Papin" (ex-Village II) est en cours d'achèvement puisque les rails ont commencé d'être posés le 22 avril dernier. Mise en service espérée avant la fin de cette année.

- ✓ **Quais** Les quais de certaines stations de tram du centre-ville et communes aux deux lignes ("Poulat", "Gambetta" et "Saint Bruno") vont être allongés afin de recevoir deux rames simultanément et éviter ainsi que se forment des "trains de tram" sur le tronc commun

- ✓ **Escapade** La rame 2047 est partie le 17 avril pour Barcelone où elle parade sur un tronçon expérimental de 600 m construit pour effectuer des essais de matériel avant de lancer un appel d'offre pour la construction et la fourniture du matériel du futur tram barcelonais, qui filera le long du célèbre Diagonal. La location de cette rame prend fin en début d'année prochaine.



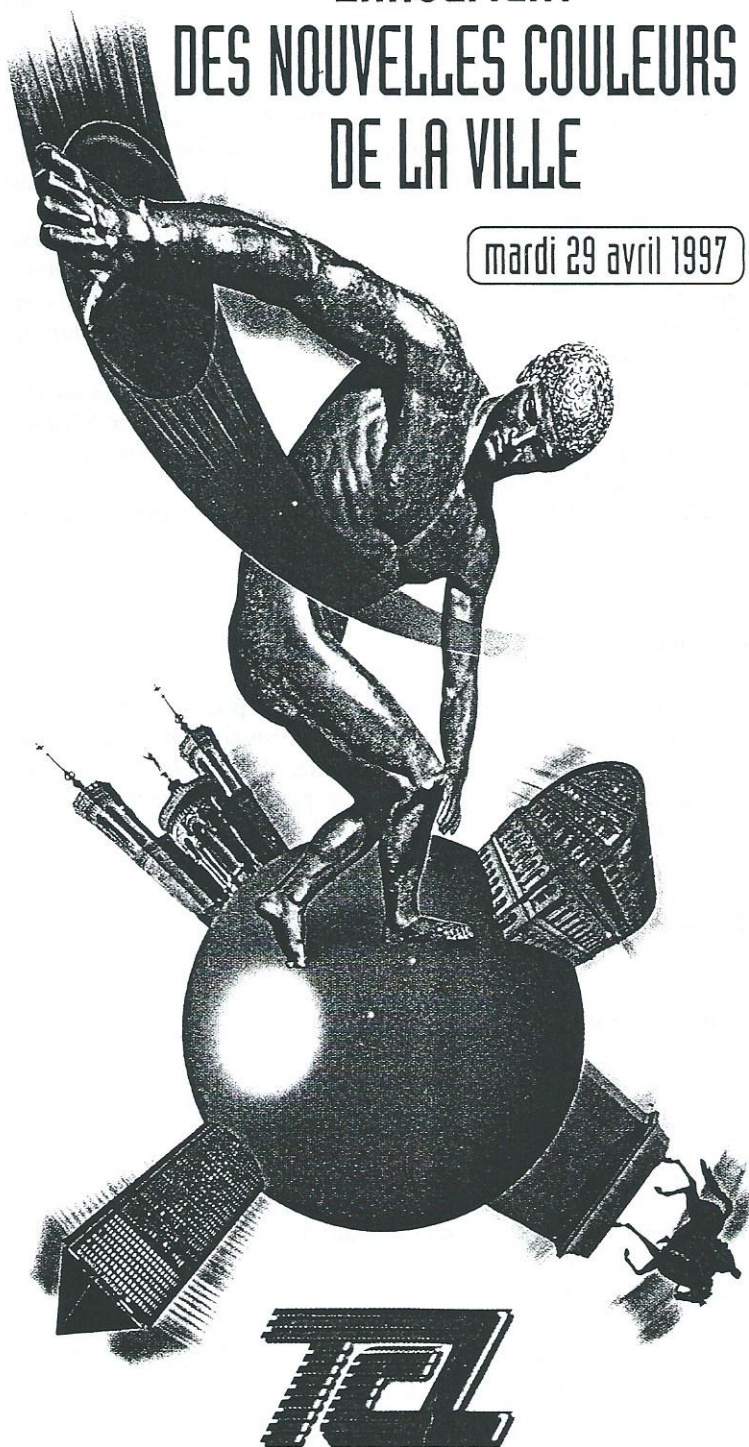
- ✓ **Super 8** La redynamisation de la ligne 8, une des plus chargée du réseau TAG n'interviendra qu'au printemps 98.
Rappelons que cette opération consiste en la création de couloirs réservés, de la mise en place de la priorité aux feux et du rehaussement des quais (voir ci dessous).
- ✓ **Agora** 22 nouveaux Agora articulés vont être progressivement mis en service sur la ligne 8. Afin d'attirer l'attention sur le fait que ces véhicules sont accessibles aux personnes à mobilité réduite, un bandeau jaune sera collé à mi-hauteur. Les 5 GX317 de la ligne 11 devraient aussi recevoir ce nouvel appareil qui équippa désormais tous les surbaissées grenoblois.
- ✓ **100 ans** C'est l'anniversaire que fêtera, au cours de la "Journée Nationale des Transports Publics" courant octobre 97, la vénérable SEMITAG (ex-SGTE). A cette occasion, la décision pourrait être prise d'ouvrir, au sein du nouveau dépôt de tram de Gières, un espace muséologique qui accueillerait la collection de matériel ancien de l'association grenobloise "Standard 216".
- ✓ **VFD** A la rentrée de septembre 98, tous les véhicules VFD quitteront le dépôt de Saint-Martin d'Hères pour celui, tout nouveau, de la rue Ernest Hareux à Grenoble.

La mise en service d'un tronçon de ligne de métro, même modeste, est toujours un événement.

Le 29 avril, les TCL (Transports en Commun Lyonnais), ont prolongé la ligne D du métro de deux stations, depuis l'ancien terminus Gorge de Loup jusqu'au nouveau, Gare de Vaise en passant par Valmy. L'occasion était là toute trouvée pour faire le point sur ce prolongement et dresser un bref état des lieux du réseau lyonnais.

LANCEMENT DES NOUVELLES COULEURS DE LA VILLE

mardi 29 avril 1997



TOUTES LES COULEURS DE LA VILLE

2 nouvelles stations !

Ce 29 avril 97, la ligne D du métro lyonnais (Gare de Vénissieux - Gorge de Loup) a grandi. Deux nouvelles stations, **Valmy** et **Gare de Vaise** ont été ouvertes au public, portant ainsi à 15 le nombre total de stations sur cette ligne.

La station **Valmy** dessert le quartier de Vaise (Lyon 9ème), ancien quartier de petite industrie aujourd'hui en pleine rénovation. Perpétuellement engorgé de véhicules de toute sorte, ce quartier devrait grâce à cette nouvelle desserte retrouver un peu d'oxygène et beaucoup de vie. Cette station, en partie baignée par la lumière naturelle offre une grande originalité architecturale : ces quais sont constitués de plaques de verre illuminées par dessous par une intense lumière bleue.

La station **Gare de Vaise** est un peu à l'écart de ce même quartier. Plus que pour une desserte purement locale, elle a été conçue pour offrir un pôle multimodal aux habitants du Nord-Ouest Lyonnais. Construite autour de la gare SNCF Lyon-Vaise (une soixantaine de trains par jour vers Saint Etienne, Mâcon et Lyon-Perrache essentiellement) la nouvelle station est pourvue d'une gare routière (9 lignes urbaines et 2 lignes départementales) et d'un parking relais de 500 places sur 2 niveaux ouvert de 04h30 à 00h45 et surveillé par du personnel TCL (le stationnement est offert aux clients TCL). Une résidence pour étudiants, quelques commerces et points services donnent vie à l'ensemble.

Enfin, parallèlement, un site propre directement relié à ce pôle multimodal a été construit vers le quartier de la Duchère. En effet, le prolongement de la ligne D du métro était initialement prévu jusqu'à la Duchère, quartier construit dans les années soixante pour faire face au retour massif des français d'Algérie. Densément peuplée (30 000 habitants) et aujourd'hui défavorisée, cette vaste cité perchée sur une colline restait isolée du reste de la métropole lyonnaise.

Mais un problème technique s'est vite posé aux ingénieurs chargés d'étudier ce prolongement : le dénivelé entre Vaise et la Duchère étant de 80 mètres sur une distance d'un km, une desserte n'était envisageable que si la future station terminale du métro était enfouie à 60 mètres, les rames du métro lyonnais ne pouvant "rattraper" que 20 mètres. Cette disposition allant à l'encontre de la "philosophie" du métro de Lyon, qui affleure la surface, il a été décidé de trouver une solution alternative.

C'est donc un tunnel routier, réservé aux transports collectifs (dont le trolleybus 44 existant) qui a été conçu. Celui part de la Duchère au niveau du boulevard de Balmont et offre une déclivité de 8% sur 550 mètres. Il débouche sur un viaduc de 350 mètres qui enjambe les emprises de la gare SNCF de Lyon-Vaise, viaduc qui dessert directement le pôle multimodal conçu autour du nouveau terminus de la ligne D.

Ce nouveau site propre est emprunté par 4 lignes urbaines et les 2 lignes départementales ayant pour origine la Gare de Vaise.

Un réseau réorganisé.

La station Gare de Vaise se veut la porte d'entrée au réseau métro pour les habitants du Nord-Ouest Lyonnais.

Le réseau bus a donc été repensé dans cette optique, tout en soulageant le centre-ville de Lyon et notamment les quais de Saône complètement saturés ainsi que les rues étroites du quartier de Vaise de lignes pénétrantes.

Même avec la correspondance avec le métro, devenue un passage obligé, le gain de temps est appréciable : une vingtaine de minutes gagnées pour rallier le centre de Lyon !

3 nouvelles lignes :

89 - Gare de Vaise / Porte de Lyon

Créée pour compléter la ligne 19 modifiée.
Emprunte le site propre Vaise-Duchère.

89 Express - Gare de Vaise / Porte de Lyon

Remplace la ligne 19 Express. Trajet par autoroute.

92 - Gare de Vaise / La Duchère

Reprend dans le quartier de la Duchère l'itinéraire de la ligne 36 modifiée.
Assure la desserte interne complète du quartier.

10 lignes modifiées :

2 - Gorge de Loup / Plateaux de St Rambert

Modification partielle de l'itinéraire pour desservir les stations **Gare de Vaise et Valmy**

5 - Tassin Combattants / Hôtel de Ville

Est désormais limitée au **Pont Mouton**.
Dessert la station Valmy.

19 - Hôtel de Ville / Gorge de Loup / Porte de Lyon

Est désormais limitée au **Pérollier**.
Le tronçon Pérollier / Porte de Lyon est desservi par la nouvelle ligne 89.

20 - Hôtel de Ville / Saint Cyr au Mont d'Or

Part désormais de **Gare de Vaise**.
En été, la desserte du Mont Cindre est toujours assurée le week-end.
En soirée, est exploitée en boucle avec la ligne 22 (voir ci-dessous).

21 - Hôtel de Ville / Limonest / Chasselay (à certaines heures)

Part désormais de **Gare de Vaise**.
Emprunte le site propre Vaise-Duchère.

22 - Hôtel de Ville / St Didier au Mont d'Or (St Fortunat)

Part désormais de **Gare de Vaise**.
En soirée, exploitation en boucle avec la ligne 20 (Gare de Vaise / St Cyr / St Didier / Gare de Vaise)

31 - Perrache / St Rambert Les Rivières / La Chaux (à certaines heures)

Modification partielle de l'itinéraire pour desservir les stations **Gare de Vaise et Valmy**

36 - Vénissieux Minguettes / La Duchère

Modification partielle de l'itinéraire pour desservir les stations **Gare de Vaise et Valmy**.
Emprunte désormais le site propre Vaise-Duchère.
L'itinéraire abandonné (Avenue du 25è RTS) est desservi par la nouvelle ligne 92.

44 - Hôtel de Ville / Les Sources

Modification partielle de l'itinéraire pour desservir les stations **Gare de Vaise et Valmy**.
Emprunte désormais le site propre Vaise-Duchère.
L'itinéraire abandonné (Boulevard de la Duchère) est toujours desservi par la ligne 66.
L'exploitation trolleybus reprendra dès l'électrification du site propre.

66 - Valdo / Gorge de Loup / Les Sources ou Le Pérollier

Était exploitée en deux services :
- Valdo / Les Sources via Gorge de Loup
- Gorge de Loup / Le Pérollier

Le tronçon Gorge de Loup / Le Pérollier est abandonné au profit de la seule **ligne 19**

Les deux lignes départementales (161 et 164) du Réseau du Rhône faisant leur départ à Gare de Vaise étaient auparavant originaires de Gorge de Loup.

Rappelons à cette occasion que depuis l'entrée en vigueur du service d'hiver 96/97, les autocars du Réseau du Rhône (ainsi que certaines lignes VFD conventionnées par le département de l'Isère) sont accessibles, à l'intérieur du périmètre du Grand Lyon, avec la tarification TCL. Au-delà de ces limites, un titre "Rhône-Pass" à l'unité ou mensuel permet une correspondance gratuite sur le réseau TCL (uniquement vers Lyon pour les titres à l'unité).

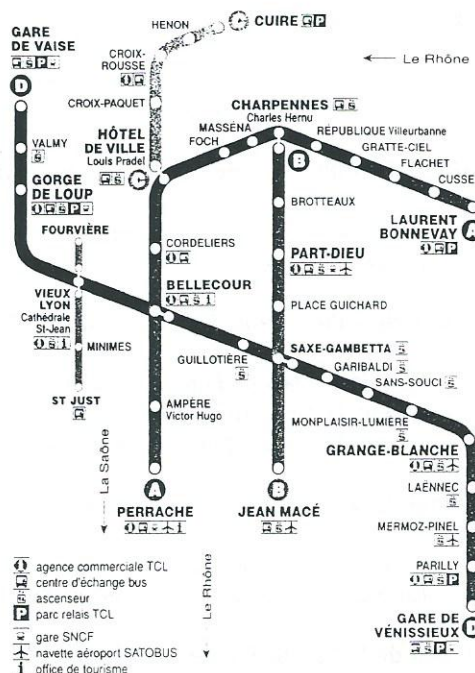
Autres nouveautés

Nouveaux plans.

Le plan édité par **Topo-Nord** depuis Juin 91 a été jugé par les clients TCL trop compliqué et pas assez complet concernant les informations pratiques. C'est donc l'**Agence Latitudes** qui a été chargée de concevoir le nouveau plan de poche distribué à l'occasion du prolongement de la ligne D.

Le format est identique au précédent et la lisibilité globale s'est améliorée. Mais le parti pris de "coloriser" les lignes selon leur "centre d'échanges" d'origine n'est peut-être pas le plus heureux. En effet, au lieu d'avoir une ligne par couleur, on retrouve en certains endroits des faisceaux de lignes de couleur identique parfois difficiles à dénouer lorsque les itinéraires s'enchevêtrent... Quoiqu'il en soit, et c'est le principal, ce plan est parfaitement exact et à jour.

Le plan schématique, moins précis mais au format plus réduit, semble avoir été abandonné. En revanche, un mini-plan du métro a été édité dont on trouvera un extrait ci-contre.



Les tickets font peau neuve.

Ils reprennent le nouveau visuel de l'identité TCL, déjà visible sur les arrêts d'autobus, sur le bas flanc des autobus nouvellement livrés et sur certaines signalétiques du métro.

Pour les titres de transport, les couleurs suivantes ont été retenues :



Distributeurs (rouge)

- Billet à l'unité et distributeurs : Rouge
- Carnet de 10 (tarif normal) : Fuschia
- Carnet de 10 (tarif familles nombreuses) : Bleu ciel
- Carnet de 10 (tarif étudiant) : Orange



Unité (rouge)



Carnet tarif normal (fuschia)

Les tickets édités pour les opérations spéciales (Fête de la Musique, Fête des Lumières, 14 juillet) disparaissent au profit d'un ticket unique, offrant les mêmes avantages (libre circulation de 16h00 à 02h00) et distribué à chacun de ces événements : **le ticket TCL en fête.**

Les autres tickets ne changent pas.

3 nouveaux tarifs voient le jour

La Carte Liberté Famille :

Gratuite, elle offre la possibilité à **toute** la famille d'utiliser **un seul** ticket Liberté (24,00 F, libre circulation pendant une journée) le samedi ou le dimanche.

Le Ticket Liberté Junior :

Libre circulation pendant une journée (juillet et août) pour les moins de 20 ans (16,00 F)

Un coupon Spécial Été :

Pour les jeunes, valable avec l'abonnement scolaire (187,00 F pour les 2 mois de juillet et août)

Un petit retour en arrière sur la ligne D

Après l'ouverture en 1978 de la première tranche du réseau métro (Ligne A dans son intégralité et ligne B de Charpenne à Part-Dieu), après l'intégration grâce à la ligne C de l'ancien funiculaire de la Croix-Rousse transformé en métro à crémaillère (entre Hôtel de Ville et Croix-Rousse) sur une partie du parcours, après les petits prolongements des lignes B et C, il manquait à l'agglomération lyonnaise une grande transversale est-ouest pour offrir un réseau métropolitain cohérent.

Prévue pour 1990, la 4ème ligne du métro lyonnais a dû patienter deux ans de plus avant d'ouvrir ses rames au public. Le génie civil n'était pas en cause (malgré un spectaculaire affaissement de terrain Place Bellecour), la ligne aurait pu ouvrir à temps. Mais les ingénieurs de la SEMALY (Société d'Economie Mixte du Métro de l'Agglomération de Lyon), en accord avec les autorités organisatrices (SYTRAL, Grand Lyon) ont décidé de sauter le pas de l'automatisme intégral, en partenariat avec MATRA Transport, afin de faire du métro lyonnais une vitrine technologique, la SEMALY ayant en tête de se lancer dans l'ingénierie et le conseil à la conception de réseaux de transports.

Ainsi était né le concept "MAGGALY", le Métro Automatique à Grand Gabarit de l'Agglomération Lyonnaise. Révolutionnaire puisque dédié pour la première fois à une ligne de "Métro Lourd", la mise au point du système de pilotage s'est révélée un peu plus difficile que prévue, sans compter qu'il fallait également revoir le réaménagement de la plupart des stations et des rames, déjà commandées à ALSTHOM.



Pour les stations, et afin de gagner du temps, l'aménagement de portes palières a été abandonné (sans que cela n'ait d'ailleurs jamais nui à la sécurité, comme certains le craignaient). Les travaux de finitions extérieures avaient eux aussi pris du retard, le design définitif des "totems" et du mobilier n'ayant été défini que tardivement.

Pour les rames, la suppression des cabines de conduite a permis d'envisager une configuration de deux voitures plutôt que trois, comme initialement prévu, sans que l'ajout ultérieur d'une voiture supplémentaire soit écarté. Toutefois, un poste de conduite manuel simplifié et amovible a été conçu pour parer à tout défaut prolongé du système de pilotage automatique.

Bien en à pris aux ingénieurs puisque pour respecter les délais d'ouverture fixés après remise à plat du projet, c'est en conduite manuelle que la ligne a été exploitée à son inauguration en septembre 91, sur le premier tronçon Gorge-de-Loup - Grange-Blanche. Le deuxième tronçon, Grange-Blanche - Gare-de-Vénissieux, bien qu'opérationnel, étant réservé pour quelque mois encore aux derniers essais de mise au point de MAGGALY.

C'est finalement en Septembre 92 que la ligne ouvrait en totalité et en pilotage automatique, ce dernier permettant une cadence d'une minute et trente secondes aux heures de pointe.

Force est de constater que le système n'a connu que de rares et courtes pannes durant ces 5 années, arrêts majoritairement provoqués par la chute d'objets sur les voies, ce qui est bon signe pour la sécurité. Pour pallier à ces arrêts d'exploitation, les TCL sont capables de mettre en service en un temps record une ligne bus de substitution haute fréquence, la ligne "Relais Métro ligne D".

La ligne D, grande transversale Sud-Est - Nord-Ouest s'est rapidement avérée être un succès commercial. On atteint aujourd'hui une fréquentation de près de 180 000 voyageurs par jour, soit presque autant que sur la ligne A.

Connectée aux lignes A (à Bellecour) et B (à Saxe-Gambetta) du métro, aux lignes F et SJ du funiculaire (à Vieux-Lyon), à 54 lignes de bus, 14 lignes d'autocars (dont Satobus, vers l'aéroport) et 2 gares SNCF ouvertes au trafic régional, la ligne D est en passe de devenir l'épine dorsale du réseau TCL.

Le réseau aujourd'hui

Le réseau lyonnais est sans doute le plus diversifié de France :

MÉTRO Lignes A et B : 12 kms, 18 stations, 32 rames (pneus) de 3 voitures, 240 000 voyageurs / jour
Ligne C : 4 kms, 5 stations, 5 rames (crémaillère) de 2 voitures, 50 000 voyageurs / jour
Ligne D : 15 kms, 15 stations, 36 rames (pneus) de 2 voitures, 175 000 voyageurs / jour

Les lignes A et B ont une exploitation conjointe. Leurs rames, livrées en 77 par GEC ALSTHOM sont actuellement en cours de rénovation par les ateliers métro de "La Poudrette" et "Thioley".

La ligne B sera prolongée vers Gerland (3 stations) en 1999/2000

La ligne C, ancien funiculaire, a en fait été inaugurée en...1891

FUNICULAIRE Ligne F (Fourvière) : 2 voitures historiques rénovées, pente de 25%, 2 stations
Ligne SJ (St-Just) : 2 rames de 2 voitures, pente de 18%, 3 stations

Outre la ligne C du métro, 2 lignes de funiculaire ont disparu : St Paul et Croix-Rousse

TROLLEYBUS 7 lignes parcourues par des véhicules entièrement rénovés

AUTOBUS 96 lignes, dont 13 express.

Le réseau trolleybus + bus transporte 600 000 voyageurs / jour.

Il dessert près de 2800 points d'arrêt.

Plus de 1 000 véhicules sont nécessaires à son exploitation.

L'état du parc et la nomenclature des lignes sont publiées pages suivantes.

Pour faire fonctionner ce vaste réseau (62 communes, 609 km², 1 200 000 habitants desservis), la Société Lyonnaise de Transport en Commun (SLTC, filiale de VIA-Transport), exploitante du réseau TCL, emploie plus de 3 500 personnes dont 2 350 conducteurs, répartis en 14 services : la Direction Générale, le Service Exploitation et 12 Unités Transports, véritables petites PME qui gèrent de façon autonomes les lignes qui leur sont attribuées.

La SLTC, 8ème employeur de la région Rhône-Alpes génère un chiffre d'affaires de plus de 1,2 milliards de francs.

LES 4 LIGNES DE METRO ET LES 2 LIGNES DE FUNICULAIRE

* LIGNES ET TERMINUS		Particularités
A	PERRACHE	Sera prolongée à SQUARE GALTIER (3 stations) en 1999 Rondement Fer, crémaillère entre Hôtel de Ville et Cx Rousse Automatisme intégral (système MAGGALY) Funiculaire, matériel ancien rénové Funiculaire, matériel moderne
B	CHARPENNES Charles Herru	
C	HOTEL DE VILLE	
D	GARE DE VENISSIEUX	
F	VIEUX LYON	
SJ	VIEUX LYON	

LES 90 LIGNES BUS DU RESEAU PRINCIPAL (Lignes Trolleybus en gras)

* LIGNES ET TERMINUS		Particularités
1	GARE SAINT PAUL	Via Quais du Rhône et PERRACHE Via Quais du Rhône et PERRACHE
2	GORGE DE LOUP	
3	HOTEL DE VILLE	
4	JEAN MACE	
5	PONT MOUTON	
6	HOTEL DE VILLE	
7	LAURENT BONNEVAY	Rocade Sud Ouest : dessert OULLINS et FRANCHEVILLE
8	CALUIRE ET CUIRE Montessuy	
9	CORDELIERS	
10	BELLECOUR	
11	PERRACHE	
12	BELLECOUR	Limitée à DECINES Esplanade aux heures creuses
13	HOTEL DE VILLE	
14	BELLECOUR	
15	BELLECOUR	
16	LAURENT BONNEVAY	Prolongée au MONT CINDRE en été le week-end Limitée à LIMONEST Cimetière aux heures creuses
17	JEAN MACE	
18	JEAN MACE	
19	HOTEL DE VILLE	
20	GARE DE VAISE	
21	GARE DE VAISE	Limitée à BRON Sept Chemin aux heures creuses
22	GARE DE VAISE	
23	CORDELIERS	
24	GRANGE BLANCHE	
25	PART DIEU	
26	PERRACHE	
27	CORDELIERS	
28	VIEUX LYON	

29	BELLECOUR	<->	FRANCHEVILLE Taffignon	
30	BELLECOUR	<->	FRANCHEVILLE Findez	
31	PERRACHE	<->	SAINT CYR AU MONT D'OR La Chaux	Limitée à SAINT RAMBERT aux heures creuses
32	PERRACHE	<->	ETATS UNIS	
33	PLACE DE LA CROIX ROUSSE	<->	SATHONAY CAMP Manutention	
		<->	SATHONAY CAMP Montgay	
34	CHARPENNES	<->	ETATS UNIS	
35	BELLECOUR	<->	VENISSIEUX Le Charréard	
36	DUCHERE	<->	VENISSIEUX Minguettes	
37	PART DIEU	<->	DECINES CHARPIEU Esplanade	
38	CHARPENNES	<->	VENISSIEUX Surville	
39	PERRACHE	<->	BRON Université Lumière	par la rive gauche (FONTAINE SUR SAONE)
40	PECHERIE	<->	NEUVILLE SUR SAONE Centre	
41	PART DIEU	<->	CALUIRE ET CUIRE Chemin Petit	
42	SAINT JUST	<->	GORGE DE LOUP	
43	PECHERIE	<->	NEUVILLE SUR SAONE Centre	
44	HOTEL DE VILLE	<->	CHAMPAGNE AU MONT D'OR Les Sources	par la rive droite (COLLONGES AU MONT D'OR)
45	PLACE DE LA CROIX ROUSSE	<->	GORGE DE LOUP	
46	PERRACHE	<->	BOYER	
47	PARC DE LA TETE D'OR	<->	OULLINS Hôpital Lyon Sud	
48	GARE DE VENISSIEUX	<->	VENISSIEUX Minguettes	
49	JEAN MACE	<->	SAINT FOY Châtellains	
50	SAINT PRIEST Hôtel de Ville	<->	SAINT PRIEST La Fouillouse	Assurée aux heures de pointe uniquement
51	LAURENT BONNEVAY	<->	VAULX EN VELIN Les Grolières	Rocade Est : dessert BRON
52	VAULX EN VELIN Lakanal	<->	VENISSIEUX La Borelle	
53	PERRACHE	<->	SAINT PRIEST Plaine de Saythe	
54	GARE DE VENISSIEUX	<->	CORBAS Condorcet	Rocade Sud Est : dessert CORBAS et SAINT PRIEST
		<->	CHASSIEU Zone Industrielle Mi-Plaine	
55	PERRACHE	<->	ECULLY Ecole Centrale	
56	LAURENT BONNEVAY	<->	VAULX EN VELIN Marcel Cachin	
57	LAURENT BONNEVAY	<->	VAULX EN VELIN Place Boissier	
58	BELLECOUR	<->	SATHONAY CAMP Mutualité	
59	PART DIEU	<->	RILLIEUX LA PAPE Vancia	
60	PARILLY	<->	FEYZIN Château de l'Île	
		<->	FEYZIN Les Razes	
		<->	PLACE DE LA CROIX ROUSSE	Circulaire (sens unique)
61	PLACE DE LA CROIX ROUSSE	<->	PLACE DE LA CROIX ROUSSE	
62	GRANGE BLANCHE	<->	MIONS Jules Vallès	Limitée à BRON Parc du Chêne aux heures creuses
63	PERRACHE	<->	OULLINS Le Golf	Prolongée à MEYZIEU ZI à certaines heures
64	LAURENT BONNEVAY	<->	BRON Droits de l'Homme	
66	VALDO	<->	CHAMPAGNE AU MONT D'OR Les Sources	
67	LAURENT BONNEVAY	<->	MEYZIEU Gadelles	
		<->	MEYZIEU Plantées	
		<->	CHASSIEU Collège	
68	LAURENT BONNEVAY	<->	GENAS Azieu	
69	SANS SOUCI	<->	LA DOUA INSA	
70	PART DIEU	<->	NEUVILLE SUR SAONE Centre	
71	PERRACHE	<->	RILLIEUX LA PAPE Crépiaux Les Brosses	Départ de PONT DE LA GUILLOTIERE aux heures creuses

	72	GORGE DE LOUP	<-> POLLIGNONAY Les Presles	Limitée à MARCY L'ETOILE Centre aux heures creuses
	73	PERRACHE	<-> VAUGNERAY Centre	
	74	GORGE DE LOUP	<-> BRINDAS Centre	
	75	CALUIRE ET CUIRE Crépieux	<-> CALUIRE ET CUIRE Bords de Saône	
N	76	JOANNES CARRET	<-> PLATEAUX DE SAINT RAMBERT	Assurée aux heures de pointe seulement
	80	PARILLY	<-> SAINT FONTS Industries	
	81	LAURENT BONNEVAY	<-> BRON Porte des Alpes	
	83	LAURENT BONNEVAY	<-> PARC DE MIRIBEL JONAGE	Assurée de mai à septembre
	84	NEUVILLE SUR SAONE Centre	<-> SAINT DIDIER AU MONT D'OR Chantemerle	Rocade Nord : dessert POLEMYEUX et CURAIS
	87	GARE DE VENISSIEUX	<-> MIONS Mairie	
	88	BELLECOUR	<-> OULLINS Hôpital Lyon Sud	
N	89	GARE DE VAISE	<-> PORTE DE LYON	
N	92	GARE DE VAISE	<-> DUCHERE	
	93	GARE DE VENISSIEUX	<-> VENISSIEUX Minguettes	
	94	GARE DE VENISSIEUX	<-> SAINT PRIEST Plaine de Saythe	
	95	LAURENT BONNEVAY	<-> JONAGE Château des Marres	
	96	PERRACHE	<-> JEAN MACE	Via GERLAND
	97	MONTANAY La Tour	<-> SAINT GERMAIN AU MONT D'OR Cités	
	98	GORGE DE LOUP	<-> MARCY L'ETOILE Centre	
	99	CORDELIERS	<-> MONTCHAT	

LES 13 LIGNES EXPRESS & CAMPUS EXPRESS

		LIGNES ET TERMINUS	Particularités
	12 EXP	BELLECOUR	<-> VENISSIEUX Minguettes
N	15 EXP	BELLECOUR	<-> VERNASON Place
X	26 EXP	CHARPENNES	<-> LA DOUA
	39 EXP	MERMOZ PINEL	<-> BRON Université Lumière
N	42 EXP	GORGE DU LOUP	<-> POINT DU JOUR
	48 EXP	PART DIEU	<-> VENISSIEUX Minguettes
	58 EXP	LAURENT BONNEVAY	<-> RILLIEUX LA PAPE Les Manges
	59 EXP	LAURENT BONNEVAY	<-> RILLIEUX LA PAPE Senailles
	77 EXP	CUIRE	<-> FONTAINES SUR SAONE Marronniers
	81 EXP	LAURENT BONNEVAY	<-> BRON Université Lumière
N	89 EXP	GARE DE VAISE	<-> PORTE DE LYON
	90 EXP	PECHERIE	<-> GENAY Centre
	95 EXP	LAURENT BONNEVAY	<-> JONAGE Château des Marres
			Dessert CAILLOUX / FONTAINE et SATHONAY VILLAGE
			CAMPUS EXPRESS

* : N signifie nouvelle ligne et X signifie ligne modifiée (depuis janvier 97)

Les 25 lignes départementales intégrées à la tarification TCL ne sont pas reprises dans ces tableaux
Elles sont exploitées par divers transporteurs dont Lyon-Cars, Philibert et Faure sont les principaux

L'état du parc au 1er mars 1997

REPARTITION DU MATERIEL																
CENTRES	PARC	TROLLEYBUS			STANDARDS						SURBAISSES		ARTICULES			Gabarits réduits
		VBH 85	ER 100	ER 100 H	SC 10		PR 100			R312	GX317	Agora	PR180-2	GX187	PR118	MG 36
					O	R	MI	MI-R	2							
ALSACE	83				12		9	6	22	11		7	15	1		
AUDIBERT	162				14	50	8			49			30		11	
CUIRE	61	7	23		5	1		3		19						3
LA SOIE	178		16	26	31	51				54						
LES PINS	133				41	37				11		21	9	14		
OULLINS	78				4	32				38			1		3	
PARMENTIER	61		30		3					5		11				12
PERRACHE	90						8	8		57		17				
ST SIMON	191		13				28	16	35*	77	5		17			
TOTAL SUR LIGNE	1037	7	82	26	110	171	53	33	57	321	5	56	72	15	14	15

* Dont 1 PR 100-2 GNV (N° 1201)

S53 bus école, garé à Audibert

2 SC 10 (Info et animation), garés aux Pins

REPARTITION PAR TYPE DE MATERIEL			
TYPES	MODELES	NOMBRE	NUMEROS DE PARC
Gabarits réduits (15)	MG 36	15	1104 à 1115
Trolleybus (114)	ER 100	82	2601 à 2630, 2801 à 2837, 2901, 2930 à 2942, 3909 *
	ER 100 H	26	1801 à 1826
	VBH 85	7	1701 à 1707
Standards (738)	S53M	1	4727 (bus école)
	SC10 U	1	4500 (bus info)
	SC10 PF	1	4501 (bus animation)
	SC10 UO	110	1301 à 17, 23, 24, 32 à 85, 3613 à 15, 17, 19 à 26, 32, 34, 37 à 42, 46, 48 à 54, 62 à 69
	SC10 R	171	1401 à 1419, 1421 à 1433, 1435 à 1459, 1501 à 1560, 1601 à 1654
	PR100 MI	53	3719 à 21, 23 à 25, 28 à 30, 32 à 51, 53 à 56, 58, 3801 à 15, 17 à 20
	PR100 MI-R	33	3821 à 3853
	PR100 -2	56	3201 à 3218, 3220 à 3257
	PR100 -2 GNV	1	1201
	R312	321	3001 à 3098, 3100 à 3181, 3301 à 3390, 3401 à 3451
Standards surbaissés (61)	GX 317	5	2501 à 2505
	AGORA	56	2506 à 2561
Articulés (101)	PR180-2	72	2101 à 2158, 2201 à 2214
	GX 187	15	2001 à 2015
	PR 118	14	2301 à 2314

1040 véhicules

* 26 ER 100 garés hors service: 1911, 1912, 2902, 03, 06, 15, 17, 19, 22 à 24, 26 à 29, 3914, 30, 49 à 51, 56, 58, 3961, 63, 64, 67

Tableaux établis par
Patrick KIRSTETTER (source SLTC)

Document fournis amicalement par
Eric TOURNIQUET

MARQUE	TYPE	NOMBRE	PERIODE DE LIVRAISON
AUTOCARS			
BERLIET	CAT	2	1912
COTTIN-DESGOUTTES	CMC	1	1929
PANHARD	3 HB	1	1930
SAUER	28000	1	1930
ROCHET-SCHNEIDER	JZSA	18	1931 et 1932
SOMUA	PB 8	9	1932 et 1933
BERLIET	PLR S	11	1933
BERLIET	PHN 3 / 620	3	1953
BERLIET	PR 250	2	1968
BERLIET	Cruisair 3	2	1969
BERLIET	PHL 4 / 620	2	1969
VANHOOL-FIAT	F 316	1	1974 (ex Cars Philippe de 1971)
SAVIEM	SC 6	1	1974 (ex Cars Philippe de 1971)
SAVIEM	S 45 GT	1	1974 (ex Cars Lafond de 1972)
SAVIEM	S 53 M	2	1974 (ex Cars Lafond de 1972)
TOTAL		59	
AUTOBUS DIVERS			
SCHNEIDER	HAO	50	1924 et 1925
ROCHET-SCHNEIDER	Achille 400	1	1934
SOMUA	RCZA 4 et RCZA 6	25	1934 à 1936
BERLIET	GDSL 8 et GDSL 2	66	1934 à 1938
RENAULT	ZPDF	1	1940
BERLIET	GDSL	5	1946 (ex TLN de 1936)
RENAULT	ZPDF	1	1946 (ex TLN de 1936)
BERLIET	PKK 7 D	65	1947 et 1948
SOMUA	OP 8	1	1950
CHAUSSON	ASH	15	1951
MGT	B 5 D et B 9 PU	11	1951 et 1952
BERLIET	PCR 8	62	1951 et 1952
CHAUSSON	SC 4	8	1974 (ex Cars Lafond de 1963)
BERLIET	PAK 50	3	1975 et 1976 (ex Cherbourg et Perpignan)
GRUAV	MG 36 U	15	1990 et 1991
TOTAL		329	
AUTOBUS A MOTEUR CENTRAL			
RENAULT	R 4211 C033	13	1953 à 1956
BERLIET	PBR 10 et 15	93	1954 à 1961
BERLIET	PLR 8 U	27	1956 et 1957
SAVIEM	R 4211 C333	12	1958
BERLIET	PH 80	56	1959 à 1961
SAVIEM	SC 2 L333	49	1960 à 1964
BERLIET	PH 8 / 100	50	1962 et 1963
SAVIEM	SC 2 L033	25	1963
BERLIET	PH 10 / 100	72	1964 et 1965
SAVIEM	S 105 L333	12	1965
TOTAL		409	

MARQUE	TYPE	NOMBRE	PERIODE DE LIVRAISON
AUTOBUS STANDARD 1965			
BERLIET	PCM U 244	98	1967 à 1970
SAVIEM	SC 10 U 244	124	1967 à 1970
SAVIEM	SC 10 U 044	24	1971
SAVIEM	SC 10 U 444 LS	51	1973
SAVIEM	SC 10 U 044	32	1974 (ex Cars Lafond de 1966-70)
BERLIET	PCM U 442 DLS	5	1975 (ex Nice de 1966)
SAVIEM	SC 10 U 442 DLS	5	1975 (ex Nice de 1966)
SAVIEM	SC 10 U 444 DLS	293	1974 à 1979
SAVIEM	SC 10 PF 244 DLS	10	1977
RENAULT	SC 10 UO 444 DLS	154	1980 à 1981
RENAULT	SC 10 R 444 DLS	173	1982 à 1985
TOTAL		969	
AUTOBUS STANDARD A MOTEUR ARRIERE			
BERLIET	PR 100 PA	109	1973 à 1976
BROSSEL	BL 55	9	1974 (ex Cars Lafond de 1965 - 1967)
BERLIET	PR 100 B	29	1974
BERLIET & RENAULT	PR 100 MI	78	1979 à 1983
RENAULT	PR 100 MIP R	33	1984
RENAULT	PR 100-2	57	1987 et 1988 (dont 1 à gaz transformé en 1994)
RENAULT	R 312	321	Probaire : 1985 - Série : 1989 à 1995
TOTAL		636	
AUTOBUS STANDARD à PLANCHER SURBAISSE			
HEULIEZ-RENAULT	CITYBUS	5	1995
RENAULT	AGORA	100	1996-1997 (56 livrés-44 en commande)
TOTAL		105	
AUTOBUS ARTICLES			
BERLIET	PH 12 / 180	36	1966 à 1968
HEULIEZ	GX 187	15	1985
RENAULT	PR 180-2	72	1987 à 1991
RENAULT	PR 118	14	1994
TOTAL		137	
TROLLEYBUS			
NITHARD	Charbonnières	2	1901
VETRA	CS 60	20	1935 à 1938
VETRA	VBB 2 portes	83	1941 à 1948
VETRA	CS 60	18	1945 et 1946
VETRA	VBBh 3 portes	30	1948 et 1949
JACQUEMOND	Jaquemond	20	1948 et 1949
VETRA	VCR	3	1949
VETRA	VA 3	54	Prototypé : 1949 - Série : 1951 à 1953
VETRA	VA 3 B 2	142	Prototypé : 1953 - Série : 1954 à 1960
VETRA	VBH 85	21	1963
VETRA	ELR	1	1976 (ex 330 de Marseille) - Voiture école
BERLIET-TCO	ER 100	110	1978 (dont 1 transformé à hacheur en 1979)
RENAULT-TCO	ER 100 H	26	1981
TOTAL		530	
TOTAL GENERAL		3174	

Le réseau **TCL** à l'horizon 2000 et... au-delà

Les "nouvelles couleurs de la ville", slogan des TCL version 97, n'est pas seulement un slogan marketing. En effet, l'orange, couleur emblématique des transports lyonnais, cède la place. Les autobus avaient ouvert le bal avec leur belle livrée blanche, réhaussée du filet rouge TCL déjà décliné sur le nouveau mobilier urbain et la documentation. C'est maintenant le métro qui va s'habiller de blanc.

Et pour prouver que l'orange n'a vraiment plus la cote, même les TGV Sud-Est, qui relient Paris à la Capitale des Gaules se mettent aux couleurs de l'Atlantique !

Quoiqu'il en soit, la grosse affaire de cette fin de siècle, entre Rhône et Saône, c'est bien sûr la mise en œuvre du nouveau Plan de Déplacements Urbains (PDU) qui impose l'arrêt des divers projets de prolongement du réseau de métro.

Le dernier prolongement, qui concerne la ligne B, est actuellement en construction entre Jean Macé et le quartier de Gerland. Ce quartier post-industriel est en pleine renaissance et comporte un pôle universitaire et technologique (Lycée International et Grandes Ecoles), d'importantes infrastructures sportives (Stade de Gerland) et de loisirs (Halle Tony Garnier, Parc du Confluent) et de nouveaux quartiers d'habitations de qualité.

Ce tronçon de 2000 mètres ouvrira en l'an 2000 et comportera 3 stations connues pour l'heure sous les noms de "Jean Jaurès", "Gerland-Debourg" et "Square Galtier". Leur nom définitif est soumis à concours auprès de la population.

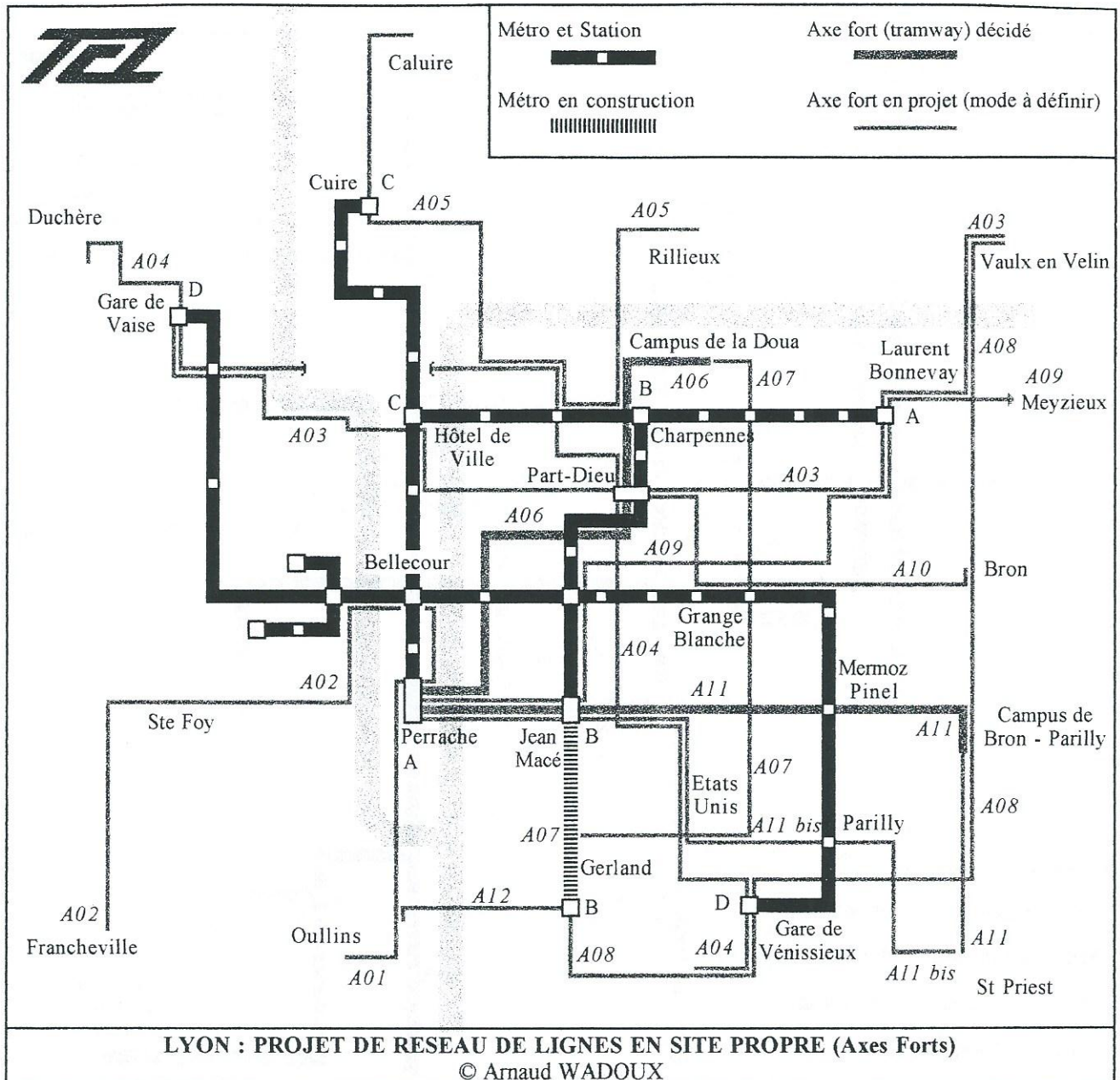
Les infrastructures comportent une réserve foncière permettant d'ouvrir dans des délais rapides, si nécessaire, une quatrième station entre Jean Macé et Jean Jaurès.

Enfin, l'idée d'un éventuel prolongement jusqu'à la Gare d'Oullins, en face sur l'autre rive du Rhône, n'est pas totalement abandonnée et ceci dans la perspective d'un réaménagement de la partie sud de la Presqu'île (Perrache-Sud) visant à réduire le flux automobile se dirigeant vers le centre de Lyon, en neutralisant notamment la partie urbaine de l'autoroute A7. Dans ce cas, la voirie urbaine aurait du mal à absorber les flux auto + bus venant de la banlieue sud de Lyon. Un pôle multimodal SNCF / Métro / Bus / Parking à la Gare d'Oullins serait alors la solution.

D'autres projets métro, plus ou moins avancés, sont donc abandonnés. Ce sont Laurent Bonnevey - Salengro et Perrache - Charlemagne (Ligne A), Charpennes - La Doua (Ligne B), Gare de Vénissieux - Minguettes et l'antenne Laënnec - Bron (Ligne D)



Le design futuriste (la "libellule") de l'entrée de la station Garibaldi sur la ligne D - Cliché A. WADOUX



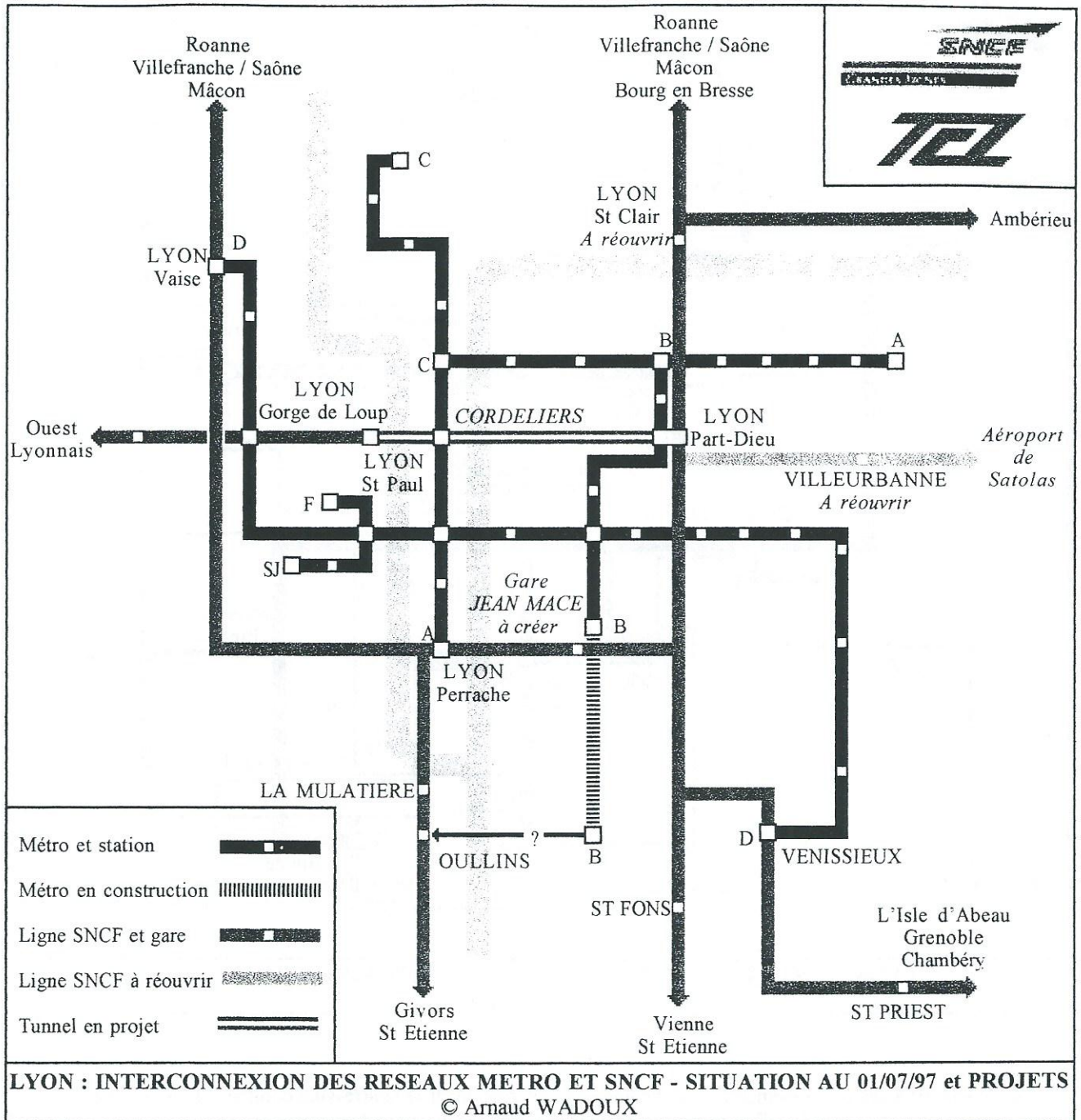
Pour se substituer à ces prolongements, et pour mieux décongestionner le centre-ville comme certaines zones urbaines de l'agglomération, 12 "axes forts", reprenant sur tout ou partie des lignes de bus existantes en voie de saturation, ont été définis (voir notre n°14, page 54)

Deux de ces axes ont été jugés prioritaires (mise en service prévue à la fin 2000), et la décision a été prise fin juin de les équiper de tramways classiques. Ce sont les axes A6 (Perrache - Part Dieu - Campus de la Doua) et A11 (Perrache - Campus de Bron Parilly avec prolongement ultérieur vers St Priest soit en prolongement, soit en antenne - A11bis- via le boulevard des Etats-Unis).

Aucune décision n'a encore été prise pour les 10 autres axes forts. Si l'on pense bien sûr au TVR et ses différentes variantes, le tramway n'est pas encore systématiquement écarté. Quant aux axes ne nécessitant pas de tels investissements, notamment les lignes de rocade, le SYTRAL et le Grand Lyon aimeraient plus simplement un trolleybus nouveau, avec ou sans guidage. Les expériences actuellement en cours (Zürich, le CIVIS de RVI, ...) sont donc attentivement observées par les responsables lyonnais

Bien évidemment, c'est désormais classique, un comité anti-tramway mené par une cinquantaine de commerçants de la rue de Marseille, se s'opposent et continueront de s'opposer par "tous les moyens" à la création de l'axe A6.

Les arguments sont toujours les mêmes : le tramway est un moyen de transport rétrograde, bruyant, dangereux et ne résolvant pas les problèmes de circulation puisqu'empêchant les automobiles d'occuper le terrain...



Enfin, en marge du PDU cru 97, deux projets à plus long terme sont dans les esprits : une desserte par navettes fluviales et le serpent de mer "Satorail", devant relier l'Aéroport International de Satolas et le centre de Lyon.

Ce dernier pourrait être intégré à un futur RER lyonnais, constitué sur la base du réseau ferroviaire actuel en réactivant la voie des défunts Chemins de Fer de l'Est Lyonnais (Lyon-Part-Dieu, Villeurbanne, Meyzieux prolongée à Satolas).

La mise en place de liaisons directes reliant St-Etienne, Vienne, L'Isle d'Abeau, Meximieux, Ambérieu, Villefranche/Saône et Roanne et techniquement faisable aujourd'hui, moyennant des aménagements de gares (dont le rebroussement de Perrache et la création d'une gare à Jean Macé en correspondance avec la ligne B du métro), grâce aux voies de liaison existantes entre les gares de Vaise, Part-Dieu et Perrache.

Mais le projet majeur consisterait en la création d'un grand axe est-ouest reliant Satolas à l'ouest Lyonnais, réseau actuellement en cul-de-sac au départ de la gare Saint-Paul. Ceci nécessiterait le percement d'un tunnel ferroviaire, avec station intermédiaire au niveau du métro "Cordeliers", entre l'actuelle gare Saint-Paul et l'ancienne Gare de l'Est, récemment rasée, à l'extrémité sud du complexe ferroviaire de la Part-Dieu. C'est alors tout le réseau ferroviaire de Rhône-Alpes qui serait alors interconnecté dans une joyeuse multimodalité TGV, TER, métro, etc. Rendez-vous en 2020 ?

COURRIER DES LECTEURS

Courrier de M. Kenny à propos du réseau de Lyon et que nous trouvons intéressant de placer de suite après l'actualité des réseaux " Spécial Lyon "

Suite à l'une de mes visites régulières à Lyon (j'ai habité là-bas de 1974 à 1983 et j'y reviens à peu près une fois par an, cette fois-ci, c'était la semaine de la Pentecôte), je suis en mesure de rajouter quelques informations à l'état du parc TCL paru dans le numéro 13 de "Réseaux Urbains de France".

Un première point à clarifier est que le dépôt que vous appelez "Cuire" s'appelle en fait "Caluire". La confusion vient, je crois, du fait que l'arrêt de la ligne 33 qui se trouve devant la porte s'appelle "Dépôt de Cuire", c'est-à-dire, le dépôt TCL qui se situe dans cette partie de la commune de Caluire-et-Cuire constituée par l'ancienne commune de Cuire. Si "Cuire" était le nom du dépôt, on aurait désigné l'arrêt "Dépôt Cuire". En effet, la boîte aux lettres porte la mention "Unité de transport Caluire". Le nom vient du fait que ce dépôt était, à l'origine, celui de la Compagnie du tramway de Caluire, reprise par l'OTL en 1907.

Pour ce qui est des véhicules, l'arrivée de deux gros lots d'Agoras est en train de bouleverser toutes les affectations. En effet, la série 2500 est complètement livrée et va jusqu'à 2561. Puis, une deuxième série est maintenant en cours de livraison et j'ai vu des numéros jusqu'à 2719. Etant donné que les TCL auraient commandé 117 Agoras, plus les cinq Citybus déjà en service, j'imagine que cette série ira jusqu'à 2761 ($2 \times 61 = 122$).

Quant aux affectations aux lignes, je ne peut pas vous donné le numéros précis, comme dans la liste (qui m'a été fort utile pendant ma visite, d'ailleurs!), mais je vous indique les lignes qui ont changé de type de matériel. Ainsi...

Alsace: Les Agoras ont repris les lignes 27 et 41, et juste à la fin de ma visite, commençaient à apparaître sur la ligne 26. Mis à part les articulés, je n'ai vu sur la famille 58/58E/59/59E/70 que des PR 100.2 de la série 3200. Cela signifie la fin (en service régulier, du moins) des SC 10 (et des R 312!) dans ce dépôt, ainsi que des PR 100 MI & MI R.

Audibert: La ligne 60 est maintenant équipée en R 312. Juste à la fin de ma visite, le même matériel commençaient à apparaître sur la ligne 32. Voici donc venu la fin des PR 100 dans ce dépôt, intéressant en ce sens que les premiers PR 100 (2701 - 2709) ont été affectés ici en 1973 (ligne 35).

Caluire: pas de changement

La Soie: Les lignes 56/57/68/81/95/95E sont maintenant équipées en SC 10 R. Juste à la fin de ma visite, j'ai vu des R 312 provenant d'Alsace (ligne 26) dans la cour du dépôt, marqués pour la ligne 52, mais je n'ai vu aucun véhicule de ce type en service sur la ligne. Dans l'hypothèse d'un ré-équipement de cette ligne, seule la ligne 7 roulera désormais avec les SC 10 UO et même dans ce cas, on peut imaginer que les livraisons des Agoras 2700 mettra un terme à cette état des choses d'ici la fin de l'année. La fin des SC 10 UO en service régulier est donc annoncée.

Les Pins: La ligne 25 est maintenant équipée en SC 10 R. Seule la 34 roule donc encore avec les UO et la même réflexion s'impose ici que pour la ligne 7. Les Agora équipent maintenant les lignes 28 et 99. Le PR 180 2146, ex-St. Simon, roule maintenant sur la 24.

Oullins: Les UO avaient déjà disparus de la ligne 8 avant mon arrivée et ils ont quitté la 63 juste avant mon départ, remplacés par des R 312. La ligne 15 est maintenant équipée en R 312 et elle a reçu au moins un PR 180 provenant de St. Simon (2148). C'est le premier matériel articulé affecté à cette ligne.

Parmentier: Les Agora roulent sur la 47 et équiperont sans doute bientôt la 26. Fin donc des SC 10 et des R 312 dans ce dépôt.

Perrache: Les Agoras équipent maintenant les lignes 29, 42 et 42E. Détail intéressant: c'est la série 2500 qui équipe la 29 (et une grande partie de la 42, qui a la fin des 2500 et le début des 2700). Or, quand je suis arrivé à Lyon il y a 23 ans, c'étaient les PH 100 de la série 2500 qui équipaient la ligne.

St. Simon: Deux nouvelles lignes ont été créées, la 89 et la 92, équipées toutes les deux en R 312. Il y a aussi des PR 180 sur la 89, qui a repris les services express de la ligne 19, qu'elle remplace au-delà du Pérollier. La ligne 19 n'a plus de PR 180, donc, et il en va de même pour la 66. Dans le temps, cette ligne opérait en deux parties complètement séparées l'une de l'autre. D'un côté, il y avait des R 312, sur la relation Pérollier - Gorge de Loup - Valdo et de l'autre, il y avait des PR 180 sur la relation Sources - Gorge. Maintenant, c'est la 89 qui assure la relation Duchère - Pérollier et les R 312 de la 66 font Sources - Gorge - Valdo. Certains PR 180 sont donc parti de St. Simon. J'ai noté, par exemple, le 2146 aux Pins et le 2148 à Oullins. Autre changements: les lignes 40 et 43 sont maintenant équipées en R 312 et seule les PR 100 de la série 3800 roulent encore sur la 31. La fin des PR 100 MI, et probablement, des MI R est donc en vue.

Voilà donc tout ce que je peut dire pour le moment sur les véhicules. Ce serait fort utile de publier un nouvel état du parc après la fin des livraisons en cours.

Pour ce qui est des changements dans les lignes desservant le quartier de Vaise suite au prolongement de la ligne D du métro à la Gare de Vaise, il faut noter d'abord le remaniement total de la gare elle-même est la construction d'une gare routière, desservie maintenant par les lignes 2, 20, 21, 22, 31, 36, 44, 89 et 92. Un nouveau tunnel, réservé aux autobus, a été construit entre la Gare de Vaise et la Duchère, emprunté par les lignes 21, 36, 44 et 89.

Les changements en détail (toutes les lignes ont subies de légères modifications d'itinéraire à Vaise, suite, entre autres, à la création de trois couloirs de bus à contresens entre Pont Mouton, Place Valmy et la gare de Vaise):

- 2: Gorge de Loup - Plateau de St. Rambert
Itinéraire légèrement modifié entre Pont Mouton et Gare de Vaise.
- 5: Pont Mouton - Tassin Combattants
Ne va plus jusqu'à Gorge de Loup.
- 19: Hôtel de Ville - Le Pérollier
Cette ligne ne va plus à la Porte de Lyon. Au-delà du Pérollier, c'est la ligne 89 qui, à partir de la Gare de Vaise, reprend l'itinéraire, y compris le service express qui, auparavant, venaient de Perrache.
- 20: Gare de Vaise - St. Cyr
Cette ligne ne continue plus sur l'Hôtel de Ville.
- 21: Gare de Vaise - Limonest - Chasselay
Cette ligne ne continue plus sur l'Hôtel de Ville. La ligne passe maintenant par le nouveau tunnel et la Duchère, l'itinéraire par la Montée de Champagne est maintenant desservi par la ligne 92.
- 22: Gare de Vaise - St. Fortunat
Cette ligne ne continue plus sur l'Hôtel de Ville.
- 31: Perrache - St. Rambert Les Rivières - La Chaux
Légère modification d'itinéraire dans Vaise.
- 36: Minguettes Darnaise - Duchère Plateau
Passe par le nouveau tunnel, avec modification correspondant de l'itinéraire à l'intérieur de la Duchère. L'itinéraire par la Montée de Champagne est maintenant desservi par la ligne 92.
- 44: Hôtel de Ville - Duchère Sources
Passe par la Gare de Vaise et le nouveau tunnel, avec modification correspondant de l'itinéraire dans Vaise et à l'intérieur de la Duchère. L'ancien itinéraire par la Montée de la Duchère est toujours desservi par la ligne 66.
- 66: Valdo - Gorge de Loup - Duchère Sources
Ne dessert plus le Pérollier (v. ligne 89).
- 89: Gare de Vaise - Port de Lyon
Nouvelle ligne. Suit l'itinéraire de la ligne 44 jusqu'à Duchère???, puis, elle remplace la 66 entre Duchère et le Pérollier, mais par un itinéraire légèrement différent dans le quartier de la Sauvegarde. Au-delà du Pérollier, cette ligne remplace la ligne 19, reprenant aussi les courses express de cette dernière ligne, qui sont, elles aussi, limitées à la Gare de Vaise.
- 92: Gare de Vaise - Duchère
Nouvelle ligne. Remplace les lignes 21 et 36 sur la Montée de Champagne. A l'intérieur de la Duchère, suit une long boucle à sens unique. Cette ligne est très peu fréquentée, essentiellement parce qu'elle va nulle part en passant par nulle part! Une bien meilleure solution aurait été de renvoyer la ligne 66 sur la Gare de Vaise par la Montée de Champagne en laissant le quelques derniers arrêts jusqu'aux Sources à la 44.

PRESENTATION DE RESEAUX

Contrairement à ses habitudes, Monsieur ROSTAGNI ne peut faire qu'une présentation sommaire et dans leur situation actuelle de divers réseaux entre Loire et Garonne qu'il n'a découverts qu'en ce début juin 1997.

PERIGUEUX: Réseau Péribus (CGEA/CFTA), 8 communes, 13 lignes, 31 véhicules dont un R 212 (690), un CBM TDU (rachat récent n° 699), des PR 100/2 (674 à 676 +?), des VH A500 (677, 679 à 682 +?), un PR 112 (678), des Master Gruau (820,821 +?), des VH A 508 (691 - 695 à 698 +?), un Peugeot Boxer Durisotti (822), deux GX 77 H (dont 693), des PR 100MI (deux +?), un A 600 non vu. A noter total PR 100/2 acquis neufs, six.

BERGERAC: Réseau TUB (Régie), 3 lignes, 12 véhicules dont un PR 100MI, deux GX 107, un RVI Gruau P70U, Trois Master T 35D, un Gruau MG36, un RVI R 212, un RVI moyen carr. Carrier, un Master/Heuliez GX 17. Le parc n'est pas numéroté. Trois RVI/Heuliez P29 S ont existé mais non aperçus. Lignes exploitées en pointe.

LIBOURNE: Réseau Libus (Sté. Tr. Libourmais - VIA-GTI), 5 lignes, 10 véhicules dont un CBM 220 n° 9439, un RVI 212 n° 9440, deux VH AU 138 n° 9437, 9438, deux MG 36 n° 9428, 9429, deux GX 77H n° 9552, 8966.

SAINTES: Réseau Buss Saintes, Cie. Tr. Saintes Buss (VIA-GTI), 5 lignes, 13 bus dont quatre SC10U n° 100 à 103, quatre Setra urbains dont un réformé n° 400 à 403, deux MG 36 n° 300 et 301, un Master T 35 n° 201 et quatre surbaissés GX 317 à 3 portes n° 800 à 803.

ROCHEFORT: Un RVI PR 180R (et un 180 en réserve) de la CITRAM assure des navettes urbaines en pointe.

LA ROCHELLE: Réseau S.T.C.R. (groupe AGIR), 18 lignes, 84 véhicules. Ces dernières années, de nombreuses séries de SC10 de divers types ont été numérotées dans les dizaines 30 à 70. Les véhicules RVI des types PR 100 ont débuté à 81. A ce jour, restent les PR 100 MI n° 87 à 91 + 92 à 101 avec face avant Safra (et arrière pour le 95) Les Mercedes/Heuliez 305 HLZ n° 201 à 209 sont en cours de réforme. Vingt sept GX 107 n° 401 à 427. Les surbaissés GX 317 à 3 portes portent les n° 501 à 510. Pour les articulés, notons les GX 187 n° 301 à 306, les PR 180 MIPS n° 311 et 312 et PR 180/2 n° 313 et 314, tous rachetés et deux Volvo/Heuliez GX 417 n° 321 et 322. Le Mercedes/Heuliez 305 GHLZ d'occasion n° 310 semble avoir disparu. La Société OCECARS exploite les lignes 12, 13, 14 et 16. D'après F. GIANA, elle dispose de six PR 100/2 d'occasion. Un seul aperçu, l'essentiel du trafic étant assuré avec des RVI Tracer mieux adaptés aux trajets hors agglomération.

LES SABLES D'OLONNE: Jeune réseau TUSCO des Transports Publics du pays des Olonnes, filiale de Hervouet France. 7 lignes, 3 le dimanche. Huit GX 77H n° 77001 à 8, deux Iveco Turbo daily et un Mercedes/Heuliez 305 scolaire assurent le trafic.

LA ROCHE SUR YON: Réseau STY. Cie. des Tr. de La Roche sur Yon, Via Transport/GTI., 7 lignes 42 véhicules dont quelques PR 100MI et Mercedes/Heuliez 305 HLZ en cours de réforme, les PR100R n° 150 à 152, le PR 100 /2 n° 153, les R 312 n° 280 à 282, les GX 107 n° 710 à 713 et 730 à 739, les GX 317 n° 385 à 388, les GX 217 n° 415 et 416, les Master GX 17 n° 960 et 961, le MG 36 n° 962 et le GX 77H n° 963. A noter que seuls les deux derniers chiffres figurent sur les véhicules même récents. Le troisième a été rajouté selon le plan de renumérotation récemment reçu par F. Giana

TULLE: Réseau TUL BUS (CGEA/CFTA) Réseau assez récent, trois lignes, quatre bus (un CBM 220 non aperçu, un MG 36 n° 9304, un GX 77 H n° 9107 et un R 212 n° 9629).

BRIVE LA GAILLARDE: Réseau STUB (CGEA/CFTA), 7 lignes, 16 véhicules dont les PR 100 MI n° 59 à 63, 66 et 72, le PR 100R n° 64, le PR 100/2 n° 65, les GX 107 n° 67 à 69, 71 et 73 à 75, le MG 36 n° 70. Bien des véhicules ont été acquis d'occasion.

NIORT: Réseau TAN (CGEA/CGFTE), 8 lignes, 33 véhicules. L'heure tardive ne m'a pas permis de détailler le parc composé essentiellement de GX 107. Deux GX 77H ont été acquis récemment. Un PR 180 d'occasion assure quelques services chargés, un PR 100MI sert de bus info. Parc numéroté dans les tranches 800 et 900.

Bien des renseignements ci-dessus sont incomplets. D'autres ont été complétés par les connaissances ou publications antérieures de F. GIANA ou autres connaisseurs. Les lecteurs ayant des renseignements plus précis sont invités à les publier dans cette revue. Pour trois villes plus importantes, je ne détaillerai que les dernières livraisons de matériel, laissant le soin aux lecteurs locaux d'en faire un historique plus complet. Par ailleurs, dans ce texte, par simplification, le matériel connu a été désigné par son appellation courante:

LIMOGES: Quatorze AGORA n° 801 à 814, les six derniers en cours d'"habillage" début juin (voir revue n°15).

ANGOULEME: GX 317 n° 511 à 514, 611 à 614, 711 à 715 - GX 217 (2 portes) n° 721 et 722. Le 1° chiffre correspond à l'année de livraison. Pour son 20° anniversaire, la S.T.G.A. a l'intention de produire une rétrospective des transports. Avec son accord nous verrons de l'adapter aux besoins de nos lecteurs étrangers à la ville.

POITIERS: Les sept GX 317 portent les n° 201 à 207 et les Agora les n° 211 à 218. En suburbains, la S.T.A.O. possède un SC 10U n° 62, au moins 2 PR 100 R ou PR 100/2. Le futuroscope est accessible en bus urbain.

ORLEANS : 20 ans de SEMTAO (*)

pour 120 ans de Transports Urbains



Orléans, Ville de plus de 100000 habitants, bénéficie de la décentralisation d'industries de la Région Parisienne. C'est la ville centre d'un bassin de plus de 250 000 habitants répartis sur 20 communes (290 km²).



L'origine de la ville remonte à l'époque de nos ancêtres les Gaulois, appelée GENABUM elle est située sur la rive nord de

la Loire. Devenue Aurélianis, la place forte évite l'invasion des Huns grâce à l'évêque Aignan. En 511, Clovis y tient un concile important. Très rapidement la cité devient un centre d'enseignement très reconnu. En 1305 les écoles d'Orléans accèdent au rang d'université où étudièrent Saint Yves, Budé, Calvin, Pothier, ... **La guerre de 100 ans n'épargne pas Orléans et c'est en 1429 que la ville est délivrée par**

Jeanne d'Arc, figure emblématique de la cité. Au XVe et au XVIe siècle, Orléans, l'une des plus belle Ville de France est en proie aux guerres de Religions qui portent un terrible coup à sa prospérité. Par la suite un nouvel essor basé sur le commerce fluvial apparaît et marque au XVIIIe siècle l'apogée.

La première pierre de la cathédrale Ste Croix fût posée par Henri VI en 1601 et la flèche fût achevée en 1858. En 1870 la ville est occupée par les prussiens, tandis que la deuxième guerre mondiale (1939/45) apporte son lot de destructions. En 1970 on assiste à la création d'un nouveau quartier à 10 kms du centre Ville, au Sud d'Olivet : **ORLEANS LA SOURCE**. La source, car c'est à cet endroit qu'apparaît le Loiret (Résurgence de la Loire).

L'université d'Orléans, recrée en 1959, s'installe alors à la Source. Témoin du passé, Orléans possède de nombreux édifices à visiter tel que la Cathédrale, l'Hôtel Grosloir du XVIe, ... Par ailleurs, ne manquez pas d'admirer le centre ville à bord du Petit Train touristique de la SEMTAO (Juin à Août), ou encore le superbe parc floral de la Source.

Au niveau économique on notera la présence d'IBM, de Dior, d'Honda, de Renault, de Scott Paper, de Lexmark, du BRGM, du CNRS, ...

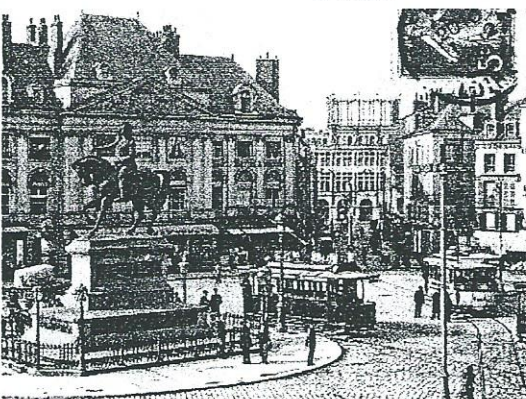


⇒ Les Aydes - St Marceau
⇒ Fbg Madeleine - Bd St Euverte - Rte Bourgogne
⇒ Fbg St Jean - Fbg St Vincent - St Marc - Fbg Bourgogne.

Le 14 novembre 1874, Mr DE LA HAULT est agréé pour l'exploitation du réseau. Le 4 août 1876, l'état concède le réseau à la ville d'Orléans. Entre temps, Mr DE LA HAULT a cédé ses parts à la Compagnie Générale Française de Tramway (CGFT). Cette société est alors agréée pour

l'exploitation du réseau.

A la fin du mois d'avril 1877 les travaux sont achevés. Le dépôt est installé au 172 rue du Faubourg Bannier. Le 30 avril 1877, les premières voitures Hippomobiles d'une capacité de 12 places assises et de 16 places debouts sur les plates-Formes, sont livrées.



Le 5 mai 1877 un arrêté préfectoral autorise la mise en exploitation de la première ligne de 4,875 km entre le dépôt et le faubourg St Marceau au sud de la Loire.

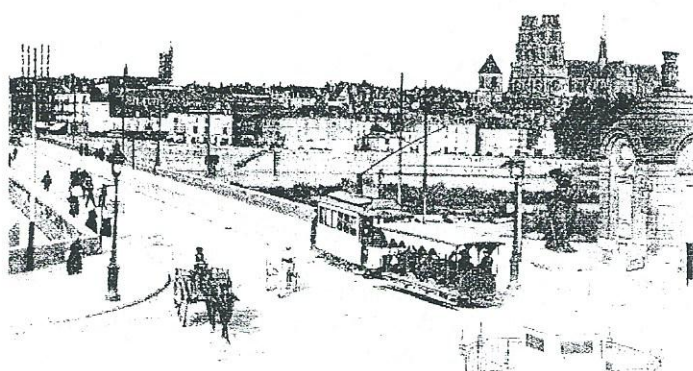
L'inauguration a lieu le 6 mai 1877. Les transports urbains d'Orléans sont nés.

Les tarifs sont de 0.30 Frs en 2e Cl et de 0.35 Frs en 1° Cl. Pour les militaires le coût est de 0.20 Frs en 2e Cl.

Les résultats de la première année d'exploitation laissent apparaître un déficit de 11998.40 Frs ce qui

L'Agora Articulé n° 705 sur la SY à La Source Concur vers La Gare des Aubrais (4/97) - Place du Martroi en 1908 arrêt central du réseau au pied de la statue de Jeanne d'Arc

(*) Le nouveau Logo sera dévoilé le 13 septembre 1997 devant le personnel et les élus.



est très important pour l'époque. Néanmoins, la fréquentation est bonne. Ainsi 525 844 passagers ont utilisé la ligne Nord/Sud pour 164276 kms parcourus !

Le 27 juin 1878, le tronçon Les Aydes-Dépôt est ouvert, ce qui porte à 6.191 km la longueur de la ligne. A cette date 11 tramways hippomobiles sont nécessaires pour l'exploitation du réseau.

Le 1er mai 1884, malgré des résultats et une fréquentation décevante, la ligne est prolongée de St Marceau jusqu'au pont du Loiret. Soit une longueur de ligne de 7.155 Km toujours en voie unique. A partir de cette année 1884, les résultats deviennent rapidement positifs.

Entre 1894 et 1895, le réseau du Havre est électrifié. La CGFT d'Orléans récupère une partie du parc qui se compose alors de 10 voitures ouvertes, 4 voitures fermées et de 4 voitures anciennes conservées.

Le 9 avril 1896, l'autorisation est donnée de faire circuler des automotrices Serpollet. Les accidents intervenus sur d'autres réseaux avec ce type de matériel dissuadent de recourir à ce système de propulsion.

UN TRAMWAY ELECTRIQUE

Le 26 mars 1897, La CGFT demande alors l'adoption de la propulsion électrique. Un arrêté préfectoral du 21 février 1899 autorise un tel développement.

Pour la production électrique, 2 groupes électrogènes FICHET HEURTEY sont acquis et délivrent chacun du 550 v/cc. Un 3e groupe renforcera le potentiel en 1902 et un 4e en 1909.

En 1899, le parc se compose alors de 15 motrices type IVRY construites sur Truck Thomson de la Compagnie Française de Matériel de Chemin de Fer. Ces motrices équipées de deux moteurs GE800 de 25 cv peuvent transporter 20 personnes à l'intérieur

et 22 sur les plate-formes. Pour compléter le dispositif, 15 voitures hippomobiles (dont 5 fermées) sont transformées en remorques. On appellera ces remorques des baladeuses car, d'ailleurs, elles sont souvent utilisées pour la promenade dominicale.

C'est le 28 juin 1899 que la traction électrique entre en service sur la ligne Bel Air - Martroi - St Marceau - Pont du Loiret. L'offre est de 72 départs par jour et par sens. Les motrices sont vert-forcées avec le truck peint en gris. La vitesse maximale est de 20 km/h avec un maximum de 3 voitures par convoi. La fréquence est de 7 à 15 mn de 13 à 14 h/jour.

Chaque année de 1900 à 1902, 1900000 voyageurs sont transportés pour 670 000 km produits par les motrices et 25 000 km par les baladeuses.

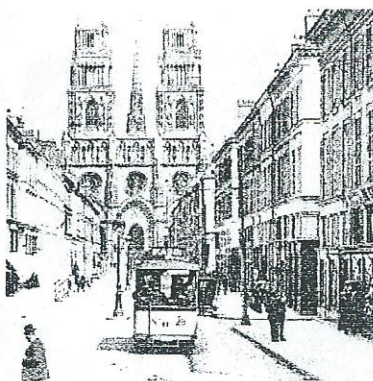
Le 1^{er} avril 1903, la déclaration d'utilité publique pour l'extension du tramway est promulguée.

CREATIONS

Le 15 août 1903, le tronçon Faubourg St Vincent - Martroi - Faubourg Madeleine de la 2^e ligne est ouvert. Le prolongement de la ligne 1 entre le Pont du Loiret et Olivet Centre est réalisé.

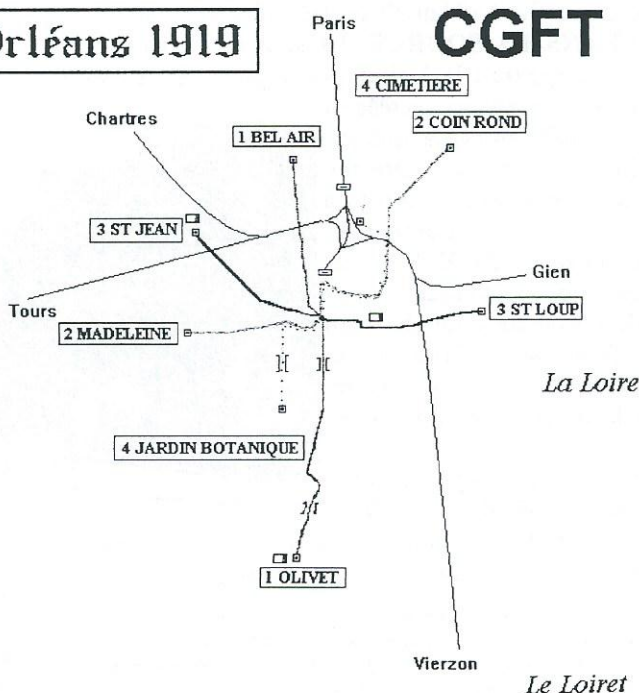
En 1903, 15 nouvelles motrices arrivent du Havre. A partir de cette date la découpe des motrices est le jaune avec filet est inscription rouge.

Le 1^{er} octobre 1904, la ligne 3, St Loup - Cathédrale - Martroi est mise en service.



Orléans 1919

CGFT



Ci-dessus : Vers 1910 un tramway avec baladeuse s'engage sur le pont George V - Rue Jeanne d'Arc avec dans le fond la Cathédrale Ste Croix vers 1920.

En 1904, 2 nouvelles motrices sont livrées ainsi que 6 baladeuses provenant de Marseille, après 1905, ce même réseau expédiera 5 motrices type IVRY, puis plus tard encore 3.

Le 5 octobre 1907, la ligne 2 est prolongée jusque COIN ROND au Nord, tandis que la ligne 3 est prolongée du Martroi jusque St Jean de la Ruelle. Enfin, le 4 juin 1909, la ligne 4 Cimetière - Martroi - Jardin Botanique est mise en service. C'est l'apogée du réseau avec une longueur totale de 26,014 km, 5 500 000 voyages par an pour une agglomération de 70 000 habitants.

Il faut souligner que le réseau est toujours à voie unique avec des voies d'évitement.

Pendant la première Guerre Mondiale, de 1914/1918, la fréquence est ramenée à 25 mn tandis que l'exploitation de la ligne 4 est suspendue.

En 1914, 10 nouvelles remorques fermées proviennent de Nivelles. Les 34 remorques ne suffisent plus pour absorber le trafic. Il faut alors emprunter 5 voitures fermées au réseau de Nantes. Elles furent restituées en 1919.

LES DIFFICULTES

En 1917, la situation financière est préoccupante, l'augmentation du prix du charbon y est pour beaucoup.

En 1919, année charnière pour le réseau, La CGFT doit faire face à une grève et une mise sous sequestre du réseau. A compter du 20/9/1919 de nouveaux tarifs sont appliqués tandis que le 24/10/1919 une nouvelle convention qui prévoit une subvention de fonctionnement de 70 000 Frs/mois est signée avec la Ville. La ligne 4 (Cimetière - Jardin Botanique) est supprimée.

A nouveau, en 1921, à la suite d'une grève une convention est signée ; puis une dernière en 1924 dans laquelle la ville prend en charge les 2/3 du déficit. Après des hausses successives, le prix du carnet atteint 6 Frs tandis que le prix pour une section est de 0.70 Frs en 1932.

En 1930, les plates formes des motrices sont vestibulées.

LES PREMIERS BUS

C'est en 1933 qu'apparaissent les premiers bus sur le

Tram n° 22 rue de la République en 1926 -
Place du Martroi vers 1934 avec quelques
bus Citroën C6.

tronçon Olivet-Gare.

En avril 1933, la ligne 1 qui devient ligne A, est exploitée à l'aide de bus Citroën C6G1. En septembre,

des Schneider type H sont loués au constructeur pour 6 mois (départ toutes les 10 mn du Loiret et toutes les 20 mn d'Olivet). La fréquence passe très vite à 5 mn entre le dépôt et la Croix St Marceau.

En 1934, la mise en place de trolleybus est étudiée.

La ville rachète le réseau et abandonne les tramways le 31 mars 1938. C'est la CGFT qui obtient la concession et qui

exploite alors le nouveau réseau de Bus. 9 Schneider H sont acquis auprès du réseau de Paris.

En juillet 1939, Monsieur SAMYCIA, autocariste à Olivet, tente de concurrencer la CGFT sur l'exploitation de la ligne A est confiée à Monsieur SAMYCIA, autocariste à Olivet.

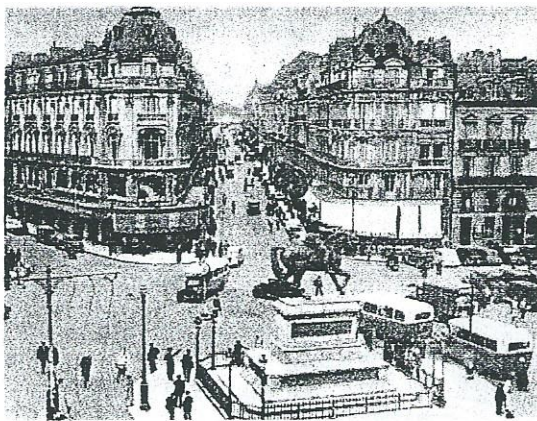
La Guerre 39/45 oblige la CGFT de cesser l'exploitation le 1er septembre 1939.

LA TREC PREND LA RELEVÉ

A la demande de la ville, la TREC (Transports Régionaux de l'Est et du Centre) exploite le service urbain, ou ce qu'il en reste, à compter de septembre 1939 en association avec 2 transporteurs

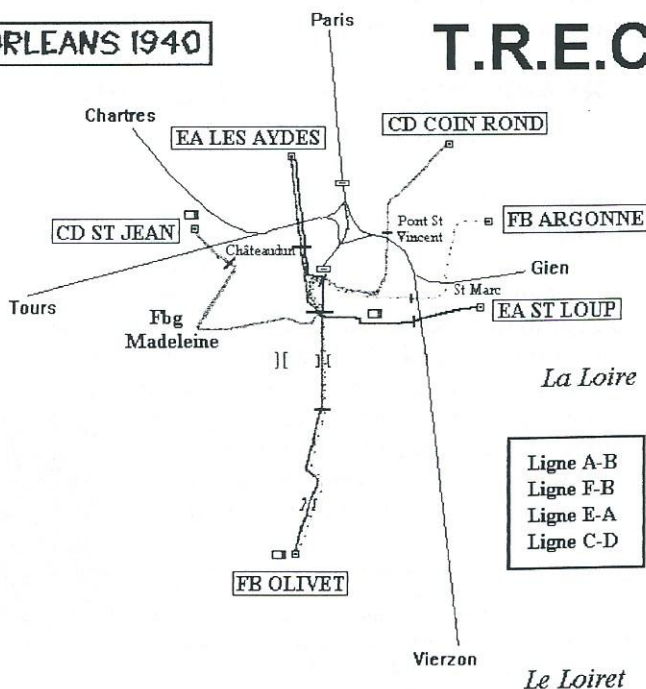
locaux. 6 cars ZPDF neufs arrivent.

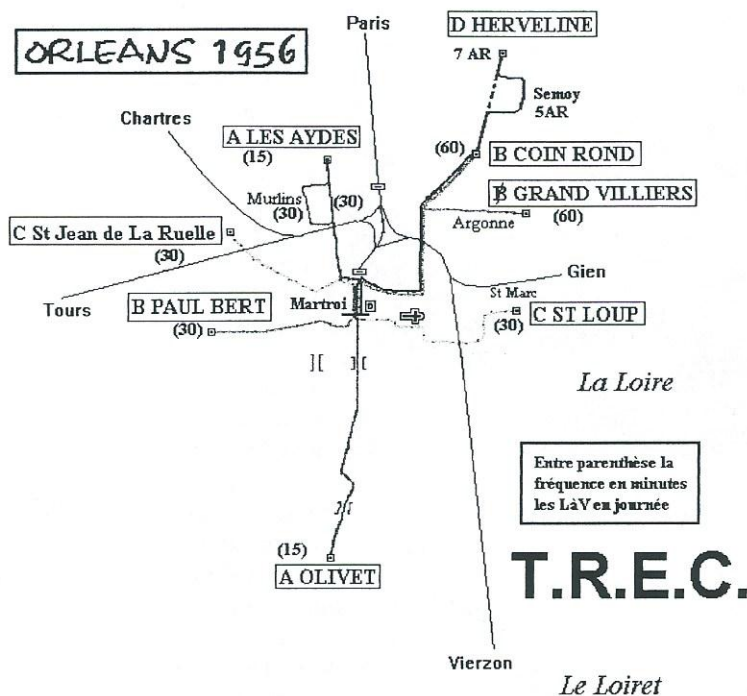
La Guerre 39/45 perturbe épisodiquement le réseau. En 1941 une étude sur l'électrobus ne sera pas suivie.



ORLEANS 1940

T.R.E.C





Le nouveau réseau est mis en service le 3 septembre 1956. Il circule de 6 h 15 à 20h15 du Lundi au Vendredi, de 7h15 à 20h15 le Samedi, de 7h45 à 19h15 les Dimanches et Fêtes. Notez par ailleurs, que les Samedis et Dimanches, un service supplémentaire est effectué sur la ligne A à 21h15 et à 0h15 sur les lignes A, B et C. La tarification est de 15 Frs par section. Un billet de 15 Frs en sus pour les services de nuit. Des réductions de 20 % pour les carnets et de 50 % pour les abonnements Ouvriers ou Scolaires.

Après deux années d'études, les Orléanais bénéficient enfin d'une desserte urbaine digne de ce nom. Pour cela 160 potelets ont été mis en place ainsi que 17 nouveaux bus (12 Chausson AP521 et 5 Berliet PLB). Les bus adoptent la découpe Verte et Crème et sont exploités à deux agents.

Au niveau de l'exploitation on notera une importance donnée à l'information statistique où le compteur du composteur est relevé après chaque course !

En 1943, arrive le KOM qui est en fait le prototype du Bus Chausson.

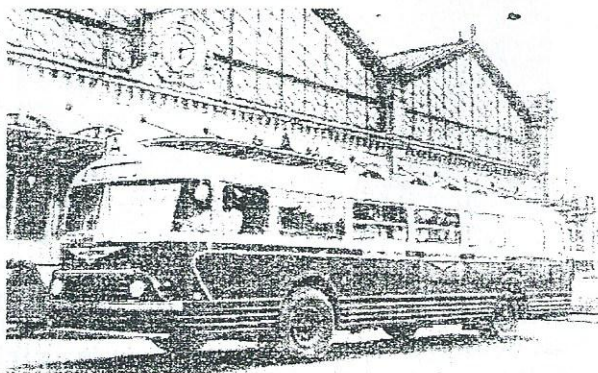
En février 1945, comme en 1934, une étude pour l'introduction du trolleybus est effectuée mais n'aboutit pas. Plus tard, le 17 juin 1949, un trolleybus VETRA sera présenté aux élus mais sans succès.

De 1945 à 1947, le réseau soigne ses plaies. Il commence néanmoins en 1947 à prolonger ses tentacules vers INGRE et SARAN.

REAPPARITION D'UN VERITABLE SERVICE URBAIN

En mai 1956, la question d'améliorer le réseau de transports urbains, qui végète, se pose. La population se plaint de la qualité et de la consistance du service. La proposition d'exploitation de la TREC est concurrencée par une proposition de la Compagnie Française de Transports (CFT) dirigée par Monsieur PLET. Cette dernière société qui malgré son expérience à Laval, à Reims ou encore à St Brieu, et des propositions beaucoup plus intéressantes et novatrices, n'est pas retenue.

Cleihés : Archives Journal Local - Chausson AP 521 sur la Ligne A devant la Gare d'Orléans vers Olivet le Lundi 3 septembre 1956 - Un Chausson sur la ligne S Express sur le pont Cotelle en 1970.



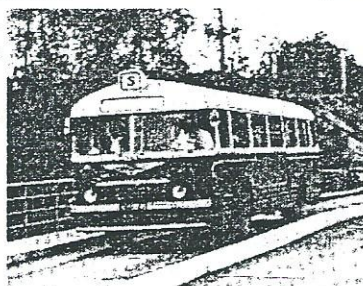
Aucun service n'est assuré entre 12h30 et 13h15. Le dépôt est celui utilisé par la TREC rue du Château Gaillard (à proximité du dépôt actuel des RVL).

En Octobre 1958 sous l'impulsion du Maire de Fleury, une desserte est assurée pour une période d'essai entre Orléans et Fleury Jean

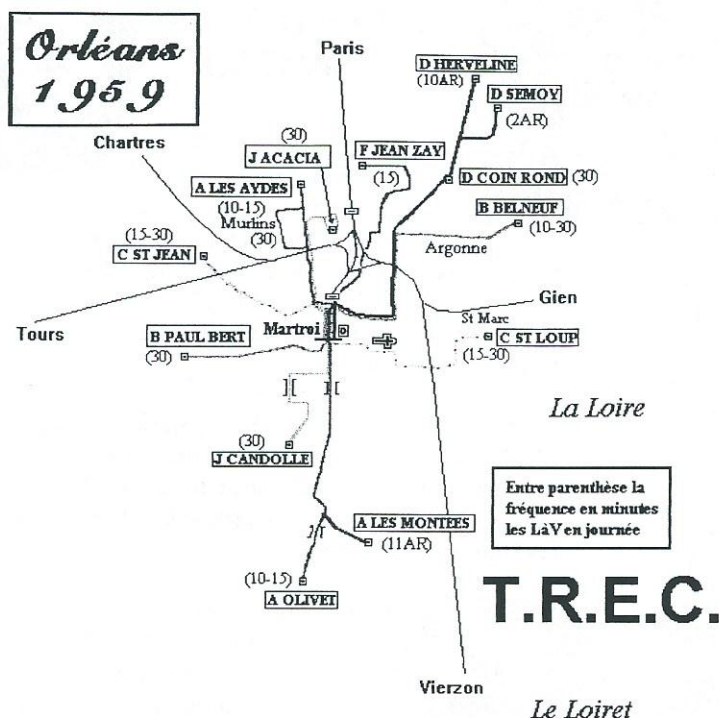
Zay. Cette liaison avec l'indicatif F devient définitive le 26 juin 1959. Pour l'occasion un nouveau Chausson est acheté.

En 1961, 2 PLH8 MU sont livrés.

Le 24 janvier 1966, un véhicule d'une conception nouvelle dont la construction résulte d'un appel d'offres de la RATP pour un bus Standard Moderne est acquis à 6 exemplaires, il s'agit du SAVIEM SC 10. Il sera affecté à la ligne A. A cette date la TREC possède pour le réseau urbain 36 véhicules. 110 personnes assurent le bon fonctionnement du réseau. A l'occasion, une nouvelle ligne qui doit desservir la Mouillère est annoncée.



En 1968, la ligne R vers St Jean de la Ruelle (Cirerie) est créée.



Le 15 septembre 1970, pour faire face aux nouveaux besoins de déplacement entre le nouveau quartier de La Source et le Centre d'Orléans, la ligne S est assistée d'une ligne S Express qui emprunte la RN20 (Elle deviendra en 1977 la ligne SX). Cette ligne porte l'indicatif S barré.

En 1970, la TREC inaugure un nouveau dépôt à deux pas de l'ancien (détruit et qui laissera la place à un nouveau boulevard). Il se situe boulevard Marie Stuart. Il doit abriter les 140 autocars et les 50 autobus de la TREC.

Cette même année 1970, des personnes indiquent qu'il serait judicieux de profiter de la Gare de

St Cyr en Val et de créer un autocar entre cette gare et La Source pour faciliter les liaisons entre La Source et Paris. Cette idée ne fût pas reprise.

Entre décembre 1973 et août 1974, 7 Leyland 750 TR sont acquis par la TREC (le 7e correspond au bus de démonstration du constructeur !!!).

Pour la période 1940 à 1976 - Consultez l'excellent article de Gilles BERTRAND et Nicolas TELLIER dans Charge Utile n° 53 de mai 1997.

Parc de 1934

09 Schneider Type H (Ex STCRP)
04 Citroën C6G1
11 C6G Caisse Bois
05 T 32

NB : Arrivée de 6 ZPDF en 1939
1947 : Arrivée de 2 TN 4 HP (*)
1947 : Arrivée d'un Panhard K63C
1947 : Arrivée d'un Panhard K63D
Gazogène (Ex STCRP)
(*) Avec plate-forme

LES SC 10 ET LA TREC

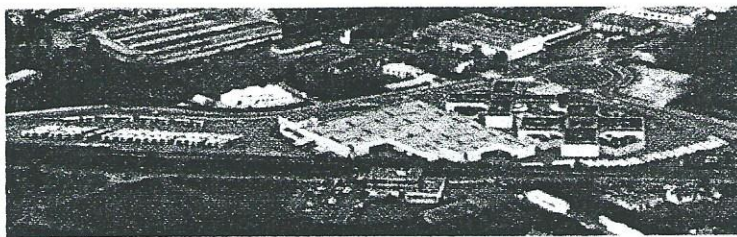
Janvier 1966 -> 6 version 442
Décembre 1967 > 6 version 444
Décembre 1968 > 6 version 444 + 1 occasion
Avril 1971 -> 2 version 444

Parc au début de la SEMTAO Année 1976

003 S 53 M Boîte R 107 (*)
002 S 53 M - Interurbain pour la ligne S Express.
021 SC 10
002 SC 6
007 750 TR Leyland (*)
005 PR 100
003 Van Hool Fiat 314
001 S 53 R Saviem
020 Chausson AP 522 (dont 2 de 1956).

SC 10 SAVIEM n° 57 au dépôt de St Jean de Braye en octobre 1987 lors des 10 ans de la SEMTAO. (Cliché Doc. SEMTAO).





LA CRATION DE LA SEMTAO



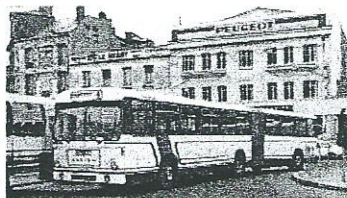
Le SIVOM confie alors l'exploitation de son réseau de bus à une Société d'Economie Mixte : la SEMTAO en Octobre 1977. Les

principaux actionnaires sont le SIVOM (la majorité), la CCI45, la Caisse d'Epargne d'Orléans, des Banques, la Caisse des Dépôts et la Société Orléans-Parc Auto.

En juillet 1976, le SIVOM (Créé en 1964 mais qui prend la compétence Transports en 1975) dénonce le Contrat de la TREC conclu en 1956. De nouveaux bus sont alors acquis (5 PR100PA-9 SC10U 044-3 Van Hool Fiat 314 3A -1 S53R), 20 SC 10 et 2 SC 6 sont rénovés, une nouvelle découpe avec le pavillon orange et des lignes rouges sur les côtés qui remontent à l'avant, des réorganisations du réseau sont effectuées, la tarification devient zonale (Deux zones), et un nouveau nom apparaît : Les Transports de l'Agglomération Orléanaise (TAO).

L'augmentation de la fréquentation oblige la SEMTAO à étudier la possibilité de s'équiper de bus articulés. En 1979, sont testés le SG 220 et l'O305GHLZ. En mars 1980, 4 SG 220 équiperont les lignes de La Source.

En 1974, la fiabilité du réseau est faible avec un parc de véhicules constitué de 53 % de véhicules dont l'âge est supérieur à 10 ans. "Il n'est pas rare que sur les 50 autobus, une quinzaine soient en panne simultanément" ! Le SIVOM qui regroupe 17 communes décide de donner une nouvelle impulsion à son réseau. En 1975, le versement Transport (0.8 % - 1 % en 1978) est adopté. Des études pour les modalités à adopter sont lancées tandis qu'un contrat d'assistance technique est signé avec la SCET (Société Centrale pour l'Equipement du Territoire). Le constat est édifiant : système tarifaire compliqué, mauvaise desserte, peu ou pas d'information de l'usager, ...



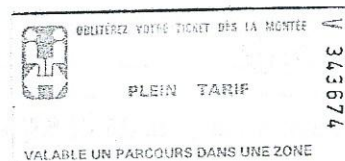
Un dépôt est construit à St Jean de Braye à deux pas de la "frontière" avec Orléans. Son architecture est assez particulière puisque le local technique spécialisé (Magasin, Electronique, Administration Atelier, ...) est entouré de deux ateliers en croix. Ces installations qui permettent le remisage et l'entretien de 220 bus sont mises en service au début de l'année 1981.

En 1981, la SEMTAO met en service les premiers PR 180 MI produits par Renault (10 en 1981, 10 en 1982, et 6 en 1983).

L'exploitation d'un réseau urbain pour la TREC est un hasard. En effet, elle vient au secours de la ville d'Orléans en 1939 mais son métier, c'est le transport interurbain. En 1956, c'est la ville qui prend l'initiative de redynamiser le réseau en lançant un appel d'offres, que la TREC remporte contre toute attente. En 1976, la nouvelle municipalité découvre que le prix payé à la TREC pour le service effectué est exorbitant.



Un petit dépôt, qui doit permettre d'éviter les "Haut-le-Pied", est construit à La Source en 1985. Il peut accueillir une dizaine de bus.



PORTRAIT DE FAMILLE

Cette présentation me donne l'occasion de mettre en exergue trois logos de réseaux urbains exploités par la SCET.



SEMURVAL



semitul

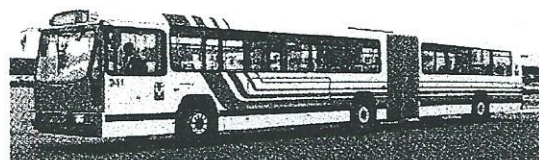
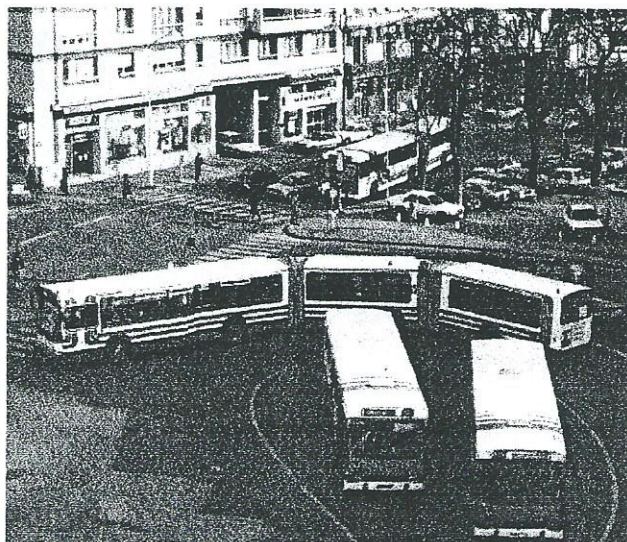


12/84

en ville
chaussez
l'autobus



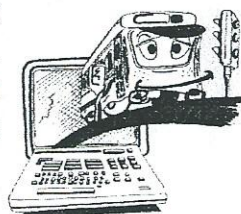
Doc. SEMTAO : Dépôt SEMTAO à St Jean de Braye - SG220 en 1981 place Albert 1er sur la ligne S - PR 100 MI n° 172 sur la ligne A à Olivet. Ticket SEMTAO Plein Tarif 1 section. - Publicité SEMTAO de 1984.



est mis en service. Il regroupe la quasi totalité des lignes.

Cet équipement d'une superficie de 6500 m² qui facilite les correspondances est situé sous la dalle du Centre Commercial Place d'Arc. Des passages couverts sont aménagés entre la Gare SNCF et la Gare Routière.

En 1986, la tarification est simplifiée et devient horaire. Cette année là, le Mégabus est testé en fin d'année. Seul le réseau de Bordeaux en commandera 10.



Le Centre Bus accueille une Agence Commerciale ainsi que des installations pour le service exploitation (Salle de prise de service - salle de repos - Service Fraude - ...).

LA SEMTAO A 10 ANS



L'année 1987 est une nouvelle année charnière puisque la SEMTAO change d'image et adopte le dégradé rouge-orange-jaune. Un nouveau logo apparaît mais conserve les petits bonshommes. Beaucoup de progrès ont été réalisés depuis 1977 puisque l'offre et le trafic sont multipliés par 3.



LA FORCE DE L'INNOVATION

Dès 1988, la SEMTAO équipe le réseau du Système d'Aide à la Préparation des Horaires à l'Information et à la Régulation (SAPHIR) conçu par CGA.

La première ligne équipée fût la G en Janvier 1989.

Le Centre Bus, le Martroi, ainsi que plusieurs arrêts, sont équipés de bornes d'informations.

La salle de régulation est située au dépôt de St Jean de Braye.

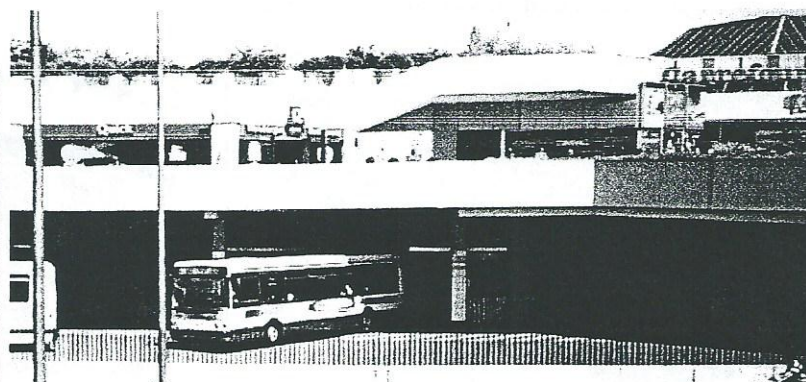
Ce système permet également la collecte de l'information.

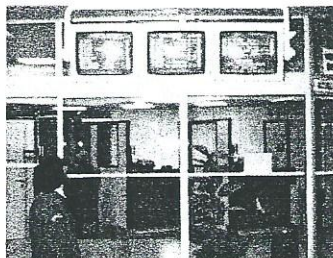
Toujours en Octobre 1987, le Centre Bus Albert 1er à côté de la Gare SNCF

Doc. SEMTAO :

Le Mégabus place Albert 1er en 1986 - PR 180.2 aux anciennes couleurs SEMTAO - Le nouveau Logo - Visuel pour le Minitel SEMTAO en 1985/86

Photo : Collection YLC-HLC : R312 sur la ligne J au Théâtre (12/96) aux nouvelles couleurs SEMTAO - Centre Bus Albert 1er (Mai 1996).





En 1989, 53 R 312, viennent remplacer les SC 10 et des PR100MI.

Le 2 octobre, la billetterie

Magnétique est mise en place. Les valideurs Schlumberger équipent tous les véhicules exploités par la SEMTAO ainsi que les véhicules des affrétés (dès 1990/91 - équipés aussi en SAEI). Cette nouvelle technologie permet d'offrir une gamme de titres plus pratique pour les clients. Ainsi le titre DUO d'une valeur de 100 Frs permet de payer le bus et le parking. Les titres 31/45 permettent d'effectuer 45 voyages sur une durée de 31 jours à un prix plus intéressant que le classique abonnement mensuel. Par ailleurs, ce qui est appréciable, c'est le glissement des dates des abonnements.

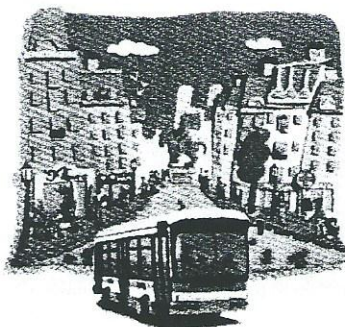
En 1990, la SEMTAO met en service le NETTOBUS qui est un système intégré de nettoyage des intérieurs de bus au moment du passage à la pompe.

En 1991, 25 PR 100 sont offerts au réseau de Cracovie en Pologne.

En 1992, la SEMTAO acquiert des GX187. La face avant est en adéquation avec celle du R312, tandis que la mécanique est celle du PR 180.2. Par ailleurs, depuis 1991, les Girouettes Electroniques font leur apparition.

DE NOUVEAUX PRODUITS

En 1994, des bornes Minitel sont installées dans des lieux publics afin de consulter le 36 15 SEMTAO (recréé en 1993). C'est aussi en 1994, qu'une nouvelle convention est signée entre le SIVOM et la SEMTAO (Transcet) pour 10 ans. Le bus surbaissé GX 317 apparaît également en 1994. (11 suivront en 1995). Le service ABRAYSIE BUS permet de desservir certains quartiers à faible densité de population avec un minibus à la Demande sur la commune de St Jean



L'Agence Commerciale au Centre Bus (Doc SEMTAO), GX187 n° 389 sur la ligne RN vers Ormes en Mai 1996, Titre Unitaire Solo, Visuel SEMTAO, PR 118 n° 702 sur la Ligne S vers La Source Concy, place du Martroi en Avril 1997.



de Braye.

EN 1995, la SEMTAO rénove deux SC10 à plate-forme (Ex Toulouse et Ex Paris) afin d'exploiter deux lignes à vocation "touristique" le Dimanche. Il s'agit, d'une part de la desserte de l'île Charlemagne (par la ligne RS) qui est "la" base de loisir nautique de l'agglomération, d'autre part de la ligne Chlorophylle qui dessert alternativement le Nord (St Jean de Braye - Combleux - Parc de Charbonnière) et le Sud (Jardin Botanique - Parc Floral de La Source).

En 1996, la SEMTAO innove de nouveau avec la création de la ligne TER BUS qui permet de relier le Centre (Orléans et Fleury les Aubrais) au Centre de la Source et son Campus. Le secret de cette desserte c'est l'intégration du TER entre la Gare d'Orléans - la Gare des Aubrais et la Gare de St Cyr En Val. Cette dernière gare étant en correspondance avec une navette exploitée par la SEMTAO vers le Centre de la Source.

En 1997, pour ses 20 ans (en octobre), la SEMTAO évolue encore avec l'acquisition des premiers AGORA ARTICULES de série. Dès le mois de juin, de nouvelles cartes sécurisées avec passage devant la caméra pour la photo sont mises en circulation.

C'est aussi l'occasion à l'aube du 21^e Siècle de changer les costumes du personnel, le logotype.



LA SEMTAO AUJOURD'HUI

Le réseau est constitué de 26 lignes régulières exploitées par la SEMTAO (+ 1 service interne), de 4 lignes affrétées (à caractère plutôt scolaire), de 4 services scolaires affrétés, d'un service de minibus à la demande (Abraysie Bus) et d'un service de Transport pour les Personnes à Mobilité Réduite (TPMR).

En marge, il faut noter l'exploitation du Petit Train Touristique (de Juin à Août + à la demande hors saison) par la SEMTAO.

Pour assurer un service de qualité, plus de 500 personnes dont 355 conducteurs sont employés à la SEMTAO.

A côté des agences commerciales du Centre Bus et du Martroi (Changement de local prochain), plus de 90 dépositaires maillent l'agglomération.

Outre les lignes Chlorophylle et TER BUS, et le service Abraysie Bus, il faut noter les particularités suivantes :

- La ligne **EMPLET**, exploitée à l'aide de Master, dessert le centre ville et un grand nombre de points attractifs pour les courses (Magasin, Administrations, ...).

- La SEMTAO facilite les **correspondances** en les gérant sur les Fiches Horaires et sur le terrain par le SAE. Il est évident que cela n'est pas facile mais globalement c'est appréciable. Par exemple au Point Bus à St Jean de Braye, la ligne G est en correspondance avec les lignes à destination de Chécy (C), Mardié (M), et

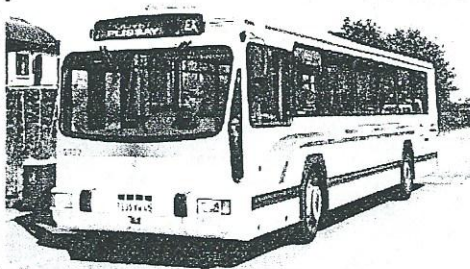
Boigny et Marigny (BM).

- Pour relier La Source, les lignes SX et SY peuvent prendre la dénomination de **Lignes Express** puisqu'elles empruntent de grands axes rapides avec très peu d'arrêts intermédiaires.

- Des **agents d'accompagnement** sont en service sur les lignes sensibles.

Pour tout cela la SEMTAO reçoit en 1997 le prix ADEME-GART.

PR 100.2 n° 9727 des RVL sur la ligne EX au Terminus Olivet Plissay (Avril 1997) - Master Emplet n° 111 sur la ligne Emplet vers St Loup, place Ste Croix.



RENC NTRES

La SEMTAO en plus du Savoir Faire réussit l'inverse ! En effet, l'information de base (Plan du Réseau et Fiches Horaires) est complétée par différents dispositifs tel que le Journal "Rencontres", un numéro vert à la rentrée, l'affichage dans les bus, des thermomètres pratiques dans les bus, le SAI, ... L'information sur les déviations est particulièrement bien traitée (information aux arrêts et dans les bus par affichage et SAI).

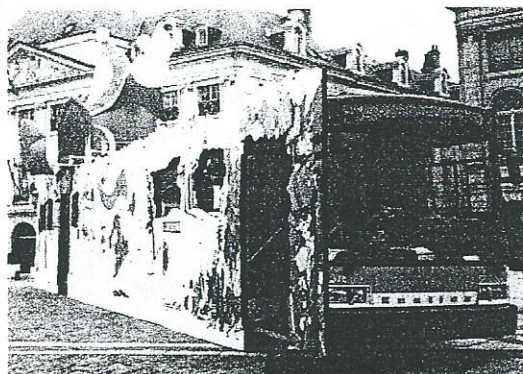
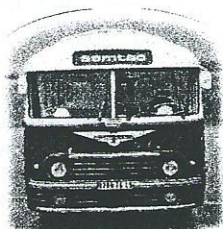
Le SAI diffuse les informations sur les déviations, les informations commerciales, ...



Musique, loisirs, détente, vivez l'été avec la Semtao.



La communication, dont le fil conducteur sont les illustrations comme ci-dessus pour l'été SEMTAO. De nombreuses manifestations à l'initiative ou avec la participation de la SEMTAO animent la ville. Par exemple, la photo ci-dessous montre un GX 187 transformé en bus garderie sur la place du Martroi avant les fêtes de Noël. Enfin, la SEMTAO a rénové un Chausson qui participe souvent aux actions commerciales.



UN TRAMWAY POUR L'AGGLOMERATION ORLEANAISE



SIVOM
de l'agglomération
Orléanaise

Jusqu'à la moitié des années 1980, le développement de l'agglomération est basé sur le tout automobile. Il est alors difficile d'obtenir des couloirs pour les bus (pas un seul pour traverser la Loire !!!). Petit à petit, les élus réalisent que cette politique peut mener à moyen terme à l'asphyxie. Pour faire face à un avenir bouché, le SIVOM réalise de grands investissements tel que la percée de nouvelles avenues, la restructuration du carrefour Candolle, le projet de construction d'un 4° pont à l'Ouest, ...

En février 1990 le SIVOM mandate la SEMTAO pour lancer les études de faisabilité d'un Transport en Site Propre. Ces études sont confiées à la SOFRETU (Filiale de la RATP).

En octobre 1992, les premières études montrent la faisabilité d'un tel projet. Deux lignes se dégagent : Une Nord/Sud et une Est/Ouest. Cette situation engage le SIVOM à poursuivre le projet en lançant différentes études (APS, Etude d'impact, ...).

En Juillet 1993, une étude complémentaire est confiée à la SCETA-Voyageur afin de déterminer la faisabilité du prolongement du TCSP sur l'axe SNCF Orléans - Châteauneuf sur Loire (25km).

En 1994, les études sur le choix de la technologie à employer sont menées : le Tramway s'impose. Enfin, en novembre 1995, le SIVOM décide de réaliser la première Ligne et mandate la SEMTAO. Les études pour l'APD peuvent alors débuter.

Un TRAM en l'an 2000 ?



Au début de l'année 1997, l'enquête d'utilité publique permet aux habitants de s'informer et de donner leur avis sur le projet.

Le Vendredi 7 Mars 1997, l'assemblée SIVOMALE décide la réalisation de la première ligne de Tramway (D'un coût de 1873.5 millions de Francs 1997), le début des études pour la deuxième ligne dès le début des travaux de la première ligne, et de la hausse du versement transport de 1 à 1.75 %.

L'opposition au projet, souvent basée sur des arguments infondés, est menée par le Maire de SARAN, qui défend un projet d'utilisation de l'étoile ferrée de l'agglomération (Ce qui est déjà le cas avec TER BUS).

Les commissaires Enquêteurs rendent leur rapport en Juin et donnent un avis favorable avec

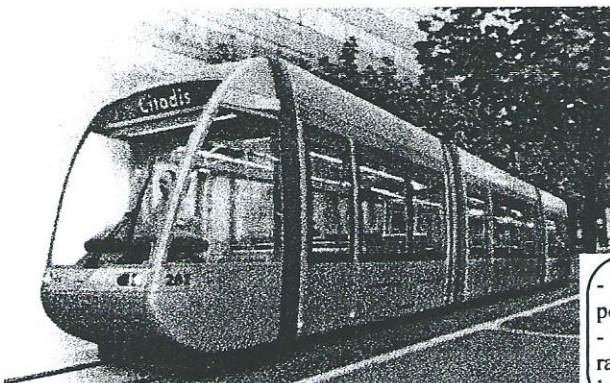
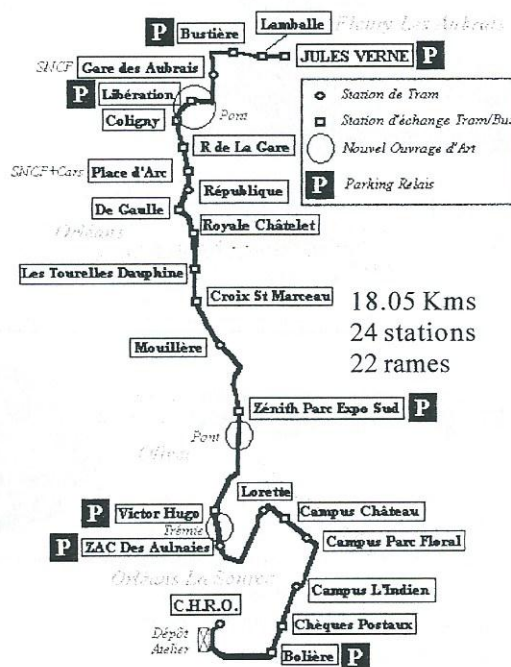
deux grandes modifications (Pas de passage sur le Pont George V - Pas de passage par la Station Victor Hugo).

Le 27 juin le SIVOM décide de demander une D.U.P. en Conseil d'Etat. Les travaux ne débuteront pas en septembre mais au plus tôt au début de l'année 1998. Par ailleurs le choix du matériel roulant c'est posé sur le Tramway CITADIS de GEC ALSTHOM.

Je remercie particulièrement la SEMTAO et son personnel ainsi que MM Gilles BERTRAND et Robert ROSTAGNI pour leur Collaboration.

Yves LE CHANU

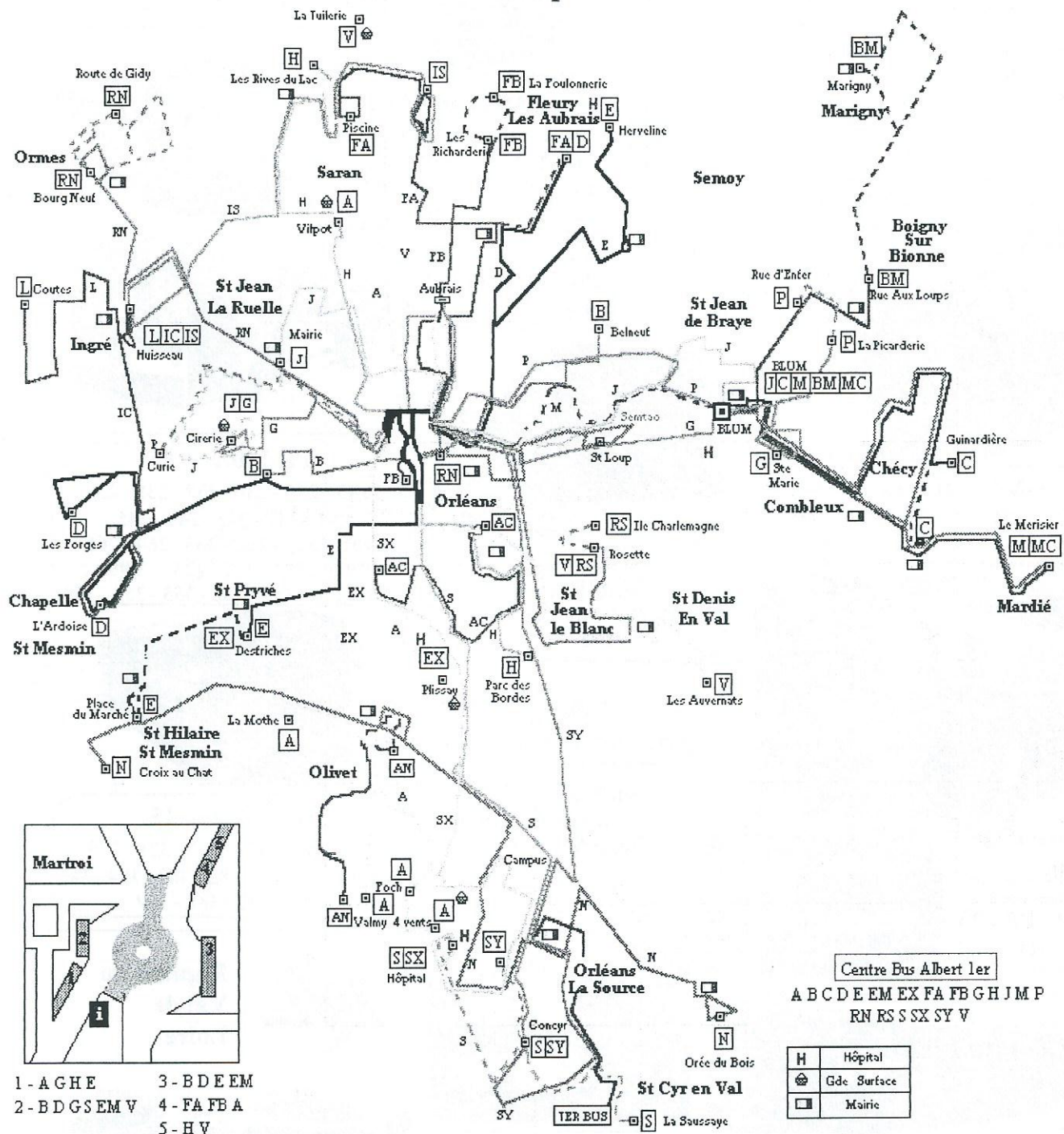
TRAMWAY D'ORLEANS - LIGNE I



- Le TRAM 2000 à l'entrée du Pont George V - Fiction ??? Oui pour le matériel (Citadis), mais peut être pas pour le concept !!!
- Le Tramway Citadis (Doc. GEC ALSTHOM) TGA 202. Les 22 rames commandées par la SEMTAO seront surbaissées sur toute la longueur (hors passages de roues).

PLAN DU RESEAU DU RESEAU SEMTAO

Septembre 1997



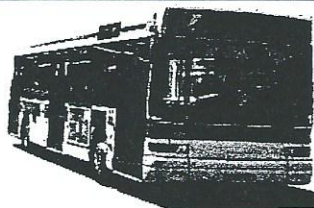


PARC

Septembre 1997

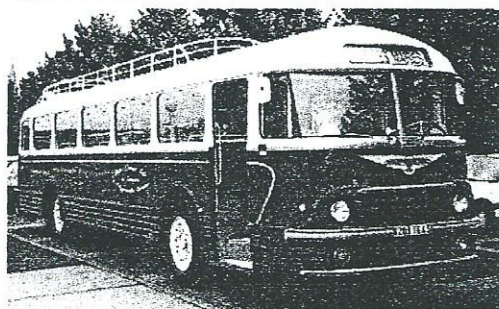
R312 - 103

1988 : 259 1989 : 266-267-268-269
271-272-273-274-275-276-277-278-279
281-282-283-284-285-286-287-288-289
291-292-293-294-295-296-297-298-299
301-302-303-304-305-306-307-308-309
311-312-313-314-315-316-317-318-319
321-322-323-324
1990 : 325-329-330-331-332-333-334-335-336
-337-338-339-340-341-342-343 1991 : 344-
345-346-347-348-356-357-358-359-360-361-
362 1992 : 363-364-365-366-367-368-369-370
-371-372-373-374 1993 : 390-391-392-393-
394 1994 : 395-396-397-398



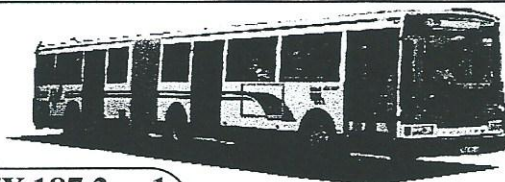
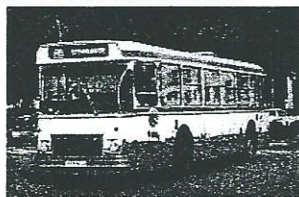
GX317 H - 12

1994 : 500 1995 : 501-502-503-504-
505 506-507-508-509-510-511



Chausson - 1 006

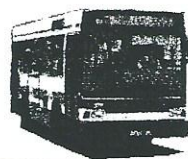
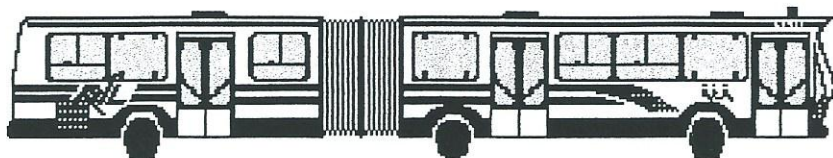
SC 10 U PF - 2 010-011



GX187.2 - 1 180 (9739) - RVL

PR 180 MI - 2 - RVL 174 (9410) - 228 (9728)

PR 180 R - 2 - RVL 167 (9725) - 183 (9726)

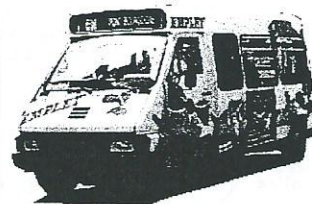


GX77 H - 3

1995 : 201-202-203

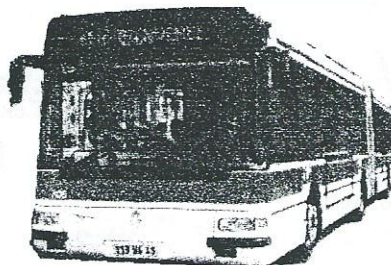
MASTER - 13

1991 : 110-111 1986 : 113 -
1992 : 114 1993 : 115
1994 : 116-117-118-119 -
120-121-122 1997 : 123



PR 180 R - 2

1984 : 233 - 234



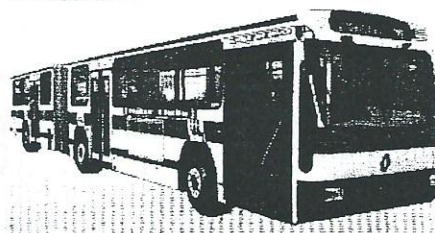
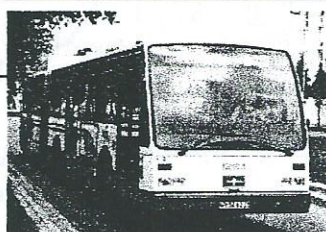
AGORA - 6

1997 : 705 - 706 - 707 - 708 -
709 - 710

TPMR - 4

1992 : 007 - 008 - 009 1997 : 012

005 - Petit Train
050 - Trafic Abraysie (96)
051 - Trafic Abraysie (97)

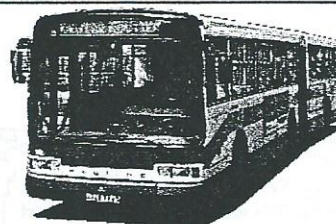


PR 180.2 - 25

1985 : 235 - 236 - 237 - 238 - 239
241 - 242 - 243 - 244 - 245

1988 : 261 - 262 - 263 - 264 - 265

1990 : 326 - 327 - 328 1991 :
349 - 350 - 351 - 352 - 353 - 354 - 355



GX187.2 - 15

1992 : 375 - 376 - 377 - 378 - 379
1993 : 380 - 381 - 382 - 383 - 384 - 385
- 386 - 387 - 388 - 389



Rapides du
Val de
Loire



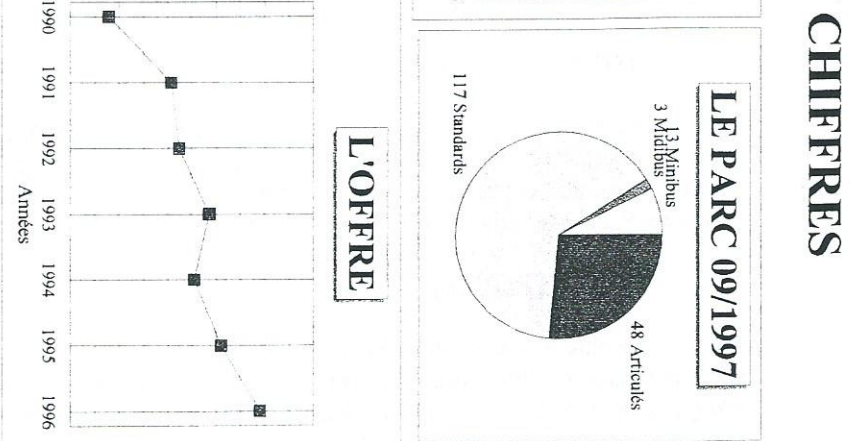
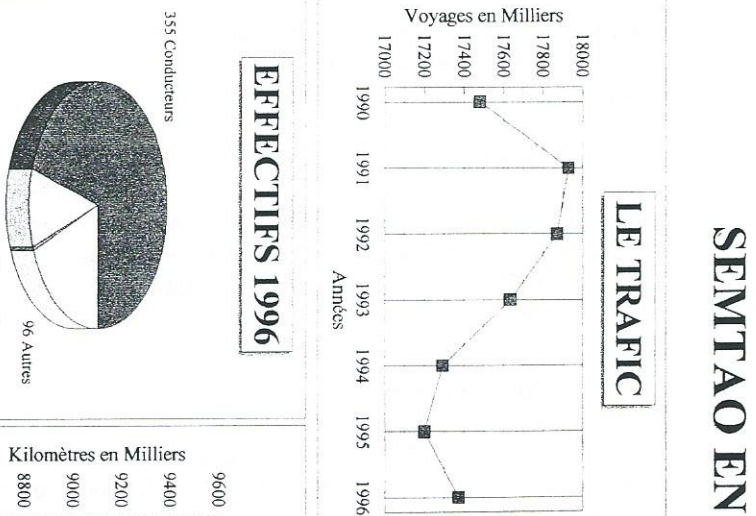
AG 700 - 1 - RVL 172 (9740)

Bus 180-172-
167-183-254
ne sont pas
d'anciens bus
SEMTAO.

PR 100.2 - 3 - RVL 254 (9727) - 253 (9741) - 256 (9742)

Nomenclature des Lignes

	Min	Art	Sid	GR
A Saran Vilpôt - CB - Martroi - Olivet Centre - Olivet La Mothe/Olivet Foch		oui	oui	
AN Olivet Centre - Olivet Bois Semé	oui			
B Belvaux - CB - Martroi - Paul Bert			oui	
BM Point Bus - Bourgoy sur Biome - Marigny les Usages			oui	oui
C CB - Point Bus - Combleux - Chiey Guignardière - Chiey Herpinrière			oui	
CL CB - Martroi - Vieux Bourg - Point Bus - Combleux - Chardonnière (D&F)			SC10	
CL CB - Martroi - Jardin Botanique - Gaston Galloux - Parc Floral (D&F)			SC10	
D Fleury Rancau - CB - Martroi - Paul Bert - La Chapelle		peu	oui	
E Fleury Herpinrière - CB - Martroi - St Pryvé Desfriches - St Hilaire		peu	oui	
EM Parking Munster - CB - Pont Bourgogne - St Loup	oui	oui	peu	
FA Saran Piscine - Fleury Centre - CB - Martroi - De Gaulle		oui	oui	
FB Fleury Toullemier - Richarderies - Gare des Aubrais - CB - Martroi - Gannes			oui	
G St Jean de la Rueille Crière - CB - Martroi - Point Bus - Ste Marie			oui	
H Saran Les Rives du lac/les Toits - CB - Martroi - St Jean Le Blanc Parc des Bordes			oui	
J Crière - St Jean de La Rueille - CB - SEMTAO - St Jean de Braye Point Bus			oui	
L Ingré Coules - Ingré Huisseau	oui		peu	
M CB - SEMTAO - Point Bus - Chiey Herpinrière - Martdi Le Menier		oui	oui	
MC Point Bus - Combleux - Chiey Herpinrière - Martdi Le Menier (D&F)	oui		oui	
N St Cyr en Val Orie du Bois - La Source Kennedy - Olivet - St Hilaire Croix aux Chais		oui	oui	
NA Nouvelle Conducteurs (Interne SEMTAO) : Centre Bus - Dépot St Jean de Braye	oui		peu	oui
P St Jean de la Rueille Curie - CB - Point Bus - St Jean de Braye Picarderie		peu	oui	
RN Ormes - Ingré Huisseau - St Jean de la Rueille Martre - CB - Cathédrale		oui	oui	D&F
RS CB - St Jean Le Blanc - St Denis en Val - Rosette - Ile Charlemagne	oui		oui	
S CB - Martroi - St Marcen - Parc Expo - La Source Kennedy - Concy		oui	oui	
SC St Cyr en Val Gare - La Source Kennedy - La Source Jean d'Aulon		oui	oui	
SX Gare des Aubrais - CB - Candolle - La Source Kennedy - La Source Hospital		oui	peu	
SY Gare des Aubrais - CB - Gaston Galloux - La Source Kennedy - Concy		oui	peu	
V Saran Vilpôt - CB - Martroi - Gaston Galloux - St Denis en Val			oui	



Véhicules	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Abbaye Bus																		
Master																		
TPMR																		
AU 138	9	9	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
GX 77 H	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
F 314 VH																		
SC 10	37	30	34	34	34	25	22	22	19	42	27	14	5	12	12	2	2	2
PR 100 MI	67	82	82	82	82	82	79	79	78	12	12	12	12	12	12	103	103	103
PR 100.2																		
R 312																		
GX 317 H																		
PR 14 S																		
S 53 R	12	12	12	11	6	6	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
SG 220	4	4	4	4														
PR 180 MI																		
PR 180 R																		
PR 180.2																		
GX 187																		
PR 118																		
Agora																		
Chausson																		
Train	132	148	156	160	156	157	159	160	161	159	166	170	174	176	181	187	186	187

Lignes des Dimanches et Fêtes :
A - B - D - E - FA - FB - G - H - J - MC - RN - S - V
RS - CL (Uniquement de Mai à Septembre)

Lignes qui circulent après 21 h :
A (1h) - S (1h) - SX (2h30)

Lignes Qui ne Circulent pas en semaine :
MC - CL

Lignes qui ne circulent pas en été :
AC - CL - EX - IC - IS - MC

En Semaine : Circulation de 5h30 à 1h
Les Dimanches et Fêtes : Circulation de 7h à 1h

CL : Chlorophylle
EM : Emplet
SC : TTR BUS St Cyr en Val

DERNIERE MINUTE

ORLEANS - SEMTAO:

Le dernier Agora articulé livré par Renault au réseau est arrivé sur le réseau de la Sementao le lundi 7 juillet 97; il porte le numéro 710.

LIMOGES - TCL:

En complément de l'état du parc publié dans notre dernier numéro (page 10) M. Rostagni nous signale que dans les années 30, un Somua à capot moteur assurait la ligne Limoges - Panazol - Saint-Just. Dans les années 50, quelques Renault R 4230 ont été livrés au réseau. Limoges fait partie des rares réseaux n'ayant jamais acquis de Chausson neufs. La ventilation entre PR 100.2 et PR 112 ne figurant pas sur l'état de parc, rajouter pour les premiers n°701 à 703 acquis d'occasion et pour les suivants n°704 à 712 tous acquis neufs. Par ailleurs, la R.D.T.H.V. desservant les lignes suburbaines n°35 à 38, utilise entre autres les PR 100 MI n°350 & 351.

Toujours en rapport avec cet état de parc, un autre lecteur, M. Martin, nous signale quelques erreurs et nous apporte quelques précisions:

- les 2 trolleybus CS 60 (ex le Mans) ont eu les n°61 & 62 et ont été réformés en 1966.
- les 10 trolleybus VCR ont bien été numérotés 51 à 60 et ont été réformés en 1966.
- les trois trolleybus VBBh ont porté les n°70 à 72 et ont été réformés en 1980 (dans les derniers temps ils ne circulaient plus qu'en renfort en heures de pointe).

LE GRAU DU ROI - Transcamargue:

La société Transcamargue assure l'été une liaison plusieurs fois par jour entre les campings et les plages situées au delà du phare de l'Espiguette. La dernière partie du parcours sur 1-2 km s'effectue sur une piste de sable entre les dunes et un canal. Pour ce service, la société a disposé ces dernières années d'au moins 7 SC 10, pour la plupart RATP qui ont suivi les parisiens sur le lieu de leurs vacances, deux Mercedes 0 305, l'année dernière un articulé PR 180, et cette année, tout au moins pour le début de saison, un CBM 220.

SETE:

Deux MG 36 ont été rachetés à Monaco et portent les n°02 & 03. Un GX107 climatisé n°31 a été acquis. Par ailleurs, le PR 100R ex D3 marqué d'un point d'interrogation dans notre n°1, est toujours présent et porte le n°16. Le dernier PR 100 MI porte donc le n°17 et non 16. Notons que la ligne 6 desservant les plages, dispose d'un couloir bus en bord de mer !

NICE - Sunbus:

L'appel d'offres pour la fourniture de 42 autobus standard au gaz surbaissés a été déclaré infructueux. Un second appel d'offre a été relancé le 27 juillet pour un même nombre. Par ailleurs un marché de fourniture de cinq autobus standard surbaissés a été attribué à Renault V.I.

TOULON - RMTT:

La ligne 36 a été équipée récemment de cinq Heuliez GX 217 à deux portes n°310 à 314. C'est le 13 juin que Toulon a choisi le mode de tramway sur rails pour sa future ligne Est-Ouest. Elle devrait être mise en service pour 2004 et reliera dans un premier temps la Beaucaire à la Valette. Ultérieurement cette ligne sera prolongée à l'Est vers Saint-Mandrier et à l'Ouest vers le Pradet.

SAINT-TROPEZ:

Insolite !: la navette de Saint-Tropez verbalisée !

On connaissait le film à grand succès " le gendarme de Saint-Tropez " et les péripéties de la chasse aux nudistes de Pampelonne. Cet été, la réalité a dépassé la fiction lorsque les policiers parisiens en renfort estival, s'en sont pris aux usagers des transports en arrêtant la navette parking/centre ville, faisant descendre les passagers ahuris, et verbalisant le chauffeur pour défaut de vignette !

Comme les nudistes qui continuent à avoir leur plage réservée, la navette circule depuis, toujours sans vignette, puisque c'est l'article 317 du code de la route qui prescrit qu'il en soit toujours ainsi. Précisons que l'exploitation de cette navette

par minibus Master est confiée à la SODETRAV, principale entreprise desservant tout le littoral varois. Par ailleurs, la ville organise avec un Master municipal (Peugeot autrefois) des circuits vers la presqu'île deux jours par semaine l'hiver et du lundi au vendredi l'été.

LES ANDELYS - Andlybus:

Depuis mai 97, le service urbain des Andelys (Eure) est exploité par les cars Guy Auzoux en remplacement des Courriers Beaucerons/TransEure (groupe GTI).

Ce transporteur a obtenu le marché face à six concurrents. Guy Auzoux est un transporteur spécialisé dans le ramassage scolaire et d'entreprises. Il exploite une ligne à caractère périurbain entre les Andelys et Aubevoye (gare SNCF) en correspondance avec les principaux trains. Il dispose de trois centres à Louviers, Aubevoye (Gaillon) et les Andelys.

L'exploitation d'Andlybus est identique à la précédente (lignes A, B et C plus desserte de hameaux).

Un Renault Master urbain carrossé par Trouillet remplace l'Iveco Daily autocar de TransEure. Ce service dessert les Andelys (8455 h) et Tosny (446 h) et reliera aussi la commune de Bernière sur Seine (234 h).

ROUEN - Métrobus:

Une exposition à l'espace Métrobus du théâtre des Arts montre les trois solutions proposées pour desservir un futur axe Est-Ouest en site propre. Cet axe relierait les Sapins à Mont Saint-Aignan (campus) par la Grand Mare, le CHUR, le centre ville, le Mont Reboudet. Trois modes d'exploitation sont proposés: tramway Citadis, TVR ou Télébus. Divers itinéraires, surtout en centre ville, sont proposés: par les rues Général Leclerc et Alsace-Lorraine, par les quais hauts ou par les quais bas.

POITIERS - STP:

Gaz de France et la ville de Poitiers ont signé en mai un protocole d'accord pour l'équipement de 2 lignes de bus fonctionnant au gaz naturel. Le réseau attend 9 bus avant la fin de l'année puis 11 en 98-99 et enfin 20 avant la fin de 2003. On ignore le type de véhicule retenu. Poitiers sera sans doute la première ville de France à être équipée d'une flotte de bus au gaz.

VANNES - TPV:

Les TPV de Vannes ont expérimenté en mai une carte " passe-partout " vendue 30F et valable les 5 samedis du mois; cette carte avait pour but de faciliter l'accès aux commerces du centre-ville.

SAINT-ETIENNE - STAS:

Le 5 juin dernier, le réseau STAS de St-Etienne s'est associé à la ville pour sensibiliser les Stéphanois à la qualité de l'air et les inciter à prendre les transports urbains en offrant aux automobilistes la gratuité sur son réseau ce jour moyennant l'utilisation de l'un des deux parkings-relais situés au Nord et au Sud de sa ligne de tram.

De plus le réseau a édité pour les jeunes de 10-12 ans une brochure intitulée " passport pour la ville " qui est un guide pédagogique.

BESANCON - CTB:

La SODERE, agence immobilière qui gère près de 1000 logements étudiants dans Besançon offre à ses futurs locataires " le bus gratuit pendant un an ". Cette agence règle la note à la CTB; en contre-partie cette dernière lui offre un espace publicitaire durant deux semaines dans tous les bus du réseau.

STRASBOURG - CTS:

Les loyers des appartements situés près de la ligne du tram ont augmenté plus rapidement que dans le reste de l'agglomération. Les prix pratiqués sont supérieurs de 7% dans les zones très bien desservies par les transports en commun par rapport aux zones moins bien desservies.

La Commission d'enquête publique vient de donner son feu vert à la construction de la deuxième ligne de tram.

Depuis le 16 juin, les Strasbourgeois profitent du premier parc-vélo-tram ouvert en France et géré par la CTS. Ce parc est couvert et surveillé. Pour un tarif unique de 14Fr le cycliste peut y déposer son vélo et se voit remettre un titre de transport pour un trajet aller-retour sur le réseau. De plus signalons que l'accès des vélos dans le tram est autorisé sur la plate-forme arrière excepté entre 7h et 9h; son transport nécessite l'achat d'un billet supplémentaire.

NOUVELLES DES ASSOCIATIONS

LES PREMIERES RENCONTRES NATIONALES DES ASSOCIATIONS DE PRESERVATION DU PATRIMOINE DES TRANSPORTS URBAINS

Les 1res rencontres nationales se sont tenues les 15 et 16 mars 1997 à **RIORGES**. A.S.T.U.C.E. les a organisées conjointement à **TRANSP'EXPO 97**, avec le *concours du District de l'Agglomération Roannaise*. Les associations présentes ont pu ainsi présenter leurs objectifs et leurs réalisations à travers les stands qu'elles avaient installés à Transp'Expo.

Associations présentes :

AMIS DU RAIL DU FOREZ (St Etienne) : Messieurs Gérard VACHEZ et Philippe VALLA
ASPTUIT (Toulouse) : Messieurs Christian PY et Jérôme BONATO
CAR-HISTO-BUS (Albi) : Monsieur Jacques VAISSON
RETROBUS LYONNAIS (Lyon) : Messieurs ALARCON et Yves SERVIGNAT
TRAMOPHILES DE LA COTE D'AZUR (Nice) : Monsieur Robert ROSTAGNI
Correspondant St Brieuc : Yves LE CHANU
Correspondant Audincourt : Jean Yves ROGNON
ASTUCE : Bernard PAPOUZOPOULOS, Lionel SUTY, Bernard GAUTIER
INVITE : Association Genevoise du Trolleybus (AGTB) messieurs Lionel BREITMEYER et Thierry COMTE

SAMEDI 15 MARS

La première séance de travail est consacré à la préservation des véhicules

Un état des lieux est fait (voir annexe ci-jointe) où il est constaté des situations quelques peu différentes selon les associations. Certaines n'ont aucun véhicule (ex : ASTUCE), d'autres en ont un ou deux (ex : ARF) et la majorité possède une collection plus ou moins importante (les plus importantes étant celles de l'AMTUIR et de SAUVABUS qui n'ont pu être présents). Les problèmes sont les mêmes pour chacune d'entre elles : trouver des emplacements pour garer et entretenir les véhicules ; trouver des financements et des partenaires. La question de l'avenir est omniprésente. Ces préoccupations sont les mêmes chez nos voisins Suisse. L'AGTB préserve 4 véhicules qui lui coûte 20 000 FF en frais de parking. De même qu'en France plane des interrogations sur l'avenir du musée de l'AMTUIR lié à son possible déménagement, celui de Lucerne en Suisse voit planer sur lui le spectre du possible fermeture ou transformation.

Problèmes de locaux, de financement pour pouvoir réparer et faire circuler les véhicules semblent ne pouvoir trouver une solution qu'en passant des accords de partenariat ou des conventions. Si les autocaristes sont assez sensibilisés à la préservation du patrimoine (puisque nombre d'entre eux possèdent des anciens véhicules souvent en très bon état), les réseaux urbains sont en loin. A quelques exceptions près, la préservation pour les réseaux se résumant pour eux à donner un véhicule de temps en temps à une association. Par contre pour une manifestation, ils sont intéressés d'en trouver un et souvent c'est une association qui répond présent.

Une sensibilisation pourrait se faire en passant des conventions avec les réseaux . La question se pose alors de savoir se qui se passera au changement de directeur. D'où la nécessité d'introduire une clause stipulant que l'association a le droit de regard et que les véhicules ne peuvent être transférés qu'au profit d'une association ou d'un musée. L'idée de passer des accords semble intéressante à condition de le faire plutôt avec les groupes (VIA Transports, TRANSCET...). Le groupe devient le seul interlocuteur et la convention est signée une seule fois.

L'idée d'un musée national regroupant toutes les collections est abordée. La conjoncture actuelle n'est pas des plus favorable et se greffent, dessus, des objectifs différents pour chaque association, mais non contradictoires. En effet, le concept musée est difficilement viable, mais une structure associant différents aspects et, notamment, permettant de faire rouler des véhicules peut être étudiée. (ASTUCE signale qu'elle a dans ses cartons un projet de même sensibilité concernant à la fois le chemin de fer et les transports collectifs routiers qui est basée sur une Maison des Transports qui serait à la fois un lieu de recherche, de travail et espace muséal.).

Mais pour en arriver à cela, il faut une structure différente représentant les associations au niveau nationale et qui sera le thème de réunion du lendemain.

L'autre idée émise est de se tourner vers Mulhouse (dont le Maire est président d' AGIR), qui possède un IUT transports performant. La préservation du patrimoine pourrait être intégrée dans un projet d'étudiant.

Conclusion :

- malgré quelques différences entre associations, les préoccupations des unes et des autres sont similaires
 - l'idée d'un musée est envisagé plus sous l'idée d'un espace de préservation du patrimoine qui permet aux véhicules de circuler
 - la première étape est d'abord d'avoir une structure nationale
- la piste de l'IUT transports est à étudier et à finaliser en prochaine réunion

Après ces débats, le repas pris en commun a permis de nous retrouver pour un moment convivial de détente et d'échange où nous avons fait plus ample connaissance. La soirée s'est terminée par une projection vidéo sur les anciens trolleybus de plusieurs villes françaises.

DIMANCHE 16 MARS

Dès 8 h du matin, nous nous sommes retrouvés pour continuer de travailler tout en prenant le petit déjeuner.

Le thème abordé est celui d'une représentation nationale afin d'être un interlocuteur reconnu au niveau du GART, des groupes Plusieurs idées sont avancées.

La première concerne la création d'une fédération. Si elle a l'avantage de pouvoir devenir un interlocuteur privilégié au niveau national, elle n'est pas sans avoir des inconvénients. Le premier est d'ordre financier. Les cotisations des associations se situent entre 140 F et 200 F. Créer une fédération, nécessite une augmentation des cotisations qui risque de décourager un certain nombre d'adhérents. Ensuite se pose la question de la communication. Soit c'est un bulletin d'information supplémentaire à ceux des associations, soit, c'est le regroupement de ces bulletins en un seul mais à quel fréquence.

L'autre idée développée est celle du réseau d'associations. Celui-ci serait reconnu par un nom et un logo. Chaque association conserve son autonomie au niveau local. La représentation nationale se fait alors par une délégation des associations. Comme un label, il serait une reconnaissance par les autorités organisatrices et les groupes. Il serait plus un relais ponctuel permettant de répondre à un contact plus étendu. L'accroissement des frais serait limité, chaque association conserve son bulletin en incorporant les informations du réseau.

Cette dernière idée retenant l'attention de tous, il est décidé que chacun réfléchisse aux caractéristiques de fonctionnement de ce réseau et aux critères d'appartenance à ce réseau. Dans quelques mois, une synthèse des idées concernant la création du réseau sera faite avant d'arriver à une proposition.

ANNEXES

CAR-HISTO-BUS

Création 1986 à Albi

Les véhicules récupérés sont entreposés dans un local prêté par la ville, mais qui n'est pas intéressée par un musée.

Après quelques années invitée à dégager les lieux, l'association écrits aux mairies du Tarn, au Conseil régional..... mais ne suscite aucun intérêt

Parmi les solutions de remplacement, celle de l'Ecomusée d'Alsace est adoptée dans le but de créer un musée des transports. La collection est cédée gratuitement avec une convention de partenariat et un contrôle des Musées de France. L'écomusée ne peut s'en séparer qu'avec l'aval de la DMF, et seulement pour la transférer dans un autre musée ou à une autre association.

RETROBUS

Création 1984 à Lyon

Un VA3B2 a été conservé par un machiniste des TCL

Les premiers locaux provisoires ont permis de commencer la restauration mais dans des conditions difficiles

Ensuite, les TCL ont prêté un local par l'intermédiaire du SYTRAL. Les locaux se dégradent et ne facilitent pas la conservation des 10 véhicules.

Le but est de remettre en état les véhicules et de faire rentrer des recettes avec ces véhicules

ARF

A conservé un véhicule par hasard : le dernier VCR de St Etienne en 1975

Attribué à l'ARF, il est stocké au dépôt CFVE

Ce véhicule est sorti lors des expos et a été récupéré par la STAS et figure au musée de la STAS

2 membres de l'association ont préservé un ELR et un VA3B2

TRAMOPHILES DE LA COTE D'AZUR

Les véhicules préservés sont exposés au musée de Breil et où ils sont à l'étroit

- . un tram de Marseille
- . un trolleybus ELR de Nice (qui a aussi circulé sur le réseau de St Etienne)
- . un trolleybus de San Remo
- . une échelle sur rail des trams des Alpes Maritimes
- . deux autocars SC5
- . un SC 10 U des rapides de Côte d'Azur
- . un SC 10 UPF

AGTB (Genève)

Issue de l'AGMT qui a comme centre d'intérêt les vieux tramways

Possède 4 véhicules

KIOSQUE ASTUCE

COLLECTION : TRANSPORT EN COMMUN

Roanne en 7 brochures (Bernard PAPOUZOPOULOS)

1. Les tramways de Roanne	 X 10 F =	F
2. Le tramway de l'Arsenal	 X 10 F =	F
3. La vie roannaise au temps du tramway	 X 10 F =	F
4. Un projet de trolleybus à Roanne	 X 10 F =	F
5. La régie et les autobus	 X 10 F =	F
6. La Compagnie Française de Transport	 X 10 F =	F
7. La STAR	 X 10 F =	F
8. La série de 1 à 7	 X 50 F =	F
9. La Compagnie Française de Transport par Michel JAILLIARD	 X 30 F =	F
10. Les transports en commun de Châlon sur Marne (M. JAILLIARD)	 X 45 F =	F

ASTUCE COLLECTION : DES VILLES ET DES BUS

N° 1 Nantes, Jersey, Bruxelles, Vannes par Yves LE CHANU	 X 30 F =	F
N° 2 Bretons par Yves LE CHANU	 X 40 F =	F
N° 3 Ligériens par Bernard PAPOUZOPOULOS	 X 25 F =	F

CARTES POSTALES

31. Tramway de Roanne dans les années 40	 X 5 F =	F
32. Autocar Berliet des transports Gilbert	 X 5 F =	F
33. Gare de Roanne dans les années 20	 X 5 F =	F
34. Train vapeur MV sur St Victor/Cours	 X 5 F =	F
35. Train vapeur à la Villette (Riorges)	 X 5 F =	F
36. La série ASTUCE de 31 à 35	 X 20 F =	F
37. Dépôt PLM de Roanne	 X 4 F =	F
38. 141 R à la Villette Riorges	 X 4 F =	F
39. Loco vapeur du tacot de la Côte Roannaise	 X 4 F =	F
40. Triage de Roanne	 X 4 F =	F
41. La série Initiatives 42153 de 37 à 40	 X 14 F =	F

PIN'STAR

101. Car Ripert	 X 25 F =	F
102. Tramway de Roanne 1901	 X 25 F =	F
103. Berliet VSAO Roanne 1933	 X 25 F =	F
104. R 312	 X 25 F =	F
105. Détail STAR MUSIC	EPUISE	
106. La série	 X 80 F =	F

Total général

NOM/PRENOM :

ADRESSE :

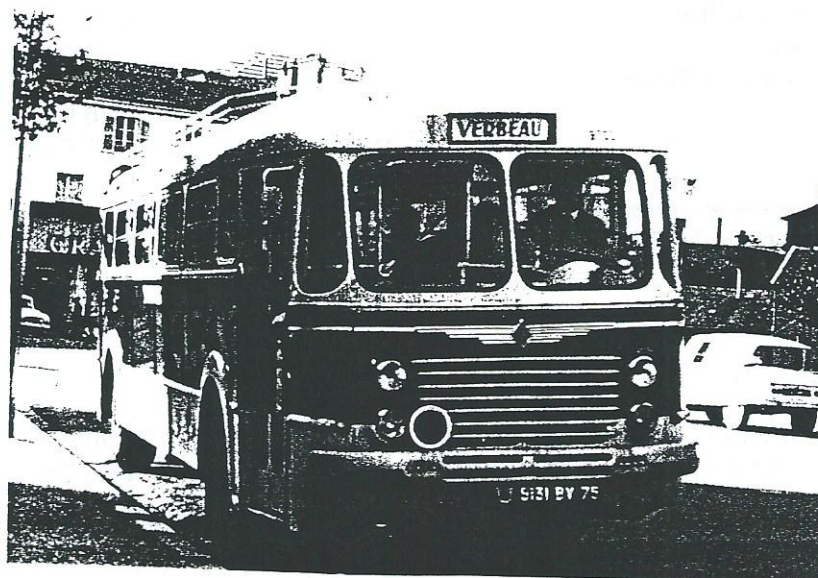
TELEPHONE (facultatif)

Envoyer votre commande, accompagnée de votre règlement par chèque bancaire ou chèque postal à l'ordre d'ASTUCE, à l'adresse suivante : **ASTUCE 61 rue Joliot Curie 42153 RIORGES**

LES TRANSPORTS EN COMMUN DE CHALONS SUR MARNE

PAR MICHEL JAILLIARD

SORTIE EN OCTOBRE 1997



Après avoir écrit l'histoire de la Compagnie Française de Transports, **Michel JAILLIARD** nous présente Châlons sur Marne de la **STEC** au **SITAC** en passant par « **Les Courriers de la Marne** » et les **TUC**.

Un document que tout passionné se doit de découvrir

Comme toujours, Michel Jailliard nous propose une étude fort bien documentée.

30 pages dont 11 de photos et 5 plans

45 F

LES TRANSPORTS EN COMMUN DE CHALONS SUR MARNE

NOM / PRENOM
ADRESSE
TELEPHONE / / / /

Je souhaite recevoirexemplaire(s) à 45 F du document sur les Transports en Commun de Châlons sur Marne.
Ci-joint mon règlement deF par chèque à l'ordre d'ASTUCE.

Bon à retourner à **A.S.T.U.C.E. 61 rue Joliot Curie 42153 RIORGES**

10, rue Georges-de-Porto-Riche
75014 PARIS

Tél. (1) 43.95.66.36

Fax (1) 45.40.40.26

LE MAGAZINE DES RESEAUX URBAINS

F. P. T. U

7 A rue de Rethondes

95100 ARGENTEUIL

N/ Réf. : RJ/GEN/019

Paris, le 13 juin 1997

Messieurs,

J'ai lu avec beaucoup d'intérêt l'article sur Rennes paru dans le Magazine des Réseaux Urbains n° 12 (janvier/février 97) et je vous félicite pour la précision de votre dossier.

Je dois cependant vous faire part d'une inexactitude, relevée en page 11 (tableau de bas de page) ; elle concerne le Service de Transports des Personnes à Mobilité Réduite. Ce dernier est rattaché directement au District de Rennes et ne dépend pas de la SEMTCAR.

En effet, le Service de Transport des Personnes à Mobilité Réduite de RENNES n'est pas, et n'a jamais été, géré par la SEMTCAR. Jusqu'en mars 1996, il était géré par l'association STH (Service de Transport des Handicapés), dans le cadre d'une convention avec le District de Rennes.

Fin 1995, le District a lancé un appel d'offres pour l'exploitation du service, dans le cadre de la loi Sapin sur la délégation de service public. C'est le GIHP National qui a emporté le marché, et nous gérons ce service depuis avril 1996, dans le cadre d'une convention de gérance avec le District de Rennes (mais sans lien d'aucune nature avec la SEMTCAR).

Depuis le 1er janvier 1997 le service est exploité sous la marque HANDISTAR.

.../...

Siège social :

8, allée des Myosotis
54500 VANDOEUVRE

Le tableau serait donc à modifier de la façon suivante :

RENNES DISTRICT <i>Autorité Organisatrice</i>

SEMTCAR

Réseau STAR
(marque du Réseau Bus)



STUR



Affrétés

GIHP

Réseau HANDISTAR (Marque du
Réseau de Transport des Personnes à
Mobilité Réduite)

Enfin, nous utilisons 22 véhicules : 18 minibus (4 Master et 14 Trafic), 3 R21 Nevada et 1 Express.

Je vous souhaite bonne réception de la présente et vous prie d'agréer, Messieurs, mes salutations distinguées.

Rémi JEANNEAU
Chargé de Mission Transports

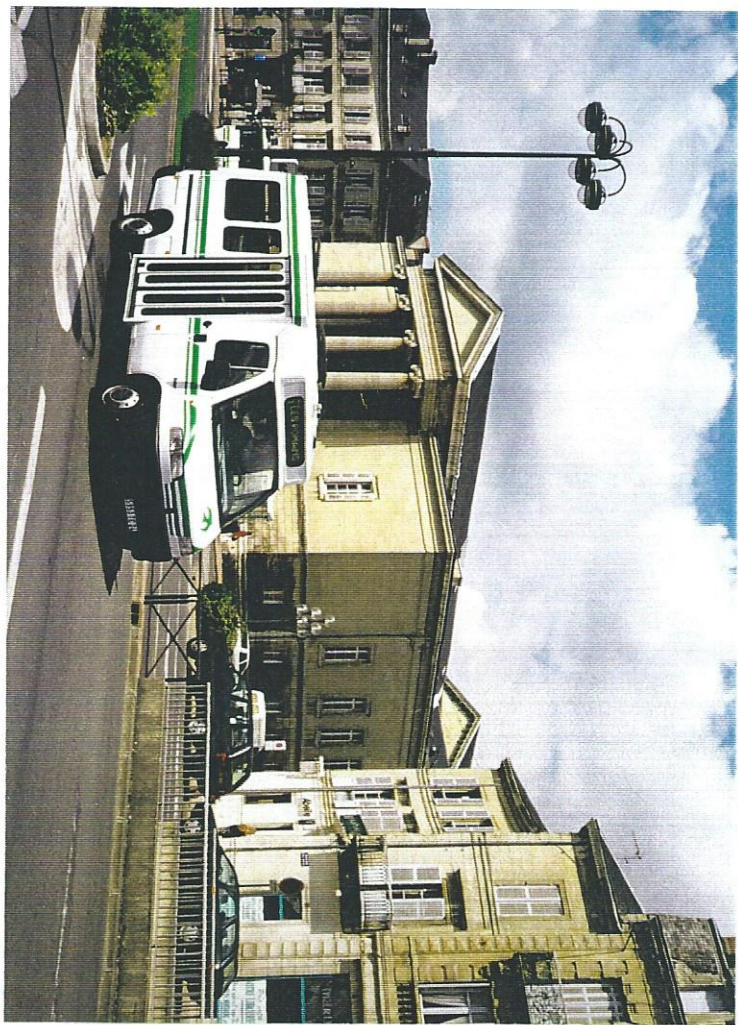
LEGENDES DES PHOTOS COULEUR DE LA PAGE CI-CONTRE :

Photo du haut à droite: cliché de M. Rostagni: mais que diable où est ce CBM 220 ? Eh bien il assure son service entre les campings du Grau du Roi dans l'Hérault et la plage située au-delà du phare de l'Espiguette. Pour ce faire, il emprunte une piste de sable qui le jour du cliché était encore fort détrempée après un orage. Lire notre article dans ce numéro page 67.

Photo du haut à gauche: cliché de M. Rostagni: un nouveau venu dans le paysage urbain français dans la catégorie des minibus: le Peugeot Boxer carrossé par Durisotti, ici le n°822 du réseau de Périgueux. A reconnaître que ce minibus à belle allure.

Photo du bas à droite: cliché de M. Prégaldien: un des rares Heuliez/Volvo GX 217 en service à l'étranger sur le réseau de Maastricht aux Pays-Bas. Celui-ci porte le n°829 et a été pris en photo le 11 mars 97.

Photo du bas à gauche: cliché de M. Prégaldien: Renault Agora 3 portes en service sur le réseau belge de Liège; ce bus est équipé d'une palette rétractable à la porte centrale pour permettre la montée de personnes en fauteuil roulant. Ce bus n°144 (série 141 à 145) a été pris en photo le 13/01/97. Relire notre article dans ce numéro page 21.



AGENDA

Voici une nouvelle rubrique, amis lecteurs, que vous pouvez alimenter en nous adressant suffisamment à l'avance les manifestations organisées dans votre ville sur le thème des transports urbains.

SAMEDI 20 SEPTEMBRE:

Journée " PORTES OUVERTES " au dépôt d'autobus de la RATP à CRETEIL (Val de Marne). Le dépôt est situé au 6-10 route de la Pompadour.

MERCREDI 1 & JEUDI 2 OCTOBRE:

12èmes journées nationales d'A.G.I.R. pour le transport public à ARRAS (Pas de Calais). Ces journées sont réservées aux professionnels mais une petite exposition de bus roulant au gaz est accessible au public; elle est située en face de la gare SNCF.

JEUDI 16 OCTOBRE:

Journée nationale du transport public en France métropolitaine. Si le réseau de votre ville a organisé une manifestation particulière à l'occasion de cette journée, merci par avance de nous adresser un compte-rendu si possible illustré de photos.

DU 17 AU 22 OCTOBRE:

Salon Européen à COURTRAI en Belgique de l'autocar et de l'autobus. Si ce salon est réservé aux professionnels, sachez que la journée du dimanche 19 octobre permet le libre accès au public pour l'exposition de matériel.

SAMEDI 6 DECEMBRE:

Journée " PORTES OUVERTES " au dépôt d'autobus RATP de LAGNY; ce dépôt est situé à Paris dans le 20ème arrondissement, au 18 de la rue des Pyrénées; le métro le plus proche est la station Porte de Vincennes.

ON RECHERCHE

Le magazine recherche:

La petite station balnéaire de CABOURG (Seine Maritime) a connu l'existence pendant environ deux ans d'un réseau urbain de bus; ayant eu peu de fréquentation, ce dernier fut supprimé il y a environ 3 ou 4 ans. Si un de nos lecteurs pouvait nous donner quelques informations sur ce réseau dénommé " CABUS "; nous recherchons en prêt des photos de bus ayant été en service dans Cabourg ainsi que le plan du réseau ou des fiches horaires et les coordonnées de l'exploitant. Merci par avance d'écrire au magazine.

Si un ésitériophile avait en sa possession des billets de ce réseau, nous sommes preneur d'un photocopie couleur de ces billets ou de tout renseignement concernant la tarification en vigueur sur ce réseau.

Dans le prochain numéro de novembre, le magazine va ouvrir une nouvelle rubrique consacrée au " MODELISME " de maquettes de matériels urbains; bien sûr il devra s'agir que ces dernières soit la représentation de matériels français ou de matériels étrangers circulant sur un réseau français.

Pour rédiger cette rubrique, vous pouvez nous adresser toutes photos de miniatures en votre possession ainsi que vos petites annonces qui sont gratuites pour tous nos abonnés. Notre magazine par cette rubrique peut servir de relais afin que les collectionneurs puissent se mettre en relation entre eux, s'échanger des modèles ou nous communiquer toute sortie d'une maquette dans le commerce.